

**2017 Logbuch**  
**Lewisporte nach Rader Insel**  
**Juni bis Oktober**

Datum	Text	Ort/Position	Wetter	Wind kt	Etmal sm
	Zusammenfassung: Zeit an Bord: 3. Juni bis 13. Oktober 2017 = 102 Tage Tage gesegelt: 42 Tage dabei ~650 h unterwegs Durchschnittsgeschwindigkeit ~ 5.8 kt Gefahrene Distanz über Grund 3700sm, durch Wasser 3900 sm Motorstunden: 470 h				
13.-14.10	Mast wird gezogen und fachmännisch abgetakelt, letzte Nacht auf der Silmaril in 2017 nach einem opulenten Nachtessen beim Griechen. Am Samstag wurde Silmaril ausgewassert; das Unterwasser sieht perfekt aus, kein bisschen Bewuchs und die neue Kieldichtung immer noch wie neu. Um 15:00 Uhr wurde Silmaril in der Halle 8 parkiert.	Rader Insel, Halle 8	Freitag Bedeckt, Samstag Regen		
12.10	Regen und starker Wind verunmöglichen das Ziehen des Masts, wir bekommen Besuch von Jutta und Helmut	Rader Insel bei Rendsburg	Regen		
11.10	Nachdem wir volle 2 Stunden vor der Schleuseneinfahrt zum Kiel Kanal warteten führen wir Regen nach der Rader Insel wo die Silmaril über den Winter in einer Halle bleibt.	Rader Insel bei Rendsburg	Regen	10-20 W	21
10.10	Regen, Regen , wir suchten einen Bauhaus Nauticshop um Frostschutz zu kaufen und haben und mit den Bussen so verfahren, dass am Ende nur noch ein Taxi zum Sportboothafen drin lag.				
09.10	Letzter Segeltag in 2017! Nach einem Müesli Morgenessen sind wir um 7:30 bei halben Wind und ohne Wellen längs Langeland gesegelt, es war Spass pur. Er hat allerdings geändert als wir nach der Südspitze in das offene Fahrwasser in Richtung Kiel steuerten. Kurze steile Wellen und eine Windzunahme machten ein amwind Kurs für den Autopiloten mühsam, daher war Handsteuerung angesagt. Um 1400 legten wir in der uns unbekanntem Marina am falschen Steg an. Nach dem Verholen an den Pier 9 machten wir uns an das abtakeln der Gross, Genua und Try Segeln und waren bis 18 Uhr damit beschäftigt. Danach waren so «knuettel» fertig, dass nur noch ein mässig gutes Nachtessen im nahen Hotel möglich war.	Stickenhörn	Morgen klar, Nachmit tags bewölkt	10-22 NW	43
08.10	Wieder Tagwacht um 0600 Uhr und abgelegt um 0700. Ich hatte 2 Routen; durch den kleinen oder grossen Belt. Der Kleine hat weniger Wind aber auch weniger Strom. Da wir 70sm machen wollten entschieden wir uns	Spodsbjerg	Wunder-bar aber Kalt	12-18 NW. Böen 24	73

	für den Grossen Belt. Unser Mast ist fast 20m hoch, daher mussten wir zur der Durchfahrt der Beltbrücke für die Grossschiffahrt. Bis dorthin kam der Wind genau von achterlich und wir segelten die ersten 30sm mit ausgebaumter Genua mit ca. 1.5kt Strom mit uns. Nachher konnten wir das Grossegel setzten und machten mit halbem Wind 8 -bis 9 kt über Grund dank des Stromes. Wir kamen schon nach 17 Uhr in der verlassenen Marina an und hatten Zeit um ein gutes Chilli zu kochen.				
07.10	Es wurde von allen Wetterdiensten SE Wind vorausgesagt mit Regen, was dann auch eintraf. Das nasse und kalte Wetter zwang uns zu einem ungewollten Hafentag, den wir zum Waschen und zu Computerarbeitern benutzten	Hov	Reger, Kalt	Bis 15 SE	
06.10	In der Nacht hat der Wind nachgelassen, aber er wehte um 0600 Uhr immer noch mit 15kt von NW bei einem Luftdruck von 998.3 hPa. Wir legten in der Enge gut ab und setzten sofort die normale Genua. Sobald wir den Kurs nach ESE nahmen wurde Reff2 gehisst und von dann an ging es mit 7 -8 kt bei blauem Himmel bei konstanten NW Wind von 16 bis 20kt nach Hov. Wir legten vom Setzen bis Bergen der Segel 52 sm COG in 7 Stunden zurück, ein Rekord für uns. Die Marina in Hov ist ganz neu, daher waren unsere elektronischen Seekarten nicht auf dem neusten Stand, wir fuhren zum Eingang durch «Untiefen». Der lokale Laden <i>Dagli Brugsen</i> hatte 20-jähriges Jubiläum und daher gab es 20% auf allen Einkäufen, wir haben auch davon profitiert.	Hov	Wolken-los aber kalt	15-20 NN bis NNW	55
05.10	Nach der Tagwacht um 0600 Uhr, glaubten wir, nach Grena segeln zu können. Wir haben problemlos abgelegt, fast keinen Wind und eine herrliche Morgendämmerung, die Venus gross und strahlend am Himmel. Gegen 11 Uhr kam die "gale warning " von Radio Lyngby für den Süden des Kattegats. Die Wettervorhersage hatte davon am Morgen noch nichts gezeigt. Wieder in einen Hafen einlaufen mit 35 kt Wind war uns doch zu viel. Also, haben wir kurzerhand Kurs auf Boennerup genommen, das 3 Stunden früher erreicht wird. Der Wind nahm stetig zu und bei über 20kt achterlichen Wind hatten wir bis 9kt Fahrt. In Boennerup hatten wir Mühe mit Anlegen. Die 25kt Wind direkt von hinten im schmalen Kanal haben uns wiederum viel Energie und Zeit gekostet, bis Silmaril fest vertäut und weg vom engen Durchgang lag. Zum Glück hatte der Fischladen noch offen, so konnten wir uns zwei Fischcakes mit Remouladensauce zum Apero leisten, 800gr. Moules zum Nachtessen und ein grosses Filet eines Seehechtes für morgen	Boennerup	Bedeckt	5 bis 25 NW	50
04.10	Am Morgen mussten wir vom Hafenkran im strömenden Regen verlegen, ab er der	Saeby	Bedeckt Regen, später		

	<p>Hafenmeister half uns, zwischen zwei grossen Pötten und weit vom Pier entfernten Dalben festzumachen, nachdem wir die Tampen zweimal verlängern mussten. Der Wind war moderat, nur der peitschende Regen hat uns zugesetzt. Na ja, das gehört halt dazu. Saeby ist ein wirklich schönes altes Dorf. Wir haben uns einen ganzen Tag lang daran gefreut. Die Kirche ist besonders sehenswert</p>		Sonne		
03.10	<p>In der Nacht stieg das Wasser, wahrscheinlich im ganzen Kattogat, und unsere Fender und das Brett lagen auf dem Pier. Das Wasser stand nur noch etwa 10cm unter dem Rand des Piers. Wir wollten sowieso weiter und hatten verschiedene Vorschläge, alle am Wind. Als wir nach Verlassen der Halser Fahrstrasse versuchten, Grena anzusteuern, ging das schlecht hin nicht. Steile kurze Wellen duschten uns. Anholt wäre gut, aber wie ist der Hafen? Bänz Vonlanthen, der Experte, meinte es ginge, aber Saeby, etwas nördlich und natürlich weiter weg von Rendsburg, sei auch gut und weniger weit als Anholt. Dort soll es morgen über 30kt Wind geben mit Böen um die 40kt. Also nach Saeby, der raume Kurs mit der kleinen Genua mit 20-26kt Wind von SE war machbar bei 6.5 bis 7kt Fahrt. Allerdings vor der Einfahrt nach Saeby drehte der Wind nach Westen und nahm während längerer Zeit auf 35kt zu. Wir kamen kaum voran und wurden komplett geduscht. Im Hafen sahen wir, dass die Gastlieger jetzt mit Dalben bestückt sind. daher legten wir zuerst am Eingang bei den Pneus an. Wir haben sehr wenig Erfahrung mit dem Anlegen zwischen den Dalben, speziell mit viel Wind von der Seite. Der Wind war im Hafen sehr böig, wir sahen Spitzen von 34kt. Der Pneuanager war für die Nacht eine Zumutung, auch gab es am Eingang Schwell. Zu Fuss suchten wir einen besseren Platz; die nette Dame im Hafembüro gab uns die Bewilligung, beim Mastkran anzulegen, was Ursula, mit Hilfe von Land, fertigbrachte. Trotz Heulen im Rigg werden wir gut schlafen.</p>	Saeby	Bedeckt	Immer über 20kt, Spitzen um 35kt	31
02.10	<p>Es kam viel Wind, längere Zeit 32-35kt von S dann SE. Der Barometer fiel von 1017hPa auf unter 1000hP. So um 9 Uhr nahm er schnell ab und der restliche Tag war bedeckt und wurde zum Einkaufen benutzt.</p>	Hals	Bedeckt	10-35kt	
01.10	<p>Wir wollen weiter: Start bei Regen am Ende einer eindrucklichen Front. Im Westen blauer Himmel, über uns letzter Regen. Das schöne Wetter holte uns ein, um 14 Uhr passierten wir die Klappbrücken in Alborg (zurzeit nur alle Stunden offen) und konnten mit wenig Wind ein wenig segeln. In Hals waren alle guten Plätze für den kommenden Wind besetzt, aber wir fanden einen Platz der das Fenderbrett benötigte. In der Nacht soll viel Wind kommen.</p>	Hals	Regen bis schön	0-8 E	41

29.-30. 09	Hafentag mit viel Regen. Am Abend gab es ein ausgezeichnetes Buffet in der Beiz vis-a-vis. Viel gelesen: Bruno Krimis und Kill the President.	Logstor	Bedeckt , Regen		
28.09	Start um 0900 Uhr durch die grossen, weit offenen Gewässer des Limfjords. Um 1215 Uhr passierten wir die Klappbrücke von Oddeund und segelten unter Genua mit 7-7.5kt unter 50 Grad am Wind. Der Wind nahm auf 22kt zu. Es wird recht feucht, da viel Sprühe über das Deck fliegt. Der Wind nimmt laufend zu bis 25kt. Wieder Starkwindwarnung, jetzt Fischer, Skagerrak und Kattegat, d.h. rings um uns herum. Wo können wir anlegen? Logstor scheint gut zu sein, es liegt hinter einem Hügel. In der Tat nehmen die Wellen beim Nähern von Logstor ab, ebenso der Wind und im engen Kanalhafen macht Ursula eine Wende gegen den Wind und landet punktgenau am langen Quai. Guter Abschluss eines anstrengenden Tages.	Logstor	Bedeckt 80% bis 100%	15 bis 25 ESE	45
27.09	Gleicher Weg zurück, jetzt noch schneller, da Strom mit uns. Wieder Segeln wie es Spass macht, ein raumschots Kurs! Da wir schon um 1530 in Thyboron waren, fuhren wir weiter bis nach Lemvig, jetzt aber zum Teil mit Motor. Anlegen ohne Wind am Mathildequai. Es gab wieder Eiscreme wie schon am Montag. Um 16 Uhr wurde eine Starkwindwarnung für das Gebiet Fischer durchgegeben, das nördlich der Deutschen Bucht liegt, in der wir jetzt wären, wenn wir direkt von Hvide Sande nach Cuxhaven segeln würden (siehe 26.09).	Lemvig	Bedeckt 90% bis 50%	15-22 E	59
26.09	Start um 0900 Uhr, nach Hvide Sande an der Westküste von Jütland. Es war Segelspass pur, ohne Wellen mit halbem Wind von 15-20kt mit der kleinen, gelatteten Genua und Reff2 im Gross, immer über 7kt durch das Wasser. Wir legten am gleichen Steg an, den wir vor 10 Jahren mit der neuen Silmaril und Renzo benutzten. Wie sieht die Planung für die Weiterreise aus für ein Segeln zu zweit mit 148 Jahren auf den Buckeln? 27.09 nach Esbjerg, 50sm, davon 15sm hart am Wind, machbar 28.09 nach Sylt, 70sm, unbekannte Häfen und Tidengewässer, wir wollen mit unserem freihängenden Ruder nicht trockenfallen. Schwierig, aber machbar. 29.09 Eider: geht nicht, da Flut um 0400 und 1600 Uhr, d.h. wir müssen in der Nacht auf der Eider bis Friederichstadt fahren, NoGo Alternative: direkt nach Cuxhaven 85sm, Ausserelbe Slack um 12Uhr Flut 1600 d.h. Start um Mitternacht in schwierigem Tiden Gebiet mit Barren, zusätzlich verschiedene Windvoraussagen, alle hart am Wind, da Wind SE bis SSE. Regen! NoGo Einzigste Alternative: Morgen 27.09 direkt nach Cuxhaven 150sm, d.h. Start um 10 Uhr, mit	Hvide Sande	Bedeckt 90%	15-22 E	47

	<p>einer langen dunklen und nassen Nacht ohne Möglichkeit, die Überfahrt abzubrechen, da nur die Tidehafen Sylt und Amrum anlaufbar sind. Machbar aber siehe oben, Alter der Crew.</p> <p>Am Wochenende zieht eine Front durch, es gibt viel Regen und nachher ab Dienstag eine starke Westwindlage. Abwarten in Hvide Sande ist auch keine Option.</p> <p>Konklusion: Zurück nach dem Limfjord und dann an die Ostküste mit mehr guten Häfen, die bei schlechtem Wetter anlaufbar sind.</p>				
24.-25.09.	<p>Nach dem Ausschlafen machten wir die Planung, wobei uns die Seekarten, die im Keller in Schinznach liegen, fehlen. Die ganze Woche ist eine SE bis E Wind Lage, eine Gelegenheit, ohne Wellen längs der Westküste von Dänemark zu segeln. Wir haben aber für dieses Gebiet nicht einmal Elektronische Seekarten. Also versuchten wir, am Montag (25.9) diese zu kaufen. In Thyboron gibt es keinen Händler, aber in Struer, 1 ½ Stunden per Zug und Bus von hier fanden wir einen Händler, der sogar eine CF Karte für unseren alten (10-jährig) Plotter hat. Unterwegs besuchten wir das schöne Städtchen Lemvig mit gutem Eiscreme Geschäft.</p>	Thyboron	Bedeckt	Im Hafen 15E	
23.09	<p>Nach der Tagwacht um 0230 Uhr wurde Tee gekocht und das PredictWind Wetter nochmals geladen. Es gab für die vier Wettermodelle sehr unterschiedliche Voraussagen für die Überfahrt über den Skagerrak: 5kt von GFS , 15kt von ECMCF beide von NE. Nach dem Ablegen in Dunkelheit konnten wir bald Segel setzen und mit 15 bis 20kt Wind ca.1/3 der Strecke, mit 10 bis 15kt, das 2. Drittel und mit weniger als 10kt unter Motorhilfe den Rest segeln. Das ECMCF Modell war eindeutig besser. Punkto Regen waren beide schlecht, wir wurden in der ersten Hälfte mehrmals begossen, am Nachmittag schien die Sonne zeitweise. Im guten Seglerhafen mit 2 polnischen Schiffen um 17:30 angelegt.</p>	Thyboron	Regen bis Sonne	20 bis 5kt NE	86
22.09	<p>Um 12 Uhr zum Schären Slalom gestartet, gegen den Wind und um ca. 16:30 in der Aleviga Marina angelegt. Morgen wollen wir zur Überfahrt nach Dänemark um 0300 starten.</p>	Flekkerøey Insel	Bedeckt	10-20kt E	23
20.-21.09	<p>Regen, Regen und nochmals Regen. Wir sind zu alt um im Regen gegen Wind und Wellen zu segeln, daher bleiben wir in der Marina. 3 Waschmaschinen gewaschen und in dem Store (grossen) Kinosaal mit ca. 500 Plätzen zu fünft «American Made» (Noriega Contra Affäre) mit Tom Cruise geschaut.</p>	Mandal	Regen		
19.09	<p>Ein regnerischer Tag ist angesagt, daher sind wir erst um 12 Uhr in Richtung Mandal bei Windstille unter Motor gefahren. Nach erfolglosem Fischen um 14:30 in der verlassenen Marina angelegt. Stadtbummel in der sehenswerten Altstadt und ein Kilo Seeteufel gekauft (bei Manor in Baden 80Fr,</p>	Mandal	Regen	0	18

	hier 14Fr) und gegessen. Wetterstudien: der Wind dreht ab morgen zurück auf Süd, was eine Überfahrt nach Dänemark schwierig macht, daher werden wir in den Schären nach Osten, wenn möglich ohne Regen, fahren. Ab Sonntag sehen wir weiter. Logge geeicht, sie zeigte 0.1kt zu viel an.				
18.09	Ausschlafen und gemütliches Motorsegeln bei Sonnenschein längs der Küste. Zuerst Strom gegen uns aber vor und um das Kap Lindesnes 1.5kt mit uns. In einem kleinen Feriendorf Lillehavn zuerst am Gästepier (nur 2.3m tief) dann am Pneupier (3.0m tief) angelegt.	Lillehavn	Sonne warm	Bis 10kt von W	48
17.09	Tagwacht um 0530 Uhr. Wir wollen bis Egersund durchfahren, da am Dienstag eine Front von Westen kommt und das Segeln an der Westküste schwierig wird. Am Morgen sahen wir überall Regenwolken, wurden aber bis 1600 Uhr vom Regen verschont. Auch nachher war es eher mässig nass und die Einfahrt in den schönen Egersund war trocken. Um 18:00 Uhr legten wir in der verlassensten Gästemarina an. Wir konnten teilweise segeln, aber der Motor lief immer mit.	Egersund Marina	Morgen trocken, am Abend Regen	0-12 meist NW	69
16.09	Tagwacht um 0600 Uhr und ablegen um 0700Uhr. Unter blauem Himmel, meistens mit Motor durch die Fjorde in Richtung Haugesund, wo wir um 16:15 Uhr ankamen. Auf dem letzten Teil hatten wir bis 2.5kt Strom mit uns, zu dieser Zeit war NW in Haugesund	Haugesund	Sehr schön	Variable weniger als 8kt	58
07.-15.09	Nachdem man bei Hertz am Flughafen endlich die Schlüssel zum Büro gefunden hatte, bekam ich ein Upgrade und wir machten uns auf den Automarathon, um unsere norwegischen Freunde zu besuchen. Wir fuhren 1670km durch die bergige südnorwegische Landschaft, die immer anders und immer wieder ein Aha-Erlebnis ist. In Oslo und Umgebung besuchten wir Axel und Alexander mit Familie. Beide haben kleine Kinder und haben bzw. hatten ein Jahr bezahlten Elternurlaub. Nach einem Jahr werden die Kinder in die staatliche Kinderkrippe gebracht und beide Eltern arbeiten wieder voll. Es scheint, dass es den Norwegern sehr gut geht, ein Weekendhaus ist Standard, auch ein Boot oder ein Camper gehören zur Ausrüstung. Wir haben vor allem in Oslo viele Teslas gesehen. Von Oslo aus fuhren wir nach Alesund, wo uns viele Erinnerungen wieder hochkamen. Wir haben mehr als ein Jahr dort auf der Silmaril gelebt. Ein Höhepunkt des Aufenthalts war der Besuch bei Ragnar mit Familie. Ragnar, heute 97 Jahre alt, war Widerstandskämpfer im 2. WK und vom König mit Medaillen ausgezeichnet. Wir diskutierten bis 2200 Uhr über das Buch, das er jetzt schreibt, über Trump, (an evil Person) und Weltpolitik. Nachher ging es zu unseren	Tangen, Oslo, Alesund Stordal mit Auto	Meisten bedeckt mit Sonne und Regen		

	<p>guten Freunden Raymond und Anne, auf ihrer neuen Hanse 455 und begossen bis um 2 Uhr morgens mit seinem selbstgebrauten Bier viele Gespräche. Am nächsten Morgen besuchten wir Annes Bauernhaus, wo sie aufwuchs und wurden von ihr kulinarisch verwöhnt. Die Rückreise unter Benutzung von 3 Fähren nach Bergen zur Silmaril war ein weiterer Höhepunkt. Heute, am Freitag, mussten wir uns erholen und die Weiterreise planen.</p>				
06.-07.09	<p>Wie geplant, ablegen um 0600 zusammen mit Lars. PredictWind sagte 20-25kt Wind voraus, den es auch gab mit Böen bis 30kt. Mit allen Reffs und 80% Genua machten wir bei 2-3m Wellen 8 bis 9kt über Grund. Wie weiter vorausgesagt nahm der Wind um 14 Uhr langsam ab und um 18 Uhr mussten wir schon den Motor anwerfen. um noch bei Tageslicht und vor der nächsten Störung in Bergen anzukommen. Die Nacht war wunderschön, langgezogener Schwell und Vollmond mit wenig Wolken. Wir kamen beide zu genügend Schlaf. Es gab auch Zeit, ein Chilli con Carne zu kochen und zu plaudern. Am Morgen baute sich eine Wolkenbank vor der Küste Norwegens auf, aus der es auch ab und zu leicht regnete. Bald nach der Einfahrt in den Korsfjorden wurde Lars von einem Motorboot «überfallen», seine Freunde haben auf ihn gewartet und ihn entführt. Vorher starteten wir noch einen Angelversuch mit der Schleppangel und bald hatten wir schon die erste fette Makrele am Haken. Nach so langer Anglerabstinenz ein Ereignis. In der Hjellestad Marina fanden wir einen Platz neben der CCS Ovni, Cruising Swiss.</p>	Hjellestad	Allres, schön bis Regen	25SW bis 2W	197
02-05.09	<p>Schlafen, duschen und Stadtbesichtigung. Wetter herunterladen: es gibt Wind über das Wochenende. Am Montag blies es bis 40kt und es war in der ganzen Gegend Gale Warnung. Auch regnete es in Strömen. Dienstag, 5.9 war meistens schön und wir machten die Silmaril reisefertig. Geplant ablegen am Mittwoch um 0600.</p>	Lerwick, Viktoria Pier	Bedeckt		
01.09	<p>Ab Mitternacht nahm der Wind auf 20kt zu, dies führte zu recht chaotischer See. Da aber Wind, Wellen und Schwell von achtern kamen, konnten wir dennoch einige Stunden in der vorderen Kammer schlafen. Lars hatte Problem mit dem Raymarine Autopiloten, aber seine Windsteuerung arbeitete ok. Um ca. 13 Uhr erreichten wir die Einfahrt in den Yellsound und ab dann gab es 5 Stunden segeln pur bei halben Wind ohne Wellen durch die Inselwelt. Nach Grönland und den Färöer ist uns Shetland mit den sanften Hügeln direkt lieblich vorgekommen. Die letzte Stunde war hart am Wind, aber eben ohne Wellen, kein Problem. Um 19:10Uhr legten wir in der Marina mitten in der alten Stadt Lerwick an. Von diesem Ort aus hatten wir am 5ten Mai</p>	Lerwick, Viktoria Pier	Bedeckt	20W Ab 1300 15W hinter den Inseln	105

	<p>2010 unsere Atlantiktour begonnen. Lars kochte für uns und wir konnten seine Kochkunst und sein wirklich einmaliges Schiff von Innen bewundern. Mit erhöhtem Alkoholpegel und der Müdigkeit von der Überfahrt war schlafen um 23 Uhr kein Problem.</p>				
31.08	<p>Tagwacht um 4 Uhr und ablegen um 0500 Uhr bei Windstille mit Lars, dem Einhandsegler. Ich machte vor dem Ablegen nochmals eine PredictWind Voraussage für die Überfahrt und war gespannt, diese mit dem wirklichen Wind und Wellen zu vergleichen. GFS und PWG sagten ca. 6-8kt ,ECMWF und PWE 10-12kt für den ganzen Tag voraus. In Wirklichkeit gab es ca. 12kt und ab 2200 Uhr 15kt WNW später W. Die Wellen waren etliches höher als die vorausgesagten 1 bis 1.4m. Die Windrichtung stimmte für alle Modelle sehr gut. Wir haben nur die Genua die meiste Zeit gesetzt, da wir nicht schneller als 5.8kt sein wollten um bei Slack die enge Passage auf Shetland mit Strom von bis 3.8kt gegen an zu passieren.</p>	63-13N, 3-13W	Schön ab 1800 Bedeckt	12 WNW ab 2200 16 W	109
29.-30.08	<p>Nach einer sehr stürmischen Nacht, mieteten wir ein Auto und fuhren zuerst zur Inuit Frau Alika, die uns am Samstag eingeladen hatte. Sie bewirtschaftet mit ihrem Mann und zwei Angestellten einen Betrieb mit ca. 50 Milchkühen. Die Zufahrstrasse und das Puff um das Wohnhaus sind unbeschreiblich, auch der Stall entspricht nicht dem Standard von Schweizer Bauern. Die Kühe werden vollautomatisch gemolken, ein Roboter installiert die Nippel am Euter. Die Kühe gehen selber in den Melkstand, sollten auf jeden Fall, aber als wir dort waren hatten sie Computerpanne und nichts ging. Alika ist eine positive Frau, sie sieht überall Entwicklungsmöglichkeiten., ein Kaffee für Wanderer (es gibt aber noch keine Wanderwege!), ein Hofladen, Anbau von Gerste für Futter, bis jetzt etwa 10 Quadratmeter auf sumpfigem Gelände etc. etc. Nach der herzlichen Verabschiedung von Alika fuhren wir nach Norden auf die Insel Eysturoy, die zu unser Stb Seit lag als wir von Island kamen. Ganz im Norden liegt das Dorf Gjogv. Dort gibt es ein Restaurant/ Herberge. Das Dorf ist bekannt durch seinen Hafen, der sehr geschützt in einem Felseinschnitt liegt. Die wenigen Dörfer auf dem nördlichen Teil der Insel sind durch einspurige Strassen verbunden, die abenteuerlich durch die grandiose Gegend führen. Als zweiten Abstecher fuhren wir nach Saksun auf der Insel Streymoy, das 30-Seelen Dorf liegt am Ende eines unüblich weiten Tales. Ein Bauernhaus von ca. 1820 kann fast in seinem ursprünglichen Zustand besichtigt werden. Die Leute haben sehr einfach gelebt, gekocht</p>	Marina Thørshavn	29.08 Sonne und Regen Am 30. Bedeckt, kein Regen	Gale, ab nehmend Am 30.08. Wind- stille	

	<p>wurde auf einem offenen Feuer auf dem Lehm Boden in der «Küche», erst um 1900 wurde eine Feuerstelle mit Kamin eingebaut. Es gibt einen Hafen in einem Felsenkessel, der aber jetzt versandet ist und nur bei HW angelaufen werden kann.</p> <p>Zurück in Thørshavn teilten wir das Nachtessen mit Lars und studierten das Wetter. Wir werden am Donnerstag, 31.08 um 5 Uhr in Richtung Shetland zusammen aufbrechen. Am Mittwoch machten wir das Boot reisefertig.</p>				
28.08	<p>Den ersten Tag des Starkwindes (Gale) verbrachten wir im nationalen Museum. Wir lernten, dass die Färöer-Inseln geologisch zu Grönland gehören und durch einen Riss, aus dem die Vulkaninsel Island entstand, von Grönland getrennt wurde. Das Museum hat eindruckliche Sammlungen zu Fischerei, Bergbau, Geologie, Trachten, Schiffsbau. Runen, Wikingern und vieles mehr. Mich hat ein Fund von Münzen aus ganz Europa aus den Jahren um 1000 beeindruckt. Wie kamen die auf die Färöer?</p> <p>Am Morgen kauften wir einen Eissturmvogel (Fulmar), den wir am Abend, nach 1 ¾ Stunden im Ofen, assen. Er ist schmackhafter als Poulet und hat dunkles Fleisch aber auch viel Fett.</p> <p>Mit Mike, dem Schottischen Nachbarn, vertäuten wir sein Boot und Silmaril zusammen für die stürmische Nacht.</p>	Marina Thørshavn	Regen, Gale	Bis 40kt Im Hafen bis 25kt SW	
27.08	<p>Regnerischer Tag, gut genug für Törnplanung mit folgendem Resultat: Ostküste UK bis Deutschland ca. 1200sm mit schwierigen Marinas bei 2.1m Tiefe, Trockenfallen oder Schleusentore bei +- 2Std HW und 2 Tage mit über 100sm. Zu wenig Zeit für Sightseeing, vor allem im Themsegebiet (London). Also wählen wir den Weg über Norwegen (ca. 890sm) mit der Option, Silmaril im Süden von Norwegen im Wasser zu Überwintern.</p>	Marina Thørshavn	Regen		
26.08	<p>Am Morgen waren die Norweger immer noch da, obschon sie früh weg wollten. Es gab bei den Boys ein richtiger «Absturz», sie sind erst morgen um 0700 ins Bett gekrochen. Daher halfen wir Helle das Boot für die Überfahrt nach Shetland bereit zu machen, sie legte um 11 Uhr mit sehr reduzierter Mannschaft ab. Ursula und ich machten eine ca. 9 km lange Wanderung quer durch Thørshavn und auf steinigem Weg über einen Hügel nach dem Bilderbuch Dorf Kirkjubour. Dort steht die gut erhaltene Ruine einer Kathedrale aus dem 13 Jhd. Zum Grundstück gehört ein Bauernhaus von 1350, das das älteste bewohnte Holzhaus der Welt sein soll. Die Besitzerin der 16. Generation der gleichen Familie, bestellte für uns ein Taxi und lud uns während des Wartens zu Kaffee und Gebäck ein. Die anwesende Schwiegertochter, geboren</p>	Marina Thørshavn	Bedeckt mit teilweiser Sonne		

	<p>und aufgewachsen nördlich von Thule auf Grönland, betreibt mit ihrem Mann einen Bauernhof und drängte uns, sie nächste Woche zu besuchen, Es wird uns hier nicht langweilig. Um 20:00 gibt's eine Preisverteilung eines Designerinnen Wettbewerbs die wir nach einem lokalen Bier besuchen werden. Nach dem Besuch habe ich Folgendes zu berichten: Ich habe noch selten so viele schöne und elegante Frauen gesehen. Der Wettbewerb ging darum, mit nachhaltigen Materialien aus den nordischen Meeren Kleider zu machen. Der erste Preis ging an Färöe mit einem Kleid aus Seetangstoff, einer Jacke aus Seehundfell und einer Tasche aus gegerbten Häuten von Lachsen. Der 3te Preis ging an Grönland mit Seehundfellen von der Firma in Qaqortoq, die wir besucht hatten. Ein sehr elegantes Ensemble aus Seehundfellen, die nachhaltig von Inuits gejagt werden. Nach der Preisverteilung gab es Bier und Essen im Überfluss.</p>				
25.08	<p>Mit den «Norwegern» geplaudert und Wetterprogramme verglichen. Am Abend kam der Einhandsegler Lars, mit dem wir von Grönland nach Island gesegelt sind. Es gab viel zu erzählen, ein richtiger Hafen Tag.</p>	Marina Thørshavn	Bedeckt		
24.08	<p>Mit Taxi zum Flughafen auf der Insel Vagar, wo Ursula um 12:15 Uhr ankam. Zurück auf der Silmaril nahm ich Abschied von Mike und Hanspeter, zwei Kollegen die mir dieses einmalige Segelerlebnis ermöglichten. Wir hatten eine wirklich gute Zeit miteinander. Danke vielmals!! Am Abend in dem «Hobbit» Restaurant ein 5 Gang Menu mit Ursula gegessen, Es gab nur dies auf der Speisekarte. Alle Gänge waren sehr speziell, typisch Färöisch, aber gut.</p>	Marina Thørshavn	Bedeckt		
23.08	<p>Silmaril wurde für den Besuch von Ursula bereit gemacht, alles gewaschen, geduscht und am Stadtrand Alkohol für das Nachtessen bei den «Norwegern» gekauft. Das Essen war ein voller Erfolg, sie haben uns die Filme, die sie mit der Drohne im Prins Christian Sund gemacht haben gezeigt. Ich hatte wieder «Heimweh» nach Grönland.</p>	Marina Thørshavn	Bedeckt und Regen		
22.08	<p>Im Morgengrauen erreichten wir die steile Küste der Inseln Eysturoy und Kalsoy und fuhren durch den breiten Fjord zum südlichen Ausgang, von wo aus wir schon Thørshavn, die kleinste Hauptstadt der Welt, sahen. Angelegt wurde um 12 Uhr Färöer Zeit. Helle und die Boys wurden begrüßt und die schmucke Stadt besichtigt.</p>	Marina Thørshavn	Bedeckt	5 S bis ESE	54
21.08	<p>Ein strahlend schöner, warmer Tag lud zum Faulenzen und Lesen an der Sonne ein. Es gab wenig Wind und daher war der Motor immer am Arbeiten. Gegen Abend wurde hart am Wind mit der Genua nachgeholfen. Der Golfstrom hilft auch schieben.</p>	0218 63°08'N 12°53'W	Schön	2-7 N bis NE	147
20.08	<p>Wir haben entlang der Küste sehr gutes</p>	0310	leicht bewölkt	2-5kt var	70

	<p>Internet über das Handy und studieren immer wieder das Wetter, Dänische, Färöer, UK Weather Vorhersagen und es ergibt sich, dass wir vor Dienstag, 22. August auf den Färöer ankommen sollten; wenn nicht, dann erst nach dem massiven Tief gegen Ende August. Nach gemeinsamer Diskussion wird die Silmaril auf Kurs nördliche Färöer-Inseln gedreht. Bald wurde es dunkel und eine stundenlange Nordlichtshow wurde über unseren Köpfen geboten. Es ist erstaunlich, wie schnell diese grün leuchtenden Bänder sich bewegen, verschwinden und wieder erscheinen.</p>	63°30'N 17°43'W			
19.08	<p>Wiederum Wetterstudien. Der Kopf sagte fahren, der Bauch sagte bleiben. Wir wählten einen Kompromiss, fahren jetzt entlang der Küste nach Osten, dann haben wir nur noch eine 2-tägige Überfahrt. Die Wetterfrösche einigten sich darüber (vielleicht), was das Tief macht.</p> <p>Seit Neufundland, wo die Gasflaschen nur halb gefüllt wurden, versuchten wir, die Flaschen füllen zu lassen, in Cartwright, in Grönland, in Reykjavik, überall ohne Erfolg. Heute aber füllte uns ein kleines Geschäft die leere US Gasflasche platsch voll.</p> <p>Nach dem Einkaufen und Kaffeetrinken Abfahrt um 12:30 Uhr in Richtung Hoefn, wo wir morgen um ca. 15 Uhr ankommen sollten. Ein strahlend schöner, warmer Tag lud zum Faulenzen und Lesen an der Sonne ein. Es gab wenig Wind und daher war der Motor immer am Arbeiten. Gegen Abend wurde hart am Wind mit der Genua nachgeholfen</p>	Heimaey			
18.08	<p>Ausschlafen und dann baden im über 40° warmen Wasser und schwimmen im 25m Becken im neuen Schwimmbad.</p> <p>Anschliessendes sehr gutes Mittagessen im Fischmarkt -Restaurant. Nachher studierten wir das Wetter. Unser Problem besteht darin, dass es für die fast 3tägige Überfahrt nach den Färöer-Inseln zwei Prognosen gibt. Die eine (GFS) mit 20-25kt Ostwind auf die Nase am 3. Tag, die andere mit weniger als 10kt Wind. Der Unterschied liegt darin, dass das grosse Tiefdruckgebiet im Süden der Färöer-Inseln einmal nach NE wandert und Wind bringt, und im zweiten Fall bleibt es quasi stationär und wir könnten ohne viel Wind im Norden dem Tief entlang motoren. Nach einer "happy hour", die hier um 22 Uhr bis Mitternacht geht, vertagten wir das Problem auf Samstag.</p>	Heimaey	schön	E	
17.08	<p>Früh um 08:00 sind wir im Hafen Heimaey auf der Vesterman Insel Helgafell. Schon erwartet uns der Hafemeister und weist uns einen Platz am Schwimmdock an. Zu unserer Freude war das Norwegische Boot mit Helle und den Jungs auch im Hafen. Es gab Umarmungen und viel zu erzählen. Auch machte ich mich daran, die Ursache des Track- Problems zu eruieren. Jedes Telefongespräch ergab eine</p>	Heimaey	schön	böig bis 30kt Nord	62

	<p>andere Antwort, bis ich schliesslich Borchert in Wedel anrief. Ganz einfach, sagte er, die "alte" E80 Plotter geben die magnetische Deviation nicht an den Autopiloten weiter. Man gibt sie von Hand ein (Island 12.6° West) und alles läuft.</p> <p>Ein Teil der Stadt von Heimaey wurde 1973 unter einem neuen Vulkan begraben. 2001 wurde ein neues, interessantes Museum um ein ausgegrabenes Haus herum erstellt, dass wir am Nachmittag besuchten. Audiovisuell werden die dramatischen Geschehnisse erläutert. Anschliessend bestiegen wir den kleineren Vulkan. Es gibt immer noch Löcher im Boden, in denen man/frau Brot backen kann und die Kinder Marshmallows.</p>				
16.08	<p>Nach dem Funktionstest des Autopiloten alle Kisten verstaut und Schiff bereit gemacht für die Überfahrt nach den Vesterman Inseln (ca. 115sm). Der Autopilot auf dem Wasser nochmals geeicht, alles super gut. Die Steuerung unter Auto, d.h. mit dem neuen Kompass geht sehr gut, aber er erhält keine Daten von dem Wind und GPS Instrumenten, d.h. Windvan und Track gehen nicht, obschon wir einen teuren Alt-Sealtalk zu Neu-Sealtalk Konverter eingebaut haben. Zum Glück hatten wir noch Telefonverbindungen. Nach Gesprächen nach Island, Deutschland und USA scheint es, dass ein weiteres Kabel fehlt, ein Sealtalk2 to SealtalkNG. Wir mussten weiter fahren, da das Wetterfenster morgen zu geht und werden daher von den Vesterman Inseln weiter schauen. Wir können auf jeden Fall mit dem Magnetkompass sehr gut fahren.</p>	<p>2200 63°45'N 22°26'W</p>	<p>bedeckt mit Sonne Druck 998hp</p>	<p>5-10kt NNW</p>	<p>50</p>
15.08	<p>Alles montiert, es war eine Arbeit für 3 Männer während 10 Stunden. Am Abend eingeschaltet und es ging, glaubten wir. Wiederum als Belohnung gutes Nachtessen.</p>	<p>Hafnar-fjordur Marina</p>			
14.08	<p>Was für ein Tag: am Morgen um 8:30 war ich mit 2 Autopilot Computern und einem Linearantrieb unter dem Arm in dem Raymarine Laden, der nur 200m von uns entfernt ist. Der nächste Raymarine Laden ist auf Shetland, auf Irland oder Halifax. Wir haben ein Riesenglück, den einzigen Laden im grossen Umkreis zu finden und wussten es nicht einmal vorher. Leider sind sie mit der Arbeit ausgebucht; vor Mittwoch passiert gar nichts und dann muss ein Techniker wohl für 200Fr/St das Problem finden und die Ersatzteile beschaffen können. Andererseits hatten sie das neuste Autopilotpaket im Laden, aber eben nur als Gesamtpaket. Was nun? Er gab mir 500 Euro Rabatt und verlangte keine MwSt und Zoll und für die Kabel und den Kleinkram nur seinen Ankaufspreis. Also kaufte ich die schwere Kiste. Dann kam das Problem mit der Installation. Alles ist neu, ein neuer Bus Sealtalk NG mit Kabel mit grossen Steckern.</p>	<p>Hafnar-fjordur Marina</p>			

	<p>Jetzt die Montage: Alle Backskisten im Regen geleert, dann die Achterkammer im Schiff verteilt, den Kartentisch abmontiert, den Bügel am Steuerstand (mit Plotter) abmontiert, funktioniert beim Lösen von 4 Muttern im Steuerstand, dann Kabel eingezogen, alle Öffnungen in den beiden Achterkammern abgeschraubt, Kabel mit Hilfe von unten eingezogen und schlussendlich alle benötigten Kabel in die Stb Achterkammer gezogen, wo der neue Autopilotcomputer morgen montiert wird. Als Abschluss gingen wir gut und teuer essen.</p>				
13.08	<p>Am Morgen, nachdem wir alles Magnetische vom Kompass entfernt hatten, versuchten wir erneut, den Kompass zu eichen. Es funktionierte nicht: der gerechnete Kompass drehte doppelt so schnell wie das Schiff. Also zurück in den Hafen, wo Mathias uns schon erwartete. Wiederum den Autopilot-computer ausbauen und den Ersatz einbauen. Im Regen testeten wir und es sah gut aus, aber beim Einschalten des Autopiloten gab's einen Kurzschluss und damit war Ende des Testens. Jedes neue Einschalten kostete eine 30A Sicherung. HP kaufte ein Kilo Fisch, der nach LaVonne Art gebraten wurde.</p>	Hafnar-fjordur Marina	Regen	wenig	2
12.08	<p>Nach einer ruhigen Nacht machten wir uns auf die Suche nach Fehlendem. Mike braucht fermentierten Haifisch, HP Brot und ich Gasersatz. Ich fand zwar einen Camping Gas Grill für Flaschen, für die ich die Ventile habe, aber diese Flaschen dürfen in Island nicht verkauft werden. Also Schlauch abschneiden und Island Adapter kaufen, es gibt aber 3 verschiedene. Ich kaufte schliesslich ein schwedisches Modell mit einer 2kg Flasche. Wieder auf der Silmaril verabschiedeten wir uns von Lars, er war ein guter Kumpel auf der Überfahrt. Dann ging's los, aber bald merkten wir, dass Süden im Norden im Plotter stand und der Autopilot machte was er wollte. Auf gewissen Tracks ging alles gut, auf anderen fuhren wir im Kreis. So ging es nicht; auch hatte es mehr Wind und Wellen als vorausgesagt. Deshalb fuhren wir in den nächsten Hafen, der uns sehr sympathisch war. Gleich hatten wir Schlüssel und Karte vom Ersatz-Hafenmeister; bezahlt werde erst ab einer Woche liegen. Wir wollten die Ursache für das Autopilotproblem finden. Dazu räumten wir die Backkiste wieder mal aus und suchten den Fluxgate-Kompass, ohne ihn zu finden. Adam wurde nach 21 Uhr telefonisch kontaktiert, er hat vor 10 Jahren in Wedel die Elektronik installiert. Er meinte, er sei im Backbord Kleiderschrank. Wir hatten genug vom Suchen und gingen sehr gut, aber wiederum sehr teuer Essen. Was kann das Autopilotproblem sein? Was wurde geändert? Ich hatte in der Not eine</p>	Hafnar-fjordur Marina	schön	15-20kt	16

	<p>preislich vernünftige Gastlandflagge zu beschaffen, eine Schnur an eine billige Island Touristenflagge genäht und musste deswegen Ursulas Nähkasten ausräumen. Dabei fand ich eine Menge Scheren. Dieser Kasten ist in der Nähe des vermuteten Fluxgate-Kompasses. Zurück auf dem Schiff wurden also die Scheren entfernt, der Kurskompass stieg von 178 Grad auf 192 Grad, die Scheren umgedreht und wieder im Kasten verstaut, stieg er weiter auf 220 Grad. Eine Simulation des Autopiloten (10 Grad) ergab einen Ruderausschlag von ca. 10 Grad, mit den Scheren ging das Ruder auf Anschlag. Das Ganze ist noch komplizierter, da das Scherenmagnetfeld je nach Richtung das Erdmagnetfeld vergrößert oder verkleinert. Morgen werden wir im grossen Hafenbecken Tests machen und dann weiter nach den Westermann Insel segeln.</p>				
09.-11.08	<p>Wir sind in der Marina im Zentrum von Reykjavik beim neuen, schiefgebauten Konzerthaus. Die Marina ist nicht gerade die Beste, computern muss man entweder auf dem Klo sitzend oder aber auf dem Tumbler. Es gibt zwar ein Klublokal, aber das ist nicht für Gäste. Auch sonst habe ich Mühe mit Island im 2017. Wir waren mit dem Fahrrad vor 20 Jahre hier, zelteten nahe des Zentrums und hatten Reykjavik als angenehme Stadt mit guten Kaffees und eindrücklich bestückten Buchhandlungen in bester Erinnerung. Jetzt ist es ein Touristenbazar, es gibt kaum noch "vernünftige" Läden. Die Preise sind verrückt, für eine kleine Gastlandfahne für die Silmaril wurde mir 80Fr. verlangt, sonst bezahlt man so 15-20Fr. Hauptmahlzeiten sind um 40 bis 60Fr., Kaffee Gipfeli 12Fr etc. Die Leute sind nicht unfreundlich, aber sehr unflexibel. Auf die meisten Fragen gibt es keine Antwort und mit dem Problem, wo fülle ich eine Propangasflasche, sind sie sogar in Handweckerläden am Ende mit dem Latein. Wir geniessen die Stadt dennoch. Wir hörten ein mässiges Orgelkonzert in der "Betonkirche", das lokale Bier ist gut und das Wetter macht auch mit. Morgen Samstag segeln wir auf die Westerman Insel, etwa 115sm, d.h. 20 Stunden Fahrt und werden von dort aus weiter planen</p>	Reykjavik	gut		
08.08	<p>Der heutige Tag startete mit wenig Wind, d. h. wieder Motor, aber etwa um 10 Uhr schiftete der Wind von N nach S und wir setzten alle Segel und segelten mit 7 bis über 8 kt nach Reykjavik. Leider brachte der Windschift auch Regen, und daher kamen wir um 13 Uhr nass und müde in der grossen Marina bei der neuen Konzerthalle an. Nach dem Duschen suchten wir ein Restaurant, assen vergorenen Haifisch, Lammkeule und viel Bier. Jetzt sind alle rechtschaffen müde und sehr bettreif nach der</p>	Reykjavik	1300 Regen		

	erfolgreichen Überfahrt.				
07.08	Nachdem wir die meiste Zeit segeln konnten, starb der Wind um 1800 Uhr und wir mussten die Segel bergen. Unser Norwegischer Einhandsegler, der immer in 1 bis 2sm Entfernung hinter uns blieb, meldete am Morgen, dass er Fieber habe und den Tag liegend im Schiff verbringe. Der Motor und der Autopilot würden für das Vorwärtskommen sorgen. Wir reduzierten die Segel und blieben so immer in seiner Nähe. Er hat ein aktives AIS, das uns verrät, wie schnell und wohin er fährt; so passen wir unsere seiner Geschwindigkeit an. Da wir nun langsamer vorwärts kommen, werden wir erst morgen ungefähr um 1400 Uhr (Grönlandzeit) ankommen. Wir verbrachten den Tag mit Lesen, Schlafen und gut Essen. Wir sahen viele Wale, leider nur von weitem.	2100 63°47'N 25°18'W	bedeckt	bis 1800 10-15kt NNE	130
06.08	Um 0400 Uhr kam endlich Wind auf und wir konnten den Dieselmotor zur Ruhe zwingen. Er hat während Wochen einwandfrei gearbeitet. Auch haben wir jetzt kein Diesel Problem mehr; er hätte allerdings knapp bis Reykjavik gereicht. Es bläst je nach Wolken zwischen 8 bis 15kt mit halbem Wind. Silmaril fährt mit diesem Wind um die 7 bis 8kt und würde Lars davon fahren und morgen in der Nacht ankommen. Daher segeln wir mit Reff 2 und schauen, dass wir zu Pomona von Lars nicht mehr als 2sm Distanz haben. Die Windwellen sind bis zu 1m hoch und deshalb ist es auf der Silmaril nicht mehr so ruhig wie vor dem Wind. Trotzdem hat Hanspeter ein Sauerkraut-Kartoffeln-Speck Z'Nacht gekocht! Alle Achtung. Das Schiff ist jetzt aufgeräumt und wir segeln in die Nacht hinein, die hier im Norden nur kurz ist.	2100 63°07'N 29°43'W	bedeckt	10-15kt NNE	136
05.08	Keine grossen Aufregungen, der Himmel ist bedeckt, einmal hatten wir für 1/2 Stunde nassen Nebel, aber dann kam auch schon die Sonne wieder. Wir vertrieben die Zeit mit 3 Malzeiten, Lesen und Schlafen. Der Wind lässt auf sich warten, soll aber diese Nacht kommen und zwar von Nordwest, ideal für uns. Er soll langsam auf 15kt zunehmen bis wir in Reykjavik sind.	2100 62°16'N 34°15'W	bedeckt 80%	5kt ENE	137
04.08	Es gibt nicht viel zu erzählen, ausser, dass es auf der sonst stürmischen Irminger See zwischen Grönland und Island ölglat ist. Zeitweise haben wir gar keinen Wind, dann wieder leichtes Gekräusel. Jedes Mal, wenn wir die Genua ausrollen, stirbt der Wind. Am Morgen kamen Mink Wale und wollten mit uns spielen, aber wir waren wohl zu langweilig und sie verschwanden wieder. Die ruhige See verleitete Hanspeter, 1 kg Teigwaren zu kochen mit entsprechend guter Sauce; dann motorten wir gut genährt in die Nacht hinein. Morgen gibt es eventuell ein bisschen Wind.	2100 61°16'N 38°29'W	trocken, bedeckt, ca. 5°C	wenig Wind	138

	Mit Lars, dem Norwegischen Einhandsegler, haben wir ab und zu Kontakt. Er scheint es zu schätzen, jemanden in der Nähe zu haben. Wir werden immer noch von ca. 05kt Strom gegen an gebremst.				
03.08	<p>Nach einem langen und ruhigen Schlaf erwachten wir wieder bei Sonnenschein und blauem Himmel. Mike zauberte wieder seinen Porridge, per Telefon holten wir uns dann die letzten Wetterdaten und telefonierten um 10 Uhr der Ice Patrol. Die Überfahrt nach Island soll sehr ruhig werden, zu ruhig, daher meistens mit Hilfe des Motors von statten gehen. Die Ice Patrol hatte leider kein Glück mit dem Wetter; sie konnten um 0900 Uhr nicht fliegen, versprachen aber zu fliegen wann es immer geht, die Satellitenbilder zeigten aber weniger Eis als am Vortag. Daher entschieden wir uns mit Lars zusammen, dass wir es wagen durch den Prins Christian Sund zu fahren und legten um 1100 Uhr ab. Früher war es uns nicht möglich, da zwei Eisbergli den engen Ausgang versperrten. Was dann aber geboten wurde von der Landschaft war schlicht unwerfend; Berge in allen Formen und Gesteinen, Wasserfälle, Gletscher und immer wieder fantastische Eisskulpturen. Leider hatten wir kein Internet, so müsst ihr 5 Tage wart können. Ca. um 15 Uhr gab es einen lauten Knall, gibt es Militär in dieser Gegend, war es ein Überschallflugzeug? Gleich darauf einen zweiten Knall und ein Eisberg in der Nähe brach auseinander. Es müssen Riesenspannungen in diesen Kolossen herrschen deshalb dieser dumpfe Knall beim Brechen. Um 16 Uhr wurden wir dann vom roten Heli der Ice Patrol direkt über VHF angerufen und es wurde uns versichert, dass wir längs dem Südufer durchkommen würden, obwohl es schwierig sei könnte. Und so war es auch. Um 18 Uhr kamen wir dann an der grossen Wetter- und Wissenschaftsstation am Ende des Prins Christian Sund an. Leider, leider war an ein Anlegen nicht zu denken, alles mit Eis verstopft. Was nun? Draussen sahen wir viel Eis im Nebel verschwinden. Wie weit, wie dicht? Es gab keinen anderen Weg, wir mussten weiter. Es zeigte sich aber, dass das Eis nach einigen Meilen dünner wurde, der Nebel aber blieb bist jetzt um 21 Uhr. Da der Grönlandstrom mit 1.5kt gegen uns fliesst und kein Wind herrscht, fahren wir jetzt quer zum Strom genau nach Osten, Lars folgt uns getreulich. Bald sind wir aus dem Strom raus und jetzt auf Kurs Reykjavik.</p>	2100 60°05'N 42°41'W	ganzer Tag sehr schön, am Abend Nebel	kein Wind	70
02.08	Um 0900 wurde Diesel ausgegeben; es ist die letzte Tankstelle vor Island, um 10 Uhr telefonierten wir mit der Ice Patrol und lernten, dass es immer noch schlecht steht, sogar noch schlechter als gestern, da auch der zweite Ausgang 30% bis 40% zu ist. Zusätzlich ist	Aagpilagtoq	schön, sehr kalt	15-20kt E	

	<p>Starkwind angesagt am Kap Farvel, daher beschlossen wir, hier zu bleiben. Bald hatten wir die Kinder vom Dorf an Bord. Mike verteilte Ragusa, was dazu führte, dass sie nach einer Stunde schon wieder hier waren. Am Nachmittag durchwanderten wir das Dorf das weniger als 100 Einwohner zählt und etwa 100km auf dem Seeweg von der nächsten Zivilisation entfernt liegt. Wir wären nicht erstaunt, wenn die Kinder noch nie in einem Auto gesessen hätten.</p> <p>Der Himmel ist strahlend blau, aber es ist sehr, sehr kalt. Morgen wird die Ice Patrol einen Heliflug über dem Gebiet machen und uns direkt vom Heli aus über VHF informieren. Unterdessen haben wir Mühe, grosse Eisbrocken vom Schiff fern zu halten. Einen Zusammenstoß erlitten wir schon; der Eisbrocken ist jetzt durch eine Leine gebändigt und vom Schiff abgehalten.</p>				
01.08	<p>Nach einem einfachen Morgenessen, wir verliessen Nanortalik mit einem Norwegischen Boot und wählten die Route zwischen den Inseln, die eng und sehr spektakulär war. Dann verlief der Kurs innerhalb des Prins Christian Sund mit blauem Himmel und absolut einmaliger Landschaft. Wir kamen nicht mehr aus dem Fotografieren raus. Am Ende fuhren wir in das Bilderbuch Dorf Auqpilagtoq und gleich darauf wurden wir von zwei weiteren Yachten besucht und liegen jetzt im Dreierpäckli. Wir hatten einen feucht fröhlichen Abend mit Jens, unserem Norweger Segler, der uns bis Island begleiten wird.</p>	Auqpilagtoq	sonnig, kalt	wenig Wind, kurz von achtern	42
31.07	<p>Nach dem wir gestern schon um 22 Uhr schlafen gingen, sind wir heute ausgeschlafen, haben gefrühstückt, den Kloeinlass von Seetang gesäubert und sind im Nebel um 11 Uhr losgefahren. Um die Mittagszeit hat sich der Nebel gelichtet und wir sind nicht mehr nachgekommen mit Photographien. Die Landschaft in diesen Fjorden ist unwerfend. Im Sonnenschein haben wir um Eisberge herum die Abkürzung nach Nanortalik genommen. Hanspeter auf dem Bug gab Anweisungen zum Steuermann. Der Grund war bis auf 10m Tiefe sichtbar. Dank dieser Abkürzung haben wir schon vor 16 Uhr in Nanortalik am Pier gelegen. Nach einem Bier haben wir noch den Dieseltank und ein Bidon gefüllt. Das Nachessen war durchzogen, die Leute hier sind irgendwie zugeknöpft, der Service ist dementsprechend. Was wir dann serviert bekommen haben, war allerdings gut, obschon nicht bestellt. Wir hatten Internet und ein Telefon mit der Ice Patrol was folgendes Ergebnis ergab Der Prins Christian Sund ist immer noch mit Eis blockiert, aber der zweite Ausgang ist frei und ab Mittwoch ist das Wetter unüblich ruhig zwischen Grönland und Island, daher werden wir so bald als möglich</p>	Nanortalik	sehr schön	kurzzeitig 10kt NW	34

	segeln, wobei motoren wohl der bessere Ausdruck ist. Diesel wird knapp werden, aber ab Sonntag soll es Wind von SW geben, der uns hilft				
30.07	Tagwacht um 0600 und ablegen im Nebel um 0730. Es gibt nicht viel zu erzählen von der Fahrt nach den warmen Quellen ausser Nebel, Nebel mit einer Sicht von ca. 200m. Dazu kam die Kälte, es war schlicht saukalt. Etwa 2km vor dem Ziel, nachdem wir zwei grosse Eisberge umrundet hatten, lichtete sich der Nebel und es zeigte sich eine wunderbare Bergwelt. Wir ankerten Silmaril sicher und begaben uns auf die Suche nach der warmen Quelle, die wir erst im zweiten Anlauf fanden. Da die Lufttemperatur nicht weit von Null war und ein kalter Wind wehte, brauchte es schon Überwindung, sich zum Bade umzuziehen. Es lohnte sich allerdings wohl, das Wasser war angenehme 25-26 Grad warm. Nach einer 1/4 Stunde kam das harte Aussteigen. Im Dingi erreichten wir Silmaril, wo HP und Mike ein mehrgängiges Nachtessen hervorzauberten.	Unartoq	Nebel, am Abend schön	5-10 WNW	43
29.07	Nach dem Morgenessen wurden auf dem Vordeck die verschiedenen Kleider und die Unterwäsche gewaschen. Dazu mussten wir mit dem Dingi am Bootssteg Wasser holen. Zum Glück war das Wetter wieder sehr schön. Parallel dazu wurde der Diesel aus den Bidons in den Tank umgefüllt und wiederum die Bidons mit dem Dingi zur Tankstelle gefahren und aufgefüllt. All dies unter den neugierigen Zuschauern des AIDA Cara Kreuzfahrtschiffs. Das verdiente Mittagessen nahmen wir in unserer Stammbeiz ein und planten die Weiterreise. Wir haben Glück, die 500mb Jetstreams haben sich nach Süden verlagert und ziehen die Tiefs mit sich. Hier im Norden gibt es für die nächste Woche eine sehr ruhige Phase, ideal, um sicher mit Hilfe des Motors nach Island zu fahren (segeln?). Wir werden morgen früh die ca. 50sm zu den warmen Quellen fahren, wieder nicht segeln, und am Montag nach Nanortalik, dem Ausgangspunkt der Seereise, tuckern.	Qaqortoq	schön		
28.07	Nach der Tagwacht und Kaffee wanderten wir 2km im Sonnenschein zum Blue Ice Kaffee. Nach dem reduzierten Morgenessen besuchten wir die Ice Patrol. Wir bekamen aus erster Hand Information bezüglich dem immer noch geschlossenen Prins Christian Sund. Das Eis blockiert im Kanal die Durchfahrt, sogar für Kreuzfahrtschiffe. Da ein Hochdruckgebiet über Südgrönland herrscht (dem Tessin Grönlands ohne Palmen), gibt es wenig Hoffnung, dass der Wind den Sund freimacht. Nach dem Besuch motorten wir nach Qaqortoq, wo wir ein gutes Nachtessen im bekannten Kaffee genossen.	Qaqortoq	sonnig, schön	fast Okt	43
27.07	Nach der frühen Tagwacht um 0630 Uhr mussten wir fluchtartig den Hafen verlassen,	Narssars-suaq	warm, sehr schön	bis 12kt S	32

	<p>da ein grosser Berg (kleiner Eisberg) die Silmaril bedrohte. Wir motorten teils mit Genua-Unterstützung den langen Tunullirfik herauf in strahlendem Sonnenschein. Das Ziel war der Qoroq Gletscher. Nach einer stündigen Slalomfahrt um Eisberge, Bergys und Growlers (Bruchstücke der Eisberge) herum mussten wir umkehren, das Eis war zu dicht. Immer noch im Sonnenschein, es kann nicht oft genug wiederholt werden, steuerten wir Qagssiarssuk an, wo wir nach dem dritten Versuch sicher ankerten. Der Ort ist in der Isländischen Saga erwähnt, da der Wikinger, Erich der Rote, hier gewohnt hat und wo seine Frau eine sehr kleine Kirche bauen liess. Jetzt gibt es dort eine Schaffarm und die Ruinen von Brattahlid, Erichs Behausung. Nach einem Kaffee bei einem Spanier, der das Hostel leitet, führte uns Maria, eine schöne Inuit, durch die rekonstruierten Gebäude. Das Langhaus wurde sehr sorgfältig, nach einer Ausgrabung, wieder erstellt. Wir hatten eine angeregte Diskussion mit Maria über Wikinger, Inuit, das Wetter und "global warming". Es war warm, wir hatten noch lange Unterwünsche an, die übrigen Touristen aber im T-Shirt unterwegs. Anschliessend setzten wir über den Fjord nach Narssarssuaq über. Nach Maria soll es dort Mücken geben, da sie keine Schafe haben. Mücken hassen Schafpisse. Es hat wirklich hier in Narssarssuaq mehr Mücken. Narssarssuaq ist ein spezieller Ort; die Amerikaner bauten im zweiten Weltkrieg einen Stützpunkt für die Versorgung der Truppen in Europa. Es wurden bis 130 Flugzeuge pro Tag durchgeschleust und Marlene Dietrich trat 3 Mal im Kasino auf. Jetzt wird der Flugplatz immer noch benutzt, auch von Jets. Im Flughafengebäude ist die Grönländische Icepatrol untergebracht; sie überwacht das Eis und die Verschiebungen in ganz Grönland. Morgen um 0930 sind wir für einen Besuch angemeldet.</p>				
26.07	<p>Wir beschlossen, in Narsaq zu bleiben, da es heute regnen soll, was es aber dann doch nicht tat. Nach dem Besuch des Infobüros, kauften wir noch im Supermarkt ein. Der Laden ist einmalig, eine Kombination aus Apple Store (es gab die ganze I-Serie), Waffenladen (Serie und Einzelschusswaffen), Bootsladen (Dinghi mit 5PS Aussenborder), ATV (all-terrain vehicle), Brillen für Mike und Esswaren (u.a. Mangos und Hackfleisch von Polen). Am Nachmittag besuchten wir das Dorfmuseum, das auf 4 Häusern verteilt ist. Es gab einen guten Überblick über das Leben der Inuits und der Farmer. Das Leben in den kleinen, niedrigen Räumen muss sehr hart gewesen sein. Zum Abschluss des Tages duschten und assen wir im einzigen Hotel.</p>	Narsaq	bedeckt	wenig	
25.07	<p>Nachdem wir mehrmals den Anker und die</p>	Narsaq	bedeckt	10 W	32.6

	<p>Tiefe in der Nacht kontrollierten und uns versicherten, dass Silmaril nur durch den Tidenstrom hin und hergeschoben wurde, schliefen wir fast bis 9 Uhr. Nach dem Frühstück ruderten wir zur verlassenem "Farm", ein Gehütt mit Stall und wanderten die 2km bis zur Kirche Hvalsey und den Ruinen eines Bauernhofs. All dies wurde im 14. Jhd. verlassen, aber die kunstvoll geschichteten Mauern haben 700 Jahre überlebt. Was hat Menschen vor so langer Zeit bewogen, von Nordeuropa an eine so verlassene Gegend mit der Überquerung von 2 gefürchteten Meeren zu ziehen? Wir werden es nie wissen, einzig die massiven und ästhetischen Bauten sind ein Zeugnis ihrer Kultur. Nachdem wir zurück beim hoch am Ufer liegenden Dinghi waren, die 3m Ebbe hat eingesetzt, realisierten wir, dass es mit dem frischen Wind und dem Ebbstrom ohne Motor schwierig sein wird, die in der Mitte des Stromes herum tanzenden Silmaril zu erreichen. Nach dem das Dinghi wieder schwamm hat es Hanspeter am Ufer nach gegen den Wind gerudert, Mike und ich mussten dann barfuss zum Dinghi waten (5° Wasser) und im Windschatten der Steininsel nahmen wir dann Kurs auf die Silmaril, wobei Wind gegen Strom die Fahrt nicht einfacher machte. An der Ankerkette erwischten wir die Silmaril und 5min später waren wir schon unterwegs. Wir Motoren durch die Enge Mata Lob und erreichten inmitten vieler kleiner Eisstücke (Grolers) den sicheren Hafen Narsaq, wo wir hinter 2 Norwegischen Booten festmachten. Das Nachtessen mit viel Bier nahmen wir im einzigen Hotel ein. Nach vergeblicher Suche nach Strom für die Heizung war vor Mitternacht Bettruhe.</p>				
24.07	<p>Nach Ausschlafen bis 830, bestellten wir den Diesel Tankwagen, der genau um 1030 uns 150l in und über die 7 Bisons lieferte. Nach dem letzten Mittagessen in der Kaffeebeiz machten wir uns für eine kurze Fahrt nach dem Qaqortoq Fiord auf. Das Ablegen hinter denen im Päckli liegenden US und D Yachten ging problemlos, da fast kein Wind herrschte. Die 12sm Fahrt vorbei an skurrilen Eisbergen in dem eindrücklichen Fjord war spannend. Am Endes des Fjords liegt die sagemumworbene steinerne Kirche Hvalsey, die um 1300 hundert von den Wikingern erbaut wurde. Sie ist äusserst massiv gebaut und hat 3 Eingänge, die je nach Stand betreten wurden. Auch gibt es eine verlassene Hütte und auf der Insel haben wir Schafe gesichtet. Das Ankern wurde sorgfältig gemacht, es ist nicht einfach, da keine Karten mit Tiefenangaben existieren und es Steine knapp unter der Wasseroberfläche hat. Mit einem Google Earth Bild des Ankerplatzes, in der Beiz runtergeladen, ging's</p>	Kirche Hvalse	bedeckt, regnerisch	0-5 E	13

	<p>relativ gut. Auf 8m, bei Hochwasser, machten wir um 18 Uhr fest. Wir haben bis jetzt noch keinen Fisch gefangen, wollten es aber hier dennoch versuchen. Schon beim Runterlassen der Hacken haben 2 Dorsche angebissen, das gleiche beim 2ten Mal. Den kleinsten haben wir wieder dem Meer übergeben, die anderen 3 landeten in der Bratpfanne. Mit Kartoffelklötzli, die sogar Mike isst, war das Nachtessen perfekt. In der warmen Stube mit einer funktionierenden Heizung wurde es beim Berichte-schreiben Mitternacht.</p>				
23.07	<p>Es regnet viel und der Wind bläst mit 25kt und drückt die Silmaril mit dem im Packet liegend Motorboot unbarmherzig gegen die eiserne Spundwand. Zum Glück ist das Fenderbrett stabil, die Fender sind mehrmals fast plattgedrückt. Dagegen machen kann man nichts, ausser man geht in das uns wohlbekannte Internet Kaffee und trinkt ein grosses Leffe oder lokales Bier. Nachtessen nehmen wir mit den Amis ein und planen die kommende Woche.</p>	Qaqortoq	bedeckt, Regen	10-15kt E	
18.-21.07	<p>Nachdem wir alle bei HP im Hotel duschten, begannen wir, die Dieselheizung zu reparieren. Der Ausbau im Regen war mühsam, aber wir fanden, dass die Brennkammer völlig verrusst war und haben die alte, gereinigte vom letzten Service eingebaut. Auch der Rückbau war nicht ohne Schwierigkeiten, die Warmluftröhren sind spröde und brechen immer aus. Auch startete die Heizung nicht oder nur schlecht, daher eine weiter kalte Nacht im Boot. Am 19. war der erste Gang zum Allerweltsladen, noch vor dem Morgenessen, um eine Elektroheizung zu kaufen (wir haben schon 3 im Keller in Schinznach Bad!). Im wärmeren Schiff (nicht wirklich warm) weiter mit basteln. Da der Motor und die Heizung am gleichen Strang saugen, vermuten wir, dass der Motor die Dieselleitung leersaugt und somit auch Luft ins System gelangt. Wir benötigten einen Absperrhahn für die Heizungsleitung, der beim motoren zu sein soll, daher gings weiter mit Ersatzteil suchen. Etwa 1km ausserhalb des Dorfes fanden wir einen super Hardwareladen, der Verkäufer fuhr mit uns in ganz Qaqortoq zu seinen Kollegen, bis wir alle Ersatzteile zusammen hatten. Nach Einbau des Hahns und entlüften startete die Heizung und läuft einwandfrei.</p> <p>Mike fand eine Wäscherei und ist unser Wo-ist-was- Experte. Die «Freizeit» verbrachten wir im kleinen Restaurant mit gutem WiFi und nach 23 Uhr in einer schrägen Bar mit jungen Norweger/in. Das Wetter ist am Nachmittag sonnig und sogar T-Shirt warm. Mike und HP gingen heute auf eine Wanderung um den See, der oberhalb Qaqortoq liegt, ich schreibe diesen Bericht und räume das Schiff auf.</p>	Qaqortoq	ein Tag Regen, sonst schön	wenig	

17.07	<p>Wiederum Diesel füllen, um 0400 im leichten Regen. Der Kurs war hart am Wind mit Motor und hohen Wellen. Mehr westlicher Kurs hat nichts gebracht. Auch zeigte sich, dass das Fenster mit wenig Wind bei der Einfahrt in Paamiut zu geht. Eine Wetterstudie zeigt, dass im Süden das Tief nach Osten zieht und sich abflacht. Daher entschieden wir uns, hinter dem Tief her zu segeln mit NW Winden, d.h. achterlich, was viel besser ist als gegen an. Der Preis ist allerdings sehr hohe Wellen, Überbleibsel vom Tief, die viermal ins Cockpit einstiegen, ein neuer Rekord für Silmaril. Der Wind nahm auch zu bis 30kt, daher wurde unter schwierigen Bedingungen das Grosseegel geborgen und seit 18 Uhr segeln wir nur mit der 80% igen Genua. Wir legten 139 sm zurück, und hatten die ganze Zeit etwa 1kt Strom gegen uns. Der Abend und die Nacht sind sehr schön mit aufgehendem Mond und dem 40sm entfernten dunklen Cap Desolation am Horizont. Wir werden am Nachmittag in Qaqortoq ankommen, wo wir hoffentlich die defekte Heizung reparieren können.</p> <p>Wir kamen ca. um 1900LT, zwei Norweger Boote lagen im Packet, wir legten am langen Quai an mit der Auflage, dass wir morgen einem Kreuzfahrtschiff Platz machen müssen. Eine lange ruhige Nacht erwartete uns. HP allerdings im teuren Hotel, er hat es redlich verdient auf der harten Überfahrt.</p>	<p>1401UTC 60.03.76'N 052.20.11'W</p>			
16.07	<p>Um 0400 bei Seegang 40l Diesel von den Bidons in den Tank mehr oder weniger erfolgreich eingefüllt. Teilweise unter Motor mit oder ohne Segel mit achterlichem Wind auf Kurs 22 Grad mit ca. 6kt gefahren. Wie vorausgesagt, startete um 21 Uhr der Regen. Zwei Zonen mit Wind gegen uns machen uns Sorgen, daher versuchen wir, westlicher die eine Zone zu umfahren, um bei weniger Wind uns Paamiut zu nähern. Die halbe Strecke ist gefahren.</p>	<p>1605UTC 58.15.15'N 053.09.68'W</p>	2100 Regen	Wind von achtern; Motor	139
15.07	<p>Laut Voraussage soll Samstag der windigste Tag werden, und wie vorausgesagt, hat es in der Nacht angefangen zu blasen und zwar mehr als die 20-25kt der Voraussage. Lange Zeit hatte es achterliche 25-30kt in den Böen noch mehr und es baute sich eine hohe See auf, die Wellen waren sicher 3m, manchmal 4m hoch. Der Wind drehte im Laufe des Tages ohne abzunehmen und daher wurde der Steuermann, hauptsächlich HP und Mike, mehrmals geduscht mit sehr kaltem Wasser. Am Abend gab der Wind nach, aber die alte See hat Silmaril immer noch wie einen Korken rumgeworfen. Gegen Mitternacht wurde es sternenklar und bitter kalt, weit unter null. So endete ein anstrengender Segeltag.</p>	<p>1444 UTC 56.08.81'N 055.08.43'W</p>	abends sternenklar, unter null	25-30kt	143
14.07	<p>Tagwacht um 0400. Wir brauchten 1.5 Stunden, um alle Leinen, welche Silmaril in</p>	<p>15.07 0523 UTC</p>	sonnig bedeckt	kein Wind,	105

	den letzten zwei Tagen sicher hielten, einzuholen. Um 0530 Uhr war es soweit, Leinen los nach Grönland. Bis um die Mittagszeit war es sonnig, nachher bedeckt und kälter, aber kein Regen. Mit 4 Stunden wachen, 4 Stunden stand-by und 4 Stunden schlafen haben wir unseren Tagesablauf organisiert. Leider war der Wind die ganze Zeit von achtern, wir konnten die Segel nur für kurze Zeit setzen. Wir müssen unbedingt am Kurs und vor allem an den geplanten Geschwindigkeiten festhalten sonst bekommen wir Problem mit den verschiedenen Starkwindzonen. Jetzt ist es Mitternacht, Zeit für die Wachablösung.	55.15.70N 055.50.04W		fast nur Motor	
13.07	Vagabond hat uns verlassen, sie wollen den Wind ausnützen um nach Süden zu segeln. Wir duschen, räumen das Boot auf und entscheiden uns morgen Freitag nach Grönland zu segeln. Es gibt zwar von Samstag zu Sonntag ca. 25kt achterlichen Wind, aber wir sollten genügend früh vor dem nächsten Sturmtief in Grönland sein. Wir sind so gut als möglich vorbereitet und werden morgen um 5 Uhr die Leinen kappen. Am Abend ist der Wind wie vorausgesagt eingeschlafen.	Cartwright	bedeckt	0 bis 45kt SW	
12.07	Es bläst, in den Böen sicher um die 40 bis 50kt. Die Silmaril wurde noch besser vertäut, Diesel aufgefüllt, 40l Trinkwasser gebunkert und Shrimps in der Fabrik gekauft. Den Nachmittag in der Bar mit WiFi verbracht, offiziell gibt's erst Bier ab 1800 Uhr, aber es wurde für uns eine Ausnahme gemacht. Beim Zurückkehren haben wir ein Nachbarschiff im Packet gefunden, es ist die legendäre Vagabund, ein zweimotoriges Polarschiff. Die Besatzung besteht aus einer französischen Familie mit zwei kleinen Mädchen, sie sind seit 1999 unterwegs und haben den Nordpol ganz umrundet!	Cartwright	bedeckt	20 bis 45? SW	-
11.07	Wieder Tagwacht um 0500 mit wolkenloser Himmel. Nach dieselauffüllen und ging's, da kein Wind, unter Motor durch die schöne Schärenlandschaft, los. Das warme Wetter lud zum faulenzten im Cockpit ein. Am Abend um 1730 mit viel Strom gegen an dem «outpost» Cartwright angekommen. Wiederum eine nicht sehr einladende Anlegestelle gefunden, die aber auf der windabgelegenen Seite des Hafens liegt. Strom und Wasser ist vor 2 Jahren abgestellt worden. Es soll diese Nacht zu blasen anfangen, daher die Silmaril so gut wie möglich vertäut.	Cartwright	Schön, gegen Abend Cirrus	Wenig	60
10.07	Tagwacht um 0500 und Abfahrt in den kalten schönen Morgen hinein. Die Sonne kam auch bald und lud zu einem Nickerchen im Cockpit ein. Es gab fast kein Wind, daher Motor, Motor. Der Labradorstrom macht sich mit 1-2kt gegen an bemerkbar. Unser Ziel war in der Eagle Cove zu ankern und dann zu Fuss zur alten Walstation zu gehen. Nach ca. 1300 Uhr	Black Tickle auch Salmon Bight	schön und eisiger Regen	0 -25 alle Richtungen	80

	<p>ging es an zu blasen, zwar aus der falschen Richtung, wir ankerten wie geplant in der Cove und hatten ein kurzes Meeting. Es soll Starkwind geben am Mittwoch und wir sollten an einem geschützten Ort sein. Hier können wir nicht bleiben, bis Cartwright, einen sicheren Hafen, ist es noch mehr als 100sm, Also fahren wir den Leg, den wir für morgen vorhatten durch den Squasho Run noch heute. Der Wind schlug in Windregen um, fast Eisregen und die folgenden 6 Stunden waren kein angenehmes Segeln. Um 2030 Uhr kamen wir Black Tickle an, ein 170 Seelen Fischerdorf, dass bald verlassen werden soll. Der Hafen ist seit 2 Jahren geschlossen, der Arzt ist weg, die einzige Verbindung zur Aussenwelt ist im Sommer die wöchentliche Fähre, im Winter das Snowmobile nach Cartwright, 100km weit weg. Wer will da wohnen. Wir hatten ein Steakdiner, Scotch mit Eisbergeis (aufgelesen unterwegs) und fielen kurz vor Mitternacht in den verdienten schlaf.</p>				
9.07	<p>Das Wetter erlaubte nicht nach Norden zu segeln, daher blieben wir in Battle Harbour und hatten wieder in der Kantine ein sehr gutes Morgenessen.</p> <p>Battle Harbour ist sehr geschichtsträchtig Fischerdorf, Durchgangsort von Nordpolexpeditionen, Transatlantische Marconi Radiostation, Hauptort von Labrador etc. Jetzt wurde alles so weit wie möglich im Originalzustand restauriert, mit Hotellerie etc. Peter, der Manager ass mit uns das Nachtessen, wieder von Nadine vorzüglich zubereitet, und erzählte wie in diesen Winter Eisbären die Fenster der Kantine zertrümmerten. Er erzählte auch die Schwierigkeiten ein solches Unternehmen am Laufen zu erhalten daher haben wir die sehr hohe Rechnung mit dem Gefühl bezahlt etwas Gutes zu tun.</p>	Battle Harbour	bedeckt	20-25 S SE	
8.07	<p>Wieder Tagwacht um 0500 und abfahrt bei Windstille. Bald spüren wir den Labradorstrom der mit 2kt gegen uns strömt. Es regnet ab und zu und wir haben wenig Wind, und wann dann vom Heck. Statt einen Fisch, fingen wir eine Möwe. Ca. eine Stunde segelten wir mit achterlichem Wind. Gegen 1700 näherten wir uns Battle Harbour von SE und steuerten ohne Probleme durch die sehr enge Einfahrt, (flat sea, no wind, not for the fainthearted), einmal in der Enge muss man durch. Wir haben aber per Funk die Bestätigung bekommen, dass es genügend Wasser gibt. Am einfachen Pier wurden wir von drei Arbeitern freundlich empfangen und bekamen gleich das Blatt mit den Preisen für Docking, Essen, etc. in die Hand gedrückt. Das Nachtessen in der Kantine mit 2 Schweizern von Lenzburg war sehr gut. Im Loft, einem warmen umgebauten Estrich, genossen wir</p>	Battle Harbour	bedeckt, teilweise Regen	0-15 var	61

	Scotch mit kristallklarem Eisbergeis, dass ganz langsam schmilzt.				
7.07	Es ist Gale (Starkwind) in der Strasse von Bell Island und wir bleiben an dem sicheren Governmentsteg. Daher ist einkaufen angesagt, wie neue Diesel Bidons (die letzten in St. Anthony) und eine Dieselhandpumpe die wirklich geht.	St.Anthony	bedeckt	Bis 25kt SW	-
6.07	Wieder Tagwacht um 5 Uhr, um 0545 haben Mike und ich schlecht die Leinen gelöst, aber HP rettete die Situation. Wir wurden gleich ausserhalb des Hafens in einer wilden aufgewühlten See herumgeworfen. Der Wind war konstant 35 bis 42kt und wir erhielten in unseren Regenkleidern, mehrmals eine kalte Dusche. Der Wind war katabatischer Natur, er kam von den gegenüberliegenden Hängen runter und wir mussten voll dagegen mit 2-3kt motoren um nicht in Legerwall zu geraten. Nach ca. ¾ Stunden konnten wir beidrehen und auf das offene Meer ablaufen. Dort war fast Windstille!! Der restliche Tag war gemütliches Segen mit achterlichem Wind. Auf dem Meer war es recht kühl, aber nachdem wir in den Hafen von St. Anthony einliefen, war der Wind schlagartig warm aber auch sehr böig. Der Hafenmeister wies uns einen guten Platz an. Das sehr gute Nachtessen haben wir verdient durch einen langen Marsch	St.Anthony	schön, leicht bewölkt	42 bis 0kt von SW	49
5.07	Tagwacht um 0500 und ablegen 0545 bei schönstem, kalten Wetter. Am Ausgang der Bucht einen grossen Wal nahe beim Boot gesehen. Bald kam leichter Nebel auf, mit einer Sichtweite von ca. 500m, der Radar hat guten Dienst geleistet, um die verschiedenen Eisberge zu umfahren. Wir hatten wenig Drifteis (Bergy / Growler). Ab ca. 1200 kam die Sonne aus dem Nebel, aber es gab wenig Wind und daher fuhren wir unter Motor nach Engleen, wo sich ein guter Fischerhafen befinden sollte. Dort angekommen war zwar viel Bauarbeiten im Gang, aber nur ein Schrotthaufen zum Anlegen. Wir machten trotzdem fest und haben anschliessend die zwei Dorfläden erkundigt, viel gab es nicht zu sehen.	Engleen Verfallene Anlegesteg	schön, Seenebel	2-8 var S	66
4.07	Nach dem Morgenessen im Cockpit um 0930 abgelegt und bis ca. 1200 mit wenig Wind unter Motor in Richtung La Scie gefahren. Der Wind drehte innerhalb einer ¼ Stunde auf NE und legte auf 20-22kt zu. Zusätzlich wurde es kalt und regnerisch. Die kurzen steilen Wellen überspülten das Deck und auch HPs Bett. In dieser ungemütlichen Situation setzten wir Segel (Reff2) und steuern mit halben Wind den nächsten Hafen an, ein 40 Seelendorf im Snooker Arm. Ruhigen Abend mit Heizung, gutes Spaghetti Dinner. Gut geschlafen trotz leichtem Schwell.	Am Quai in Snooker Arm	kalt, regnerisch	20kt NE	39
3.07	Um 1400 Uhr sind wir zum grossen Abenteuer gestartet und kamen fast trocken zwischen 2	Western Harbour auf	schön, warm Squalls	18SW bis 6	17

	Squalls nach 16sm in einer sehr schönen Bucht an. Unterwegs begegneten wir 2 gestrandeten kleinen Eisbergen. An einer Yachtclub Mooringboje festgemacht Mike kochte mit Hilfe von HP und wir assen bei Sonnenschein im Cockpit. Das Rigg wurde kontrolliert, alles O.K. nach kleinen Anpassungen	South Samson I.		NW	
29.06 - 2.07	Mike und Hanspeter meine Mitsegler auf den Grönlandtörn sind eingetroffen. Zweimal in Gander Essen für 2 Monate eingekauft und irgendwo auf der Silmaril verstaut. Der Kanada Day im Schiff und auf der Party verbracht. Trauriger Abschied von Ursula. Am Sonntag, 2.7 war es saukalt, ebenfalls im Schiff Soft- und Hardware Probleme gelöst.	Lewisporte	kalt und regnerisch		
14.06 – 28.6	Zurück in Lewisporte nach einer spannenden Reise von NY via Labrador High Way. Silmaril ist in perfektem Zustand, am 15ten gewässert. Es wurden folgende Arbeiten gemacht Neue Dichtung vom Kiel zur Schale, Antifouling für Sailandrive, Furlex gewartet, Mast neu getrimmt, Relingdrähte neu gespannt, Radarmast gelegt, alle Kabel neu umwickelt, GPS war fast durchgerieben, neuer Radar montiert, Klo einlaufschlauch gewechselt, Impeller ersetzt. Ursula hat das Inventar kontrolliert und gelistet. Dazwischen Ausflug nach Twillingate, Marks Karten gesichtet und die Gesellschaft der Segler im Klubhaus genossen				