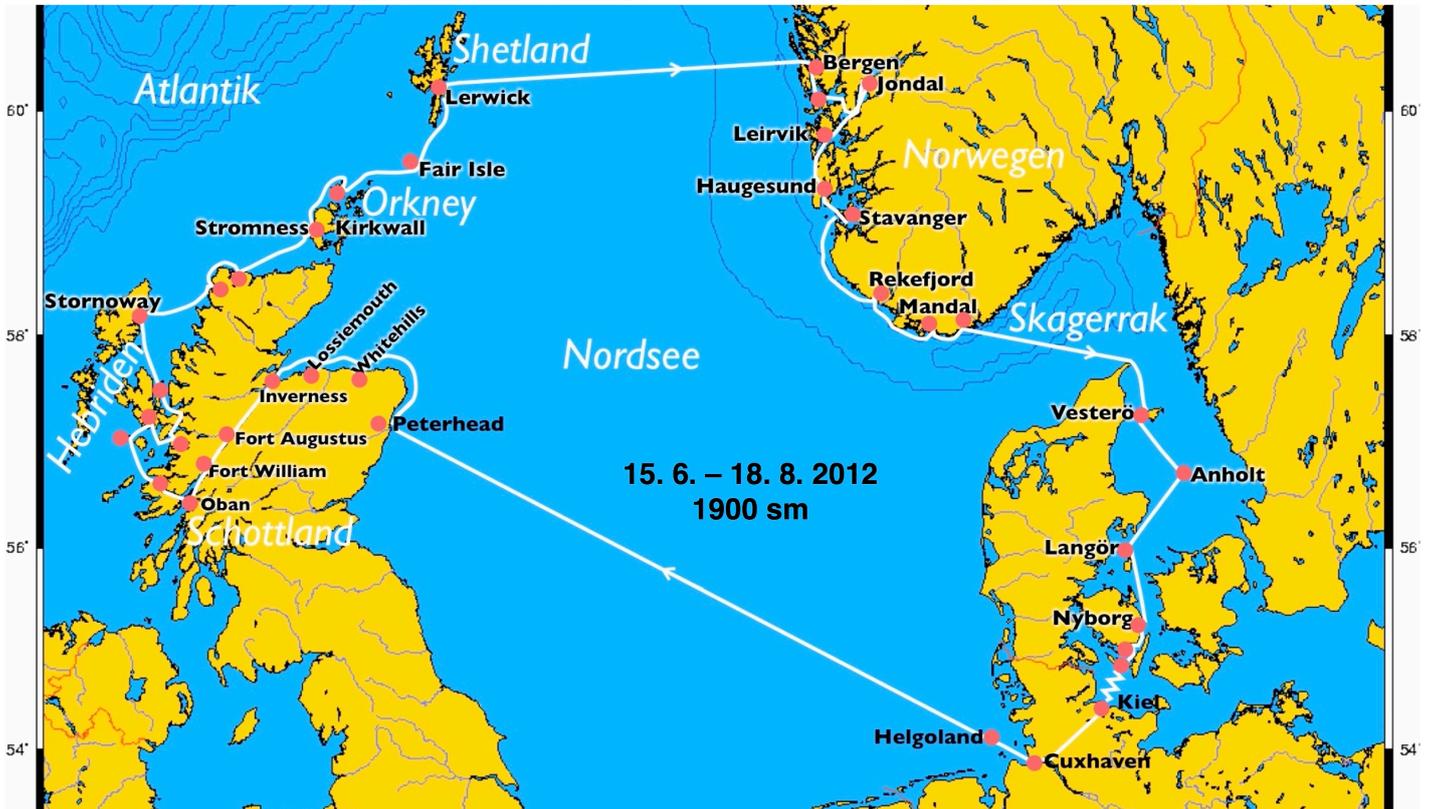


2012: Die Schottlandreise der IMAGINE



Von der *Langen Anna* zum *Old Man of Hoy*

Die Schottlandreise der *Imagine*, einer Hanse 341, Bj. 2003,
mit Dietrich und Sabine Onnasch, Kieler Yacht-Club
dietrich@onnasch.net

Strande – Helgoland – Peterhead – Kaledoniakanal – Oban – Sound of Sleat – Storneway – Stromness
– Fair Isle – Lerwick – Bergen – Hardanger Fjord – Skagerrak – Kattegat – Strande

1900 sm vom 15. Juni bis 18. August 2012

Die Vorbereitungen

Die Bücher von Wilfried Erdmann: „Nordsee-Blicke“ und von Björn Larsson: „Der Keltische Ring“ waren sicher eine wesentliche Motivation, einmal auf eigenem Kiel in die schottischen Gewässer zu segeln. Bei allen wichtigen nautischen und kulturellen Hinweisen, die diese so unterschiedlichen Bücher liefern, sind sie jedoch zum Teil auch sehr abschreckend. Denn die dort geschilderten Probleme des Segelns in harten Strömungen und in den stürmischen Breitengraden der nördlichen Nordsee wünscht man sich nicht unbedingt. Auch in den Handbüchern des Seegebiets der Inneren und Äußeren Hebriden, Orkney und Shetland Inseln findet man Begriffe wie *whirlpool*, *overfalls*, *eddies*, *white horses*, *standing waves*, *roost* und *dangerous races*, die den Ostseesegler erschrecken können. Klar war auf jeden Fall, dass die Reise eine sorgfältige Vorbereitung und eine erhöhte Sicherheitsausrüstung erforderlich macht.

Das Segeln auf einem kleinen Boot mit nur zwei Personen zwingt einen mehr noch als bei einer gut besetzten Yacht vorhersehbaren Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen und Zeit für sturmbedingte Hafentage einzuplanen. Unser Vorteil war, dass wir nicht an irgendwelche Termine für etwaige Crewwechsel gebunden waren und mit dem Boot auch kleine Häfen und Ankerbuchten anlaufen konnten. Abgesehen von der Überquerung der Nordsee zu Beginn der Reise, wofür sich unsere Schwiegertochter Birte eine Woche Urlaub von Job, Mann und Kindern genommen hatte, segelten wir zu zweit. Das Seegebiet war neu für uns, aber andererseits hatten wir mit unserer *Hanse 341* auf zahlreichen ausgedehnten Reisen durch die gesamte Ostsee, nach Norwegen, Holland und Südengland schon manche Erfahrungen gesammelt. Ausserdem sprachen wir mit Klubkameraden (Kieler Yacht-Club) und Segelfreunden, die dort gesegelt waren und erhielten von ihnen nicht nur wertvolle Hinweise, sondern auch zahlreiche relative neue Seekarten und Handbücher. Schließlich wurde der Versicherungsschutz auf das Seegebiet westlich und nördlich Schottlands erweitert.

Von den zahlreichen kleinen Verbesserungen, die wir nach und nach an der 2003 gebauten Hanse durchgeführt haben, möchte zwei hervorheben, die das Segeln in rauen Gewässern sicherer machen:

- Nachdem einmal bei hohem Seegang der Salontisch aus der Bodenhalterung riss, haben wir eine zentrale Stahlstütze eingebaut, die nicht nur den Tisch sichert, sondern auch unterwegs die Bewegung unter Deck wesentlich verbessert.



Die *Imagine* auf dem Weg nach Peterhead. Auf dem Vorschiff sieht man die nieder geholte Schwerwetterfock am Kutterstag.

- Zweitens haben wir die Möglichkeit geschaffen, ein flexibles Kutterstag zwischen der zweiten Saling und der massiven Trennwand zwischen Ankerkasten und Vorschiff zu setzen, an dem zusätzlich oder alternativ zur Rollgenua eine Stagreiter-Schwerwetterfock angeschlagen werden kann.

Ausserdem haben wir das Boot vor dieser Reise noch mit einer weiteren Bordbatterie ausgerüstet, da wegen der längeren Seestrecken, geplanten Nachtfahrten und Ankerplätzen sowie dem längeren Gebrauch des Autopiloten (Pinnenpilot Raymarine ST6002 mit Gyrosensor) mit einem erhöhtem Energieverbrauch zu rechnen war.

Zur papierernen nautischen Ausrüstung gehörten der

- der *Revierführer Nordsee* und die *Törnführer Nordseeküste* von Jan Werner,
- Seekarten des deutschen Nordseegebietes und zwei Nordseeübersegler,
- der *Reeds Nautical Almanac 2012*,
- alle Handbücher des *Clyde Cruising Club* und einige *Imray Yachtman's Pilot* Bücher der schottischen Gewässer,
- die *Imray* Seekarten C23, C64, C65, C66, C67, C68 der schottischen Küste,
- die Admiralty Karten der Shetland Inseln,
- vier Handbücher der norwegischen Küste und Seekarten vom Sognefjord bis Oslo,

- Handbücher und Seekarten für das Skagerrak, Kattegat sowie die schwedische, dänische und deutsche Küsten bis Kiel.

Neben dem fest installierten Raymarine Chartplotter RC435 mit den Navionics-Chips der Seegebiete hatten wir ein iPhone und ein iPad an Bord, beide mit eigenständigen GPS-Systemen und diversen Wetter- und Navigationsapplikationen ausgestattet. Von besonderer Bedeutung waren dabei

- das Navigationsprogramm *iNavX*, das, in Verbindung mit dem *Digital Yacht Wireless AIS Receiver*, in der Lage ist, auch die AIS-Signale der Berufsschiffahrt in der digitalen Seekarte graphisch darzustellen. Das erwies sich vor allem bei den Nachtfahrten von großem Wert.
- Und das Wetterprogramm *WeatherTrack*, das hochaufgelöste Wetterdaten (Gripdateien) für größere Seegebiete und für mehrere Tage in hoher räumlicher und zeitlicher Auflösung aus dem Internet liest und permanent abspeichert. Dieses Programm erwies sich als allen anderen Wetterdatenquellen weit überlegen, zeigte Wind und Niederschläge sehr zuverlässig an und erleichterte die Planung der Seestrecken außerordentlich. Natürlich nutzten wir auch die herkömmlichen Quellen der Wetterinformation wie das UKW-Funkgerät Sailor (Coastguard Wetterdienst), ein fest eingebautes Blaupunkttradio mit LW und MW sowie einen neu beschafften Weltempfänger Sangean ATS-909X.

Zur sicherheitstechnischen Ausrüstung gehörten:

- neue Schwimmwesten (Secumar) mit Lifelines und Sprayschutzhauben,
- Decks-Gurtbänder von achtern nach vorn,
- die frisch gewartete Rettungsinsel (Plastimo 4 Personen),
- Rettungsring mit Bergeschlaufe am Heck,
- eine aufblasbare IOR-Markierungsboje am Heck (Plastimo),
- eine Jakobsleiter für die Mitschiffsklampe,
- Seenotsignale: Rauchfackeln, Handfackeln und Fallschirmsignalaraketen,
- Notruftaste (DSC) des Sailor-Funkgeräts.



Der Skipper mit Ehefrau und Schwiegertochter auf Helgoland bei der Langen Anna

Die Überquerung der Nordsee (15.6. – 21.6. 2012, 492 sm)

Trotz monatlicher Bemühungen ist unsere Dieselschiffsheizung bis zum Abfahrtstag am Freitag, dem 15. Juni 2012, noch immer defekt, und Sabine will ohne sie keineswegs ins Land der Kelten fahren; denn so viel wusste sie: dort soll es oft kalt sein. Von **Strande** kommend legen auf dem Weg durch den *Nord-Ostsee-Kanal* am Kai von Knierim an, und die Fa. Dröge baut in letzter Minute die komplett überholte Heizung ein. Und endlich läuft sie störungsfrei! Nach einem Übernachtungsstopp vor den Schleusen des *Gieselaukanals* segeln wir mit ablaufendem Wasser bei steifem Westwind nach **Cuxhaven**, wo unsere Schwiegertochter Birte an Bord kommt, die uns bei der Nordseeüberquerung unterstützen wird. Es passte gut, dass das Sturmtief, das von Südwesten heranzieht, zu Beginn der ablaufenden Tide vorbeigezogen ist, so dass wir mit Unterstützung des Ebbstroms und nur wenigen Holeschlägen bei von 6 auf 5 auf 4 Bft. abflauenden Wind aus WSW **Helgoland** erreichen, wo abends die Sonne scheint. Wir besuchen die lärmenden Kolonien der Basstölpel und Lummeln bei der *Langen Anna*. Obwohl doch auch auf den schottischen Inseln zahlreiche Vogelkolonien beheimatet sind, werden wir nie wieder so viele Vögel und Vogelarten versammelt sehen wie hier. Während des Abendessens verfolgen wir im Fernsehen, wie die deutsche Fußballmannschaft Dänemark mit 2:1 schlagen kann.

Unser nächstes Ziel heißt *Peterhead* an der schottischen Westküste. Nach dem Wetterbericht soll sich in den nächsten Tagen nach anfänglichen Nordwestwind eine Hochdruckbrücke über der Nordsee ausbilden und nach einer Flaute schließlich Ostwind durchsetzen. Dieses Wetterfenster gilt es zu nutzen. Aber wir warten noch den Durchgang eines kleinen Tiefs ab, das viel Regen und steifen Nordwestwind bringt, auch wenn wir deshalb zwischen Hauptinsel und Düne mit Gegenstrom rechnen müssen. Nach dem Tanken starten wir am 18. Juni also erst gegen Abend auf die Strecke von 390 sm mit Kurs 300 Grad. Der Wind weht noch kräftig aus NW bis W, so dass wir anfänglich mit der Schwerwetterfock kreuzen müssen. Wie wir im Radio hören, zieht derweil das Gewittertief mit Hagel und orkanartigen Böen über die Elbmündung nach Rügen und sorgt für vollgelaufene Keller. Wie vorausgesagt wird es aber westlich von Helgoland bald ruhiger, wir setzen die Genua und reffen in der Nacht aus. Genau voraus geht die Sonne in feurigen Wolken unter. Am Morgen daddeln wir langsam in Richtung Doggerbank, teils unter Motor, denn der Wind ist so schwach geworden, dass das Schiff in der alten Dünung stecken bleibt. Wir fahren tagsüber vierstündige und nachts dreistündige Wachen, wobei einer noch Bereitschaftswache hat. So verschieben sich die Nachtwachen von Tag zu Tag.

Die letzten Wolken haben sich verzogen, als wir am Nachmittag von einem Wachboot aufgefordert werden, eine Windparkbaustelle am äußersten Zipfel des deutschen Nordseebereichs zu

umfahren. An diesem Abend verschwindet der rote Feuerball weniger spektakulär im Nordwesten, um bald darauf wieder im Nordosten zu erscheinen. Die Kreiselkompass kontrollierte Selbststeueranlage bringt uns bei leichtem halben Wind stetig durch die helle Nacht. Frachtschiffe und Bohrstellerversorger verfolgen wir über ihre AIS-Signale auf dem iPad. Am Morgen schläft der Wind fast gänzlich ein, und wir stellen den Motor an, auch um die Batterien zu laden. Spiegelblank und nur wenig bewegt bietet sich die Nordsee dar. Die Hälfte der Strecke ist geschafft. Nach einem warmen Mittagessen gehen Birte und ich kurz baden. Das Wasser ist sehr kalt, aber wer hat schon einmal Gelegenheit, mitten auf der Nordsee zu baden. Gegen Abend kommt ein leichter Ostwind auf, und wir ziehen den Spinnacker hoch. Als es dunkel wird, ersetzen wir ihn durch die ausgebaumte Genua. Der stetige Ostsüdostwind treibt uns mit sechs Knoten durch die dritte Nacht. Im Laufe des Vormittags briest es auf 5 Bft. auf und der Seegang nimmt zu. Eine Familie großer Delfine macht uns die Freude, uns bei einer Geschwindigkeit von 7 Knoten ein Stück zu begleiten. Es sind Bottlenose Dolphins, die auch häufig im Moray Firth gesichtet werden und hier über vier Meter groß werden können. Der Wind nimmt weiter zu auf SE 6, und wir bergen das Großsegel. Im dichtem Regen nähern wir uns unter Genua der schottischen Küste, vor der tidenbedingt ein starker Südstrom steht. Vor der Einfahrt nach Peterhead überschlagen sich die Wellen, da sie von den Betonwellenbrechern zurückgeworfen werden. Nach der obligaten Anmeldung über Funk gehen wir unter Motor bei schlechter Sicht durch die Schutzmolen und machen in der Marina nach ziemlich genau drei Tagen fest. Schottland empfängt uns zwar mit anhaltendem Regen, aber wir sind glücklich, ein insgesamt doch optimales Wetterfenster erwischt zu haben. Trotz vorübergehender Flaute haben wir die Nordsee mit einem mittleren Etmal von 130 sm überquert. Birte ruft ihre schottische Freundin Hellen an, und wir können mit deren Auto noch bei einem abendlichen Pubbesuch einen ersten Eindruck von Schottland gewinnen. Dankbar für ihre Unterstützung verabschieden wir uns von beiden, ab jetzt sind wir zwei Alten auf uns allein gestellt.

Zur atlantischen Seite Schottlands (22. 6. – 1. 7. 2012, 187 sm)

Nach einem regnerischen Ruhetag kreuzen wir um *Fraserburgh* herum nach **Whitehills**, wobei zu unserem Leidwesen der Wind kontinuierlich von N auf W dreht. Den nächsten stürmischen Tag nutzen wir zu einem Besuch des Nachbarortes *Portsoy*, wo gerade ein historisches Hafenfest mit viel Musik und altem Handwerk stattfindet. Die Leute sind überaus freundlich und hilfsbereit. So auch im nächsten Hafen am *Moray Firth*, in **Lossiemouth**, wo uns der Hafenmeister Ducan Pockett in selbstlosen Einsatz hilft, die Treibstoffzufuhr des Motors zu zerlegen und alles genau zu inspizieren. Der Motor läuft nämlich oft unregelmäßig, so als ob der Klabaftermann gelegentlich am Gashebel spielt. Der Vorfilter ist aber ziemlich sauber. Nachdem endlich die Luft wieder aus der Dieselleitung ist, haben wir Niedrigwasser und in der Hafenausfahrt ist es zu flach, um noch auszulaufen. Das ist jedoch auch ganz gut so, denn

am Nachmittag briest der Wind unprogrammgemäß auf 6 Bft. auf. Um es gleich vorweg zu sagen: das Problem der ungleichmäßigen Treibstoffzufuhr haben wir bis zum Ende der Reise nicht beheben können, der Motor ist jedoch nie gänzlich stehen geblieben. Aber wir waren unter Motorfahrt stets bereit, mindestens ein Segel blitzschnell zu setzen. Erst nach dem Einbau einer neuen Dieselpumpe in Strande läuft der Motor wieder zuverlässig.

Es ist sehr kalt, zur „normalen“ Bekleidung gehören lange Unterhose, dicker Pullover, Ölzeug, Handschuhen und Mütze. Wenigstens hat der Wind von W auf N gedreht. Die morgendliche Flut schiebt uns in die *Inverness Förde*, vorbei an Seehundsbänken und alten Leuchttürmen. Nach dem Einschleusen in den *Caledonian Canal* machen wir in der *Sea-Port Marina* fest. Der 61 km lange Kanal ist vor 200 Jahren durch das *Great Glen* gebaut worden. Entlang dieser tektonischen Verwerfung, die das schottische Hochland in die *Grampain Mountains* und die *Northwest Highlands* unterteilt, bewegt sich der Nordteil langsam, aber stetig nach Nordosten. Als wir **Inverness** durchwandern, regnet es leider wieder. Die Stadt liegt idyllisch im Tal der *Ness* und ist ganz geschäftig. Wir tanken roten Diesel und fahren am Folgetag durch die Schleusen aufwärts ins das berühmte *Loch Ness*. Lessie hat sich in Nebelbänken versteckt und auch das *Urquhart Castle*, in dessen Nähe wir eine Mittagspause einlegen, ist von Wolken umhüllt. Aber es setzt sich schließlich ein schöner NE-Wind durch, und wir können unter Spinnaker beinahe bis **Fort Augustus** segeln, bevor es wieder zu regnen anfängt. Der Ort liegt ganz malerisch an der 6-stufigen Schleusentreppe und hat eine Reihe netter Lokale. In einem Pub verfolgen wir Deutschlands Niederlage gegen Italien. Nun haben wir Ruhe von der Fußballeuropameisterschaft.

Nach einem Spaziergang an dem reißendem Fluss steigen wir die Schleusentreppe hinauf, Sabine auf dem Vorschiff oder mit langer Leine an Land, der Skipper mit der Achterleine und an der Motorsteuerung achtern. Wieder hängen die Wolken sehr tief, – wir sind im Zentrum eines großen Tiefdrucksystems über Schottland (984 mbar) – und durchfahren das **Loch Oich**, bis wir am Nachmittag an dessen SW-Seite festmachen, weil es verstärkt zu regnen anfängt. Die bestimmenden Farben sind ein vielfältiges Grau im Wasser und



Das Urquhart Castle am Loch Ness verhüllte sich, wie wohl auch Nessie, in Nebelschwaden.

am Himmel und ein sattes Grün auf den sanften, weitgehend baumlosen Hängen beiderseits des Kanals. Der See ist der mit 106 Fuß der höchste ganz Schottlands. Von nun an geht es bergab. Nur wenige Schiffe sind unterwegs, meist vermietete kleine Motorboote. Dennoch haben wir kaum Wartezeiten vor den Brücken und den insgesamt 29 Schleusen und das Schleusenpersonal ist überaus freundlich und hilfsbereit.

Wir fahren weiter durch *Loch Lochy* mit gelegentlichem Blick auf *Ben Nevis*, dem mit über 4400 Fuß (1344 m) höchsten Berg des Königreichs, der noch viele Schneefelder aufweist. Oberhalb von *Neptune's Staircase* legen wir an und besuchen **Fort William** mit dem Bus, können dort eine schottische Hochzeit mit traditionellen Trachten und Kilts beobachten und hören Volksmusik.

Nach dem Ausschleusen in den Atlantik steht der Strom noch gegen uns, so dass wir für eine Stunde ankern (hinter der kleinen Insel *Eilean a Bhealaidh*, ganz auf den Spuren des Abenteurers Ulf im Krimi „Der Keltische Ring“), um durch die *Corran Narrows* ohne Gegenstrom segeln zu können. Danach bekomme ich den Anker fast nicht wieder herauf. Während Sabine unter Motor das im Tidenstrom treibende Schiff in etwa auf Position hält, gelingt es mir schließlich, mit Hilfe eines um die Kette gebundene Tampen und der Schotwisch nicht nur den Anker, sondern ein riesiges Bündel großblättriger Schlingpflanzen und dicker Lianen zentimeterweise heraufzuziehen, die ich mit dem Bootshaken Stück für Stück entfernen kann. Na, die Atlantik-segelei fängt ja gut an, denken wir uns. Dann segeln wir aber mit ablaufender Tide noch durch *Loch Linnhe* bis **Oban**, wo wir spät abends in der Marina auf der der Stadt gegenüber liegenden Insel *Kerrera* festmachen.

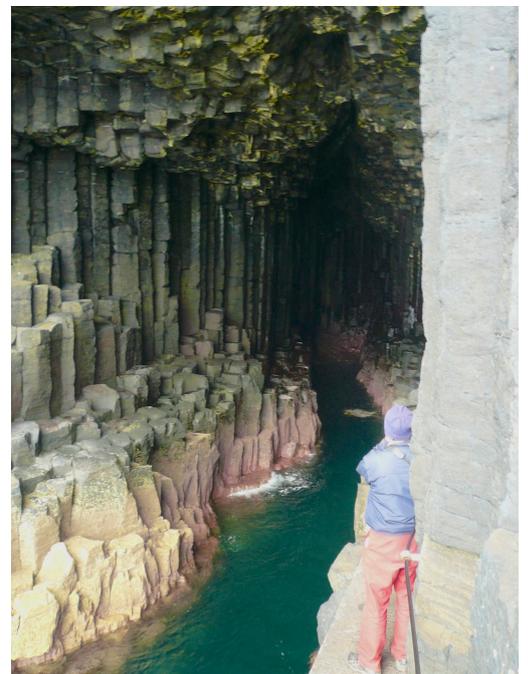


Oban

Die Inneren Hebriden (2. – 9. 7. 2012, 139 sm)

Natürlich darf am Tag darauf der Besuch in der ehrwürdigen *Oban Whisky Destillerie* von 1794 nicht fehlen. Nach einem verregneten Ortsrundgang wandern wir dann über die grüne, aber baumlose und wenig besiedelte Insel *Kerrera*, die sich jedoch als sehr unwegsam erweist. Der Spaziergang entwickelt sich zu einem Irrweg quer über die von Schafswiesen, Hochmooren und steilen Felskanten durchsetzten Insel, so dass wir am Ende sehr geschafft sind. Immerhin kann ich in dem unwegsamen Gelände ein Schaf befreien, das sich mit seinem langen Korkenziehergeweih heillos in einem Drahtzaun verheddert hat.

Von *Oban* aus nehmen wir an einem Tagesausflug teil, der mit verschiedenen Fährschiffen und Bussen zu den Hebrideninseln *Staffa* und *Iona* führt. Beide sehr sehenswerten Inseln kann man schlecht mit dem Segelboot anlaufen. Die direkt den Atlantikwellen ausgesetzte kleine Insel *Staffa* bes-



Die Insel Staffa mit den eigentümlichen Basaltsäulen und der Fingalshöhle

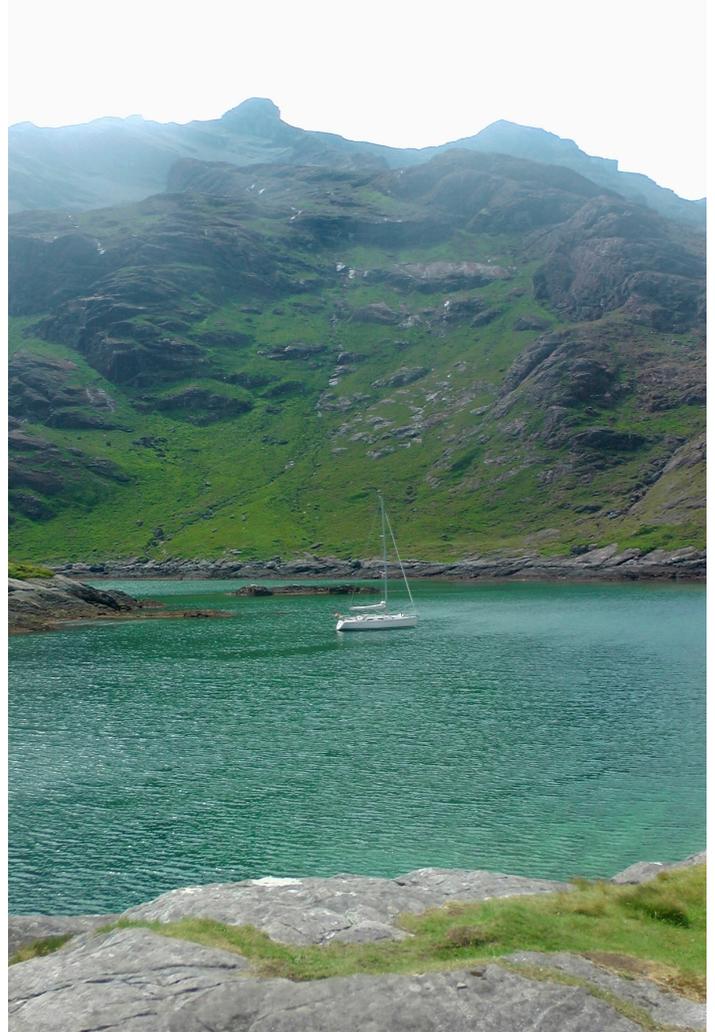
teht aus lauter sechseckigen Säulen aus Basalt, die sich vor rund 60 Millionen Jahren beim langsamen Erkalten von Lava geformt haben. Dabei hat sich auch eine 80 Meter lange und 10 Meter breite Grotte, die Fingalshöhle gebildet, die nach dem keltischen Sagenhelden Fingal benannt ist und in die man mit einem kleinen Boot hineinfahren kann. Schon Felix Mendelssohn-Bartholdy und Theodor Fontane haben diese sonderbare Insel als landschaftliche Sehenswürdigkeit aufgesucht. Bei unserem einstündigen Rundgang können wir viele Seevögel beobachten, darunter auch die exotischen Papageientaucher, von denen wir bald noch viel mehr sehen werden.

Auf der etwas größeren Insel *Iona*, westlich der Insel *Mull* vorgelagert, begann im Jahre 563 die Christianisierung Schottlands und Englands durch den irischen Mönch und Adligen Kolumban. Sie gilt vielen Schotten als heiliger Ort, auch weil es dort etliche Gräber schottischer Könige gibt. Heute ist die alte Abtei ein Ort des interreligiösen Dialogs und des Kampfes gegen Waffenexporte und Atombombenbesitz. Auf der Motorbootfahrt dorthin begleitet uns eine Gruppe großer Delfine, die uns bei einer Geschwindigkeit von etwa 14 kn ein Rennen liefern und dabei häufig springen.

Von *Oban* aus segeln wir zunächst durch eine nasskalte Wolkenbank (gut, dass wir die AIS-Signale der Fährschiffe empfangen können) nach *Tobermory* auf *Mull*, wo es endlich einmal traumhaft schön und warm wird. In dem zauberhaften Städtchen findet gerade das *Mendelssohn On Mull Festival* statt, und wir erleben ein schönes Konzert mit gleich drei verschiedenen Streichquartetten junger Musiker aus aller Welt in einer Kirche hoch über der Ankerbucht. Der Schottlandbesuch Mendelssohns von 1829 und die durch seine Naturerlebnissen inspirierte Hebriden-Ouvertüre und Schottische Sinfonie wirken also lange nach.

Nun blasen wir unser Beiboot auf, denn feste Anlegestellen sind nördlich von uns dünner gesät. Die Wettervorhersage kündigt für die nächsten Tage N-NE 6-8 bei den Äußerer Hebriden an, während es weiter östlich ruhiger bleiben soll, so dass wir uns gegen den Weg über *Barra* entscheiden. Mit einem Anlieger segeln wir westlich an *Rum* vorbei nach ***Canna***, der westlichsten Insel der *Small Isles* und ankern in dem geschützten *Canna Harbour*, wo aber schon 18 andere Boote liegen. Unser Anker hält nicht und nimmt gleich die Kette eines anderen Bootes mit. Sehr ärgerlich und anstrengend. Aber schließlich liegen wir sicher in der Nähe eines Fischers, zu dem abends zwei Seehunde kommen, um von seinen Fischabfällen zu profitieren. Erst am nächsten Morgen machen wir einen Rundgang über die schöne Insel, auf der drei Kirchen stehen und 19 Bewohner leben. Vor 200 Jahren lebten hier 300 Menschen. Besonders hat es uns das *Canna House* mit seinem für diese Landschaft ungewöhnlichen Garten angetan, wo der Schriftsteller John Lorne Campbell (1906-1994) lebte, der sich um schottische Traditionen, die Bewahrung des gälischen Liedguts und die Rechte der Kleinbauern und Fischer verdient gemacht hat. Er hat Haus und Insel testamentarisch dem *National Trust for Scotland* vermacht, was aber erst umgesetzt werden konnte, nachdem auch seine Witwe 2004 im Alter von 101 Jahren verstarb.

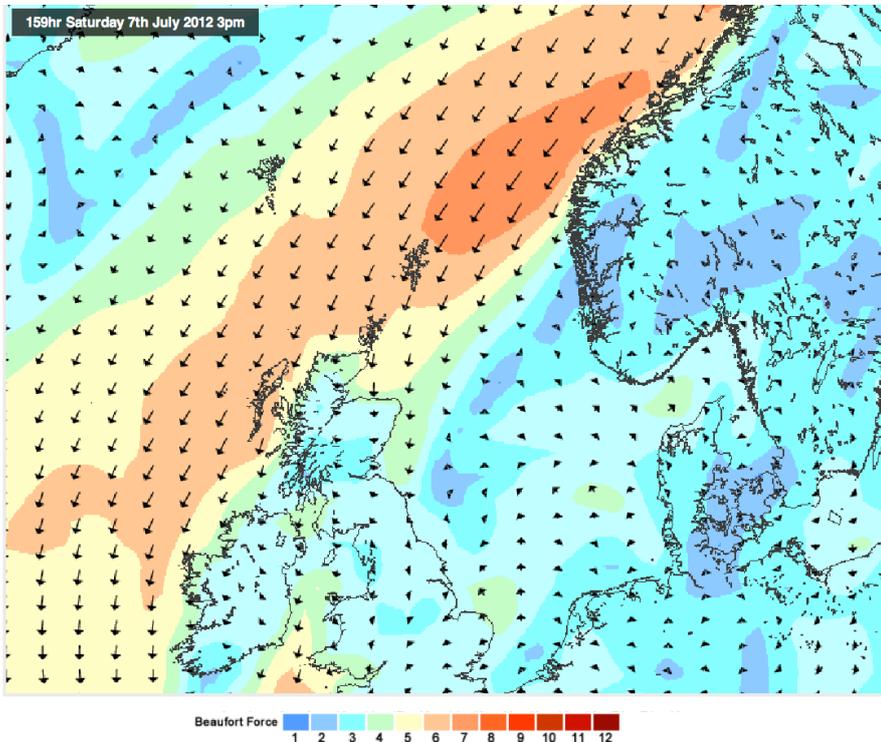
Bevor wir dem weiteren Weg nach Norden durch den *Sound of Sleat* östlich von *Skye* folgen, wollen wir noch die auch von Erdmann so hoch gelobte Ankerbucht ***Loch Scavaig*** an der Südküste von *Skye* aufsuchen. Das Handbuch beschreibt sie als „*One of the most dramatic and awe-inspiring anchorages in Europe*“. Allerdings wird auch vor den gelegentlich sehr heftigen Fallwinden gewarnt. Wir sind zunächst ganz allein in der kleinen rundherum geschützten Ankerbucht. Nur ein kleines Motorboot bringt gelegentlich ein



Die Imagine in der Ankerbucht Loch Scavaig an der Südküste von Skye. Blick auf die Cuillin Hills (992 m) und die Einfahrt

paar Touristen für einen kurzen Aufenthalt von *Elgol* aus dorthin. Sonst ist die Stelle wegen der steilen Hänge völlig unzugänglich. An drei Seiten erheben sich die Berge zum Teil bis auf fast 1000 m hoch. Mit dem Dinghi besuchen wir einen Wasserfall, der einen Süßwassersee mit der Ankerbucht verbindet. Als wir zurückkommen, ist der Wasserspiegel so weit gestiegen, dass das Boot bei den plötzlichen Böen auf Drift geht, und wir legen den Anker neu aus, zusammen mit einem zweiten. Gegen Abend kommen noch drei weitere Segelboote in die Bucht. Jedes braucht seinen Platz, denn durch die plötzlichen Fallwinde drehen sie sich um 360 Grad um den Anker. Dazu kommt die Schwierigkeit, dass wir einen Springzeitidenhub von über 4 m haben. Die Wassertiefe zwischen 2 und 6 m macht die Anpassung der Kettenlänge die ganze Nacht hindurch nötig, damit man in der engen Bucht nicht beim Nachbarn oder am Ufer anstößt und der Anker dennoch genug Kette hat, um sicher zu halten.

Weil die durch den starken Nordwind auf den Bergen bedingten Fallwinde immer häufiger und heftiger werden, verlassen wir die Bucht früh um 7 Uhr. Das Dinghi hat sich in der Nacht auf den Bauch gelegt; gut, dass wir keinen Außenborder haben! Nur unter Fock bei zunächst NE 7, dann 4 erreichten wir den östlichen Mooring-Platz ***Inverie*** im *Loch Nevis* östlich der Stadt *Mallaig*. Dessen Marina ist uns bei dem N-Wind zu unruhig. Hier an der Tonne, nur 20 sm östlich von *Loch Scavaig*, weht nur eine leichte Briese, und es ist sehr entspannend, nicht dauernd nach dem Anker schauen zu müssen.



Die typische Wetterlage im Juli 2012: der vorherrschende Nordnordostwind sorgte im Bereich der Hebriden für tiefe Temperaturen

In *Inverie* machen wir Bekanntschaft mit dem Segler Tony aus *Glasgow*, der uns einiges aus der Geschichte des Landes erzählt. In diesem Clangebiet lebten vor 200 Jahren noch über 2000 Menschen, die sich von Kartoffelanbau, Viehzucht und Fischfang ernährten. Die adligen Großgrundbesitzer wollten aber auf riesigen Weideflächen die alles verteilenden Schafe halten, die schnellere Profite versprachen als Agrarflächen und Wälder, und drängten die Bewohner zur Auswanderung. Viele wurden in *Nova Scotia* (Kanada) und *Australien* sesshaft. Den zuletzt verbliebenen Bewohnern wurden einfach die Häuser angezündet. Aber das große Geschäft mit der Schafwolle, dem auch der Waldbestand zum Opfer fiel, war dank des Vormarsches der Baumwolle und der Chemiefasern bald vorbei. Die Folgen dieser ausbeuterischen Politik der herrschenden Schicht sind heute in ganz Schottland zu besichtigen: ein weitgehend entvölkertes Land mit kahlen Hängen. Von den gewaltsamen Vertreibungen hat sich das Hochland bis heute nicht erholt. Zurückgeblieben ist oft menschenleeres Ödland mit ein paar überwucherten Grundmauern und romantischen Schlossruinen. Neuerdings, so Tony, kaufen Stiftungen kleine Distrikte auf und locken Städter an, um dort gemeinsam wieder ein neues soziales Leben aufzubauen. So sind im *Inverie*-Gebiet nun wieder ca. 80 Menschen sesshaft geworden. *The Old Forge*, es nennt sich *'The Remotest Pub in Britain'*, wo wir gemeinsam mit Tony und seiner Frau Gil zu Abend essen, ist das Zentrum dieser Siedlung und auch bei Wanderern sehr beliebt. Wer mit seinem Boot an einer der dortigen Mooringtonnen festmacht, erhält Rabatt beim abendlichen Dinner.

Weiter nach Norden kreuzen wir dann den *Sound of Sleat* auf, machen aber unterwegs noch an einer Mooring fest, um die Stromschnellen im *Kyle Rhea* zwischen *Skye* und dem Festland im richtigen Zeitpunkt zu passieren. So legen wir erst gegen 19 Uhr an dem Schwimmsteg der Fährstation **Kyle of Lochalsh** an. Weiterhin ist Nordwind angesagt. Nach einer harten Kreuz bei N 5-6 durch den *Inner Sound* erreichen wir am nächsten Tag eine zauberhafte Bucht (*Arcairseid Mor*) auf der kleinen Insel **Rona** und finden sogar eine freie

Mooringtonne. Nach unseren Ankererfahrungen suchen wir nun diese. Die Inselbesitzer Bill und seine Frau Jane sind gleichzeitig Hafenmeister, Bauer, Fischer und Jäger. Wir beobachten die beiden bei der Schafschur, kaufen selbst gefangenen Fisch und geschossenes Hirschfleisch und sitzen bei einem Glas Wein vor ihrem Haus zusammen. Bill und andere Gäste bringen das Gespräch auch auf das Buch „Der Keltische Ring“, und sie betonen die Bedeutung der keltischen Traditionen und der alten Druiden-Kultur, die nur durch mündliche Überlieferung bekannt ist. Wir packen am Abend das Schlauchboot ein und schlagen die große *Genua* an, denn für die 44 sm weite Überfahrt nach *Stornaway* auf den Äußeren Hebriden ist ruhiges Wetter angesagt.

Über die Äußeren Hebriden zu den Orkney Inseln (10. 7. – 15. 7., 163 sm)

Bei mitlaufendem Strom und mäßigem Nordostwind kommen wir im *North Minch* zunächst gut voran, bis dicht unter der Küste von *Lewis* Nieselregen einsetzt, und wir bei schlechter Sicht doch noch kreuzen müssen. Aber wir kommen noch rechtzeitig in **Stornoway** an, um einen der begehrten Liegeplätze an den

Schwimmstegen der kleinen Marina zu erhalten. Einen Landanschluss gibt es nicht, obwohl doch etliche Gastlieger mehrere Tage hier bleiben. Andererseits ist es so kalt (12°), dass man auch keinen Kühlschrank braucht. Etliche Segler liegen längsseits an Schiffen der Berufsschiffahrt und haben mehr Probleme. In der entlegenen Hauptstadt der Äußeren Hebriden erscheint alles geordnet und kontrolliert. Es gibt zahlreiche offenbar sehr aktive Kirchengemeinden und der Sonntag ist allen heilig. Insbesondere die orthodoxe *Free Church of Scotland* missioniert intensiv in den Straßen und vertritt dabei ziemlich extreme Vorstellungen vom Kreationismus, von der Krankheit als Folge von Gott abgewandtem Leben und bei der wortwörtliche Auslegung der Bibel.

Der gutgeschützte Hafen füllt sich mit Freizeitbooten, da das *Hebridean Celtic Festival* gerade beginnt. Weitere deutsche Boote sehen wir allerdings nicht. Wir hören keltische Folklore im Fußgängerbereich und schottisch-irische Musik in Pubs. Es ist interessant zu beobachten, aber für uns doch etwas befremdlich, wie man sich das Gedudel der Dudelsäcke so ausdauernd anhören kann und dass bei dieser Kälte Tanzgruppen und ältere Herren mit Röcken und Kniestrümpfen, also nackten Knien, herumlaufen können.

Um die große Hauptinsel *Lewis* und *Harris* zu erkunden, mieten wir uns einen Leihwagen und besuchen die 5000 Jahre alten Steinsetzungen *Callanish Standing Stones* an der Atlantikküste, den 2000 Jahre alten bewohnten Wehrturm *Dun Carloway Broch* und die bis vor 50 Jahren noch bewohnten sogenannten *Black Houses*, in denen Mensch und Vieh unter einem länglichen Dach um eine zentrale Feuerstelle lebten. Sie zeugen von der Besiedlung der schottischen Inseln durch Norweger, denn Häuser gleicher Bauweise findet man auch in Norwegen. Überall sieht man Schafe grasen, die den Rohstoff für den berühmten *Harris Tweed* liefern. Während der Nordteil der Insel von Torf und baumlosen Wiesen bestimmt ist, ist der Südteil, genannt *Harris*, gebirgig und zerklüftet. An der Atlantikseite findet man wunderbare Sandstrände, während die Ostseite eher einer kahlen



*Callanish Standing Stones auf der Nordinsel Lewis der Äußeren Hebriden
(aus der Jungsteinzeit, 3000 v. Chr.)*

Mondlandschaft ähnelt. Die Straße ist einspurig und kurvenreich und wenn einmal ein Wagen entgegen kommt, muss man sich eine Ausweichbucht suchen.

Als wir nach drei Tagen wieder weiter segeln, haben wir wie schon seit Wochen immer noch nördliche Winde. Der Hafengeist sagt, ihnen würde der kalte Nordwind nichts ausmachen. Er sei besser als der regenreiche Westwind, der hier um diese Zeit gewöhnlich weht. Wir aber sehnen uns nach ein paar warmen Tagen. Immerhin sagt der Wetterbericht, dass der Wind in den nächsten Tagen von NE über N nach W drehen soll. Hoch am Wind bei zunächst NE 3, später N 4-5 können wir in einem Bogen ohne Wende von *Stornoway* bis *Kinlochbervie* an der schottischen Westküste segeln. Der Tidenstrom unterstützt uns dabei. **Kinlochbervie** in der Grafschaft *Sutherland* ist der nördlichste Hafen an der schottischen Westküste und wurde vor 24 Jahren für die Fischerei großzügig ausgebaut. 20 Jahre lang kam hier Trawler nach Trawler an, um nach dreistündigem reichen Fischfang die Beute in riesige Kühlkisten zu verladen und nach England und ganz Europa zu verteilen. Dann war die See leer gefischt. Heute gibt es hier nur noch einzelne Fischer mit kleinen Booten. Die riesigen Lagerhallen stehen leer. Die Situation erinnert an die Ausbeutung des schottischen Festlandes durch die Landlords mit Schafen. Offenbar lernt der Mensch nur wenig aus seinen Fehlern. In *Kinlochbervie* haben die verbliebenen Einwohner jetzt einen Schwimmsteg für Sportboote gebaut und erhoffen sich ein paar Einnahmen von den gelegentlich vorbei kommenden Seglern. Einen Hafengeist treffen wir allerdings nicht an. Ein freundlicher Fischer verkauft uns 25 l Diesel, ein anderer empfiehlt uns einen sicheren Übernachtungsplatz an der Nordküste Schottlands.

Vorher müssen wir jedoch *Cape Wrath* runden, was bei Stürmen und Springtide sehr unangenehm sein kann. Aber wir haben Glück, der Wind hat wie versprochen von N auf W gedreht und Starkwind oder Sturm sind auch nicht angesagt. Wir richten es so ein, dass wir bei gerade einsetzendem Weststrom das Kap erreichen. Die Sonne kommt sogar durch, und wir können von dem imposanten Kap schöne Bilder machen. Als wir dann die versprochene Fischer-Mooring beim Dorf **Talmine** im *Kyle of Tongue* anlaufen, weht es während der komplizierten Einfahrt dann doch plötzlich mit 5 bis 6 Bft., aber wir liegen schließlich sicher für die Nacht an der empfohlenen Tonne. Tags drauf segeln wir bei guten Bedingungen nach **Stromness**, der zweitgrößten Stadt der *Orkney* Inseln, vorbei an dem *Old Man of Hoy*, einem allein stehenden Felsen vor der steilen Westküste der Insel *Hoy*, ähnlich

der *Langen Anna* auf *Helgoland*, nur noch höher, nämlich 137 m. Bei W bis NW zwischen 3 und 5 Bft. spüren wir den weiten Atlantik an dem langen Seegang. Bis zur Südspitze Grönlands genau im Westen gibt es zwölfhundert Meilen lang nur Wasser.

Die Orkney und Shetland Inseln (16. 7. – 24. 7., 123 sm)

Alle Häuser in *Stromness* sind grau, gerade als wollten die Einwohner den vielfältigen Grautönen von Meer und Himmel einen weiteren hinzufügen. Allein die Landschaft hebt sich wie schon in den schottischen Highlands im satten Grün dagegen ab, nur dass die Wiesen und Felder hier flacher sind und intensiv bewirtschaftet werden. Von *Stromness* aus besuchen wir mit einer Busrundfahrt über die Hauptinsel der *Orkneys* unter anderem auch die Hauptstadt *Kirkwall* mit der sehr sehenswerten Kathedrale. Am interessantesten aber



Dick vermommt segeln wir von Schottlands Nordküste nach Stromness, vorbei am Old Man of Hoy (hinten rechts im Bild), der vor der Westküste der Orkney Insel Hoy steht.

sind die Ausgrabungen aus der Jungsteinzeit. Neben heiligen Plätzen, wie den *Standing Stones of Stenness* oder dem *Ring of Brodgar* gibt es hier auch gut erhaltene Wohnhäuser, beziehungsweise Siedlungen (*Skara Brae*) aus der Zeit vor 3000 Jahren v. Chr., die erst vor 100 Jahren entdeckt wurden, nachdem ein großer Sturm Sand an der Westküste weggespült hatte. Es ist sehr beeindruckend zu sehen, wie die Menschen damals lebten. Auch große Gräber (*Maeshowe*) mit vielen Tonnen schweren Steinen sind sehr komplett erhalten und zeigen Einritzungen der Wikinger, die diese 4000 Jahre später angebracht haben. Zur Zeit gibt es weitere, umfangreiche Ausgrabungen am *Ness of Brodgar*.



Eine Kolonie von Papageientauchern (puffins) auf der Orkney Insel Westray

Wir wollen westwärts gegen den Wind wieder aus dem *Hoy Mouth* heraus kreuzen und der Hafenmeister empfiehlt uns gegen 10 Uhr auszulaufen. Tatsächlich haben wir zu diesem Zeitpunkt, wo der Ebbstrom gerade gegen den Wind zu laufen beginnt, noch keine zu steile See. Auf dem Weg zur nördlichen Insel *Westray* ist der Wind schwankend zwischen W 4 und NW 3 und die Atlantikdüne rollt unregelmäßig. Die Nordeinfahrt durch die flachen kleinen Inseln zum Hafen *Pierowall* ist schwierig und nur mit genauer GPS-Kontrolle zu meistern. Tonnen und Peilungen gibt es nicht. Aber wir finden gute Liegeplätze an Schwimmstegen vor. Abends essen wir Fisch im Hotel *Pierowall*. Die Menschen leben auf der fruchtbaren Insel von Schafen, zahlreichen sehr natürlich lebenden Kühen und vom Fischfang. Direkt am Hafen befindet sich eine Firma, die Hummer und Krabbe in alle Welt liefert. Dort versorgen auch wir uns mit Krabbenfleisch. In einer kleinen Weberei erstehen wir eine wunderschön gewebte Decke aus Seide und hiesiger Schafwolle.

Am nächsten Tag weht NE Wind, mit dem wir nicht weiter kommen. Also mieten wir uns Fahrräder und radeln über etliche Berge in den Südosten der Insel zum Felsvorsprung *Castle O' Burrian*. Dort soll die größte Kolonie von Papageientauchern auf ganz *Orkney* sein. Tatsächlich umschwirren unendlich viele die steilen Felsen und sie lassen sich vor ihren Bruthöhlen gut beobachten. An Land bewegen sie sich wie kleine Pinguine, in der Luft wie große Kolibris. Fliegen können sie nicht so elegant wie die Möwen, sind aber sehr schnell. Der Vorteil ihrer kleinen Flügel ist, dass sie damit auch schnell unter Wasser schwimmen und auf tiefen Tauchgängen viele Fische fangen können. Von Mai bis Mitte August brüten die sich lebenslang treuen Partner den Nachwuchs aus, bis sie wieder für den Rest des Jahres auf dem Meer leben.

Fair Isle kennt jeder. Aber wer war schon dort? Die Bedingungen dafür, von *Westray* dorthin zu segeln, scheinen günstig. N 4-5 sind angesagt, kein Regen und bei der Auslaufzeit 07:00 Uhr (5 Stunden vor Hochwasser Dover) sollte die meiste Zeit der Strom mitlaufen. Wir kalkulieren, dass wir die 46 sm wohl abgesegelt haben, wenn bei *Fair Isle* der Strom gerade kentert. Allerdings lesen wir am Abend vorm Auslau-

fen noch einmal den Reisebericht von Wilfried Erdmann, der dieselbe Strecke bei schlechter Sicht gesegelt ist und von ziemlich abschreckenden Abenteuern berichtet. Das kann einem den Schlaf vermiesen.

Die Überfahrt verläuft dann aber doch sehr zügig, erst mit einem Reff, dann mit dem zweiten, wegen des SE-wärts setzenden Stromes meist hoch am Wind. Die See läuft in alle Richtungen, insbesondere vor der Insel *North Ronaldsay*, die wir mit dem Sicherheitsabstand von 3 sm nördlich passieren. Der Wind briest auf, und als wir kurz vor dem Leuchtturm *Skadan* auf der Südküste von *Fair Isle* sind, weht es gute N 6. Der Tidenstrom läuft immer noch nach Süden. Trotz 2 sm Abstand überschlagen sich die steilen Wellen. Im Windschatten (besser Wellenschatten) der Insel bergen wir das Großsegel und fragen über UKW beim Inselfschiff *Good Shepherd IV* nach den Liegemöglichkeiten. Sie sei gerade dabei den Hafen von Norden her anzusteuern und wir dürften gern bei ihr längsseits gehen. Die Umsetzung ist dann doch nicht so einfach. Steile, sich überschlagende Seen rollen von Norden uns entgegen. Sabine ist unter Fock trotz mitlaufendem Motors kaum in der Lage Kurs zu halten. Das Boot knallt laut in die Welle. Endlich haben wir die Peilung von 199 Grad zur Hafeneinfahrt in Richtung *Sheep Rock* erreicht. Beidseits liegen Steine in der Gischt. Wir passieren den Schutzwall vor der engen natürlichen Bucht an Backbord und haben Ruhe und fühlen Geborgenheit. Langsam drehen wir drei Runden in dem kleinen Hafenbereich, um Fender und Leinen auszubringen und machen längsseits der *Good Shepherd* fest. Die freundliche Mannschaft bringt zusätzlich dicke Fender aus, denn es läuft ein ordentlicher Schwell in den Hafen. Zwei norwegische Segler und ein alter Zweimaster liegen hinter uns noch unruhiger, müssen zudem noch je nach Hochwasserstand die Leinen einstellen. Der Zweimaster *Loyal* aus Bergen dient einem norwegischen Fernsichteam, das einen Film über die Insel dreht, als Kulisse. Wie mir sein stolzer Kapitän erzählt, ist sie 1877 gebaut und heute die älteste noch segelnde Galeone der Welt. Draußen leuchten die Schaumkämme der sich überschlagenden Kreuzseen in der Sonne. Der Strom ist gekentert und läuft nun voll gegen die See.



Der kleine Naturhafen von Fair Isle bei NE-Wind

Am Abend in der Vogelwarte, wo sich das ganze Dorf jeden zweiten Donnerstag zum gemeinschaftlichen Zusammensein zu Gesang und Vorträgen trifft, lernen wir den Meteorologen der Insel, Dave Wheeler, kennen. Als wir ihn am nächsten Morgen besuchen, um uns über die Wetterentwicklung zu informieren, sehen wir, dass er sogar persönlich von der Queen ausgezeichnet wurde. An seinen Monitoren erläutert er uns, dass es noch zwei ruhigere Tage mit westlichen Winden geben werde, dann würde von Island ein kräftiges Tief zu den Shetlands ziehen und sich langsam auffüllen. Erst wenn das vorbei sei, gebe es wieder eine Option nach Norwegen zu segeln. Der diesen Sommer bisher bestimmende Nord-Jetstream könnte dann wohl endlich zu Ende gehen, und langfristig werde es deutlich wärmer werden. Er sollte mit seiner Prognose recht behalten.

Neben der Vogelvielfalt zeichnet sich die Insel auch durch die Herstellung besonderer Strickwaren aus. Wir besuchen Elizabeth Riddiford in dem Dorf auf dem Südteil der Insel – es zählt wohl 70 Einwohner, die zwar verstreut, aber doch wie in einer Großfamilie zusammen leben, – und sie zeigt uns stolz die traditionellen Muster, Färbungsmethoden und Herstellungsarten ihrer selbst gestrickten Schals, Mützen und Handschuhe. Sabine kauft sich schließlich eine farbige Wollmütze. Für den Spaziergang über die Insel haben wir wunderbares Wetter und filmen die verschiedenen Vogelkolonien von Eissturmvögeln, Basstölpeln, Papageientauchern, Kormoranen, Seeschwalben, großen dunkelfarbenen Raubmöwen und diversen anderen Möwen. Insgesamt gesehen, sind aber die Klippen von Helgoland erheblich spektakulärer, was die Vogeldichte angeht.

Nach dem Ruhetag verläuft die Überfahrt von *Fair Isle* nach **Lerwick**, der Hauptstadt der *Shetland Islands* trotz kräftigem Westwindes mit zugehöriger Atlantiksee glatt. Wir laufen gemeinsam mit der *Good Shepherd* mit einsetzender Flut aus und halten von *Sumburgh Head* einen 3 sm Sicherheitsabstand, um den *Roost* und *Eddies* (strombedingten sich überschlagende Wellen und Wirbeln) auszuweichen. Dieses Gebiet südlich der Shetlands wird auch *The Hole* genannt, weil das Wasser hier wie um ein Abflussloch fließt. In *Lerwick* liegen zahlreiche norwegische Segler, die auf günstigen Wind

für die Fahrt zurück oder nach Süden zu den *Orkney Islands* warten. Aber Starkregen und W 7 halten sie fest. Wir besuchten die prähistorische archäologische Stätte *Jarlshof* im Süden der Insel, wo Häuser aus der Jungsteinzeit, der Eisen- und der Bronzezeit, der Wikingerzeit und schließlich aus dem sechzehnten Jahrhundert neben und übereinander liegen. Mit einer weiteren Busfahrt durch die baumlose Torflandschaft erreichen wir Shetlands alte Hauptstadt *Scalloway*, wo endlich einmal auch farbige Häuser anzutreffen sind. Dort ist neben der 400 Jahre alten Schlossruine des grausamen Tyrannen Earl Patrick Stewart ein neues Museum zu besichtigen, das vor allem auch die Geschichte der

norwegischen Widerstandsbewegung im zweiten Weltkrieg und ihre Unterstützung durch einheimische Fischer erzählt. Abends hören wir noch typische shetländische Life Musik in einem Pub.

Über Norwegen und Dänemark zurück (25. 7. – 18. 8. 2012, 802 sm)

Nachdem sich das Wetter beruhigt hat, segeln wir mit ausgebauter Genua in Richtung Norwegen. Sabine möchte gern *Bergen* einmal wieder sehen. 2007 waren wir schon zweimal dort, als wir tief in den *Sognefjord* gesegelt sind. Die Bedingungen sind gut: zunächst W 3 bis 4, in der Nacht bildet sich ein Zwischenhoch aus. Früh morgens passieren wir, wie schon vor sieben Wochen auf der Hinfahrt, Bohrinseln und Tanker nord- und südlich des Kurses. Wir fragen uns, wird der wertvolle Rohstoff Öl noch solange verbrannt bis die Quellen versiegt sind? Wann wird die Energie genutzt, die in den starken Gezeitenströmen zwischen den schottischen Inseln steckt? Warum gibt es auf den Felsen in dieser windreichen Region noch keine Windräder? Der Niedergang der Schafzucht vor 100 Jahren und der Fischerei vor 10 Jahren lassen grüßen.

So denken wir mit gemischten Gefühlen an Schottland zurück. Als die norwegische Küste in Sicht kommt, entwickelt sich ein stetiger Nordwestwind, mit dem wir bei Sonnenschein durch die Schären und den *Hjeltefjord* nach *Bergen* laufen. Der Kontinent hat uns wieder. Die Berge sind bewaldet, die Autos fahren auf der richtigen Seite, die Häuser sind nicht nur grau, sondern weiß, gelb oder weinrot und der tägliche Blick in den Tidenkalender entfällt. Was für ein Unterschied auf dem gleichen Breitengrad nach 195 sm und 34 Std. segeln! Allerdings machen wir abends beim Anlegen in dem vollen Hafen von **Bergen** auch Bekanntschaft mit einem unfreundlichen norwegischen Segler, der uns nicht längsseits gehen lassen will. Das würde man in Schottland wohl nirgendwo erfahren. Bei dem tollen Wetter ist auf den Straßen noch Hochbetrieb. Wir essen an Land in der tief stehenden Sonne und bummeln umher.



Wandern über blaue Gletscherspalten des Folgefonna Glacier

Da die Liegeplatzsituation schlecht ist, Regen aufkommen soll und wir die schöne Stadt ja schon von zwei Besuchen kennen, richten wir bereits am nächsten Mittag den Bug nach Süden, seit Wochen das erste Mal. Allerdings weht der leichte Wind nun auch aus Süden, so dass wir durch die Fjorde motoren müssen. In **Kolbeinshamn**, einem schönen kleinen Naturhafen mit Steg, den wir vor 5 Jahren schon aufgesucht haben, machen wir fest. Derselbe deutsche Angler, der damals seinen Sommerurlaub hier verbrachte, war auch wieder da. Über das nächste Ziel im *Hardangerfjord*, gibt es zunächst eine kleine Kontroverse. Sabine will wieder in *Sundal* festmachen, wo wir einen wunderschönen Spaziergang bis zu einer Gletscherzunge in Erinnerung haben, der Skipper möchte jedoch weiter bis *Jondal*, von wo man am norwegischen Sommerskibetrieb teilhaben kann. Dieser setzt sich durch, was zu einem weiteren Höhepunkt unserer Reise führen soll. Erst nach langer Motorfahrt durch *Bjørnafjorden*,

kommt immer wieder durch, es weht fast kein Wind und die atemberaubende Landschaft lässt die Anstrengungen vergessen. Wenn einer nicht mehr kann, teilt sich das per Seilzug sofort nach vorne mit. Keiner kann ausbrechen oder zurück bleiben, jeder fühlt sich sicher. Neben der reich gegliederten Fjordlandschaft und den schneebedeckten Bergen sehen wir auch den *Hardanger Stausee* unter uns, der nicht nur ein Kraftwerk treibt, sondern auch als Energiespeicher dient, denn in tiefer Nacht wird mit überflüssigem Strom Wasser wieder aus dem Fjord herauf gepumpt. Sicher ange-seilt über die tiefen blauen Spalten des ewigen Eises zu gehen, wird uns unvergesslich bleiben.

Nach dem Tanken in *Jondal* müssen wir auf der langen Strecke nach **Leirvik** am Eingang des *Hardangerfjords* zum großen Teil wieder den Motor benutzen. Dann erwischt uns auf dem Weg über die freie Nordsee nach **Haugesund** ein gewaltiges Gewitter und ein so starker Wolkenbruch, dass die See ganz ruhig wird. Weiter nach **Stavanger** können wir endlich einmal wieder richtig segeln, wenn auch gegen Süd- und Südostwind. Der erste Tag in dem schönen Städtchen ist ziemlich verregnet. Dann fahren wir mit einer Fähre nach *Tau*, von wo ein Bus über *Jörpeland* zum Startpunkt für den Aufstieg zum *Preikestolen* fährt. Wir stellen dabei fest, dass wir, entgegen den Angaben im Hafenfürer von Schuster, doch in beiden Orten einen guten Liegeplatz gefunden hätten.

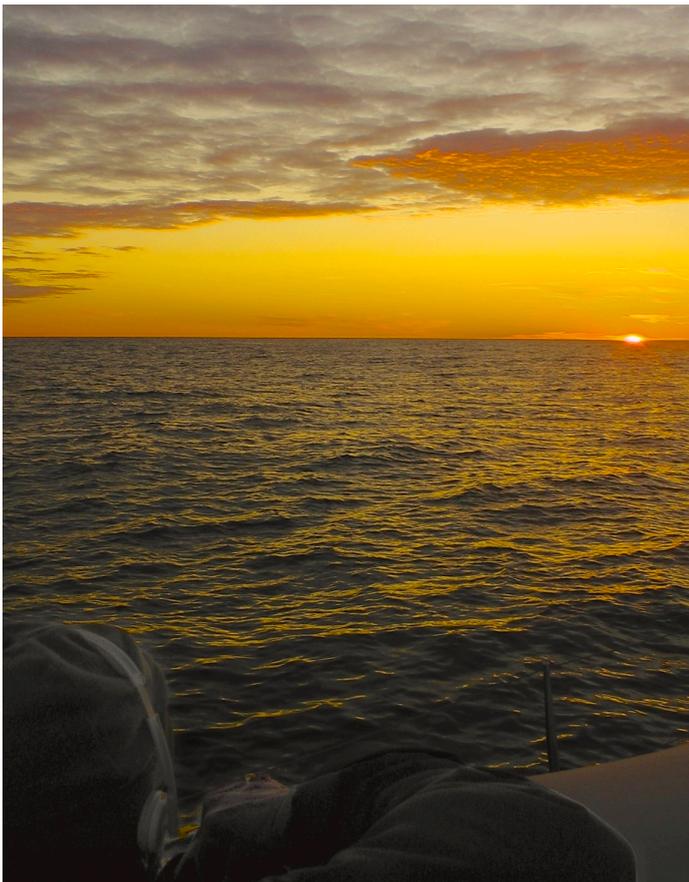
Wir starten also zu einer weiteren Bergtour, diesmal zu einer langen Wanderung über Geröll und Flussläufe hinauf zum berühmten *Preikestolen* (Predigerkanzel) hoch oben über dem engen *Lysefjord*. Diesen hatten wir mit un-



Auf den Preikestolen, 600 m über dem Lysefjord, kann man von Jörpeland aufsteigen.

serem Boot vor 7 Jahren schon einmal bis zum Ende durchfahren und können nun kaum entscheiden, was schöner ist, der Blick von dem türkisgrünen Wasser steil nach oben oder die atemberaubende Szenerie oben auf diesem natürlichen Plateau. Die Kanzel ist die meist fotografierteste Naturattraktion Norwegens, und wir haben uns für die sechsstündige Wanderung extra einen Sonnentag ausgesucht. Aber nicht nur wir, sondern auch tausend andere hatten sich so entschieden. Es war eine wahre Völkerwanderung.

Der langfristige Wetterbericht sagt nun, dass Starkwind aufziehen wird, und so segeln wir in zwei langen Tagen über **Rekefjord** gleich bis **Mandal**. Dort sind wir froh, um **List** und **Lindesnes** herum gekommen zu sein, bevor es hier morgen mit NW 7 wehen wird. Nach einem völlig verregneten Tag in **Mandal** segeln wir bei Sonne und kräftigem achterlichen Wind, teils nur unter Fock, durch die Klippen an Kristiansand vorbei bis zur Insel **Stokken**, wo es auf der Wind abgewandten Seite richtig warm wird, und wir noch einen Tag die norwegische Riviera genießen können. Endlich hat uns der Sommer erreicht. Erst am Spätnachmittag des nächsten Tages starten wir zur Überfahrt nach **Skagen**. Anfänglich platt vorm Laken müssen wir die Zone des starken westwärts gerichteten Küstenstroms durchqueren, was bei abnehmendem Wind bald nur noch mit Motorhilfe geht, da eine hohe Dünnung von der Starkwindzone am westlichen Skagerrakausgang (dort W7, bei uns erst W4, dann W1) gegen den Strom heranrollt und zu steilen, sich brechenden Wellen führt. Das endet erst 12 Meilen vor der Küste. Es setzt ein leichter Nordwind ein, die goldene Sonne versinkt hinter uns, und bald geht der Mond auf. Wir genießen die wunderschöne ruhige Nachtsegelei. Viele Fischer und einige Fährschiffe sind unterwegs. Als wir morgens um acht Uhr **Skagen Rev** erreichen, weht nur noch N 1, so dass wir bei dem regen



Sonnenaufgang im Skagerrak

Verkehr der Frachtschiffe den Motor zu Hilfe nehmen müssen. Aber im **Kattegat** läuft ein leichter Südstrom, und wir richten den Bug gleich nach **Vesterø** auf **Læsø**. Unter Genacker erreichen wir den Hafen am Nachmittag bei sommerlichem Wetter.

Am nächsten Tag kommt nach einer Radtour zur alten Saline die Sonne nicht durch die Wolkendecke, es weht aber ein schöner Ostwind. Da für den Folgetag S 1 bis 2 angesagt sind, stechen wir um 15 Uhr wieder in See und segeln erneut durch eine klare, mondlose Nacht, bis wir um 23:45 Uhr den Anker vor dem Strand von **Anholt** windgeschützt südlich der Hafentmole fallen lassen. Über uns der klare Sternenhimmel mit gelegentlichen Sternschnuppen, neben uns das Meeresleuchten: allerschönstes Fahrtsegeln. Am nächsten Morgen finden wir reichlich Platz im Hafen und verbringen hier bei hochsommerlichen Wetter drei Tage mit Baden, Wandern und Lesen. Dann setzt sich Ostwind durch und wir segeln bis **Langør** auf **Samsø** und weiter bis **Nyborg**, leider gegen Nordstrom im **Großen Belt**. Schließlich erreichen wir **Troense** gerade noch, bevor eine breite Regenfront durchzieht und die Ostwindperiode beendet. Nach einer weiteren Übernachtung in **Marstal** und in einer langen Kreuz über die **Kieler Bucht** endet unsere Schottlandreise in **Strande** bei immer noch herrlichem Sommerwetter am 64. Segeltag. Wir haben insgesamt 1900 sm zurückgelegt, davon 19 % unter Motor, hatten 9 Starkwind- und 16 Hafentage und sind 6 Nächte durchgesegelt.

Fazit

Entgegen den teils sehr dramatischen Schilderungen in den Büchern von Erdmann (von 1996) und Larsson, haben wir die Reise ohne größere Probleme geschafft, wertvolle Erfahrungen im Tidensegeln gewonnen, viele neue historische und aktuelle Eindrücke von Schottland und seiner Inselwelt mitgenommen und, was vielleicht am meisten zählt, viele überaus gastfreundliche Menschen dort angetroffen. Die Schiffsheizung tat zuverlässig ihren Dienst und das war in diesem Jahr in Schottland auch gut so. Kleine technische Ausfälle an Bord konnten wir selbst beheben. Dank der 2012 zur Verfügung stehenden Gerätetechnik wie leistungsfähige GPS-Ploter, AIS-Empfänger, zuverlässigen Autopiloten und gut gestalteter, interaktiver Wettervorhersagekarten ist eine solche Tour heute auch mit einer kleinen Crew zu meistern. Am wichtigsten erscheinen mir eine umsichtige Planung bezüglich Kurs und Hafentwahl und das richtige *Timing* beim Auslaufen, nicht nur in Bezug auf die Wetterentwicklung, sondern auch hinsichtlich der Gezeitenströme, um Extremsituationen an den Kaps und Sunden im Seegebiet der Hebriden, Orkneys und Shetlands nach Möglichkeit zu vermeiden. Dazu geben die ausgezeichneten schottischen Handbücher wertvolle Hinweise. Dann erschließt sich hier zwischen Atlantik und Nordsee ein wunderschönes, vielfältiges Segelrevier, das zwar zugegebenermaßen sehr kalt und wechselhaft sein kann, aber auch mit schönen Lichtspielen und einer grandiosen Landschaftskulisse verzaubert. Und schließlich konnten wir auf der Rückfahrt über Norwegen und Anholt doch auch noch warme Sommertage genießen.

Glücklich über eine wunderschöne Schottlandreise und dazu noch über den Gewinn des Age-Nissen-Preises der Kreuzer-Abteilung des DSV sind

Sabine und Dietrich Onnasch