

Eine abwechslungsreiche Reise zu den Shetland Inseln

Auf der Kreuz gegen den Starkwind fliege ich durchs Schiff – und schlage mir heftig den Schädel ein. Dann haut es mich nach backbord gegen den Navigationstisch. Frühstücken ist unmöglich. Schon der Gedanke an essen lässt mich würgen. Dann muss ich noch auf die Bordtoilette – die fällt nach unten und mich hält die Massenträgheit für eine Sekunde oben um dann mit dem Po auf den jetzt geschlossenen Klodeckel aufzuschlagen. Mein Sohn Tobias ruft von oben „komm hoch, sonst wirst du seekrank, putzen können wir später“.



Die Ruhe nach dem Sturm

Die Nordsee hat viele Gesichter. Morgens um Drei liefen wir in Den Oever aus mit Ziel Hartlepool, an der englischen Ostküste. Da war noch alles ruhig. Erst als wir das Schulpengatt hinter uns ließen frischte es ordentlich auf. Nach Regel 10 der Kollisionsverhütungsregeln müssen wir das Queren des Verkehrstrennungsgebietes "Off Texel" vermeiden. Deshalb segelten wir hart am Wind erst ein Stück Südwest zur Fahrwassertonne TX1. Aber diese Welle hatten wir nicht erwartet und uns war kotz übel. Am frühen Nachmittag war dann Ruhe auf dem Wasser und wir starteten den Dieselmotor.



An der Ostküste Englands begegneten wir vielen Delfinen

Am zweiten Tag auf See zuckte Tobias draußen an der Pinne zusammen „was ist das?“ fragte er sich laut. Ich dachte zuerst an Treibgut und Kollision aber es waren Delfine, mindestens 2 Meter lang, tauchten auf und ab, unter uns durch und schwammen vor uns weg. Für uns war das ein seltenes Naturerlebnis. Am nächsten Morgen näherten wir uns dann Hartlepool und meldeten uns bei "Port Control" an. Das Funkgerät ist hier so wichtig wie der Kompass. Schließlich durchfahren wir eines der verkehrsreichsten Seegebiete der Welt. Fischereifahrzeuge, Feeder, Spezialschiffahrt, Fähren, Containerfrachter und Tanker, darüber hinaus große Felder von Bohrinseln und Windkraftanlagen mussten wir berücksichtigen. Wenn es knapp zu werden schien, verständigten wir uns schon mal mit den ganz großen Pötten über UKW Funk. Ein Versorgungsschiff für die Bohrinseln funkte uns auf Nachfrage die aktuellen Wetterdaten zu. Die Hafenmeister erwarten, dass man sich an- und abmeldet und geben dabei Auskunft über den zu erwartenden Schiffsverkehr. Sogar ein kleiner Hafen wie Eyemouth ist über Handy auch nachts erreichbar. Im Empfangsbereich des Seeküstenfunks werden alle drei Stunden ausführliche Wetterberichte ausgestrahlt, die wir besonders in Shottland problemlos mitschreiben konnten. So professionell habe ich Seefahrt selten erlebt und genossen.



Die Nordsee ist ein riesiges maritimes Industriegebiet

In der Dunkelheit vor Eyemouth sprang das Schiff auf den Wellen auf und ab. Die Fock klemmte und ließ sich nicht einrollen. Viel zu viel Wind am Abend und dann noch das! Auf allen Vieren kroch ich nach vorn und ich zog mit aller Kraft am Vorliek, um das Segel ganz zu bergen – nach einer gefühlten Ewigkeit, mit klatschnassem Kopf und einigen Blessuren hatte es endlich geklappt! Danach ging es unter Maschine durch die Dunkelheit Richtung Nord-Kardinaltonne, vorbei an schäumender Brandung, die sich scheinbar zum Greifen nahe an Felsen auftürmt – hart Backbord und dann waren wir im sicheren Hafen. In der Nacht bei rauer See hier einlaufen, das war schon ein Meisterstück. Insbesondere weil Betonung und Befuerung wie überall an dieser Küste recht spärlich sind.

Eyemouth ist der erste Schottische Hafen an der Ostküste und unglaublich schön. Nicht alle Häfen haben diesen Charme eines alten Fischereihafens – Peterhead z. B. kann man getrost links liegen lassen. Dann allerdings hat man den Hafenmeister nicht kennen gelernt, der wie fast alle seiner Kollegen an dieser Küste ein echter Seemann ist. Er kennt sich aus, gibt gute Tipps und nimmt sich Zeit. In Banff, im Firth of Forth, liefen wir abends bei 6 Bft aus um am nächsten Morgen in Wick anzulegen. Der Hafenmeister bat uns, ihm unsere sichere Überfahrt kurz telefonisch mitzuteilen. Undenkbar in einer der großen Marinas im südlichen Teil der Nordsee, in denen der Kommerz vorherrscht.



Fischer kämpfen für den Erhalt der Seenotrettung in Eyemouth

In Wick gibt das Museum Auskunft über die Heringsfischerei. Mehrere Millionen Fässer Hering wurden alljährlich von hier in die ganze Welt verschifft, nun ist er überfischt und verschwunden. Auch die jährlich gewählte Herings-Königin, und sei sie noch so schön, bringt den einstigen Wohlstand nicht zurück.



Die Heringskönigin

Der Hafenmeister in Wick kennt die Gewässer vor seiner Haustür wie seine Westentasche. Er erklärte mir, wie ich den Pentland Firth quere um Skapa Flow anzulaufen. Hier darf man mit einer Yacht wirklich nur bei moderaten Winden und genauer Tidenberechnung fahren – alles andere ist unverantwortlich. Einer Schweizer Yacht hatte es dort bei SW 6 Bft am Vortag die Genua zerfetzt. Eine Fähre blieb so lange in der Nähe der Yacht, bis der Kapitän sicher war, dass dort alles in Ordnung ist. Die Schweizer Crew sprach ganz gerührt von diesem Beispiel ausgezeichneter Seemannschaft.



Ansteuerung von Skapa Flow aus Süd

Wir kamen sicher über den Pentland Firth und hatten einen unvergesslich schönen Segeltag, der am Nachmittag um Vier begann und gegen Mitternacht endete. Bei schwacher Brise und einem lang dauernden Sonnenuntergang schwebten wir in den Gewässern von Skapa Flow durch eine vom Licht verzauberte Welt.



Ansteuerung von Stromness bei Nacht

Auch die Orkneys verzaubern – ganz besonders die steinzeitlichen Funde aber auch Stromness und das beschauliche Fischerdorf St. Margaret's Hope.



Zeugnisse früher Zivilisation

Drei Tage später spuckte uns dann ein im Pentland Firth nach Ost setzender Strom zurück in die Nordsee. Das GPS zeigte eine Fahrt über Grund von 14 Knoten an, bei 5 Knoten Fahrt durchs Wasser hatten wir also 9 Knoten Strom. Wir waren enorm beeindruckt von den Stromwirbeln – das war segeln im Whirlpool.



Muckle Skerry im Pentland Firth

Auf den Orkneys ist wie geplant mein Sohn Tobias von Bord gegangen. Mein jüngerer Sohn Marius ist in Wick aufs Schiff gekommen und wir segelten von dort bis zu den Orkneys zu dritt. Nun also wieder zu zweit, legten wir auf dem Weg zu den Shetlands im Nordhafen von Fair Isle an. Diese Insel ist ein Vogelparadies und an Ruhe und Schönheit kaum zu überbieten.



Die Westküste von Fair Isle

Hier kamen wir den Puffins besonders nahe. Diese niedlichen Kerle möchte man am liebsten mitnehmen. Ganz anders die Skuas (Raubmöwen), die uns immer wieder im Sturzflug angriffen. Das machte schwuuuh und

wir zuckten jedes Mal ordentlich zusammen. Diese Vögel könnten gut Hitchcock als Vorlage zu seinem Film "Die Vögel" gedient haben. Später lernte ich, immer mit einem Paddel über der Schulter zu wandern – das hält sie tatsächlich fern. Abends trifft man sich im Observatorium mit Ornithologen, freiwilligen Helfern, die auf den wenigen Farmen arbeiten und natürlich den Seglern. Wir erfuhren, dass etwa 70 Menschen hier leben und dass die Versuche des "National Trust for Scotland" weitere Familien anzusiedeln, langsam Erfolge zeigen.



Die Puffins verlassen im August die Inseln und fliegen gen Süden

Zu unserem Ziel, den Shetland Inseln, surften wir unter Fock bei achterlichen 6 – 7 Bft auf einer zeitweise 4 – 5 Meter hohen Welle. Jeder Nerv, jeder Muskel war angespannt. Meine Victoire 933 bewies abermals ihre ausgezeichnete Seetauglichkeit und mein Sohn sagte mir, ich solle mir nicht immer so viele Gedanken machen. Die Sorglosigkeit der Jugend, dachte ich. Aber ganz Unrecht hat er nicht mit seiner erfrischenden Abenteuerlust.

Wir erkundeten die einzigartige Inselwelt der Shetlands. Vor Anker oder in kleinen Häfen genossen wir die im Nieselregen und tief vorbeifliegenden Wolken an Jurassic Park erinnernde Landschaft. Aber statt Saurier fressen sich Riesentanker durch den Yell Sound, beladen mit den in Nordseeöl verwandelten einstigen Urwäldern.



8 Grad Celsius und Drizzle – typisch für die Shetlands

Die Seglerszene in der Hauptstadt Lerwick ist phantastisch! So international haben wir das noch nicht erlebt. Norweger, Schweden, Polen und Franzosen, Neuseeländer, Australier, Kanadier und US-Amerikaner - alle treffen sich im Lerwick Boating Club beim Bier. Das Paar aus Neuseeland ist mit Zwischenstopp Japan die Nord-West Passage gesegelt und stand natürlich im Mittelpunkt. Daneben war aber das Wetter vorherrschendes Thema. Einige Einhandsegler waren dabei und ich gehörte nun auch dazu. Marius hatte wie geplant am Vortag das Schiff verlassen und war zum Bergwandern nach Österreich geflogen – welcher Kontrast für ihn!

Eine Französische Crew schrieb in das Gästebuch des Boating Clubs – "the Shetlands are wonderful but wet, cold and windy". Der Wind blieb stur auf Süd. Ich segelte zu den Out Skerries und ankerte ein paar Tage in der Einsamkeit. Nach einem schönen Sonntag schlug das Wetter ins genaue Gegenteil um. Genug von Regen und Kälte mietete ich mich für eine Nacht in einem B&B ein. Die Gastgeber hatten viel Verständnis für meine Situation und versorgten mich mit Wärmeflasche, elektrischer Wärmendecke und reichlich Tee. Ich muss einen ziemlich bemitleidenden Eindruck gemacht haben, denn von einem Seemann in "Not" wollten die Gastgeber kein Geld annehmen. Bei einem Small Talk im Hafen erfahre ich, dass von den im vergangenen Jahr 70 Bewohnern nur noch die Hälfte geblieben sind. Um die

Aufrechterhaltung der Grundschule kämpfen die noch ansässigen Familien. Drei Kinder sind es, die unterrichtet werden und ein Shetlander sagte ironisch, dies sei die teuerste Schule Britanniens.



Vor Anker im Hafen der Out Skerries

Der andauernde Südwind gab mir keine Chance nach Inverness, also gen Süden, zu segeln. Wie im letzten Jahr lähmte mich wieder das Alleinsein, dazu kamen Kälte und Regen. Ich vereinbarte mit der Marina Grimsta, dass mein Boot hier überwintern darf. Tommy, ein guter Seemann, kümmert sich ums Schiff und ich kann beruhigt nach Hause fliegen.



Winterlager in der Marina Grimsta

Im kommenden Jahr werde ich entweder über Inverness, dem Caledonian Canal und die Irische See in die Niederlande zurück segeln oder ich werde über Norwegen und Dänemark in die Ostsee gehen, wo ich dann mein Schiff einige Jahre stationiere.



Der Autor in der schönsten Bushaltestelle der Welt

Vielen Dank für euer Interesse an meinem Segeltörn!

Andreas

PS Seeleute sind abergläubisch. Ich zum Beispiel mache keine Bilder bei Starkwind oder gar Sturm, weil ich fest daran glaube, dass Neptun dann nur noch wütender wird. Wer möchte schließlich nach einer eventuell durchzechten Nacht übelgelaunt fotografiert werden.

