Die britischen Inseln, ein Wechselbad der Kulturen

1. Einleitung

Die Shetland Inseln waren im vergangenen Jahr das Winterlager für meine Victoire 933 (darüber habe ich in Ausgabe 01/2016 berichtet) und in diesem Jahr Ausgangspunkt meiner bevorstehenden Reise. Ich hatte nun die Wahl einer Tour über Norwegen in den Skagerrak und die Ostsee oder aber die Umrundung der Britischen Inseln. Mit großem Respekt vor den Hebriden und der Irischen- und Keltischen See habe ich mich für letztere Möglichkeit entschieden und diesen Entschluss keine Sekunde bereut. Die Distanz zu den Shetland Inseln über die Nordsee betrug 1175, auf der Rückreise bin ich 1686 Seemeilen gesegelt. Mit insgesamt 2861 Seemeilen in meinem Kielwasser habe ich einen Teil Europas kennen gelernt, den nur wenige Menschen so umfassend sehen und bin mit so unterschiedlichen Kulturen bekannt geworden, die von den Pikten, den Wikingern, Kelten und Normannen Jahrtausende umspannen. Eines ist den Briten gemein, ihre starke Verbundenheit mit dem Meer und ihren unterschiedlichen Wurzeln.

Doch zurück zum Anfang: am 27. Mai erreiche ich morgens gegen 07:00 Uhr mit der Fähre Lerwick, der Hauptstadt der Shetland Inseln. Das Schiff steuert um die Insel Bressay herum in den gleichnamigen Sound und die Marina Gremista passieren wir an Steuerbord. Hier hat mein Schiff überwintert und so manchen Sturm in der Box abgewettert. Mit bloßem Auge entdecke ich es aufgebockt an Land, der Mast winkt mir zu und der Rumpf strahlt mich im Licht der Morgensonne an. Ein sehr vertrauter Teil meines Lebens und ich bin gespannt, was wir wohl in diesem Jahr so alles erleben.

2. Shetland Inseln

Tommy, die gute Seele der Marina, hat sich im Winter um mein Schiff gekümmert und holt mich von der Fähre ab. Noch am selben Tag streichen wir das Unterwasserschiff und besprechen die notwendigen Arbeiten. Danach ziehe ich in mein Apartment, das mir Zander für einen Freundschaftspreis überlässt. Er hat Anfang der 80ziger dieses Haus gekauft ist aber nie dort eingezogen. Es liegt direkt neben dem Boating Club mit Blick auf die Insel Bressay. Abends trinke ich mein Bier im Clubhaus, treffe alte Bekannte, sehe Kindern bei einer Vereinsregatta zu und falle danach todmüde ins Bett. Jeden Tag geht es mit dem Rad zur Marina, neue Heizung einbauen, neue Fock mit dickem Tuch für die hohen Breiten anschlagen, neue Ankerkette, Ölwechsel, neue Filter, Rumpf polieren und wachsen, putzen, lüften, waschen und vor allem, überall die Feuchtigkeit raus holen. Nach eingehender Diskussion mit Tommy wird ein neuer Propeller bestellt und montiert. „Go to Volvo and ask for Gordon, he is a good guy". Hier kennt jeder jeden, es leben ja auch nur 22.000 Menschen auf diesen Inseln und die meisten sind irgendwie miteinander verwandt. Eine Woche ist vergangen und es ist Spring Zeit, das Schiff muss ins Wasser. Nicht per Kran, mit einem Hub-Wagen wird das Schiff eine Rampe herunter ins Wasser gebracht, deshalb ist die Tide so wichtig. Danach wird noch ein Holzrahmen an einem undichten Luk erneuert.

Tommy, Zanders und ich arbeiten einen ganzen Tag daran und es muss viel improvisiert werden. Aber, es ist am Ende dicht! Ohne die neuen Freunde von den Shetland Inseln wäre ich hier ganz schön aufgeschmissen. Zander ist Zimmermann im Ruhestand, Tommy hat sein Leben lang auf einer Werft in Lerwick an Schiffen gearbeitet.

An diesem Tag kommt auch Desiree an Bord. Sie segelt das erste Stück zu den Hebriden mit und kommt ein paar Tage früher, um sich die Shetland Inseln anzusehen. Wir kennen uns über unseren Segelverein, dem Victoire Club. Desiree ist passionierte Einhandseglerin und

besitzt eine Victoire 1044 – aber im Alter von 70 Jahren zieht sie es vor, in diesen Breiten nicht alleine zu fahren. Wir verlegen am Abend mein Schiff nach Lerwick. Zander hat uns vor unserer Abreise zu einer Insel-Tour in seinem Geländewagen eingeladen. Mit Gaskocher, Suppen, Tee und Brot beladen fahren wir in den Norden der Hauptinsel und sehen eine beeindruckend schöne und menschenleere Natur. In einer verlassenen kleinen Siedlung erzählt er uns dann die Geschichte der Frau, die vor 50 Jahren als letzte diese Einsamkeit verlassen hat. Ihre Kinder bestanden darauf, dass sie nun auch in die Stadt zieht, schließlich konnten sie nicht jeden Tag zu ihr hinaus fahren. Die Frau bat um eine letzte Nacht in ihrem Haus, dem Haus, in dessen Ruinen wir stehen.

Zanders zeigt auf eine Giebelwand und sagt mit tiefer ernster Stimme: „next morning the children found her hanging on this wall, she could not leave her home“. Desiree und ich schweigen betroffen. „Do you believe that story?“ fragt Zander und lacht. Ab jetzt nennen wir ihn nur noch „the lying bear“.

3. Abreise

Am 12. Juni kommt noch mein Sohn Tobias an Bord und am nächsten Tag geht es los. Wind Südsüdost, 3-4 Beaufort (bft.), 1010 hpa, blauer Himmel, sehr gute Sicht. So soll es laut Wetterbericht in den kommenden 24 Stunden bleiben, danach dreht der Wind über Ost nach Ostnordost und wird bis auf 6 bft. zunehmen. Mit diesem Wetter geht es nach Stornoway, unserem ersten Ziel, das 220 Seemeilen entfernt im Südwesten liegt. 12:30 Uhr wollen wir auslaufen, damit wir gegen 19:00 Uhr, eine Stunde nach Hochwasser Lerwick, den Strom im “The Hole“ genannten Gewässer südlich Samburgh Head und im Fair Isle Channel mit uns haben. Vorher gehe ich noch mit Tobias kurz ins Clubhaus, um die aktuellsten Wetterdaten auf dem Laptop zu speichern. Auf dem Rückweg fällt mir am Victoria Pier im Small Boat Harbour eine Jacht auf –

Aluminium, deutsche Nationale, Schiffsname Katena Nui. Kurze Zeit später sitzen wir mit Astrid und Wilfried Erdmann auf diesem berühmten Schiff und halten einen Small Talk. Wilfried Erdmann fragt Tobias, warum er so früh schon Zeit zum segeln hat, es sind doch keine Ferien? Mein Sohn erklärt ihm, dass er bei einer Deutschen Reederei als Technischer Offiziersassistent fährt und nun, nach einer mehrmonatigen Reise, einige Wochen Urlaub hat. „Ah“, sagt Herr Erdmann, „dann sind wir ja Kollegen, so von Seemann zu Seemann spricht es sich doch viel leichter“. Und tatsächlich, die beiden Teerjacken funken ab jetzt auf derselben Wellenlänge! Ich bin von diesem Menschen, von dem ich viel gelesen habe, dem ich aber noch nie begegnete, sehr beeindruckt. Er ist mit seinen Weltumsegelungen psychisch und physisch an die Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit gegangen. Vor mir habe ich dennoch oder gerade deshalb einen ruhigen, ausgeglichenen und, nach meiner Wahrnehmung, bescheidenen Menschen. Abergläubisch, wie Fahrensmänner sind, nehme ich diese Begegnung als gutes Omen für meine Reise.

4. Nach Stornoway

Bei einer urchschnittlichen Fahrt über Grund von 5 Knoten rechnen wir mit einer Fahrzeit von ca 44 Stunden, ETA Stornoway ist also der 15. Juni, 8:30 Uhr. Das teilen wir per Funk dem Hafenmeister in Lerwick mit und bitten um die Erlaubnis zum Auslaufen. Es ist kein Verkehr im Bressay Sound, also heißt das Kommando: „Leinen los!“. Zunächst hart am

Wind mit Kurs Süd segeln wir in

türkisfarbenem Wasser die Küste entlang. Zwei Mal müssen wir wenden, dann passt der Kurs auf Sumburgh Head, das Süd-Kap der Shetland Inseln. Mir gehen die vielen positiven Erfahrungen mit den hiesigen Nachfahren der Wickinger durch den Kopf und ich nehme leise Abschied von der rauen Schönheit dieser Natur. Schon gegen 17:00 Uhr stehen wir 3 Seemeilen südöstlich von Sumburgh Head und verlassen nun auch die Nordsee. Neuer Kurs ist 250°, wir fallen also etwas ab und nehmen Fahrt auf. Da wir zu früh sind, setzt der Strom noch nach Südost, bei nur 3 bft. fahren wir aber durch ruhiges Wasser und Stromwirbel, die sog. Eddies rund um das Kap, machen sich kaum bemerkbar. An backbord sehen wir Fair Isle, dann die Nordspitze der Orkneys. Erst um 23:00 Uhr wird es dunkel. Die Nacht dauert nur 5 Stunden dann taucht die Sonne im Osten hinter den Orkneys wieder auf. Ich habe die Wachen so eingeteilt, dass von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr alle 4 Stunden und von 20:00 Uhr bis 8:00 Uhr alle 3 Stunden in der Reihenfolge Freiwache, Navigator, Rudergänger gewechselt wird. Meine Crew sagt, „schwedische Wache, machen wir“. Auf der Seekarte wird während der gesamten Reise stündlich, ins Logbuch alle zwei Stunden ein Eintrag gemacht. Der Navigator kümmert sich auch um das Essen, die Freiwache schläft und der Rudergänger hält Kurs, kontrolliert die Segelstellung und hält Ausguck. In der Morgendämmerung schaue ich während meiner Freiwache mal aus dem Bett, ob alles in Ordnung ist. Es herrscht Friede an Bord, Navigator und Rudergängerin sind eins mit der Natur und steuern das Schiff ruhig auf seinem Kurs. Der Wind dreht von Südsüdost über Ost nach Ostnordost und es weht eine frische Brise. Nun wird es sportlich und Tobias stellt in seiner 4-Stunden Wache mit einer durchschnittlichen Fahrt über Grund von 7,8 Knoten den Rekord dieser Reise auf! Um 23:00 Uhr passieren wir am 14. Juni Cape Wrath, verlassen den offenen Atlantik und segeln in den North Minch. Der empfängt uns mit Starkwind aus Nordost, wir nehmen die Fock weg, bergen später das Groß und setzen bei mittlerweile auch sehr grober See wieder die Fock, mit der wir in Stornoway am 15. Juni um 9:00 Uhr morgens einlaufen. Die Marina ist erstaunlicherweise voll. So genießen wir zwischen den Fischern liegend das üppige Frühstück mit frischem Kaffee in dieser sehr authentischen Hafenatmosphäre! Am Abend lese ich ein paar Zeilen aus dem Buch “Kap Zorn“, wie Björn Larsson Cape Wrath hier nennt und bin ziemlich stolz, dieses Kap in meinem Kielwasser zu haben.

5. Isle of Lewis

Stornoway ist ein sehr sicherer Naturhafen auf der Isle of Lewis und wohl jedem Segler aus den Seewetterberichten bekannt. Im 19. Jahrhundert war dies ein wichtiger Industriehafen für die Heringsfischerei. Die Fischfangflotte ist heute eher unbedeutend und auch der Brexit wird daran nicht viel ändern. Man sieht aber, es ist Wahlkampf. In der Stadt hängen zwei unterschiedliche Plakate, “Leave“ und “Remain“ – mehr steht nicht darauf. In Lerwick und auch in den folgenden Häfen, die wir anlaufen, war kein einziger Hinweis auf das bevorstehende Referendum. Später, in Südengland, sehen wir noch einen Fischer, auf dessen Boot ein Transparent “give us our water back“ fordert. Im Durchschnitt regnet es im Juni in Stornoway nur an 12 Tagen, die Sonne scheint täglich 5,6 Stunden und die Temperaturen erreichen 15°C. Damit ist dieser Monat der wohl schönste im Jahr und der Tourismus hat Hochsaison. Wir erkunden bei 13° C per Bus die Insel und besuchen zuerst die Standing Stones of Callanish. Vor ca 5.000 Uhr Jahren errichtet, belegen sie, ähnlich wie auf den Orkney - und den Shetland Inseln, die frühe Besiedlung dieses abgelegenen Teils Europas.

Danach fahren wir zu den Blackhouses in Carloway an der Nordwest-Küste der Insel. Das Freilichtmuseum zeigt, unter welch ärmlichen Bedingungen die Crofters in den vergangenen Jahrhunderten lebten – vom Fischfang, der Schafzucht und der Weberei. Harris Tweed wurde ein Markenbegriff doch die Armut blieb. Ein Webstuhl, Baujahr 1940

wird im Museum betrieben von denen es 1960 noch 1.200 auf Lewis und Harris gab, diese Zahl ist auf 100 geschrumpft. Schweres Tweed ist nicht mehr in Mode. Erst 1974 haben die letzten Bewohner ihre Häuser aufgegeben. Wir

verbringen einige Stunden hier und lassen den Blick auf das Dorf und die Küste auf uns wirken.

6. Loch Torridon

Auf dem Minch weht eine steife Brise aus Nordost mit Tendenz zu Starkwind. Mit gerefftem Groß und der neuen Fock geht es zum südöstlich gelegenen Loch Torridon. Dieser fjordähnliche Meeresarm hat eine Länge von 22 km und ist 47 Seemeilen von Stornoway entfernt. Das sind ungefähr die

Distanzen, die man segelt, um von den äußeren zu den inneren Hebriden zu wechseln. Eine knappe Tagesreise und bei dem guten Wind eine echte Werbung für den Segelsport. Bei heranziehenden Stürmen kann man immer innerhalb weniger Stunden von den äußeren zu den inneren Hebriden segeln und einen geschützten Hafen oder Ankerplatz aufsuchen. Die Seewetterberichte der Küstenwache sind ausgezeichnet und wir kommen auch ohne Internet bestens zurecht. Zwei Mal täglich gibt es detaillierte Vorhersagen für die entsprechenden Seegebiete und die Inshore Waters, das sind die bis 12 Seemeilen von der Küste entfernten Gewässer. Hier im Norden der Hebriden also die Abschnitte “The Minch” und “Ardnamurchan Point to Cape Wrath including the Outer Hebridies”. Immer, wenn eine Frauenstimme die Vorhersagen wieder gibt, sind sie gut verständlich und wir können mitschreiben. Auf den inneren Hebriden sind die Tidenströme stets ein Törn bestimmender Faktor. Ich habe dazu den Admirality Tidal Stream Atlas an Bord. Im unverzichtbaren Reeds gibt es zusätzlich viele Detailkarten und Segelanweisungen. Dazu stehen noch die Revierführer Kintyre to Ardnamurchan und von dort nach Cape Wrath vom Clyde Cruising Club im Bücherschap, die, gut bebildert, eine hilfreiche Ergänzung sind. Zusammen mit der elektronischen Seekarte kommen wir mit den Imray Karten bestens zurecht. Admirality Charts hatte ich nur für die Shetland Inseln und den westlich der Orkneys liegenden Atlantik, weil es für diese Gewässer keine Imray Karten gibt. Aber zurück zu Loch Torridon – wir finden einen landschaftlich wunderschönen und ruhigen Ankerplatz bei Ob Na Acairseid, in Position 57°32,6‘ N, 005° 42,1’W.

7. Isle of Skye

Das nächste Ziel ist Portree, ein malerisches Hafenstädtchen an der Ostküste der Isle of Skye. Bei einer frischen Brise aus Nordwest und blauem Himmel sind diese 30 Seemeilen wieder ein Genuss! Nach Westen geht es zunächst auf die Kreuz. Nachdem wir die Nord-Untiefe der Insel Rona passiert haben, fallen wir ab und gehen auf südlichen Kurs. An Backbord liegen die Inseln Rona und Raasay, an Steuerbord die Isle of Skye. Letztere ist die größte Insel der inneren Hebriden und wird auch als Insel des Nebels bezeichnet. Grund dafür sind die hohen Berge, immerhin findet sich hier in den Black Cullins der mit 993 Meter höchste Berg der gesamten Hebriden, genannt Sgurr Alasdair. Wir erreichen Portree um 17:15 Uhr und machen an einer der vielen Visitor Moorings fest. Dieser Hafen ist ein Magnet für Touristen, zu Recht, denn wir sehen malerische Häuser in einer wunderschönen Bucht. Wir haben Hunger und eilen mit dem Schlauchboot zum Pier. An einer Fish & Chip Bude werden wir mit gutem Essen belohnt. Nach einer ordentlichen Dusche, die wir in einem nahegelegenen B&B nutzen dürfen, genießen wir den Abend auf dem Schiff. Die

untergehende Sonne verzaubert diese Kulisse am Abend in eine Märchenwelt.

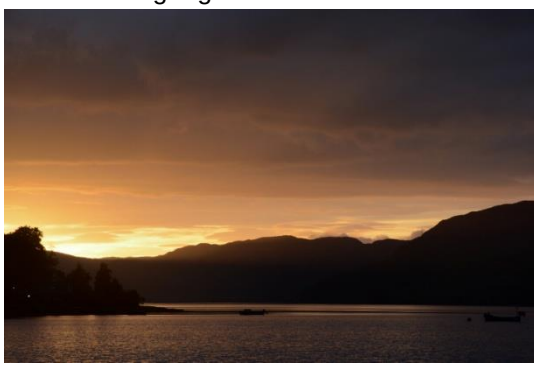
Flora McDonald hat Charles Edward Stuart, auch Bonnie Prince Charlie genannt, nach der

verlorenen Schlacht bei Culloden gegen die Engländer 1746 in einem Ruderboot vom Festland auf diese Insel gebracht und ihm wahrscheinlich das Leben gerettet. Sie wird bis heute als Heldin verehrt und die berühmteste Fluchthilfe Schottlands fand in Portree ihr Ende. „I believe, Madam, I owe you a crown of borrowed money“, waren die letzten Worte des schönen Bonnie. Es war aber nur eine halbe Krone und exakt die zahlte er an Flora zurück, keinen Penny mehr. Ich glaube, es war eine Romanze und der feine Prinz, der 1788 als Alkoholiker in Rom starb, hat sich sehr unritterlich benommen. Flora McDonnald brachte 7 Kinder zur Welt und starb 1790. Sie liegt in Kilmuir auf Skye begraben. Es herrscht Starkwind aus Süd und die Insel im Nebel macht seinem Namen alle Ehre. Wir legen also einen Hafentag ein, Desiree und Tobias arbeiten an der Rollfock. Ich koche Spaghetti Bolognese und freue mich, dass ich nicht schrauben muss, denn mir fehlt die Geduld für diese Fummelarbeit.

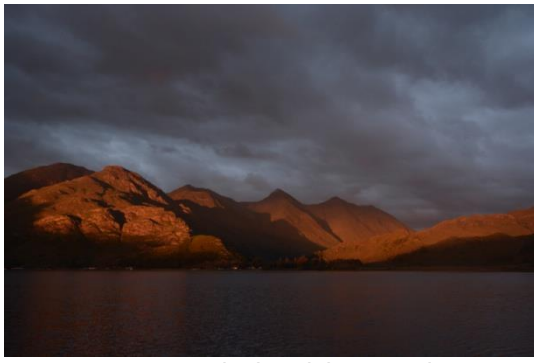
8. Kyleakin und Loch Duich

Der Wind dreht von West auf Südwest mit einer Stärke von 4 – 5 bft. In Böen kommt er von den Bergen mit bis zu 7 bft. und legt meine Victoire mächtig zur Seite. Fallwinde in Landnähe sind nichts Außergewöhnliches und müssen besonders beim Ankern berücksichtigt werden. Zudem sind die Ankergründe häufig stark mit Seetang, Kelp, bewachsen und der Boden ist sehr fest, so dass ein Anker oft schlechten Halt findet. Wir haben diese Erfahrung mehrfach gemacht und deshalb bevorzugt nach Visitor-Moorings Ausschau gehalten, die meist für Schiffe bis zu 16 Tonnen ausgelegt sind.

Unser Ziel ist das nur 20 Seemeilen entfernte Kyle Akin. An diesem Tag segeln wir in nur 4 Stunden durch vier verschiedene Jahreszeiten. Starkwind und Flaute, Nebel und klare Luft, extreme Kälte in Böen und wolkenbruchartigem Regen, im Wechsel mit angenehmen 12°C in der Sonne. Aber gerade deshalb war dieser kurze Törn ganz ungewöhnlich schön. Am Abend sitzen wir bei gutem schottischen Bier in der Hotelbar in Kyle of Lochalsh, schauen Fußball und diskutieren anschließend mit einem netten englischen Seglerpaar über das bevorstehende Referendum. Hier erlebe ich die hiesigen Menschen, wie Björn Larsson sie in seinem Roman “Der Keltische Ring“ beschreibt. Die Schotten hören uns diskutieren, rücken zusammen und beäugen uns mit düsterem Blick über die Schultern. Als wir uns verabschieden, haben wir das sichere Gefühl, dass man uns nicht mag! Unser nächstes Ziel ist Loch Duich. Ganz langsam motoren wir durch diese zauberhafte Landschaft vorbei an Eilean Dornan Castle und in die gegenüberliegende Bucht Totaig. Die Festung der MacRaes wurde 1719 von englischen Schiffen komplett zerstört, weil die katholischen Anhänger Jacobs des II hier den verbündeten Spaniern Unterschlupf boten. Anfang des 20. Jahrhunderts haben schottische Enthusiasten das Schloss wieder errichtet. Der Anker will in der Bucht auf dem strakt mit Kelp bewachsenem Grund nicht halten und wir fahren zum südöstlichen Ende des Lochs, wo wir mit Blick auf die sogenannten Five Sisters of Kintail, mit die höchsten Berge Schottlands, ankern. Hier erleben wir einen spektakulären Sonnenuntergang.



Im Westen scheinen die Berge zu brennen, im Osten erleuchten die fünf Schwestern im Licht der tief stehenden Sonne.



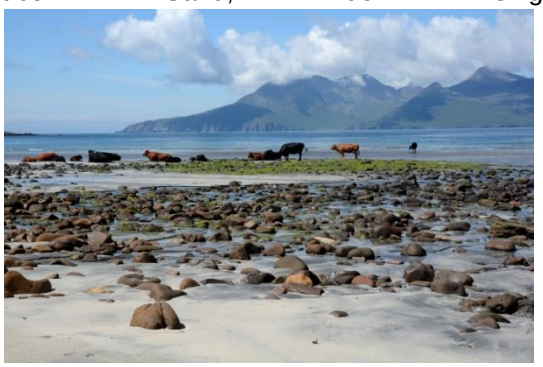
Am Morgen entdecke ich unweit unseres Hecks etwas dunkles, unter der Wasseroberfläche schwimmendes, das ich mir nicht erklären kann. Ich steige ins Dingi und

schaue nach, was das ist. Ich erkenne eine alte Mooring, die so mit Moos bewachsen ist, dass sie ca. 10 cm unter der Wasseroberfläche schwimmt. Das will man nicht in der Schraube haben! Eine Reise findet auch immer mal ein jähes Ende, wenn man ein Bojenpaar übersieht, an dessen Ende ein Hummerkorb hängt. Mitunter schwimmen auch die bei Flut unsichtbar im Wasser.

9. Durch den Kyle Rhea nach Mallaig

Um 8:00 Uhr geht der Anker auf. Wir motoren bei schwacher Brise zurück Richtung Loch Alsh und fahren bei Slack, also der stromlosen Zeit, in den Kyle Reha hinein. Das ist ein schmaler, nur etwa 2 Seemeilen langer Sound, der Skye im Südosten vom Festland trennt. Bei Springtide setzt ein sehr starker Strom mit bis zu 8 Knoten. Zur Hochwasserzeit Ullapool fahren wir in die Meerenge und machen bei ruhiger See erst 4, dann 5 und im Südwest-Ausgang in starken Stromwirbeln 8 Knoten Fahrt über Grund. Im Sound of Sleat gehen schließlich die Segel hoch und wir kreuzen gegen eine leichte Brise Richtung Mallaig. Dieser Hafen ist neben Stornoway einer der großen Fischereihäfen auf den Hebriden mit guter Marina und Infrastruktur. Wir bunkern Lebensmittel, Wasser, Diesel und fahren weiter nach Eigg, einer interessanten Insel, die nur 13 Seemeilen im Südwesten des Sound of Sleat zwischen der größeren Insel Rum und der kleinen Insel Muck liegt. Rum und Eigg sind schon von Weitem durch Wolken auszumachen, die sich hoch über beide Inseln türmen.

Wieder ein beeindruckendes und sicher eher seltenes Naturschauspiel vor blauer Kulisse. Im Süden liegt die Galmisdale Bay, in der wir neben einer schönen Ketsch an einer Mooring fest machen. Wir verbringen einen geselligen Abend in einem Pub an der Old Pier mit netten Menschen, die hier leben und von denen wir viel über Eigg erfahren. Die Insel wurde nach einigem Hin und Her 1997 von den Insulanern für 1,5 Millionen Pfund, die in einer weltweiten Sammlung zusammen kamen, ersteigert und wird durch den Isle of Eigg Heritage Trust verwaltet. Dieses Buy Out durch die Pächter hat zu einer Bodenreform in Schottland geführt, die Kommunen das Recht gibt, Landlords zu enteignen um einem Ausverkauf Schottlands zu begegnen. Heute, erfahren wir im Pub, leben auf der 4.000 Hektar großen Insel 85 Menschen die ihren Strom zu 95% aus erneuerbaren Energien, also Wind, Sonne und Wasser, gewinnen. Täglich etwa 150 KW, von denen jedem Haushalt 5 und jedem Betrieb 10 KW zustehen. Aber nicht nur das sind Alleinstellungsmerkmale von Eigg. Wir sehen Kühe, die im Meer grasen und gehen über Sand, der singt.

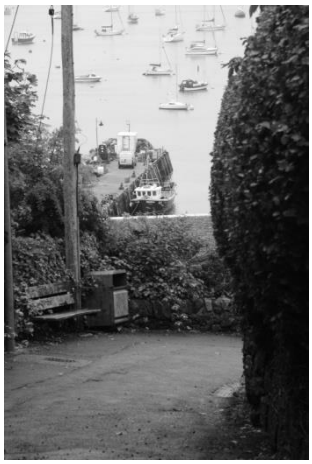


Wir sehen aber auch eine Menge Müll am Strand, ein Problem, das in dem Inselmuseum von den Kindern thematisiert und anschaulich dargestellt wird. Am zweiten Abend sitzen wir wieder im Pub, treffen erneut das englische Ehepaar und diskutieren nun über den Ausgang des Referendums. Für die Hebriden kann das durchaus finanzielle Nachteile haben, denn Brüssel hat viele Projekte unterstützt. Zum Beispiel wurde der Ausbau des neuen Piers auf Eigg nicht unwesentlich durch EU-Gelder finanziert. Zufrieden segeln wir die kurze Distanz zurück nach Mallaig, wo Desiree am nächsten Tag abmustert. Zum Abschied zaubert sie uns noch 12 Pannekoeken auf den Tisch.

10. Tobermory, Oban und Iona

Der nächste Tag bringt Starkwind aus West gepaart mit grober See. Wir versuchen nach Südwest mit Ziel Isle of Canna zu kreuzen. Mit zweifach gerefftem Groß und Fock kämpfen wir uns an der groben See ab und machen trotz 6 Knoten Fahrt durchs Wasser nur 3 Seemeilen gut zu unserem etwa 30 Seemeilen entfernten Ziel. Nach 4 Stunden gehen wir

zurück nach Mallaig an eine Mooring. Immerhin, es war sportlich und wir sind k.o. Der nächste Tag sieht deutlich freundlicher aus. Der Wind dreht von Süd langsam nach Südsüdwest und bläst jetzt mit moderaten 3-4 bft. Im Sound of Sleat kreuzen wir mit neuem Ziel gen Tobermory. Das geht jetzt gut, denn die steile Welle bremst uns nicht mehr ständig ab. Am Horizont taucht im Nordosten eine Jacht auf und geht wie wir auf die Kreuz. Langsam, ganz langsam verringert sich der Abstand und wir sehen, dass es sich um eine Yawl mit stattlichen Ausmaßen handelt. Erst auf der Höhe des berühmten Points of Ardnamurchan zieht sie in Lee an uns vorbei. Dass Schiff gehört zum Ocean Youth Trust Scotland und eine Gruppe von Jugendlichen macht mehrmals mit viel Freude die La Ola für uns. Ardnamurchan ist der westlichste Punkt der Britischen Hauptinsel und man sagt, dass nur der in den Gewässern der Hebriden gesegelt ist, der nördlich dieser Landmarke war. Einige sammeln Moosgräser und binden einen Strauß an den Bugkorb, als Beweis, dass sie hier oben segelten. Die eigentlich nur 35 Seemeilen bis Tobermory werden durch die Kreuz zu 47 Seemeilen. Nach 12 Stunden machen wir in diesem wunderschönen Hafen



fest. Die Stadt mit nur 950 Einwohnern im Nordosten der Insel Mull erinnert mit den bunten Fassaden an Portree. Auf unserem Landgang kehren wir in die 1798 gegründete Tobermory-Destillerie ein und trinken auf dieser Reise unser erstes Glas Lebenswasser, Gälisch Uisge Beatha oder kurz Whisky genannt. Der Geschmack ist torfig und gut, aber ich weiß, das geht noch besser. Am kommenden Mittag segeln wir durch den Sound of Mull und entscheiden uns für eine ruhige Nacht im 14 Seemeilen entfernten Loch Aline. Mit einer frischen Brise aus West segeln wir süd- bis südwestliche Kurse durch diesen landschaftlich reizvollen Sound. Uns entgegen kämpft sich ein Regattafeld hart am Wind segelnd nach Nordwesten hoch und wir bestaunen die teilweise alten und wunderschönen Schiffe, die bei starker Krängung durchs Wasser pflügen.

Loch Aline ist am Abend wirklich ausgesprochen ruhig und beschaulich. Am Tag arbeitet die nahegelegene Steinmühle und es wird lauter. Um 14:00 Uhr setzt der Strom nach Südost und wir legen ab. Auf der ebenfalls nur kurzen Distanz von 14 Seemeilen nach Oban treibt uns ein westlicher Wind mit 6 bft. unserem Ziel entgegen. Wir passieren den Loch Linnhe und jagen zwischen Lady‘s Rock und Eilean Musdile im Südwesten der Insel Lismore durch das vom Strom aufgewühlte Wasser. Nach diesem Adrenalinschub bin ich gespannt auf unseren Hafen, den Björn Larsson im Keltischen Ring als düsteren Ort auf der Insel Kerrera beschreibt. Wir legen an und fragen nach einem Pub mit Fernseher. Das Spiel Deutschland gegen Italien dürfen wir nicht verpassen. Das Pub ist geschlossen und der Hafen steht zum Verkauf. Also fahren wir rüber nach Oban, machen das Schiff an einer Boje fest und tuckern mit dem Dingi an Land. Wir rennen förmlich durch die Stadt, verschlingen ausgezeichnete Fish & Chips und dann geht’s ins nächste Pub. Drinnen treffen wir sympathische Menschen, die sich freuen, das Spiel mit Deutschen zu teilen. Nach einem packenden Elfmeterduell sind wir zufrieden und kommen mit den anderen Gästen ins Gespräch. Ein Fischer erzählt, dass wir gute Chancen haben, Baskin Sharks und Walen zu begegnen. Das bleibt leider auf der gesamten Reise ein Wunsch, der nicht in Erfüllung geht. Mit leichter Schlagseite schwanken wir zurück zum Dingi und knattern durch die schwarze Nacht zu unserem Schiff. Am kommenden Tag ist das Wetter günstig und wir beschließen, Iona anzulaufen. Die Fock, mit der wir von den Shetland Inseln bis hierher segelten, wird gegen die Genua 3 ausgetauscht. Wir segeln die 39 Seemeilen entlang der schönen Südküste von Mull zu diesem entlegenen Ort, auf den ich sehr neugierig bin. Die nur 6 km lange und 2,5 km breite Insel liegt im

Südwesten der Isle of Mull und ist berühmt, weil hier im Jahr 563 der Irische Mönch Columban ein erstes Kloster errichtete, das eine besondere Rolle bei der Christianisierung Schottlands spielte.

Tinkers Hole ist eine Ankerbucht nahe Iona, die Björn Larsson als verborgen und navigatorisch schwierig beschreibt. Da dieses kleine Archipel weiter von Iona entfernt ist, entscheiden wir uns für Bull Hole, einer

ebenfalls kleinen Durchfahrt ganz im Westen von Mull. Hier setzt der Strom mit bis zu 2 Knoten und wir machen an einer privaten Mooring fest, von der wir einen guten Blick auf die umliegenden Inseln haben. Sollte jemand Anspruch auf die Mooring erheben, müssen wir eben ankern und Wache gehen. Wir hängen ein Schild ans Schiff, das wir nicht lange bleiben und tuckern mit dem Dingi rüber nach Iona. Dort finden wir ein grünes Paradies mitten in den sonst so kargen Hebriden und ich verstehe nur zu gut, dass St. Columban von hier und von keiner kargen anderen Insel aus die Hebriden christianisieren wollte. Möglich ist auch, dass er schlicht die Druiden vertrieben hat, die hier ebenfalls ein spirituelles Zentrum hatten, um damit ein Zeichen der Überlegenheit der katholischen Lehre zu senden. Schließlich trug die Insel den historischen Namen „Innis nan Druinnich“, Insel der Druiden. Mehrere Hotels unterhalten üppige Kräutergärten und es gibt einige B&B’s. Wenn die Tagesausflügler die Insel verlassen haben, wird es sehr ruhig und wir können uns gut vorstellen, dass man hier in einem Urlaub Erholung findet. Glücklicherweise konnte 1979 der Verkauf dieses Nationalheiligtums durch den National Trust of Scotland verhindert werden und der große Kommerz blieb aus. Nach unserer Rückkehr genießen wir den Abend an der sicheren Mooring und saugen die Ruhe und den freien Blick auf die Hebriden in uns auf.

11. Islay

Am kommenden Tag verlassen wir um 11:30 Uhr Iona mit dem 57 Seemeilen entfernten Ziel Islay. Wir durchsegeln den gleichnamigen Sound mit nach Süd setzendem Strom und erreichen um 22:30 Uhr Port Ellen. Wieder haben wir einen wunderschönen Segeltag erlebt, der mit einem aufregenden Sonnenuntergang endet. Auf Islay gibt es 8 Destilleries, eine davon, Laphroaig, muss ich

besuchen. Diesen edlen Tropfen habe ich in Tokyo und in meinem bisherigen Leben auch nur dort, mit einem Kollegen nach Abschluss eines guten Geschäftes in einer Hotelbar genossen. Und jetzt stehe ich vor der berühmten Whisky Brennerei. Mein Sohn und ich nehmen an einer Führung mit anschließender Verkostung Teil. Wir sind schon von dem Geschmack

der über einem Torffeuer getrockneten Gerste beeindruckt und danach erst recht von dem Produkt, das daraus gemacht wird. Port Ellen hat bis auf die sanitären Einrichtungen eine gute Marina. Der Hafenmeister

beteuert, ein Neubau der Toiletten sei in Planung und ich wünsche allen Seglern, die hier anlegen, dass das auch stimmt. Ich kann mich nicht von den magischen Hebriden trennen von denen schon 1773 der Londoner Literat Samuel Johnson einer Freundin vorschwärmt: „Schottland sehen, Madam, heißt nur, ein schlechteres England sehen. Die Hebriden sehen heißt indes, ein ganz anderes Land sehen“. Die letzte Nacht in diesem anderen Land verbringen wir in der Ardminish Bay vor der nur 22 Seemeilen entfernten Insel Gigha.

12. Vom Mull of Kintyre nach Nord-Irland

Far have I traveld and much have I seen

Dark distant mountains with valleys of green

Past painted deserts, the sunset's on fire

As he carries me home to the Mull of Kintyre

Dieser Song von McCartney/Laine wurde 1977 veröffentlicht und stand wochenlang auf Platz eins der Charts in Großbritannien. Er ist für mich ein bewegendes Beispiel für die tiefe Verbundenheit der Schotten mit ihrer Heimat. Wir verlassen Gigha um 5:00 Uhr morgens. Es ist diesig und der anfänglich schwache Wind entwickelt sich langsam zu einer steifen Brise. Drei Stunden später liegt das nebelverhangene Mull of Kintyre querab und mir klingt die Melodie dieses Liedes im Ohr. Kurz nach diesem Lebewohl zeigt uns der North Channel bei jetzt starkem Wind die Zähne und oft kommen Seen über. Wir entscheiden, nicht bis Belfast zu segeln sondern suchen Schutz vor dem noch zunehmenden nordwestlichem Wind im Hafen von Glenarm. Nach insgesamt 40 Seemeilen macht sich gegen 12:30 Uhr langsam die Landabdeckung bemerkbar und die See beruhigt sich. Eine Stunde später liegen wir im sicheren Hafen. Was wir sehen ist eine grüne hügelig geschwungene Landschaft, ganz anders als die Hebriden und doch nicht weit davon entfernt. Während der Überfahrt lichtete sich der Nebel und wir hatten immer das schottische Festland im Osten, die Hebriden im Norden und Irland im Westen gesehen während dessen war auch der Blick frei auf den offenen Atlantik. Allein für den Anblick dieser Kulisse lohnt sich eine Reise hierher.

Die Reise habe ich so geplant, dass wir an einem historischen Datum, die Nacht vom 11. zum 12. Juli, Nord Irland erreichen. In dieser Nacht brennen auf großen Scheiterhaufen die Fahnen der Irischen Republik und am folgenden Tag feiern die Loyalisten bzw. die Protestanten den Sieg des Oraniers Wilhelm III. über den katholischen Jacob II. am Boyne im Jahr 1690. Damit beendeten die Anhänger des protestantischen Englands für lange Zeit die Unabhängigkeit Irlands. Selbst in dem kleinen Glenarm spürt man die gereizte Stimmung zwischen den Lagern. Später, in Belfast, erfahren wir weit mehr darüber, dass der Friede leider immer noch nicht gefestigt ist. Am kommenden Tag herrscht Flaute und wir fahren die 24 Seemeilen unter Motor nach Bangor. Tobias genießt seinen letzten Reisetag in vollen Zügen. Sein Segelurlaub geht in großen Schritten dem Ende entgegen und für ihn beginnt eine Reise auf einem ca. 300 Meter langen Ozeanriesen über den Atlantik in den Pazifik, entlang der amerikanischen Westküste von Panama bis Kanada und retour. Ich frage ihn, ob das nicht ähnlich ist, nur das Schiff eben deutlich größer? Nein, kommt bestimmt die Antwort. Aber beides verbindet die Leidenschaft zum Meer - er hat natürlich Recht.

Von Bangor erreicht man problemlos mit der Bahn Belfast. Auf unserem Programm steht

das Titanic Museum und eine Tour mit einem Black Cab durch Belfast. Für beides nehmen wir uns je einen Tag Zeit. Das beeindruckende am Titanic Museum war die Darstellung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Belfast zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Tausende arbeiteten in den Werften unter ohrenbetäubendem Lärm. Für den Bau der Titanic wurden 3 Millionen Nieten verwendet, die die Arbeiter mit großen Vorschlaghämmern in die Löcher der Stahlplatten getrieben haben. Die Menschen trugen keinen Gehörschutz und waren nach wenigen Monaten taub. Nachdenklich lese ich einen der letzten Funksprüche, die die Titanic vor dem Unglück erhielt. Die Californian sendete über Funk: „we

are stopped and surrounded by ice". Die harsche Antwort der Titanic lautet: „shut up, you are jamming my signal. I'm working Cape Race". Kapitän Edward J. Smith wurde postum von jeder Schuld freigesprochen. Sir Ernest Sheckleton, der berühmte Antarktisforscher, sagte als Sachverständiger vor dem Britischen Untersuchungsausschuss, die Titanic wäre trotz Eiswarnungen zu schnell gefahren. Sheckleton war damals der einzige, der den Mut hatte, das zu sagen. Gigantisch sind die Ausmaße des eigens für die Titanic und die Olympic gebauten Trockendocks, in dem wir stehen. Von hier hat man einen Blick auf die Kräne der noch immer existierenden Werft Harland & Wolff, die einst die Titanic baute. Das Unternehmen hat sich an diesem schwierigen Standort erfolgreich gegen ihre Konkurrenten in Fernost behauptet – Respekt, denke ich. Am nächsten Tag sitzen wir in

einem Black Cap und bewegen uns zwischen Falls- und Shankill Road, dem Bezirk, der die Republikaner von den Loyalisten trennt. Hier haben die Unruhen 1972 begonnen und erreichten traurige Rekorde. Bis heute trennt eine Mauer beide

Lager und bis heute ist die Situation nicht entspannt. Mitten im Shankill Viertel brennen noch immer die Reste der Palletten Pyramide, die am 11. Juli in Brand gesetzt wurde. Der Taxifahrer zeigt uns ein Foto, auf dem wir auf der Pyramidenspitze die Irischen Fahnen sehen, die zur Verhöhnung der Irischen Republik verbrannt wurden.

13. Irische und Keltische See

Mein jüngerer Sohn Marius kommt in Bangor an Bord. Mit ihm werde ich durch die Irische – und Keltische See segeln mit dem Ziel Falmouth, das wir in 3 Wochen erreichen wollen. Zunächst geht es zu der 45 Seemeilen entfernten Isle of Man. Mein Sohn ist sofort wieder vertraut mit der maritimen Umgebung, so als wäre er nie von Bord gegangen und der Vater ist ungemein stolz. Der Wind weht anfänglich mit 3-4, später mit 5 bft. aus Nordwest. Südlich von Ardamurchan empfangen wir den Wetterbericht von Belfast Coast Guard. Er beinhaltet die jetzt für uns relevante Irische See sowie die Küstenbereiche Kyntire, Isle of Man und den North Channel . Wir laufen um 5:00 Uhr morgens aus und entscheiden uns für die Meerenge bei Copeland. Der Strom setzt mit 3 Knoten nach Südost und wir fliegen die Küste entlang in die Irische See. Um 14:00 Uhr machen wir an einer Mooring im Vorhafen von Peel fest und verlegen uns am nächsten Morgen um 9:00 Uhr in den Hafen, der bei HW +/- 2 Stunden seine Tore öffnet. Die Temperaturen steigen auf ungewöhnliche 30°C und ich schwitze in kurzer Hose und T-Shirt. Im Hafen entdecke ich an vielen Schiffen die Flagge der Insel, mit einem alten Keltischen Symbol in der Mitte, einer Triskele, das in einem gleichschenkeligen Dreieck angeordnete laufende Beine zeigt – wohin du es auch wirfst, es steht – lautet der auf das Symbol basierende Wahlspruch der Insel. Hier wird Manx, eine Mundart, die zusammen mit Irisch und Gälisch die nördliche Gruppe der Keltischen Sprache bildet, gesprochen. Die südliche Gruppe wird aus Walisisch, Cornisch und Bretonisch geformt. Mit 572 km² ist die Insel relativ groß. Die 86.000 Einwohner verwalten sich in einem eigenen Parlament, dem Tynwald, das wiederum auf den Einfluss der Wikinger hinweist. Im Pub sagt mir ein hiesiger Segler, er sei natürlich Wikinger! Der Wirt widerspricht, denn er fühlt sich als Kelte. Marius und ich setzen uns mit unserem Bier draußen an einen Tisch und denken über dieses kulturelle Potpourri nach.

Am nächsten Mittag segeln wir um die im Dunst liegende Südspitze der Isle of Man und haben einen wunderbaren Blick auf die kleine vorgelagerte Insel Calf of Man und den Chicken Rock. Das Ziel ist Port St Mary an der Ostküste. Die 25 Seemeilen sind wieder

großer Segelspaß, der durch eine Begegnung mit einer ganzen Schule von Delfinen auf der Wart Bank seinen Höhepunkt hat. Mindestens 20 Tiere tauchen um uns herum, springen aus dem Wasser und beobachten uns bestimmt 15 Minuten lang. Das schnelle Treiben fotografiere ich wie besessen, mir gelingen aber nur wenige halbwegs brauchbare Bilder. In Port St Mary machen wir an einer Mooring fest. Mit dem Dingi fahren wir an Land und erkunden den sehenswerten alten Badeort. Die Nacht wird allerdings extrem unruhig. Starker Südwest beschert hier einen unangenehmen Schwell.

Wir verlegen uns deshalb an die Pier. Der Tidenhub beträgt bei Spring Tide 9 Meter, bei Ebbe ist es daher relativ ruhig, bei Hochwasser ist aber wieder nicht an Schlaf zu denken. Der starke Südwestwind hält uns eine weitere Nacht an diesem ruhelosen Ort, dann laufen wir gegen 9:00 Uhr morgens mit südlichem Kurs aus. Das Wetter: Regenschauer, Drizzle (Nieselregen) , schlechte Sicht, Wind Süd 4-5 später variabel 2-3. Teils hart am Wind, teils unter Motor erreichen wir am frühen Abend und einer Distanz von 48 Seemeilen Holyhead. Im 19. Jahrhundert bot dieser Hafen mit seinen riesigen Wellenbrechern Seglern, die in schlechtes Wetter geraten waren, Schutz. Im Jahr 60 vor Christus war der Ort Teil eines Zentrums der Druiden auf der Insel Mona, die von hier großen Einfluss auf die Stämme in Britannien ausübten. Der Römische General Suetonius Paulinus griff die Insel der Druiden an und löschte die Kultur der dort lebenden geistlichen aus. Zwar hatten die Kelten eine Schrift , jedoch hieß es, dass Aufgeschriebenes tot sei und deshalb wurde das Wissen der Druiden nur mündlich überliefert. Paulinus hat mit seinem Überfall nicht nur viele Leben sondern auch eine Kultur vernichtet. Das und Parallelen zu heutigen Kriegen gehen mir durch den Kopf als wir bei blauem Himmel und gutem Segelwind über die wunderschöne Insel zum South Stack Lighthouse wandern. Über all die Druiden habe ich ganz vergessen, dass wir in zwei Tagen in Dublin eine Verabredung mit unserem neuen Crew Mitglied haben. Nach so schönem Wetter holt Zeus in den kommenden Tagen für uns die Keule raus. Wir versuchen es bei sehr schlechter Sicht mit 4- 5 bft. aus Südwest. Um 10:30 Uhr laufen wir aus um etwas frustriert um 14:00 Uhr wieder in Holyhead anzulegen. Der Hafenmeister schaut mich mit einem Fragezeichen im Gesicht an und knurrt: „don't you have AIS on board?“ Ich antworte nur „yes“ und denke, ich verlasse mich lieber auf meinen Verstand und nicht auf ein einzelnes kleines Gerät. Dublin lasse ich ausfallen und Christoph, unser neuer Mann an Bord, kommt kurzerhand mit der Fähre nach Holyhead.

Die Irische See wird im Süden durch den St. Georg , im Norden von den North Channel vom Atlantik getrennt. Mit Irland im Westen ist es eigentlich ein geschütztes Randmeer des Atlantiks, das mit 46.000 km² auch relativ klein ist. Es gibt zwei amphidromische Punkte bei Cahore Point im Süden und Port Ellen im Norden, in denen das Gewässer quasi tiden- und damit stromlos ist. Auf der Isle of Man, in Port St. Mary, hatten wir dagegen einen Tidenhub von 9 Metern, im Irischen Arklow waren es dagegen nur 60 cm. Auf der relativ kleinen Fläche herrschen also sehr unterschiedliche Tiden- und Strömungsverhältnisse, die gepaart mit dem sehr wechselhaften Wetter, das Segeln zu einer echten Herausforderung machen.

Am 27. Juli laufen wir nach drei Tagen in Holyhead endlich aus und steuern unser Schiff nach Arklow, das 66 Seemeilen südwestlich am Eingang zum St. George Channel liegt. Um 21:00 Uhr machen wir in diesem Hafen fest und schnell geht noch die neue Gastlandflagge hoch. 1922 erreichte das geplagte Irland mit Ausnahme des größten Teils der nördlichen Provinz Ulster die Unabhängigkeit. Die drei Farben stehen mit Grün für das eigentliche oder katholische Irland, mit Orange für die Iren englischer Herkunft bzw. den Protestanten und das Weiß in der Mitte symbolisiert das friedliche Zusammenleben beider Bevölkerungsteile. Sehr gerne wäre ich länger in der Irischen Republik geblieben aber es zieht mich langsam in den englischen Kanal.

Die Umrundung Irlands ist auch ein schönes Ziel künftiger Reisen. Es geht also weiter durch den St. Georges Channel nach Milford Haven. Am 28. Juli laufen wir um 19:00 Uhr bei Hochwasser Dover aus und haben 6 Stunden nach Südwest setzenden Strom. Die Distanz beträgt 87 Seemeilen und wir segeln 17 Stunden mit süd-westlichem bis westlichem Wind . In dieser Nacht sehe ich zum ersten Mal das Meeresleuchten.

Weder in der Ost- noch in der Nordsee und auch nicht im Nordatlantik ist mir diese Lichterscheinung begegnet. Und über uns tut sich eine andere Lichterscheinung auf, wir sehen das Firmament mit umwerfender Klarheit und vor den Milchstraßen schießen immer wieder Kometen durch das All. Jeder von uns hat einen Wunsch frei und jeder behält seinen Wunsch für sich.

Milford Haven wird im Cruising Almanach als ein geschäftiger großer Hafen beschrieben und ich stelle mich auf ein kleines Rotterdam ein. Meine Vorstellung von einem Busy Harbour ist mittlerweile eine ganz andere als die im Almanach beschriebene, denn hier passiert nicht viel. Die Einfahrt ist groß, es herrscht kaum Strom und die Betonnung ist gut. Bei sommerlicher Flaute bleiben wir einen Tag und gönnen uns ein gutes indisches Restaurantessen. Am kommenden Morgen verlassen wir um 1:00 Uhr den Hafen. Da der Aufenthalt in Wales nur kurz war kann ich über die walisischen Kelten nichts sagen. Unser nächstes Ziel ist Padstow, das in Cornwall liegt. Mal sehen, welche keltische Spielart uns hier erwartet. Die Nacht ist wieder sternenklar und wir haben abermals viele gute Wünsche. Ich wünsche mir diesmal weniger Lichtverschmutzung in unseren Städten damit die Menschen endlich wieder in klaren Nächten diese besondere Romantik erleben können. Padstow ist in der Keltischen See auf dem Weg in den Englischen Kanal der einzige Hafen, den man anlaufen kann. Passt das Wetter, kann man auch ohne Zwischenstopp in den Englischen Kanal segeln, aber dann

verpasst man dieses soziale Feuerwerk. Wir liegen an der Pier und um uns herum Kinder auf Krebsjagd, daneben sitzen entspannte Eltern mit einem Glas Bier in der Hand und manche auch Fish & Chips essend. Ich gehe ein paar Meter über die Straße in ein Pub, hole uns drei Pints kühles Lager und wir stoßen im Cockpit auf unsere Überfahrt an. Später wird es ruhiger und wir hören noch bis in den späten Abend den hiesigen Barden im Hafen singend auf seiner

Gitarre spielen. Ein Segler vom Chiemsee, Otto Schwarz, der England immer links liegen ließ, hat hier mit Maschinenschaden einen

Monat gelegen. Wir brechen schon nach 3 Tagen auf und das war dann auch genug soziales Feuerwerk. Was unterscheidet nun Cornwall von den anderen Kelten - das Essen! Es gibt Bäckereien, eine Seltenheit in Großbritannien, die mit gutem Brot und ganz besonders guten Teigtaschen unsere Aufmerksamkeit erregen. Rick Stein, ein Starkoch sowie Betreiber von Restaurants und

Lebensmittelgeschäften ist in Padstow allgegenwärtig. Er trägt maßgeblich dazu bei, dass wir in unserer kleinen Pantry exzellentes Essen zaubern.

14. Lands End bis Andijk

Eine neue Herausforderung liegt vor uns, die Umrundung des südwestlichsten Kaps der Britischen Inseln, Lands End. Von Osten kommend hat eine Jacht es deutlich leichter, denn man hat fast 9 Stunden den Strom mit sich. Wir verlassen um 6:30 Uhr mit den meisten anderen Jachten den Hafen und erreichen St Ives Point bei HW Dover. Ab hier empfiehlt der Reeds, dicht unter Land zu gehen um im Nährstrom das Kap zu runden. Die Küste liegt im Dunst und ich entscheide, weiter draußen zu bleiben. Wir haben wenig Wind und können deshalb dicht an die vorgelagerten Longships fahren.

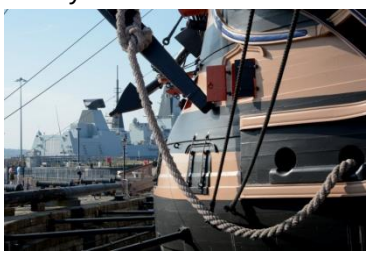
In einer starken Dünung verschwinden im Wellental die Felsen und tauchen dann langsam wieder auf. Ein paar schöne Aufnahmen sind im Kasten und wir stehen wie geplant 5 Stunden nach Hochwasser Dover an der Kardinaltonne Runnel Stone. Ab hier schiebt uns der Strom bei einem westlichen Wind nach Newlyn. Die Distanz an diesem Tag beträgt 63 Seemeilen über Grund, die Logge zeigt eine Distanz durchs Wasser von 64 Seemeilen an. Die gewählte Strategie scheint also recht gut obwohl ich beim nächsten Mal bei St Ives Point etwa 1 Stunde nach Hochwasser Dover starten würde. Der Strom bei Lands End ist dann schwächer und ab Runnel Stone ist genug Zeit bis Newlyn, um den nach Nordost setzenden Strom zu nutzen. Newlyn ist ein Hafen, den man anläuft, um sich etwas Schlaf und ein gutes Essen zu gönnen, mehr nicht. Er ist der dreckigste Fischereihafen, den ich je gesehen habe und mich beschleicht das Gefühl, ein Nager könnte uns in der Nacht besuchen. Über die 20 Pfund Liegegeld schütteln wir nur den Kopf. Das Schiff wird Rattendicht gemacht und ausgeschlafen geht es am nächsten Morgen mit dem Strom um Lizard Point nach Falmouth. Den südlichsten Punkt Englands passieren wir in respektvollem Abstand an backbord, dennoch spüren wir die bis 3 Seemeilen südlich auftretenden enormen Strömungen. Bei starken Winden sollte man hier nicht sein! Unsere schwache Brise trägt uns förmlich in die wunderschöne Bucht von Falmouth, einem Mekka für Segler und 2007 Start- wie Zielpunkt der viele Jahre schnellsten Einhand-Weltumsegelung von Ellen McArthur. Falmouth, das einst den Namen Peny-Cwm-Cuic trug und aus dem die Engländer die Verballhornung Penycomequick machten, feiert Stadtfest und wir feiern mit! Marius sucht sich einen Spanier für sein Abschiedsessen aus und hat eine ausgezeichnete Wahl getroffen. Satt und zufrieden gehen wir ins Musikzelt und hören eine echt gute englische Soul Band. Bei “I Heard It Through The Grape-Vine“ von Marvin Gaye schwingen selbst bei mir die tanzfaulen Hüften. Marius mustert am nächsten Morgen ab und Christoph und ich segeln mit westlichem Wind 22 Seemeilen nach Fowey, einer weiteren Perle im Süden Englands.

Der schöne Hafen liegt in einer fast fjordähnlichen Flussmündung und ist wirklich beeindruckend. Von hier segeln wir wieder mit gutem Westwind nach Plymouth, das ebenfalls nur 23 Seemeilen entfernt ist. Hier mustert nun auch Christoph ab, der sich für ein Indisches Abschiedsessen entscheidet. Allein verlasse ich am selben Morgen das überraschend schöne Cornwall und damit das mystische Reich der Kelten. Ab hier zähle ich auch die Meilen bis zum Ijsselmeer rückwärts, es sind noch ca. 500. Allein an Bord gehen mir so manche Dinge durch den Kopf. Ich erinnere mich an die Zeit im vergangenen Jahr oder an

meine Norwegen Reise 2014, Touren, auf denen ich teilweise wochenlang alleine war. Mir tut das nicht gut. Nicht auf dem Wasser, aber wenn ich im Hafen alleine bin und um mich herum ist es gesellig, empfinde ich tiefe Einsamkeit. Natürlich ist es auch nicht leicht, einen fremden Menschen in den sozialen Mikrokosmos einer Segeljacht aufzunehmen. Da liegen einige Sachen nicht mehr dort, wo sie doch immer sind (wo ist der Bleistift?) und so mancher Knoten sieht ganz komisch aus. Der manchmal so penetrant wirkende Ordnungswahn eines Skippers erscheint einem neuen Crew-Mitglied dann sicher kurios. Mit dem Bordleben auf kleinen Jachten müssen Segler zurechtkommen, auch das ist

Teil guter Seemannschaft. In Weymouth kommt ein neues Crew Mitglied, Andree, an Bord und bis dorthin segele ich zunächst um Start Point herum nach Dartmouth und am kommenden Tag mit 3 Seemeilen Abstand um Portland Bill zu meinem nächsten Ziel – nur noch 410 Seemeilen. Andree steht in seiner Segelkarriere noch sehr am Anfang und möchte vor Allem lernen, wie in Tidengewässern gesegelt wird. Dazu hat er reichlich Gelegenheit, denn Poole, die Isle of Weight und danach der Weg nach Dover ist ein stetes Auf und Ab zwischen Nordsee und Atlantik. Ich erkläre ihm, dass jeder Törnplan hinsichtlich der Tidenverhältnisse einen kritischen Punkt hat, von dem aus Abfahrt- und Ankunftszeiten berechnet werden, erkläre ihm die Strom- und Tidenatlanten und gebe ihm den Reeds und den Cruising Almanach als gute Nacht Lektüre. Er nimmt langsam die gleichmäßige Atmung des Meeres in sich auf, lernt aber auch, dass die See in der Nähe von Landzungen starke Hustenanfälle bekommt und mit welcher Medizin jedes Kap behandelt werden möchte.

Wir segeln durch den sehr starken Strom in großem Abstand um St. Albans Head und Anvil Point vorbei an den weißen Klippen Old Harry Rocks nach Poole. Dieses Seengebiet ist landschaftlich sehr attraktiv aber auch ungemein voll und laut. Nach einem Tag in Yarmouth auf der Isle of Weight kreuzen wir bei einer steifen Brise aus Ost-Nordost und blauem Himmel durch den berühmten Solent nach Portsmouth, noch 340 Seemeilen bis zu meinem eigentlichen Ziel, kalkuliere ich am Abend. Neben dem Solent sind das Historic Dockyard und die Besichtigung der HMS Victory ein letztes To Do dieses Törns.



Die Briten wissen, was sie Lord Nelson mit seinem Sieg bei Trafalgar im Jahr 1805 zu verdanken haben – 150 Jahre fast uneingeschränkte Herrschaft über die sieben Weltmeere. Die HMS Victory ist noch immer das Flaggschiff des ersten britischen Seelords. Nach Schließung des Museums um 17:00 Uhr, übernimmt die Marine das Kommando. Kein Schiff der britischen Marine passiert die Victory ohne militärischen Gruß. Von Portsmouth planen wir, vorbei an Beachy Head, die Reise nach Dover. Die Distanz von ca. 100 Seemeilen könnte man mit einem Schiff, das mindestens 7 Knoten Fahrt über Grund macht, bei überwiegend mitlaufendem Strom bewältigen, wenn man bei Niedrigwasser Dover den Solent gen Osten verlässt. Denn bei Beachy Head teilt sich der Strom und man reitet sozusagen auf der Hochwasserwelle gen Osten. Meine Jovel kann aber nicht mithalten und wir legen nach 50 Seemeilen einen Stopp in New Haven ein um am nächsten Tag die restlichen 60 Seemeilen bei leichter Brise aus Südwest, Dauerregen und schlechter Sicht teils unter Motor, teils unter Segeln zu absolvieren.

Morgens um 07:30 Uhr passieren wir Beachy Head, dem interessantesten Leuchtturm auf der gesamten Reise. Er steht vor den hohen weißen Klippen

und erscheint trotz seiner Höhe von 31 Metern streichholzartig klein. Dover hat den Charme einer Autobahnraststätte mit einem Hafen, der von Fähren, die sich wie an einer Perlenkette aneinander gereiht von und nach Calais bewegen, nur so wimmelt. Ich habe mir vorgenommen, nur bei guter Sicht und moderaten Winden hier den Kanal zu queren. Drei Tage liegen wir deshalb im Hafen fest, den wir am 23. August mit Ziel Dunkerque verlassen – nur noch 230 Seemeilen. Calais wird uns nicht empfohlen, der Hafen könnte wegen des starken Flüchtlingsaufkommens und den damit zusammenhängenden Problemen in dieser Stadt geschlossen sein. Ich komme also langsam wieder in der westeuropäischen Wirklichkeit an. Gestartet

um 10:00 Uhr machen wir bei einer südöstlichen leichten Brise nach 47 Seemeilen um 19:00 Uhr in Frankreich fest. Wir hassten in die nahegelegene Stadt und genießen Muscheln mit French Fries, Baguette – das Brot schmeckt wieder! - und gut gekühltem Weißwein. Bei tropischer Hitze laufen wir von der Sonne zermürbt am nächsten Tag nach nur 36 Seemeilen in Blankenberge ein und mir bleiben noch 145 Seemeilen. Der Hafen ist wie eine überfüllte Sauna! Weil ich die Sonne einfach nicht vertrage, geht es erst am kommenden Abend weiter, diesmal mit Ziel Ijmuiden. Andree war ganz neugierig auf eine Nachtfahrt, die ich ob seiner Unerfahrenheit bis hierher scheute, aber jetzt, denke ich, ist er eingeschliffen. Die 94 Seemeilen starten und enden im Dunst, selbst der am Morgen aufkommende Wind ändert nichts daran.

Die Maasmündung bei Rotterdam quere ich mit Radarunterstützung und freue mich über die seemännisch erstklassige Abwicklung. Der Rest ist kurz erzählt. Andree geht in Muiden, am Markermeer gelegen, von Bord. Ich segele am kommenden Tag 33 Seemeilen allein nach Andijk, dem ehemaligen und künftigen Thuishaven meiner Jovel. Der letzte Segeltag startet mit einer Windvorhersage von 3-4 bft. , geht aber mit satten 6 bft. und ein paar Schrammen im Schiff, die ich leider vor der Schleuse bei Enkhuisen hinnehmen musste, zu Ende. Meine Frau kommt am folgenden Tag an Bord und die Schrammen sind vergessen!

Eine knappe Woche fahren wir mit dem Auto zu verschiedenen Nordseestränden und liegen faul in der Sonne. Meine Frau segelt nicht und ich genieße es, ohne Wetterbericht und Tidenkalender einfach drauf los zu fahren. Knapp 1.700 Seemeilen bin ich von den Shetland Inseln zurück hierher gesegelt und habe 53 Mal in überwiegend unbekannten Buchten und Häfen an- und abgelegt. Mit dem Schiff und der Crew hatte ich keine nennenswerten Probleme. Der Törn war unglaublich vielseitig, lehrreich und anspruchsvoll, oder kurz, wunderschön! Ende September verbringe ich noch einmal einige Tage alleine auf meiner Jovel und schreibe diese Zeilen. In diesen Tagen wird mir bewusst, dass meine Reise rund um die britischen Inseln ein Privileg ist für das ich mich besonders bei meiner Frau und meinen Söhnen bedanke.