

Zu den Inseln unter dem Nebel

1. Durch das Skagerrak nach Bergen

„Moin, wo segelst du hin?“, frage ich. „Färöer“, ist die Antwort. „Das ist auch mein Ziel“, rufe ich zurück. Es freut mich, dass ich offensichtlich nicht alleine bin mit meinem Wunsch, diesen Inseln im rauen Nordatlantik einen Besuch abzustatten.



Björn auf seinem Weg nach Färöer

Das kurze Treffen ereignete sich in Skagen, ich bin gerade von Anholt kommend eingelaufen, das rote Schiffchen läuft aus mit dem Etappenziel Norwegen. Die Wetterbedingungen sind günstig und ich folge morgen seinem Kielwasser. Bis Skagen verlief meine Reise routinemäßig. Flensburg verließ ich am 09. Mai, fuhr durch den kleinen Belt entlang der dänischen Ostküste bis Grenå, besuchte Hals und Anholt. Nur der berühmte Küstennebel beeinträchtigte die Reise mit Etappen von ca. 40 sm.



Kap Lindesnes

Ein Sturmtief im Westen Irlands, das sich nur langsam bewegt, beschert südöstlichen Wind und kommt mir bis Norwegen nicht in die Quere. Am Ende meiner Überfahrt steht die

Insel Hydra im Südwesten Norwegens. Kap Lindesnes, ein windreiches Seegebiet, liegt auf meinem Kurs. Hier entstehen mitunter Tiefdruckgebiete, die nach Nordost ziehen und kräftige Winde im Gepäck haben. Bis dorthin verläuft meine 150 Seemeilen lange Reise, die ich komplett unter Segeln zurücklege, ruhig. Ein „Nato War Ship“ funkt mich in der Nacht an und möchte wissen, wie lange ich noch auf meinem Kurs segele. Auf See sind in der Dunkelheit alle Sinneswahrnehmungen viel intensiver als am Tage und lange gehen mir der Begriff „War Ship“ sowie der Ukraine Krieg durch den Kopf - Zeitenwende. Am Kap bei Lista Fyer ist es dann weniger ruhig. Ich bekomme ordentlich auf die Mütze. Im sintflutartigen Regen verschwindet die Küste komplett, es heult in den Wanten und der Windmesser zeigt über 30 Knoten an. Mechanisch arbeite ich meine To-Dos ab: Position notieren, Maschine starten, Autopilot aktivieren, Segel bergen, AIS-Alarm einschalten. Um Zeit zu gewinnen, schleiche ich Richtung Hydra in der Hoffnung auf Besserung. Langsam, ganz langsam klart es auf und ich sehe die Einfahrt in den sicheren Hafen Rasvåg. Ziemlich abgekämpft bin ich stolz auf diese erste Tour mit Nachtfahrt, die 30 Stunden dauerte. Ein gutes Training, denke ich und schlafe mich aus.



Im sicheren Hafen Rasvåg

Bis Haugesund geht es mit weiterhin südlichen Winden gut voran. Die Küste bietet viele Häfen, von denen ich Egersund, Tananger und das beschauliche Skudeneshavn anlaufe. Das Zitat eines Seglers mag einen Eindruck von diesen günstigen Reisebedingungen wiedergeben: „Täglich läuft mein Schiff über 7 Knoten. Wenn

ich mich daran gewöhne, starte ich künftig schon bei 5 Knoten Fahrt die Maschine“. Ich fliege also durch den Haugesund zur gleichnamigen Stadt, mache dort fest, koche und sehe plötzlich ein rotes Schiffchen mit deutscher Flagge. ELENA, die ich bereits in Skagen traf, kommt herein. Wir freuen uns über das Wiedersehen und haben nun auch Zeit für ein Gespräch. Am kommenden Tag beraten wir uns und beschließen, zunächst gemeinsam über Lervik nach Bergen zu segeln. Auf der Suche nach einem Namen für dieses Tun einigen wir uns auf: Konvoi-Segeln. „Wale Wikinger und Wir“ ist ein Buch von Senior und Junior Schult, die in den 70ziger Jahren mit einem GFK-Eigenbau den Nordatlantik umrundeten. ELENA entspricht unübersehbar diesem Schiffstyp, einer Deerberg Beryll und Björn, ihr Eigner, ist stolz auf seinen gepflegten Seekreuzer.



Starkwind im Langenuen Fjord

2. Auf nach Shetland

61° Nord bildet, bis zur westlichen Länge 000°53', die nördliche Grenze der Nordsee (nach International Hydrographic Organization). Die 200 sm lange Route von Bergen nach Shetland führt entlang des 60zigsten Breitengrades; sie liegt also noch auf der Nordsee, die hier oben allerdings sehr atlantisch ist. Nach einem Stadtbummel durch die alte Hansestadt Bergen setzen Björn und ich unser Konvoi-Abenteuer fort und machen uns auf den Weg nach Lerwick. Abseits der Küste nehmen wir in der Stadt den Sturm, der an diesem Tag aus Nord über uns hinwegfegt, kaum wahr. Laut Wettervorhersage bleibt der Wind während der kommenden 24 Stunden

auch dort und hat eine Stärke von 6 Beaufort. Der Norwegische Strom zieht mit 0,4 – 0,8 Knoten entlang der Küste nach Nord, er steht also gegen den Wind! Voller Spannung verlassen wir den Krossfjorden, wobei ich als erster den Bug in das offene Meer eintauche. „Starkwind aus Nord, etwa 3 Meter Dünung plus 2 Meter Windsee“, berichte ich per Funk. „Dann lege ich lieber noch ein weiteres Reff ein, bevor es auf die Nordsee geht“, meldet Björn zurück. Mein Schiff zieht unter der Windsteueranlage seine Bahn nach West. Jedoch fliegen wir eher als dass wir segeln, ein ohrenbetäubender Lärm im Schiff und beängstigende Bewegungen halten meinen Adrenalinspiegel hoch. Ich muss raus und ein weiteres Reff einbinden. Wird schon gut gehen, denke ich mit leicht grünem Gesicht und gehe ohne den wetterfesten Segelanzug an den Mast. Sicher verbunden mit dem Schiff bin ich nach 10 Minuten fertig und dann erwischt sie mich doch, die perfekte Welle! Nass von oben bis unten muss ich mich komplett umziehen. In dieser turbulenten See kostet mich das eine Ewigkeit und einige blaue Flecken. Diesen Fehler mache ich nicht noch einmal, nicht in so einer Welle bei 08° Celsius, das schwöre ich mir.



Elena kämpft mit den Wellen

Inmitten der Strecke liegt zwischen zwei großen Ölfeldern die Bergen Bank. Dort begegne ich des Nachts einer Pipeline, die von zwei Schleppern durch die Nordsee gezogen wird. Die Länge beträgt stattliche 6 Seemeilen und es kostet einige Mühe, mich von dieser Schlange frei zu halten. Im ständigen Funkkontakt mit den Schleppern bin ich nach einer Stunde wieder klar und lasse erneut die Windsteueranlage arbeiten. In der

Dämmerung sichte ich dann am Horizont Shetland. Das Wetter ist jetzt moderat und gegen 01:00 Uhr mache ich an der Victoria Pier in Lerwick fest. Am frühen Morgen werfe ich einen Blick durch das Luk und sehe ELENA friedlich im Hafen liegen – beruhigt kann ich weiterschlafen!

3. Kurz entschlossen geht es weiter

Björn ist etwas betrübt nach der stürmischen Überfahrt, die ihm Seekrankheit und ein gebrochenes Winkellaminat beschert hat. Nach zwei Tagen Erholung schwimmt er aber wieder obenauf und wir diskutieren über das einmalig gute Wetterfenster, das wir unbedingt nutzen wollen. Also, Leinen los und auf nach Färöer! Nach einem kurzen Zwischenstopp in dem schönen Hafen Burra Voe, in dem wir uns ausschlafen und ordentlich essen, geht es durch den Yell Sound hinaus auf den Atlantik. Cumulus Wolken, dazwischen azurblauer Himmel, Flaute und später eine leichte Brise aus Süd machen diese Reise zu einem entspannten Törn. Einzig die Fluke eines Wales könnte diese Idylle noch toppen. Aber das Vergnügen bleibt Björn vorbehalten.



Elena und Jovel liegen friedlich in Lerwick

Schon lange beobachte ich einen Frachter, der mich mit 8 Knoten Fahrt über Grund langsam überholt. Dabei kommt er mir sehr nahe. Ich erhalte einen Funkspruch mit der Frage nach meinem Kurs. Im Mittel 300°, antworte ich und erkläre, dass ein Segler nun mal nicht auf 1 Grad genau steuern kann. Eine halbe Kabellänge Abstand zum Kurshalter ist da deutlich zu wenig. „I keep an eye on you“, ist seine Antwort. „Du mich auch“, ist mein Gedanke. Ungläubig beobachte ich nach dem

Überholmanöver, dass der Große dann seinen Kurs nach Backbord ändert und vor meinem Bug durchgeht. Die Einhaltung eines sicheren Passierabstandes ist in der KVR ganz klar geregelt. Das Verständnis zwischen Berufs- und Sportschiffahrt muss nach meiner Wahrnehmung wohl deutlich geschärft werden. Aber dann kommt der Landfall. Grandios erheben sich die majestätischen Berge der Färöer vor meinen Augen. Langsam löst sich die Küstenlinie auf und einzelne Inseln werden erkennbar. Farbe kommt mit der abnehmenden Dämmerung ins Bild, ich passiere die Insel Nólsoy im Norden und laufe nach 44 Stunden mit dem Strom um 09:30 Uhr in Tórshavn ein. Ein Small Talk hier, ein Small Talk da, dann geht es ab in die Koje. Nach ein paar Stunden schaue ich kurz über die Liegeplätze, der rote Rumpf der Deerberg Beryll liegt abermals friedlich vertäut im Hafen und ich bin bald wieder in meinen Träumen.



Landfall Faerör

44 Stunden ohne Schlaf, wie geht das? Nun, ich kann einfach solo auf See nicht schlafen. Zwei bis drei Nächte halte ich das sicher durch. Um mich dabei auch in den kritischen Morgenstunden wach zu halten, keile ich mich zwischen Hundekoje und Navigationstisch so ein, so dass AIS, Plotter und UKW-Funk sichtbar sind. Nach etwa 20 min schlafen mir dann die Beine ein und ich muss aufstehen! Mit dem Fernglas halte ich Ausguck und alle 2 Stunden kommt ein ausführlicher Eintrag in das Logbuch; auf der Seekarte wird die Position eingetragen. In der Nacht koche ich zwischendurch eine heiße Brühe gegen die Kälte. Gegen den Hunger zerbrösele ich Brot. Daraus entsteht ein nach und nach

wohltuender Brei, der nur unter diesen Umständen schmeckt.



Etwas Ruhe während der Reise

4. Landgang auf Färöer

Übersetzt bedeutet Färöer Schafinseln. Deshalb sagt man auch nicht Färöer Inseln, denn das wäre ein Pleonasmus, etwa wie weißer Schimmel. Sicher ist, dass die Zahl der Schafköpfe die der Menschen übersteigt. Erstere Zahl wird mit 70.000 beziffert, letztere betrug 2019 etwa 50.000. Die Färinger sind nordisch zurückhaltend, dabei sehr freundlich und hilfsbereit. Die Altersstruktur, 34% sind jünger als 24 und 28% sind älter als 55 Jahre, bestätigt meinen Eindruck, nachdem die Bevölkerung reich an jungen Menschen ist. Trotz des nach mitteleuropäischen Maßstäben sehr schlechten Wetters muss es Bindungskräfte geben, die die Jugend zum Bleiben veranlasst. Das hohe Bildungsniveau, der ebenfalls hohe Lebensstandard sowie die vorbildlichen Sozialleistungen könnten die Gründe dafür sein. Regenschirme brauchen die Färinger nicht, denn Autos gibt es im Überfluss. Die dennoch gut genutzten Stadtbusse sind kostenlos. Auch Brücken sind rar. Die Färinger haben sich wie Maulwürfe unter dem Meeresboden von Insel zu Insel gefressen und es sind wunderbare Tunnels entstanden. In einem gibt es sogar den einzigen unterirdischen Kreisverkehr der Welt. Das kostet natürlich, aber nach dem Ende des 2. Weltkrieges waren hier die Gewässer frei von Wassermine. Auf der Nord- und Ostsee kam die Schifffahrt dagegen weitestgehend zum Erliegen. Der Fischfang um Färöer aber florierte nachhaltig und die Insel wurde reich. Auf

Shetland schaut man mit etwas Neid zu den atlantischen Nachbarn hinüber. Das Öl, das Färöer nicht hat, hätte auch sie reich machen können. Aber der Gewinn aus dem schwarzen Gold ist in andere Taschen geflossen.



Torshavn empfängt mich

Was macht nun dieses Archipel, das etwa auf 62° Nord und 007° West, also mitten im Nordatlantik liegt, für den Segler so attraktiv? Immerhin kommen jedes Jahr nicht nur immer mehr Segelyachten, es kommen auch immer größere Ein- und Mehrumpfboote hierher. Der Sportboothafen wurde für Yachten bis 40 Fuß ausgelegt. Heute sind Schiffe über 40 Fuß und deutlich darüber die Regel. Björn und ich sind mit unseren 31-Fuß Schiffen eher die Ausnahme. Die Brücke hält dem Gewicht der Biggies nicht Stand und bewegt sich im Starkwind hin und her. Schiffe, die in der ersten Box innen liegen, wer ist das wohl, müssen dann weg oder werden am Kai zerquetscht. Dementsprechend werden wir vom Kümmerer, der den Hafenmeister unterstützt, ständig verlegt. Mir geht das auf die Nerven und ich finde ein Plätzchen unter den Fischern im Kommunalhafen. Der Gästehafen ist also nicht die Attraktion. Die kleine Insel Nólsoy, nur 3 Seemeilen entfernt, bietet 30füßlern eine lohnenswerte Ausweichmöglichkeit mit tollen Wanderwegen. Die Navigation in dieser Inselwelt ist eine Herausforderung. Dichter Nebel, Niesel- und Starkregen, Sturm, mitunter auch Sonne geben sich ständig die Hand. Die Strömungen sind außerordentlich und wollen gut berechnet werden. Dazu gibt es eine App, die unter www.rak.fo erscheint. Damit lässt sich sicher navigieren. Eher aus Nostalgie habe

ich mir ein Heft gekauft, in dem die Tidenberechnung für Färöer um 1900 aufgeführt ist. Damals war der "Bezugsort" der Monddurchgang durch den Meridian. Im Vorwort des Heftes mit dem Titel *Streymkort fyri Føroyar*, beschreibt eine kleine Anekdote die Schwierigkeiten der Strömungsverhältnisse. Ein Dampferkapitän will in Tórshavn mit dem Ziel Island auslaufen doch die Fischer raten ihm ab. Insbesondere der starke Strom südöstlich der Inseln Streymoy und Sandoy sei sehr gefährlich. Der unbelehrbare Skipper legt dennoch ab. Nach 8 Stunden kommt er ohne Beiboote und Schornstein wieder in den Hafen. Aber zurück zur Eingangsfrage, warum Färöer? Neben der atemberaubenden Natur ist es vor allem die Herausforderung, gepaart mit dem Können und der Erfahrung, die einem Fahrtensegler dieses Revier abverlangt.



Beeindruckende Natur inmitten des Nordatlantiks

Björn geht noch einen Schritt weiter. Der Jungsporn ist mit seinen 32 Jahren voller Energie und legt enthusiastisch mit Ziel Island ab. Er konnte dem Wetterfenster nicht widerstehen. „Komm doch mit!“ Aber mir ist das Erreichte genug. Der junge Tausendsassa fehlt mir.

4. Der Weg zurück

Eigentlich ist die Rückfahrt über die Orkney Inseln und Stornoway geplant. Aber die anhaltenden südlichen Winde machen mir einen Strich durch die Rechnung. Ein Sturmtief reiht sich an das andere, dabei verlagern sich die Tiefdruckgebiete nur langsam nach Nord. Eine Omega Wetterlage ist möglicherweise der Grund dafür. In dieser Konstellation zieht das

Wetter langsamer über uns hinweg und die Wettermuster sind stabiler. So zumindest erklärt das der Klimawissenschaftler Andreas Marx. Nach elf Tagen entscheide ich mich für den Weg zurück über Shetland. Das lange Warten in der Kälte, den Stürmen und dem ständigen Niesel macht mich verrückt. Von dort ist die Entfernung zu den Orkney Inseln kürzer, meine Chancen für ein geeignetes Wetterfenster vielleicht besser.



Abschied von Faerör

Am Sonntag, den 19. Juni um 12:00 Uhr MEZ verabschiede ich mich von Tórshavn mit dem Ziel Collafirth Pier, einem kleinen Hafen im Yell Sound. Die Wettervorhersage prognostiziert zunächst Südwest, Stärke 5 – 7 Beaufort. Dazwischen Regen, Drizzle und schlechte Sicht. Am kommenden Tag soll es aufklaren, der Wind etwas abnehmen. Mit doppelt gerefftem Groß und 50 % Genua geht es hinaus auf den Atlantik. Mein Schiff schießt mit 7 – 8 Knoten gen Südost, dabei fällt der Rumpf manchmal regelrecht ins Nichts. Ein Knall erschüttert dann Mast und Rumpf. Ich fühle mich in diesem Auf und Ab wie ein Embryo in einer viel zu großen wild bewegten Fruchtblase. Meine Nabelschnur besteht aus Funkgerät, AIS-Transponder, Kartenplotter und dem Wissen, dass der kommende Tag ruhiger wird. Am Montag gegen 17:00 Uhr sehe ich Land. Es wächst unter meinen Augen und verschwindet dann ganz langsam unter einer dichten Nebelwalze. Das Naturschauspiel ist beeindruckend und beängstigend zugleich. Was erwartet mich in dieser Milchsuppe bei 5 Bft am Point of Fethaland? Den Strom habe ich auf meiner Seite, aber der Wind steht dagegen. Sicherheitshalber entscheide ich mich für einen

Abstand zu den Felsen von 3 Seemeilen. Auf Südkurs höre ich die nahende Brandung im dichten Nebel, dabei nimmt die Welle glücklicherweise ab. Blind fahre ich durch den Yell Sound und um 23:00 Uhr BST mache ich an der kleinen Pier fest. Für den 200 sm langen Hinweg habe ich 44 Stunden benötigt, für den etwa gleich langen Rückweg lediglich 34 Stunden. Durchschnittlich machte ich eine Fahrt über Grund von 6 Knoten. Die Maximalgeschwindigkeit betrug 13,1 Knoten, mein neuer Rekord! Völlig erschlagen lege ich mich in der Kälte und Feuchte wie ich bin in die Koje und wache im herrlichsten Sonnenschein wieder auf. Dabei kommen langsam die Lebensgeister zurück. Von Land aus betrachte ich mein zufrieden an der Pier liegendes Schiffchen. JOVEL zwinkert mir zu und fragt, „war da was?“ Lächelnd erwidere ich, „nein, da war gar nichts“.



Da war nichts, Collafirth Pier

Der Sonntag hat natürlich dichten Nebel im Gepäck. Nochmals fahre ich durch eine weiße Wand zur Insel Walsey, bleibe zwei Tage und setze die Reise von dort nach Lerwick fort. Diesmal kommt eine Dame der Border Force zu mir und bittet: „Passport, please“. Vergebens suche ich im Schiff den Reisepass. Ich rufe meine Frau an, sie findet ihn, macht ein Foto, schickt es mir und ich zeige stolz mein Dokument, dessen Original meine Frau mir ja nachsenden kann. Die Briten haben kein Erbarmen mit einem Segler, der nur einen Personalausweis hat. Ich muss das Land verlassen – „Brexit, Mister!“. Wenn ich mich nicht an die Regeln hielte, könnte man mich auch einsperren.

Bevor ich britisch gesiebte Luft einatme und dabei deren berüchtigte Küche genieße, werfe ich doch lieber die Leinen los und segele mit Kurs Ost nach Norwegen. Dort ist es definitiv auch schön. Die ersten Stunden dieser Tour sind eine Hommage an das Segeln. Langsam versinken die Shetlands hinter dem Horizont: „Komme ich noch einmal dorthin zurück?“, denke ich bei einer mäßigen Brise aus Nord. Wie vorhergesagt setzt am frühen Abend für viele Stunden starker Regen ein. Wieder auf der Höhe der Bergen Bank kommen mir diesmal nacheinander ein Tonnenleger und ein Messschiff in die Quere, das seismografische Untersuchungen durchführt. Jedes Mal dirigiert man mich per Funk nach Nord und ich muss hart am Wind zeitraubende Umwege nehmen. Mit der Annäherung an Norwegen wird es dann wärmer, das Wetter klart auf und die Reise endet wie sie begann. Nach 36 Stunden, in denen ich 198 Seemeilen absolviert habe, lege ich zufrieden in der Kleppholmen Marina im Krossfjorden an.



Simbister auf der Insel Whalsey

5. Kurs Süd

Norwegen beschert mir viele schöne Begegnungen mit Menschen, Häfen und der Natur. Höhepunkte sind Rosendahl im Hardanger Fjord, die Insel Utsira und das Paradies Hydra. Die Seglerinnen Nicole und Marina fordern mich im Bømløfjord mit ihrer schnellen Winner 950 heraus und gewinnen das Match. Daraus entsteht eine nette Bekanntschaft, die bis heute Bestand hat. Marius, mein jüngerer Sohn ist in Larvik im Skagerrak an Bord gekommen. Voller Elan und mit viel Risikobereitschaft sind wir zu der Insel

Versterskjær und in die Schärenwelt Süd-Koster gesegelt. In einer Nachtfahrt liefen wir zwischen den Inseln Hyppeln und Burö den Hafen Ockerö nahe Göteborg an. Während des spannungsreichen nächtlichen Landfalls haben wir Tablet und Plotter abgedeckt und ausschließlich nach den Sektoren- und Richtfeuern navigiert. Auf Tistlarna fuhren wir in ein flaches Nadelöhr und gingen an einem Steg längsseits. Am Nachmittag hörten wir während eines starken Unwetters mehrfach den Kiel über die Steine schrammen. Das Versteck verließen wir um 03:00 Uhr morgens bei Dunkelheit und navigierten mit Scheinwerfer und Gehör an den Felsen vorbei Richtung Anholt. Von hier fuhren wir bei Starkwind durch kochendes Wasser nach Gilleleje und weiter bei Flaute nach Kopenhagen, besuchten Fehmarn, ankerten in der Geltinger Bucht und liefen am 14. August in meinen Heimathafen Wassersleben ein.



Nach dem Unwetter auf der Insel Tistlarna

Meine Victoire 933 lag nach der Rückkehr dort als wäre sie nie weg gesegelt. Einzig die sechs Gastlandflaggen erinnerten daran, was wir gesehen haben. Technische Probleme, zumindest nennenswerte, gab es nicht. Und wieder stellt JOVEL mir augenzwinkernd die Frage: „war da was?“. „Ja“, antworte ich diesmal, „da war etwas: Eine Reise mit vielen Höhen und Tiefen, neuen Erfahrungen, interessanten Begegnungen und Eindrücken, die uns keiner mehr nimmt“.

Postscriptum

Über Färöer existiert nur wenig nautische Literatur. Einzig die Sailing Direction der British Admiralty, NP 52, beschreibt knapp die Inseln und das Seegebiet. Es gibt dänische und britische Seekarten. Ich hatte ein Mix aus beiden. Allerdings enthalten sie keine Angaben über die Strömungsverhältnisse. Die Informationen der elektronischen Seekarte sind nicht ausreichend. Deshalb empfehle ich sehr die beschriebene App. Die meisten Crews nehmen sich in Tórshaven einen Mietwagen. Das ist wirklich sinnvoll, denn mit dem Schiff kommt man wetterbedingt selten überall hin. Die Insel Nólsoy ist übrigens Rattenfrei. So steht es auf einem Schild an der Fähre, die von Tórshaven dorthin fährt. Auf Nólsoy startete übrigens 1986 Ove Joensen mit seinem Ruderboot „Diana Victoria“ seine erfolgreich abgeschlossene Fahrt nach Kopenhagen. Sie dauerte 41 Tage.



Der Skipper bereitet die Rückkehr vor