

Die Orkney Islands erwarten uns!

Der Pentland Firth zwischen Schottland und Orkney-Inseln gilt als eines der schwierigsten Seegebiete der Welt. Für segeln-Leser Holmer Vogel eine einzigartige Erfahrung und Herausforderung



Der Pentland Firth ist bekannt für seine starken Strömungen und raues Wetter

Scapa Flow, Ring of Brodgar, Highland Park Whisky! Diese Begriffe kennzeichnen nur einige wenige Sehenswürdigkeiten, die den Besucher auf den Orkney Inseln nördlich des schottischen Festlandes erwarten. Aber um mit dem Segelboot dorthin zu gelangen, muss man sich mit den Gegebenheiten des Pentland Firth, der Meerenge zwischen Schottland und den Orkney Inseln, und seiner Races vertraut machen. Er gilt wegen seiner extremen Strömungs- und Windverhältnisse als eines der schwierigsten Seegebiete im Grenzbereich zwischen Nordsee und Nordatlantik. Gewaltige Wassermassen werden mit teilweise über zehn Knoten Geschwindigkeit durch diese Meerenge hin und her gepresst. Und in der Mitte lauert der fürchterliche „Merry Men of Mey“ mit seiner Mauer aus brechenden Wellen, die sich über die gesamte Meerenge erstrecken und sie unpassierbar machen können.

Bei den Orkney Inseln treffen sich die Gewässer der Nordsee und des Atlantiks und haben kunstvoll große und kleine Inseln aus rotem Sandstein heraus geschliffen, über denen ein Teppich aus saftigem Grün liegt. Die Orkney Inseln bieten eine ganz eigenwillige Schönheit. Hier haben nicht nur die Wikinger tiefe Spuren hinterlassen, sondern auch längst verschwundene Völker der Jungsteinzeit. Die Orkneys sind ein Archipel von immerhin 62 Inseln, von denen 16 bewohnt werden. Die wichtigste Insel heißt einfach nur Mainland und ihre Hauptstadt ist Kirkwall. Vor neun Tagen haben wir uns in Oslo auf den Weg gemacht, um genau hierhin zu gelangen.

Start in Aker Brygge in Oslo

Während dem Rheinland ein weiteres Hitze-wochenende droht, steige ich bei sehr sonnigem Wetter und milden Temperaturen am Oslo Luft-havn in ein Taxi und lasse mich zur Promenade in Aker Brygge fahren. Direkt an der Promenade befindet sich aber auch die Herbern Marina, in der die Segelyacht Charisma auf mich wartet. Die SY Charisma ist eine von Ron Holland konstruierte Nautor´s Swan 441, die unserem Skipper Constantin Claviez gehört. →



Die Wasserfront des Osloer Bezirks Aker Brygge

Der Segeltörn sollte uns in zwei Wochen von Oslo in Norwegen nach Kirkwall auf den zu Schottland gehörenden Orkney Inseln führen. Anspruchsvolle terrestrische Navigation in den norwegischen Schärengewässern, eine dreitägige Hochseeetappe über die Nordsee mit zwei Nachtfahrten in den Osten Schottlands sowie das sichere Navigieren im mit starken Strömungen versehenen Gezeitenrevier der Orkney Inseln sollten den anspruchsvollen Dreiklang dieses Törns markieren.

Am frühen Sonntagvormittag lösen wir unsere Landleinen und machen uns auf unseren ersten Schlag hinaus in den Oslofjord mit Kurs Südsüdwest. In Tagesetappen wollen wir unseren noch nicht bestimmten Hafen für den großen Sprung über die Nordsee ansteuern. Das Erkennen und Ausnutzen der Wetterlage ist unser Schlüssel, mit dem wir unseren sportlichen Hochseesegeltörn erfolgreich gestalten wollen. Bis zur Südspitze Norwegens sind es circa 200 Seemeilen, die wir mit variablen Tagesetappen in vier bis fünf Schlägen erreichen wollen. Je nach Variabilität der Tagesetappen könnten wir Rückstände jederzeit durch eine Nachtfahrt aufholen.

Heute weht der Wind zunächst gar nicht, sodass wir den Motor laufen lassen müssen. Die größte Insel Håøya im inneren Oslofjord lassen wir an Steuerbord liegen und nähern uns der Enge bei Drøbak, die früher durch die Festung Oscarsborg bewacht wurde. Im April 1940 wurde hier der schwere deutsche Kreuzer „Blücher“ versenkt, der im zweiten Weltkrieg die Eroberung Oslos durch die deutsche Wehrmacht unterstützen sollte. Zwischen Schließlich erreichen wir den äußeren Oslofjord.

Neun Seemeilen sind es noch bis zu unserem Tagesziel Tønsberg, der vielleicht ältesten Stadt Norwegens, doch der Wind frischt auf und weht uns ge-



Unterwegs auf dem inneren Oslofjord mit Gegenverkehr

Uns unbekannte und gewöhnungsbedürftige Markierungen zeigen den Verlauf des Fahrwassers an.

nau auf die Nase. Wir können uns dem direkten Gegenwind und Seegang bald entziehen, indem wir in die norwegischen Schären abbiegen und erreichen bald Tønsberg.

Bei wenig Wind und Seegang fädeln wir uns am nächsten Morgen wieder unter Motor über den Tønsbergfjord aus den Schären heraus, nur um bald wieder in die Schärenwelt einzutauchen. Mit sehnsuchtsvollen Blicken nehmen wir die malerischen Sommerhäuschen der Norweger auf den Felsen in den Schären wahr. Uns unbekannte und gewöhnungsbedürftige Markierungen zeigen den Verlauf des Fahrwassers an. Untiefen werden oft nur durch Stangen gekennzeichnet. In den Schären sind sorgfältigste Navigation und aufmerksame Steuerleistungen gefordert, um ein Auflaufen auf die zahlreichen, unter Wasser lauenden Felsbrocken zu verhindern.

Am Ende eines schönen Segeltages erreichen wir die kleine Stadt Risør. Sie ist eine von Europas am besten erhaltenen Holzhaussiedlungen aus dem



Crew und SY Charisma



Norwegische Wegführung mit Richtungsangabe

Foto: Holmer Vogel



Norwegische Schärenidylle



Risør, die weiße Stadt am Skagerrak

19. Jahrhundert. Risør führt auch den Beinamen „Die weiße Stadt am Skagerrak“, den sie ihrer Entstehung während des großen Holzexportbooms in die Niederlande um 1500 verdankt.

Mittlerweile hat sich ein Tiefdruckgebiet über Schweden und ein Hochdruckkeil nach Deutschland aufgebaut und eine typische Westwindlage geschaffen. Im Skagerrak pressen sich die Isobaren stärker zusammen mit der Folge, dass sich dort ein stabiles, kräftiges Starkwindpaket etabliert hatte. Draußen auf See herrschen jetzt raue Bedingun-

gen. Unter diesen Umständen war an eine Überquerung der Nordsee nicht zu denken. Wir folgen daher weiter unter Motor dem inneren Schärenfahrwasser Richtung Norwegens Südspitze. Im Schutz des Fahrwassers weht uns der Wind zwar mit fünf Windstärken entgegen, aber der Seegang kann sich hier nicht entwickeln. Die elektronische Seekarte ist uns wegen ihrer größeren Übersichtlichkeit gegenüber der papiernen Seekarte eine große Hilfe. Seezeichen um Seezeichen können wir so abhaken, ohne auf eine der zahlreichen Un- →

GreenAkku®



Hochflexibel bis 50 Grad

mobilPV 110Wp x-flex Solaranlage
nur 350,-€*

110Wp hochflexibles GreenAkku® Sphere Solarmodul
 Victron Energy SmartSolar MPPT Solarladeregler
 Kabel und Montagematerial



2022
 EUROPEAN INNOVATION AWARD
 CATEGORY SUSTAINABILITY ENVIRONMENT WINNER

BOOSTER PAKET
nur 1298,-€*

LIONTRON LiFePO4 12,8V 100Ah LX Smart BMS
 mit integrierter Bluetooth Überwachung,
 Victron Ladebooster 30A mit Bluetooth Monitor



Neu: Bosswerk Power Station
Sicherste Lithium-Technologie

Bosswerk LiFePO4
Power Station 1000W
nur 1298,-€*

Erhältlich in den Größen 500W, 1000W, 2000W
 nachhaltige modulare Bauweise
 5-Jahre-Garantie

* Preise inkl. gesetzl. MwSt.



LIONTRON® Lithium Batterien wurden mit dem European Innovation Award in der Kategorie "Nachhaltigkeit" ausgezeichnet.

GreenAkku®
 www.greenakku.de

tiefen zu laufen. In den Schären gibt es ein seit vielen Jahrhunderten gewachsenes System. Immer findet sich ein Fernzielpunkt für die Navigation. Meistens ist es eine Steinbake oder schlicht ein Steinhafen, der einem die Richtung anzeigt. Heutzutage wurden modernere, teilweise beleuchtete Seezeichen zusätzlich etabliert. Über das idyllische Lillesand erreichen wir nach zwei Tagen schließlich Mandal an der Südhuk Norwegens.

Mandal ist ein idealer Absprunghafen, um die Nordsee Richtung Schottland zu queren. Sportliches Hochseesegeln erfordert eine großräumige Variabilität in der Planung, um auf Wetterentwicklungen angemessen reagieren zu können. Sind die Orkney Inseln das Ziel, kann gedanklich ein Korridor eingerichtet werden, der im Norden etwa bis zu den Shetlandinseln und im Süden bis nach Fraserburgh am südlichen Rand des Moray Firth reicht. Nur den direkten Kurs im Auge zu haben, ist einengend und wenig zielführend. Betrachtet man den Absprunghafen auch noch als variabel, so kann man beispielsweise je nach Windsituation zunächst nach Norden bis Tananger oder gar nach Süden bis Hanstholm in Dänemark ausweichen und erhält so ein ausreichendes Spielfeld mit zahlreichen Optionen.

Das Wetterfenster für den Sprung über die Nordsee ist da

Schneller als erwartet ändert sich die Wetterlage. Ein Hochdruckgebiet über Polen und ein Tief westlich von Irland sollte uns einige Tage südöstlichen Wind mit fünf bis sechs Beaufort bescheren. Wir wollen eigentlich nach Wick. Da dieser Hafen aber bei stärkeren auflandigen Winden nicht immer zugänglich ist, orientierten wir uns aus Sicherheitsgründen nach Fraserburgh. Erst kurz vor der schot-



Gedränge auf der Nordsee – wir sind nicht allein

tischen Küste möchten wir situativ die Lage neu bewerten. 360 Seemeilen liegen vor uns und die müssen vorbereitet sein. Wir richteten vierstündige Wachen mit einem überlappendem Wachsystem ein. Danach hat jeder sechs Stunden Freiwache. Kulinarisch kochten wir zwei große Töpfe Chilli con Carne vor, denn warmes Essen hält gerade auf See Leib und Seele beieinander.

Zunächst geht es noch im Schutz der norwegischen Küste bei wenig Wind bis zum Kap Lindesnes. Dann setzt der erwartete Wind ein. Alte Nordseedünung steht jetzt gegen den Wind und zudem reflektieren die Wellen am zerklüfteten Meeresboden, der hier steil abfiel. Entsprechend kabbelig ist der Seegang und erfordert aufmerksame Steuerleistungen. So geht es mit Kurs West in unsere erste Nacht.

Als ich meine Vormittagswache antrete ist das Schiff ein Geisterschiff, nur die Wache an Deck und



Aufmerksame Schärenavigation



Die enge Hafeneinfahrt in Wick

Foto: Holmer Vogel



Stromness mit der Fischerpier

ich im Salon. Der Rest schläft. Eine Warmfront hat uns eingeholt. Nieselregen, später Nebel! Irgendwann hat die Feuchtigkeit ihren Weg unter Deck gefunden. Feuchte Klamotten hängen im Durchgang zum Salon. Es ist eine Freude, sich im bockenden Schiff eingekleimt zwischen zwei Vorschiffskojen wieder in Montur zu werfen. Der Seegang ist nicht unerheblich und fordert Tribut. Die Hygiene bröckelt und der Mensch richtet sich auf einem niedrigeren Niveau ein. Ich bin froh, als meine Schicht zu Ende ist. Die warme Koje wartet schon.

Am nächsten Morgen weckt mich der Duft von Speck, Eiern und Kaffee. Die Front ist durch und es scheint wieder die Sonne. Das Wasser der Nordsee glitzert blaugrün. Lebensfreude auf einem anderen Stern! Mittlerweile peilen wir Wick wieder direkt an. Kurs 304 Grad und noch 68 Seemeilen!

Am späten Nachmittag des dritten Tages erreichen wir endlich Wick bei strahlendem Sonnenschein. Wir hatten unsere Segelfläche reduziert, um nicht bei Niedrigwasser einlaufen zu müssen. Ian, der schottische Hafenmeister, signalisiert uns telefonisch, dass die Einfahrt frei und unproblematisch sei. Als wir die Einfahrt passieren, wartet er schon, weist uns einen Liegeplatz zu und nimmt unsere Landleinen entgegen. Welch ein wunderbares Gefühl, nach drei Tagen und 360 Seemeilen so viel Wohlwollen und Hilfsbereitschaft zu spüren.

Wir sind in Großbritannien angekommen und müssen als Folge des Brexits formell einklarieren. Dazu reicht das Ausfüllen eines Formulars, welches uns der Hafenmeister aushändigt. Am anderen Morgen kontaktiert uns die UK Border Force. Sie hatten entdeckt, dass ein Mitsegler nur die Daten seines Personalausweises in das Formular eingetragen hatte. Er hatte einfach vergessen, seinen Reisepass mitzunehmen. Nach längerer Diskussion mit der vorgesetzten Stelle in Aberdeen konnte mit Bezug auf eine Ausnahmeregelung für ältere Einreisende unsere Lösung gefunden werden. Dazu



Ring von Brodgar auf den Orkneys

musste unser Mitsegler aber wenigstens noch eine Kopie seines Reisepasses besorgen.

Auf zu den Orkney Islands

Nach einem Regenerationstag und einer Wanderung längs der Klippen von Wick bei herrlichem Sonnenschein, aber stürmischem Wind bereiten wir sorgfältig unsere Passage zu den Orkney Inseln vor. Im Pentland Firth läuft der Flutstrom nach Osten und der Ebbstrom nach Westen. Um bei Stillwasser in der Einfahrt zum Pentland Firth zu sein, müssen wir drei Stunden entgegenkommenden Flutstrom in Kauf nehmen. Nach dem stürmischen Südwind von gestern meint unser Hafenmeister nur: „It could be bumpy outside.“ So ist es dann auch. Nur unter Genua III kreuzen wir vor dem Wind Richtung Pentland Firth und können bald die grünen Hügel von South Ronaldsay, der südlich- →



Pentland Firth,
Duncansby Head und South
Ronaldsay voraus

ten Insel der Orkneys, ausmachen. An der Einfahrt zeigen uns die entgegenkommenden Brecher an, dass etwas nicht stimmt. Natur schlägt offensichtlich Mathematik. Reste des Flutstromes türmen den Seegang auf. Auch erste Stromteller (eddies) sind zu sehen, die gewaltige Kräfte entfalten können. Selbst wenn Strom und Wind in die gleiche Richtung wirken, ist das Risiko des Querschlagens im Pentland Firth groß. Wir sind entsprechend vorbereitet: Alle tragen Rettungswesten und sind eingepickt. Niedergang und Luken sind gegen überkommende Seen fest verschlossen. Als die Tide kentert, bekamen wir ruhigere Bedingungen. Da wir den Firth queren wollen, um zwischen den Inseln Swona und South Ronaldsay in Scapa Flow einzulaufen, müssen wir wegen des starken Gezeitenstromes ordentlich vorhalten, um nicht am Ziel vorbei gerissen zu werden.

Scapa Flow wirkt durch seine Lage zwischen den verschiedenen Inseln beinahe wie ein Binnensee und wurde daher in der Geschichte oft als Naturhafen benutzt. Schon die Wikinger versammelten hier im 13. Jahrhundert ihre Schiffe. Immer noch liegen sieben von ehemals 74 deutschen Kriegsschiffen am Meeresgrund und dienen heute als beliebtes Ziel für Tauchausflüge. Nach dem Ende des ersten Weltkriegs wurde die deutsche Flotte hier interniert und hat sich selbst versenkt.

Stromness selbst ist mit knapp zweitausend Einwohnern die zweitgrößte Ansiedlung auf Mainland als auch des gesamten Archipels und einer der



Auf dem Weg nach Westray, Marwick Head und Brough Head dahinter

Fährhäfen zu den Orkneys. Stromness wird aufgrund der Farbe seiner Steinhäuser auch die „graue Stadt am Meer“ genannt. Ihre Blüte erreichte die Stadt mit dem Walfang im 17. Jahrhundert. Im denkmalgeschützten Zentrum der Stadt zeugt die Uferrandbebauung mit Piers, Lager- und Handelshäusern noch von der wirtschaftlichen Blütezeit der Hafenstadt. Stromness ist aber auch ein idealer Ausgangspunkt für Ausflüge zu den prähistorischen Sehenswürdigkeiten des Weltkulturerbe The Heart of Neolithic Orkney. Nach den vielen Segeltagen wollen unsere Körper wieder bewegt werden und so mieten wir uns Fahrräder, um den Ring of Brodgar und Skara Brae zu besuchen. Bei recht gutem Wetter geht es bergauf und bergab mit herrlichem Blick auf Mainland zunächst nach Skara Brae, einem neusteinzeitlichen Dorf in den Dünen am Meer, das vor circa 5.000 Jahren für etwa 600 Jahre besiedelt war. Weiter ging es zum gleich alten riesigen Steinkreis von Brodgar, der mit einem Durchmesser von 104 Meter größer als Stonehenge ist. Die neusteinzeitlichen Sehenswürdigkeiten sind damit deutlich älter als die ägyptischen Pyramiden.

Am nächsten Morgen starten wir in aller Herrgottsfrühe, um den restlichen Ebbstrom nach Westen für die Fahrt durch den Hoy Sound zu nutzen. Der Wind weht noch kräftig aus Südost und nur unter ausgerollter Genua III ziehen wir in der Abdeckung von Mainland nach Norden. Das Sturmtief westlich von Irland hat noch starken Einfluss und als wir den nach Südosten offenen Eynhallow Sound passieren, erwischt uns die volle Düsenwirkung. Gischtfetzen fliegen jetzt über das Vordeck. Wir müssen abfallen und nehmen Kurs auf Noup Head, der Nordwesthuk von Westray. Wir wollen dort im Schutz der Insel durch den Papa Sound nach Pierowall. Jetzt ist der Himmel so, wie man sich das Wetter hier vorstellt. Grau in Grau, nur ab und an kann man die Sonne erahnen. Die Wolken hängen tief, und die Küste verschwindet im Dunst.



Fest in der Kirkwall-Marina, wo unser Törn vorerst endet

Als wir den Papa Sound erreichen, schiebt uns die Tide schon in den Sound und der Wind dreht südlicher. Wind gegen Tide! Mit vorsichtiger und aufmerksamer Navigation erreichen wir im Schutz der Landabdeckung schließlich Pierowall auf der Ostseite von Westray, aber der Hafen will uns nicht. Alle Liegeplätze sind belegt und wir verholen nach Kirkwall. Jetzt müssen wir uns beeilen, um den letzten Rest des Flutstromes noch nutzen zu können. Nach spannenden 63 Seemeilen machen wir wohlbehalten in der Marina von Kirkwall fest.

Unser letzter Tag liegt vor uns und wir wollten eigentlich die Highland Park Destillerie direkt in Kirkwall besichtigen. Da hier mittlerweile Kreuzfahrtschiffe ihre Gäste anlanden, war diese Destille auf Wochen im Voraus ausgebucht. Wir wurden aber in der Scapa Destillerie fündig, die einige Kilometer außerhalb von Kirkwall direkt am Scapa Flow liegt. Sie wurde 1919 fast durch einen Brand zerstört, wurde aber auch von Matrosen der internierten deutschen Kriegsflotte gerettet, die eine Menschenkette bildeten, die Eimer mit Meerwasser trug, um das Feuer zu löschen. Wir können an einem interessanten Whisky-Tasting teilnehmen. Die Scapa Destillerie ist dafür bekannt, dass sie nur ungetorften Whisky herstellt. Da der Whisky in Holzfässern seiner Reifung entgegen lagert, findet



Scapa Destillerie, Crew und Skipper beim Whisky-Tasting

ein regelmäßiger Sauerstoffaustausch statt, bei dem ein Teil des Fassinhalts verdunstet. Dieser Teil wird Angel's Share genannt. Es ist atemraubend, wie viel Engelsschlucke noch in der Luft waberten, als wir in ein Lagerhaus geführt werden. Leicht beschwingt kehren wir nach dem Tasting an Bord zurück und feiern unser Törnende in einem guten Restaurant. **Text: Holmer Vogel**

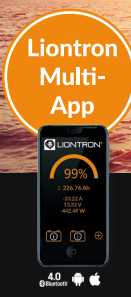


LIONTRON® Lithium Batterien wurden mit dem European Innovation Award in der Kategorie "Nachhaltigkeit" ausgezeichnet.



LIONTRON®
STRONG LIKE A LION

BOOT & FUN BERLIN
24. – 27. November 2022
Halle 5.2 A / Stand 400



Verwendbar bis **-30°C**



LIONTRON® LX Serie mit Bluetooth Überwachung

Nachhaltig durch modulare Bauweise

Für jede Anwendung die passende Batterie

- + Maximale Lebensdauer
- + Sichere Lithium Technik
- + Geringes Gewicht
- + Drop-In Ersatz für Bleiakkus
- + Schnelle effiziente Ladung
- + Entladung bis 100% möglich*

* Batterien haben eine höhere Kapazität als angegebenen Nennwert

www.liontron.de