

Segelabenteuer in Schottlands unberührter Natur

Der Segeltörn durch die Äußeren und Inneren Hebriden Schottlands war ein unvergessliches Abenteuer für unseren Autoren. Die Orkney-Inseln begeisterten mit ihrer mysteriösen Schönheit und die Isle of Skye mit ihrer malerischen Landschaft. Die wilde und unberührte Landschaft Schottlands bot einzigartige Erlebnisse. Eine Reise voller Entdeckungen und Magie



Lismore Lighthouse auf Eilean Muidle
im Bereich der Inneren Hebriden

Durch das Heulen und Kreischen des Windes, das Knallen der Segel und das Zischen und Singen der Wogen hörten wir ein dumpfes, mächtiges, durchdringendes Grollen wie Donner, der sich nach einem nahen Blitzeinschlag nicht mehr legen will. Es war das Getöse der sich unaufhörlich brechenden und wiederaufbauenden Wasserwand von Corryvreckan. Es war wirklich ein Wall aus tobendem Wasser. So beschreibt Björn Larsson in seinem nicht nur bei Seglern beliebten Roman „Der keltische Ring“ einen der berühmtesten Wasserabschnitte rund um die britischen Inseln. Der Golf von Corryvreckan ist eine schmale Meerenge zwischen den zu den Hebriden gehörenden Inseln Jura und Scarba vor der Westküste des schottischen Festlandes.

Und da wollten wir auch hin! Zwischen unserem Starthafen in Kirkwall auf den Orkney Islands und unserem Zielhafen in der Nähe von Glasgow im Firth of Clyde lagen nämlich die Äußeren und Inneren Hebriden Schottlands. Sie erstrecken sich über mehr als 200 Kilometer in der Länge und bilden 50 Kilometer vor der Nordwestküste des schottischen Hauptlandes einen Schutzwall vor dem Atlantik. Die Äußeren Hebriden, auch Western Isles genannt, und die Inneren Hebriden werden durch den Little Minch und den North Minch sowie durch die Barrapassage voneinander getrennt. Von den rund 500 Inseln sind nur die größeren rund 70 bis 80 Inseln besiedelt. Viele dieser Inseln haben nur geringe Einwohnerzahlen. Die Hebriden liegen unter dem Einfluss fast ständiger feuchter, kühler Westwinde. Dennoch herrscht ein mildes Klima ohne besondere Temperaturschwankungen, da die Ausläufer des Golfstroms bis hierhin reichen.

In der Kirkwall Marina wartete auf meine Segelkameraden Thomas, Roger, Andreas, Richard und mich die Segelyacht Charisma. Sie ist eine von Ron Holland konstruierte Nautor´s Swan 441, die unserem Skipper Constantin Claviez gehört. Die Charisma wurde von ihm als Cruiser Racer bis ins Detail für sportliches Hochseesegeln im Team optimiert und ist als Ausbildungsyacht für weltweite Fahrt zugelassen.

Ein Tag im Archipel der Orkney Islands

Da wir schon einmal im Archipel der Orkney Islands waren, wollten wir gerne noch einen konkreteren, persönlichen Eindruck mitnehmen. Kirkwall selbst ist die Hauptstadt von Mainland, der wichtigsten Insel im Archipel der Orkney Islands. Die Orkneys bieten eine ganz eigenwillige Schönheit mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten, die bis in die Jungsteinzeit zurück reichen. In Kirkwall selbst hat mich die mit Ornamenten und Bildhauerkunst versehene St. Magnus Kathedrale begeistert, die dem heiligen Wikinger Magnus Erlendsson gewidmet ist. Sie ist bekannt als „Das Licht des Nordens“ und beherbergt



Die Crew der Charisma im Hafen von Pierowall

Von den rund 500 Inseln sind nur die größeren rund 70 bis 80 Inseln besiedelt

die sterblichen Reste des Heiligen. Die Verwendung von rotem und gelbem Sandstein bei verschiedenen Fenster- und Torbögen macht ihr Aussehen einzigartig. Außerdem hat sie mit dem Marwicks Hole sogar ein eigenes Verlies.

Nach dem Einstauen der persönlichen Sachen, dem Verproviantieren unserer Segelyacht und der Schiffsweisung durch unseren Skipper Constantin lösten wir am Vormittag des folgenden Tages bei leichtem Nieselregen einer Warmfront unsere Landleinen und machten uns zunächst auf den Weg nach Pierowall auf der Orkney-Insel Westray.

Die Wetterlage war komplex und diffizil! Ein umfangreiches Sturmtief lag stationär östlich von Island und ein Hochdruckkeil hatte seine Fühler nach Irland ausgestreckt. Im südlichen Sektor des Tiefdruckgebietes führte dies zu einer mit Fronten durchsetzten Starkwindlage aus westlicher Richtung. Die nautische Kunst war, ein passendes Wetterfenster für unseren Kurs nach Nordwestschottland zu finden.

Im kleinen Fischerhafen von Pierowall fanden wir genau noch einen Liegeplatz für unsere Charisma. Wir lagen auf Legerwall und waren dankbar für die vier dicken roten Ballfender, die uns ein heimischer Fischer überließ. Überhaupt waren die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Menschen hier oben bemerkenswert. Auf unserem abendlichen Spaziergang wurden wir selbst von jedem Autofahrer freundlich begrüßt.

Das Wetterfenster, das gar keines war

Eine schreckliche Nacht lag vor uns, aber das wussten wir glücklicherweise vorher nicht. Unser Plan war, mit einem Schlag die Nordwestspitze Schottlands zu erreichen. Dazu mussten wir nur das legendäre Cape Wrath runden. Die Wetterlage war unverändert und die Windvorhersage schwierig. Dabei benutzten wir eine Wetter-App, die uns den Zugriff auf alle Wettervorhersagemodelle erlaubte. Gegen Nachmittag zeigten die Vorhersagen ein länge- →

res Windfenster mit fünf bis sechs Windstärken an, das bis zum nächsten Mittag reichen sollte. Allerdings hatten wir voraussichtlich auch ein Starkwindfeld zu überstehen. Nach Ansicht unseres Skippers war das Vorhaben bei der vorherrschenden Westwindlage ambitioniert, aber machbar. Der Wind sollte zudem in seiner Variabilität auch auf nordnordwestliche Richtung drehen.

Ein Anlegekurs würde es somit wohl nicht werden. Die Berechnung einer Ankunftszeit für unsere circa 100 Seemeilen lange Strecke war daher auch nicht möglich. Unterwegs galt es, situativ viele Entscheidungen zu treffen, die abhängig waren von der Höhe am Wind, der Windstärke und Windrichtung, der Gezeitenströmung, dem Seegang und dem Leistungsvermögen der Crew. Ein wichtiger Pfeiler unserer Planung war der leewärtige Fähr- und Fischereihafen von Scrabster an der Nordküste Schottlands. Er lag noch westlich des so berühmten Pentland Firth und konnte bei jedem Stand der Tide und bei jedem Wetter angelaufen werden. Sollten uns unterwegs die Kräfte verlassen, hätten wir vor Cape Wrath auch noch einen geschützten Ankerplatz an der Nordküste im Loch Eriboll finden können. Vor dem Ablegen wechselten wir von der Genua III auf die Genua IV und fühlten uns so gut aufgestellt.

Gestärkt durch ein feines Risotto von Richard verließen wir am späten Nachmittag Pierowall und ließen uns von dem Ebbstrom durch den Papisound in die offene Nordsee ziehen. Aufgrund der gegenläufigen Situation von Wind und Tide entstanden mächtige Tidal Rips, die wir mit langsamer Motorfahrt durchsteuerten, um die Auswirkungen der kurzen Wellen auf die Segelyacht zu begrenzen. Mit ausgerollter Genua IV und dem dritten Reff im Großsegel hielten wir auf Noup Head, der Westhuk von Westray, zu und verließen mit Kurs Westsüdwest die Orkneys endgültig.

Es ging hinaus auf die offene See der Nordsee, die uns mit einer gegenläufigen Atlantikdünung das Leben schwer machte. Immer wieder tauchte unsere Segelyacht tief in die Wellen ein. Ständig wu-



Noup Head auf Westray im Nordwesten der Orkney-Inseln

schen Seen über das Deck. Wie aus dem Nichts heraus fielen wir einmal in ein fünf Meter tiefes Wellental. Furchtbare Erschütterungen gingen durch die ganze Yacht und wir waren froh um die Qualität und Stabilität der Nautor´s Swan. Ihr Mast war aus einem Stück gezogen und die Backstagen waren straff durchgesetzt.

Mit zuverlässiger Seemannschaft und aufmerksamen Steuerleistungen segelten wir in die dämmerige, in verschiedenen Grautönen dunkler Regenwolken variierende Sommernacht der nördlichen Nordsee. Der Seegang war nicht unerheblich und forderte Tribut, doch wir hielten unseren Wachplan willensstark ein. In der Morgendämmerung drehte der Wind bei aufklarendem Wetter rechts auf Nord bis Nordwest, sodass wir, ohne wenden zu müssen, Cape Wrath erreichten und im North Minch endlich auf südlichen Kurs abfallen konnten. Welch eine Erleichterung! Der Name Cape Wrath stammt im Übrigen nicht vom englischen wrath für „Zorn“ beziehungsweise „Wut“, sondern vom altnordischen Wort für „Umkehrpunkt“ ab, denn die Wikinger kehrten hier oft zurück in ihre Heimat.

Vor dem Cape Wrath galt es, sich von dem trockenfallenden Felsen Duslic Rock gut freizuhalten. Das Kap selbst ist zudem ein militärisches Übungsgebiet, das im Juli und August allerdings nicht aktiv war.



Vorsegelwechsel in Pierowall



Im North Minch können wir endlich abfallen

Foto: Holmer Vogel



Geschafft: Kinlochbervie am Loch Inchar

Warmfront über der legendären Isle of Skye

Bei nachlassendem Wind steuerten wir in der gleißenden Morgensonne den im Loch Inchar liegenden kleinen Fischereihafen von Kinlochbervie an. Weiß spritzte die Brandung an der felsigen Küste auf.

Kinlochbervie ist ein kleiner pittoresker, aber betriebsamer Fischereihafen, der auch eine Pier für Sportboote hat. Insbesondere Fischtrawler von den Färöern landen hier ihren Fisch an. Manch kräftige Böe zog über uns hinweg, aber der Hafen bot wie ein Hurricane Hole Schutz von allen Seiten.

Das Tor zu den Hebriden stand jetzt weit offen. Es gab dort so viele interessante Inseln, Städte, Dörfer und andere Sehenswürdigkeiten. Da die Zeit aber ein knappes Gut war, galt es eine Auswahl zu treffen. Beim sportlichen Hochseesegeln ist der Schlüssel zum Erfolg immer die sorgfältige Analyse und Interpretation der Wetterlage und die aufmerksame Beobachtung des aktuellen Wettergeschehens.

Südwärts zum Ardnamurchan Point

Wir befanden uns im Einflussbereich eines Nordmeer-Tiefs über den Lofoten und eines Hochdruckgebietes über dem östlichen Nordatlantik. Im Seegebiet nordwestlich Schottlands beeinflussten Warmfront, Kaltfront und Okklusionsfront das Wettergeschehen. Im fortschreitenden Tagesverlauf sollte der Wind endlich abnehmen und auf Nordwest drehen. Es war Zeit, um Strecke nach Süden zu machen. Am späten Nachmittag lösten wir unsere Landleinen und machten uns mit ablaufendem Ebbstrom auf in die nächste Nachtfahrt. Eine neue Warmfront erwischte uns – Waschküche, niedrige strukturlose Wolkendecke, Nieselregen, einhundertprozentige Luftfeuchtigkeit. Im grauen Dunst tauchte endlich ein Lichtblitz auf, Flash (4) alle 15 Sekunden. Das Leuchtfeuer von Rubha Rheid. Wir waren auf Kurs. Hinter uns querte die Fähre von den Äußeren Hebriden nach Ullapool. In der tiefgrauen von hoher Luftfeuchtigkeit durchtränkten Nacht fuhren wir unter Motor in den Inner Sound. In den Morgenstunden erreichten wir Kyleakin, eine kleine Ortschaft im Südosten der Insel Skye. Nach einer

Beim Hochseesegeln ist der Schlüssel zum Erfolg die sorgfältige Analyse und Interpretation der Wetterlage

kurzen Pause setzten wir unsere Fahrt fort. Wir steuerten durch das Loch Alsh über den Kyle Rhea in den Sound of Sleat und erreichten am Spätnachmittag den Fischerort Mallaig, in dessen Hafen eine gute Marina integriert war.

Die nächste Warmfront war auch schon da, und unser netter schottischer Liegeplatznachbar antwortete auf meinen Hinweis, dass das Wetter doch wirklich „nice“ sei, mit: „Oh, we call it summer.“ Er hatte schottischen Humor und musste dabei ebenso lachen wie ich.

Die zwei Nachtfahrten waren anstrengend, kalt und nass. Unsere kräftige Dieselheizung stellte aber schnell ein warmes Wohlfühlklima her, und nach einer Dusche und einem hervorragenden Essen in einem schottischen Pub war der Mensch schnell wieder zufrieden.

Nach einem kräftigen Frühstück mit Porridge in der irischen Version setzten wir am nächsten Tag unsere Fahrt fort. Bei starken südwestlichen Winden ging es unter Genua III und zweitem Reff im Großsegel auf eine harte Kreuz Richtung Ardnamurchan Point. Dieses Kap mussten wir uns hart erarbeiten. Immer wieder spielte der Wind uns Streiche und änderte seine Richtung. Nach Passieren des Kaps konnten wir abfallen und erreichten nach 40 Seemeilen das am Sound of Mull gelegene Tobermory mit seiner farbenprächtigen Häuserzeile am Hafen. Die Tobermory Marina liegt in der Tobermory Bay. Dort lagen wir sehr geschützt wie in einem Naturhafen. Tobermory ist ein sehr pittoresker kleiner Fischerhafen und der Hauptort auf der Isle of Mull. Heute waren wir mal nicht alleine unterwegs. Vier Segler begleiteten uns an diesem Tag, und der Hafen war voll. Wir fanden wohl die letzte freie Box.

Über Oban zum Gulf of Corryvreckan

„What a sunny day, what a perfect sailing day“ stand in meinem Reisetagebuch. Wir waren nun mitten in den Inneren Hebriden angekommen und setzten unseren Weg bei herrlichem Sonnenschein und leichtem westlichen Wind durch den Sound of Mull quer über Loch Linnhe und den Firth of →



Mallaig im Dunst einer Warmfront

Lorn nach Oban fort. Zeitweise konnten wir unseren 180 qm Leichtwindspinnaker setzen. Oban liegt am malerischen Kerrera Sound, in den wir Lismore Lighthouse auf der Eilean Musdile passierend von Norden her einliefen. In der neuen Transit Marina direkt im Stadtzentrum fanden wir einen wunderschönen Liegeplatz. Nach dem Anlegebierchen im warmen Sonnenlicht an Deck unternahmen wir einen Landgang und fanden mit sechs Leuten an einem Samstag noch Platz in einem phantastischen Fischrestaurant mit Blick auf den Hafen.

Oban ist heute das wirtschaftliche Zentrum an der Westküste Schottlands und der Hauptfährt für die Inneren und Äußeren Hebriden. Der McCaig's Tower oberhalb der Stadt ist der nicht fertiggestellte Nachbau des Kolosseums in Rom. Der ortsansässige Bankier John Stuart McCaig ließ das Monument 1897 bauen, um die einheimischen Arbeiter während der arbeitsarmen Wintermonate zu beschäftigen und seiner Familie ein Denkmal zu setzen. Weder der geplante Turm im Inneren des Bauwerks noch die Statuen der Familie McCaig wurden jemals fertiggestellt, da alle Mitglieder der Familie bis 1904 starben oder verarmten.

Am nächsten Tag spielten die Strömungs- und Gezeitenverhältnisse wieder eine größere Rolle, denn wir wollten nun dem gefürchteten Golf von Corryvreckan einen Besuch abstatten, und muss-



Ardnamurchan Lighthouse fest im Fokus

ten unsere Ankunftszeit genau kalkulieren, um bei Stillwasser dort zu sein.

Der Schlüssel zum Verständnis der Strömungsverhältnisse für diesen Teil der Hebriden liegt in der irischen See. Der Ebbstrom setzt dort nach Nordwesten und der Flutstrom nach Süden. Der nach Süden gerichtete Flutstrom saugt dabei alles Wasser aus den Hebriden ab. Wenn in Belfast Hochwasser ist, hat Oban Niedrigwasser. Eine kleine Besonderheit gilt dabei aber für den Firth of Lorn und den etwas südlicher gelegenen Sound of Jura. Eine Stunde vor Hochwasser Belfast läuft im Firth of Lorn das Wasser noch ab, während im Sound of Jura das Wasser schon wieder aufläuft. Dies hat Auswirkungen auf den Golf von Corryvreckan, der beide Gewässer zwischen den Inseln Jura und Scarba verbindet. Das im Sound of Jura auflaufende Wasser drückt dabei bereits eine Stunde vor Hochwasser Belfast im Golf von Corryvreckan nach Westen. Eine Stunde vor Niedrigwasser Belfast kippt der Strom nach Osten.

Der Golf von Corryvreckan ist wegen seiner starken Gezeitenströme, seiner Strömungsteller und seiner durch die Unterwassertopographie verursachten Turbulenzen extrem gefährlich. Der Flutstrom brandet über den tiefen unebenen Grund, der sich von Scarba aus südwestlich von Camus nam Bairneach drei Kabellängen erstreckt und ab-

Bunte Häuserfront Tobermory



Die Ardbeg Whisky-Destillerie



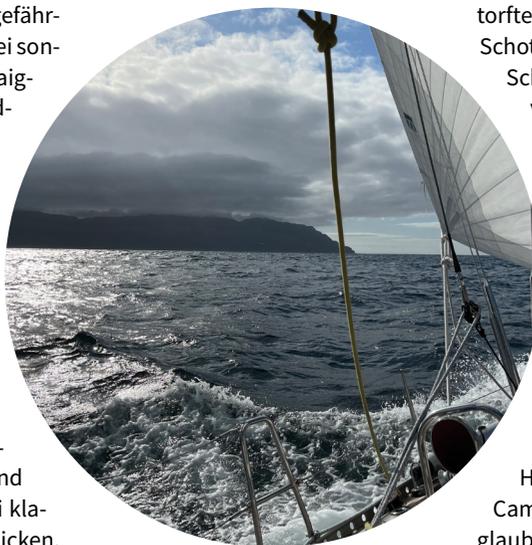
Oban Transit Marina mit McCaig's Tower



Ankerfeld vor der Ardfern Marina

rupt an einer Felsnadel endet. Um diese Felsnadel herum bildet sich ein heftiger Drehstrom (Whirlpool), der selbst bei ruhigem Wetter eine Wellenhöhe von vier Metern erreichen kann. Eine Passage wird daher nur bei ruhigem Wetter und bei Stillwasser angeraten.

Wir legten kurz nach Hochwasser Oban ab. Das Hochdruckgebiet lag nun über der irischen See. In den Hebriden wehte daher kein Wind. Unsere Route führte uns in der Idylle der Natur Schottlands südwestwärts durch den Kerrera Sound in den Sound of Insh, die Inseln der Gravellachs auf Steuerbord und Scarba auf Backbord. Pünktlich steuerten wir mit ostsetzendem Strom in den Gulf of Corryreckan ein und passierten das ansonsten strömungsreiche Seegebiet zur Nippzeit ohne nennenswerte Auswirkungen. Über die ebenso gefährliche Passage des Dorus Mor erreichten wir bei sonnigem Wetter schließlich sicher das Loch Craignish und die idyllisch gelegene Marina Ardfern. Unsere navigatorischen Hausaufgaben hatten wir sorgfältig erledigt, aber irgendwie blieb ein schaler Nachgeschmack zurück. Der Gedanke, die Bestie in Aktion zu sehen, war einfach zu reizvoll.



Das Mull of Kintyre

Islay, the Queen of the Hebrides

Diese Insel beschleunigte meinen Herzschlag, denn sie ist berühmt für ihren Whisky. Oft wird sie auch als die Königin der Hebriden bezeichnet. Sie ist die südlichste und fruchtbarste Insel der Inneren Hebriden. Bei klarer Sicht kann man bereits Nordirland erblicken. Bis dorthin sind es nur noch 25 Seemeilen über den North Channel hinüber.

Nach einem abwechslungsreichen Segeltag erreichten wir am frühen Abend den Hafen von Port Ellen. Zu meinem Erstaunen war der kleine Yachthafen ziemlich belegt. Der Hafenmeister dirigierte uns aber noch zum wohl letzten freien Liegeplatz, der unserem Skipper wegen des Tiefgangs nicht ganz geheuer war. Nicht alle seine Worte haben wir

verstanden, aber seinen Handzeichen entnehmen wir, dass keine Probleme zu erwarten waren.

Die Gewässer in dieser Gegend wiesen ein Gezeitenphänomen namens Amphidromie auf. Man konnte es bereits am örtlichen Tidenhub erkennen, der in Port Ellen nur circa einen halben Meter betrug. Als Amphidromie wird der Lauf der Gezeitenwellen in einem Meeresbecken um einen Punkt herum bezeichnet. An solchen ortsfesten amphidromischen Punkten tritt kein Tidenhub auf. Im Ergebnis ist nur die Gezeitenströmung vorhanden.

Eine ganze Reihe schottischer Whisky-Destillieren hat hier ihre Heimat. Klangvolle Namen wie Bowmore, Ardbeg, Laphroaig und Lagavulin weisen nicht nur auf die Ortschaften hin, in denen sie angesiedelt sind, sondern lassen den Liebhaber getorfte (peated) Single Malts verzückt innehalten. Schottischer Malt Whisky ist halt nicht nur ein Schnaps, sondern Ausdruck des Lebensgefühls vieler Menschen in Schottland und der ganzen Welt.

Wir legten einen Landtag ein und erkundeten an einem sonnigen Tag auf einer kleinen Wanderung die Whisky-Destillieren in der Nähe von Port Ellen. Im Übrigen gibt es vor manchen Destillieren auch gute Ankerplätze.

Der Geist von Paul McCartney

Von Port Ellen ging es auf die Schlussetappe unseres Segeltörns. Wir verließen hier die Hebriden und rundeten auf dem Weg nach Campbeltown das berühmte Mull of Kintyre. Wir glaubten, in den Wolken über dem Mull immer noch den Geist von Paul McCartney spüren zu können. Passend dazu erklang an Bord der berühmte Song gleichen Namens. Crew und Skipper sangen dabei lauthals und textsicher mit. Mit der Insel Arran an Steuerbord segelten wir weiter durch den Kilbrannan Sound und vorbei an der Südhuk der Isle of Bute in den Firth of Clyde, wo unser Törn in der Kip Marina in Inverkip bei Glasgow sein Ende fand. ◀

Text: Holmer Vogel