

Segeltörn 2008

Bootstyp:	Etap 30	"Libra"
	Länge	9,10 m
	Wasserlinie	7,65 m
	Breite	3,15 m
	Tiefgang	1,75 m
	Verdrängung	3,6 t
	Segelfläche	50 m ²
	Masthöhe	15 m
	Motor	13 kW/18 PS
Crew:	Manfred Brandes (67)	SSV Rostock und Schiffergilde zu Berlin
	Heidmarie Brandes (66)	SSV Rostock

Zusammenfassung:

Vor der Abreise haben wir Stress bis zur letzten Minute. Am Donnerstag dem 15. Mai starten wir. Bei schwachem Wind ist es gleich eine Nachtfahrt bis Fehmarn. Nach kurzem Treffen mit Freunden in Burgtiefe schließt sich die nächste Nachtfahrt bis Nyborg an. Dort bleiben wir einen Tag, dann folgen Tagesetappen über Kerteminde, Ballen auf Samsø, bis Ebeltoft. Dort kaufen wir einen neuen Autopiloten. Das ist ein weiterer Hafentag. Die nächste Nachtfahrt bringt uns in den Limfjord nach Ålborg. In Skive und Thisted verbringen wir je einen Tag. Von Oddesund segeln wir in 25 Stunden in Rekordgeschwindigkeit nonstop bis Egersund in Norwegen. Tags darauf am 2. Juli geht es in 46 Stunden über die Nordsee nach Lerwick auf den Shetlands. Dort ist für uns der diesjährige Sommer vorbei, jetzt bestimmen atlantische Tiefs den Fahrplan. Nach 4 Hafentagen segeln wir nach Baltasound auf der nördlichsten Insel Unst. Bei ungünstigen Bedingungen verbringen wir hier 4 Sturmtage. Unseren Plan, noch zu den Färöern zu segeln, geben wir auf. Es geht zurück nach Lerwick. Zwei Tage später sind wir auf Fair Isle und verbringen auf der einmaligen Felseninsel mit tausenden von Seevögeln 2 Tage. Mit Nachtansteuerung erreichen wir Kirkwall auf den Orkneys. Hier hält uns das Wetter ungewollt 4 Tage fest. Wieder ändern wir unseren Plan, von hier zu den Hebriden und nach Irland zu segeln. Tidenbedingt starten wir am Abend des 23. Juni nach Süden und erreichen erst in der darauf folgenden Nacht Inverness. Eine Woche benötigen wir bei häufigem Regen für den Caledonienkanal mit seinen 29 Schleusen und 10 Brücken. Über den Loch Ness und den Loch Lochy kreuzen wir mit Selbstwendefock und vielen Wenden gegen 5 bis 6 Bft. Am 2. Juli verlassen wir den Kanal bei Corpach, kreuzen auf dem Loch Linhe und segeln durch den Sound of Mull bis Tobermory. Dort ankern wir auf 28 m Tiefe. In einer Nachtfahrt erreichen wir Stornoway im Norden der äußeren Hebriden. Es war ein großer Umweg von den Orkneys bis hier. Endlich finde ich die undichte Stelle an einem der zwei Trinkwassertanks. Drei Hafentage zwingt uns das Wetter auf, bevor wir zur Umrundung der Isle of Skye weiter können. Nach dem Ankern vor Portree wird die von Wilfried Erdman hoch gelobte Bucht Loch Skavaig bei starken Fallböen zum Reinfall, unser Anker hält aber. Kräftiger Wind bringt uns in die geschützte Castlebay auf Barra zurück zu den Äußeren Hebriden. Die Inseln Staffa und Iona müssen wir uns leider versagen. Wir segeln noch einmal nach Tobermory und dann nach Oban. Über Croabh Marina und Port Ellen auf der Isle of Islay, immer wieder unterbrochen durch Hafentage, geht der Kurs endlich in Richtung Irland. Früh am 20. Juli queren wir mit richtiger Tide, zeitweise mit 11 kn über Grund, den North Channel nach Glenarm in Nordirland. Am Mull of Kintyre sehen wir rollende Nebelwolken („Oh mist rolling in from the sea ...“). Dann geht es noch einmal nach Schottland in den Firth of Clyde. Von Largs fahren wir mit dem Zug nach Glasgow. Tags darauf brauchen wir bei schwachem Wind mehr als 24 Stunden bis Bangor bei Belfast. Ein langer Nachmittag genügt uns für die Stadtbesichtigung. Ein besonderes Erlebnis wird die Isle of Man. Bis Douglas ist es wieder eine Nachtfahrt mit starken Schauern, Flaute und Nebel. Dann liegen wir in einem sicheren Dockhafen. Bei sommerlichem Wetter fahren wir mit einer historischen Dampfeisenbahn über die Insel. Die Fahrt nach Howth bei Dublin wird zur Nachtansteuerung, davor gibt es ein schweres Gewitter. Drei mal fahren wir per Bahn in die irische Hauptstadt. Bis zum 7. August sind wir noch in Irland. In den Häfen Arklow und Kilmore Quay zwingt uns das Wetter weitere Hafentage auf. Für die Südküste Irlands bleibt uns jetzt keine Zeit mehr. Wir segeln südwärts, westlich Landsend dicht vorbei an den Isle of Scilly und in der zweiten Nacht in den Hafen von Falmouth, dort ist wieder ein Hafentag. Auch in Plymouth hält uns das Wetter 2 Tage fest. In einer Nachtfahrt queren wir die Lyme Bay und erreichen durch den Solent Porthmouth nördlich der Isle of Wight. Für die historischen Sehenswürdigkeiten ist 1 Tag eigentlich zu wenig. Wir nutzen ein passendes Wetterfenster, fahren abends weiter und laufen noch im Dunkeln in Dover ein, bevor uns wieder 7 bis 9 Bft zum Abwarten zwingen. Entlang der Nordseeküste schiebt uns kräftiger westlicher Wind. Wir unterbrechen die Fahrt bis Cuxhaven in Nieuwpoort/Belgien, Roompot/Oosterschelde und in Den Helder. Zwei tiefschwarze Nächte segeln wir durch, überwiegend muss ich in den von hinten anlaufenden Wellen von Hand steuern. Die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal, dabei je 1 Nacht in Rendsburg und Wendtorf, bis Fehmarn wird erholsamer. Von dort nach Rostock haben wir noch einmal frischen Wind von hinten. Wir segeln bis vor den Steg unseres Vereins in Gehlsdorf.

Do./Fr. 15./16.05.08 von Rostock nach Burgtiefe/Fehmarn 48 sm in 20 h

An Bord ist alles verstaut. Beim Fahrtenseglertreffen vor 3 Tagen zu Pfingsten in Kühlungsborn stellten wir fest, dass unser 8 Jahre alter Diesellocher defekt ist. Eine Reparatur würde die Abreise erheblich verzögern. Deshalb kaufen wir ersatzweise einen Spirituskocher. Auch der in letzter Minute gelieferte Wetterfax-Empfänger muss eingebaut werden. Donnerstag um 11 Uhr legen wir ab. Den Motor wollen wir in diesem Jahr möglichst wenig benutzen. Roter Diesel in Norwegen und Großbritannien ist seit 2007 für deutsche Segler tabu. Ganze 3 Stunden kreuzen wir mit Groß und Genua die 6 sm bis Warnemünde gegen leichten Nordwind die schmale Warnow hoch. Unser Bootsnachbar Wilfried gibt uns mit SY „Filo“ Geleit bis kurz vor Warnemünde. Dicht an der Küste segeln wir nach Westen, um den auflandigen Seewindeffekt bei Sonne und 18°C zu nutzen. Ein Jahr vorher standen wir draußen bei der Reede hilflos in der Flaute und sahen andere voran kommen. Um 16 Uhr nehmen wir Kurs auf Fehmarn. Erich und Siegrun haben auf Heidis SMS geantwortet und erwarten uns. Wir segeln die ganze Nacht durch und legen früh um 7 Uhr an. Wir sehen einen freien Stand, ein Segler von gegenüber hilft beim Anlegen. Neben uns liegt ein großes Boot, es ist die „Ariane“, von den Eignern „Omnibus“ genannt. Es ist noch niemand zu sehen. Heidi geht erst duschen, ich klare das Boot auf. Um 9 Uhr laden uns Siegrun und Erich zum Frühstück ein.

Fr./ Sa. 16./17.05.08 Burgtiefe nach Nyborg/Fünen 82 sm in 26,5 h

Um 12 Uhr legen wir wieder ab. Das Wetter ist gut, wir wollen weiter und unsere Freunde haben noch am Boot zu tun. Nur für die Brückendurchfahrt im Fehmarnsund gegen den Westwind nehmen wir den Motor. Nachmittags haben wir schwach umlaufenden Wind, wir kreuzen, ½ Stunde läuft der Motor. Einen Hafen erreichen wir nicht mehr. In der Nacht parallel zu Langeland frischt es auf. Es kommen uns mehrere Segler unter Spinnaker entgegen, wohl Regattateilnehmer „Rund Skagen“. Vormittags segeln wir durch das enge Kobberdyb, zur Sicherheit mit Motorhilfe. Um 13.40 Uhr sind wir in Nyborg neben der Großen Belt Brücke. Mit Poletter aus einem Automaten setzen wir die Waschmaschine in Gang und wollen an Bord Mittag kochen. Den neuen Spirituskocher hatte ich in Rostock improvisiert am Oberteil befestigt. Dadurch konnte es passieren, dass das Unterteil nicht richtig eingerastet war. Der Kocher heizte sich innen stark auf, die Flammen wurden immer größer, er ließ sich weder ausstellen, noch verriegeln, die Regulierknöpfe schmolzen ab, die lackierte Holzverkleidung neben dem Kocher begann Feuer zu fangen. Weder nasse Feudel noch eine Feuerschutzdecke konnten das Feuer ersticken, weil von unten Luft nach geliefert wurde. Letzte Hilfe war der Pulverlöscher, die gesamte Kochecke war weiß. Die Reinigung dauerte Stunden, wir waren geschockt, aber auch froh, dass das Boot gerettet war. Es war noch lange nicht die letzte Pleite dieser Reise. Unsere beiden Autopiloten wurden zusehends fehlerhaft, der TP 20 blieb plötzlich stehen und schaltete auf Standby, der TP 300 steuerte unerwartet zur Seite.

So. 18.05.08 Hafentag in Nyborg

Wir bleiben einen Tag hier. Noch haben wir mit dem Boot zu tun und waren auch nicht in der Stadt. Sehenswert sind das Rathaus und die Reste der Festung mit Wallanlagen. Schloss und Museum schließen sonntags um 15 Uhr, gerade als wir dort ankommen. Montags wird nicht geöffnet. Wir liegen im Yachthafen, der ehemalige Fährhafen hat auch Platz für Gästeboote. An einem Imbissstand essen wir, ich Pølser mit Kartoffelsalat, Heidi ein Steak, dass leider trocken und hart ist. Später bestellt Heidi lieber gleich Würstchen.

Mo. 19.05.08 Kerteminde/Fünen 20 sm in 7 h

Ablegen erst um 11 Uhr, dann segeln wir parallel zur Belt-Brücke weit nach Osten. Hoch am Wind gegen den Strom von vorn fahren wir mit kurzer Motorhilfe durch die bezeichnete Durchfahrt der Vesterrende. Mit variablem Wind aus Nord, vorübergehend Regen, mehrfachen Wenden, erreichen wir um 18 Uhr Kerteminde. Beim Anlegen wollen deutsche Segler helfen. Ich lege das Boot erst mal quer vor den Stand an die Dalben. Mit einer kurzen Achterspring dreht der Motor den Bug gegen den Wind und das Boot rückwärts in die Box.

Di. 20.05.08 Ballen/Samsø 26 sm in 7 h

Wir sind früh wach, legen schon 8.30 Uhr nach Duschen und Frühstück ab. Hinter uns kommt ein rotes deutsches Boot, fährt unter Motor weiter voraus. Es sind die Segler von gestern, mit denen wir die nächsten Tage die gleichen Häfen anlaufen. Beim Segeln sind wir heute schneller. Die flache Enge bei der Insel Romsø kennen wir von der Rückfahrt vor 2 Jahren. Damals sind wir entgegengesetzt durchgekreuzt. Bei Wind bis 4 Bft von N auf W drehend sind wir um 15.30 Uhr in Ballen auf Samsø. Ich versuche mich an beiden Autopiloten, modifiziere die NMEA-Steuerung, in die ich eine Fernsteuerung eingefügt habe, entferne sog. Power Bricks, Impulsgeber zur Regenerierung der Blei-Akkus, kein Erfolg. Ich öffne die Gehäuse der Autopiloten, trockne mit warmer Luft, sprühe „Wet Protect“ auf die Elektronik, die Fehler treten am nächsten Tag wieder auf.

Fortsetzung im Zusammenhang: In Ebeltoft kaufen wir einen neuen Autopiloten, Nachfolgemodell TP 22, für den stolzen Preis von 4700,- DKr. Zu Hause vergleiche ich deutsche Preise, man hat uns anscheinend den um 240,- Euro teureren TP 32 berechnet. Der Stecker passt nicht, ich muss ein neues Loch fräsen und die Buchse montieren, dazu die 12 V - Kabel verlängern. Leider ist die erst im letzten Winter nachgekaufte Fernsteuerung HR 20 nicht kompatibel. Später arbeiten die beiden alten Autopiloten oft wieder, jedoch nicht sicher.

Mi. 21.05.08 Ebeltoft/Jütland 27 sm in 8,5 h

Wir legen um 9 Uhr ab, heute waren die anderen Deutschen schneller. Der Wind schläft nach 2 Stunden ein, dann 1,5 h Motor, 1,5 h Spinnaker, gegen 18 Uhr legen wir im Seglerhafen Ebeltoft an. Das rote deutsche Boot finden wir im Stadthafen, es hat den ungewöhnlichen Namen „Schmedderbücks“, Heimathafen Lübeck. Wir unterhalten uns noch mit den Eignern, sie müssen von hier aus wieder zurück.

Do. 22.05.08 Hafentag in Ebeltoft

Wir packen die Klappfahräder aus. Zunächst machen wir eine kleine Stadtrundfahrt und besichtigen die Kirche. Im Sportgeschäft Lindberg bestellen wir den neuen Autopiloten. Im Vorgarten einer gemütlichen Gaststätte essen wir Scholle. Dann fahren wir noch 25 km bis an die Kattegat-Küste, kommen an einem Safari-Zoo vorbei und dann über Dråby zurück nach Ebeltoft. Bei dem schönen Wetter schenken wir uns den Besuch des Glasmuseums und der in einem Dock liegenden Fregatte „Jülland“.

Fr./Sa. 23./24.05.08 Ålborg/Limfjord 106 sm in 26,7 h

Am Vormittag kaufen wir den Autopiloten. Ich montiere die Steck-Buchse, Heidi macht Einkäufe. Gegen 14 Uhr legen wir ab. Von der Insel Hjelm an kreuzen wir auf dem Kattegat gegen den Nordwind. Heidi fühlt sich seekrank, würde gern Grenaa anlaufen. Nachts flaut der Wind ab, eine Stunde Motor, Heidi übernimmt um 2 Uhr die Wache. Vormittags kreuzen wir weiter, erreichen um 12 Uhr Hals Barre und können mit Wind um Ost in den Limfjord segeln. Die Stadtbrücke von Ålborg erreichen wir sehr knapp um 16.05 Uhr, die letzte Meile unter Motor. Durch die Eisenbahnbrücke kommen wir gleich danach und sind um 16.30 Uhr im Yachthafen. Abends gehen wir ins Stadtzentrum. Überall sind kostümierte fröhliche junge Leute, es ist traditioneller Karneval, sagt man uns. Wir essen ein Eis, neben uns ein Ehepaar, sie sind Inuits, ehemalige Eskimos aus Grönland.

So. 25.05.08 Skive 54 sm in 12,5 h

Etwas verspätet um 11 Uhr legen wir ab. Kräftiger Wind um NO bis O schiebt uns in dem oft engen und gewundenen betonnten Fahrwasser westwärts. Um 15.30 Uhr öffnet die Aggersund-Klappbrücke für uns, dann noch einige Meilen eine schmale Rinne vorbei an Lögstør, bevor wir mit Südkurs Richtung Skive segeln können. Vor dem Hafen ist ein schmales betonntes Fahrwasser. Die Hafeneinfahrt ist flach, vor den Gästeplätzen bremst uns der schlammige Grund, weiter hinten im Hafen finden wir einen freien Platz, es ist nach 22 Uhr.

Mo. 26.05.08 Hafentag in Skive

Vor 16 Jahren 1992 habe ich hier erstmals ein Boot gechartert. Wir sind nach Oslo, in die schwedischen Schären über Göteborg und Laesö wieder zurück gesegelt. Es hat sich einiges verändert: an einem neuen Hotel wird noch gebaut, in dem neuen Toilettenhaus gibt es keine Duschen, auch unser damaliges Boot, eine Dehler 34, glauben wir wieder gefunden zu haben, jedoch unter anderem Namen.

Mit den Klappfahrädern fahren wir ins Stadtzentrum. Das Museum hat montags geschlossen, die Touristinformation finden wir erst vor der Rückfahrt, sie hat 17 Uhr schon geschlossen. Sehenswert sind die beiden Kirchen. Als die ältere aus dem Mittelalter zu klein wurde, hat man vor ca. 100 Jahren eine neugotische daneben gebaut. In einer Fußgängerzone, wie es sie in vielen dänischen Städten gibt, konnten wir einkaufen.

An Bord befasse ich mich noch mit der Programmierung des neuen Wetterfax-Empfängers der Schweizer Firma SEAL. Dafür habe ich im Verlauf der Reise noch viel Zeit investiert, weil die Informationen zu Sendefrequenzen und Sendezeiten aus verschiedenen Quellen nicht alle aktuell waren und sich z. T. widersprachen. Die menügeführte Bedienung ist auch gewöhnungsbedürftig. Nach einigen Experimenten vor der Abfahrt in Rostock zur Antennenkonfiguration zeigte sich vor allem im Kurzwellenbereich eine deutlich bessere Empfangsqualität im Vergleich zu den bisher vorhandenen NASA-Wetter- und Navtex-Empfängern. Der größte Nutzen war die Möglichkeit des Empfangs von Wetterkarten für 5 bis 6 Tage im Voraus, vor allem dort, wo keine längerfristigen Textmeldungen verfügbar waren.

Di. 27.05.08 Thisted 39 sm in 7,6 h

Wir legen um 10.30 Uhr ab, es weht immer noch kräftiger Wind um Ost, der Himmel ist aber wolkgig. Die Fahrt geht zurück nach Norden vorbei an der Fähre Hvalpsund, die Insel Livø bleibt an steuerbord, dann nach Westen durch den engen Feggesund bis nach Thisted, Anlegen 18 Uhr. Im Fenster des Segelclubs läuft ein Fernsehmonitor mit Teletext für den aktuellen Wetterbericht, außerdem ist mit der Hafengebühr ein Internet-Zugang über WLAN kostenfrei möglich.

Mi. 28.05.08 Hafentag in Thisted

Früh gehen wir noch kurz in die Stadt, die Touristinformation ist geschlossen, rundum Baustelle. Wir fragen, wo wir im Hafen Diesel tanken können. Inzwischen hat der Wind aus SO stark aufgefrischt, steht mit 6 Bft genau in die Hafeneinfahrt und verursacht starken Schwell. Wir liegen glücklicherweise auf der Leeseite des schwankenden Schwimmstegs, wir bleiben. Am Nachmittag findet eine Clubregatta statt, 5 Boote trauen sich raus, segeln z. T. ohne Reff. Ich nutze das Internet und ändere die Programmierung des Wetterfaxes für die Nordsee.

Di. 29.05.08 Oddesund 36 sm in 9,2 h

Nach dem Ablegen um 10 Uhr tanken wir 17 Liter Diesel nach 20 Betriebsstunden in diesem Jahr. Die Brücke Vilsund passieren wir ohne Wartezeit zusammen mit einem Arbeitsboot. Bei Sonne und Wind aus Ost müssen wir in dem teils engen und verwinkelten Fahrwasser oft kreuzen. Vor der Oddesundbrücke warten wir zwei Stunden. Erst als wir ein noch einmal per Funk nachfragen, verstehen wir, dass wegen Bauarbeiten die nächste Brückenöffnung erst in weiteren 2 Stunden um 20 Uhr ist. Ein anderes Boot war vorher in den nahe gelegenen Hafen gefahren. Unsere Seekarten weisen keine betonnte Zufahrt aus, der Kartenplotter zeigt Wassertiefen von 2 m und weniger. Im Hafenhandbuch heißt es, ab der weiter entfernt liegenden roten Tonne Richtung Hafen fahren. Wir fahren dorthin zurück und sitzen dicht bei der Tonne auf Grund fest. Entnervt fahren wir wieder zur Brücke und von dort tasten wir uns vorsichtig bis in den Hafen vor. Der andere Segler nimmt noch die letzte Brücke, uns ist es zu spät. Im engen Hafen liegen einheimische Sportboote und Fischer, für uns ist noch ein Platz frei. Der Clubraum ist offen, die Toiletten und Duschen sauber, die Hafengebühr stecken wir in einen Briefkasten. Ein freundlicher dänischer Segler neben uns hat gerade sein Boot zu Wasser gebracht.

Fr./Sa. 30./31.05.08 Egersund/Norwegen 147 sm in 25,2 h

Um 10 Uhr fahren wir mit einem Frachter durch die Oddesundbrücke. Um 12 Uhr erreichen wir den Thyborønkanal. Anstelle einer Untiefentonne in der Karte (Berichtigung Jan. 2008) sehen wir eine rote Tonne. Um 13.20 Uhr fahren wir bei Thyborøn auf die Nordsee hinaus. Für morgen sagt der Wetterbericht Utsira SO 6 Bft an. Nach einer Stunde haben wir über 20 kn Wind weiterhin aus Ost und Sonne. Zeitweilig ziehe ich 2 Reffs ein, wir sind sehr schnell, 7 bis 8 kn. Wir erhalten eine SMS vom „Omnibus“. Unsere Freunde von Fehmarn wollen rund Skagen, hatten einige Tage auf Helgoland gewartet, morgen wollen sie in Thyborøn sein. Sie verstehen zunächst unsere Ungeduld nicht. Zwei Tage später erwischt sie der Starkwind, sie suchen Zuflucht im Fischereihafen von Hanstholm. Wir sind da schon auf dem Weg zu den Shetlands.

In der Nacht zum Sonnabend passieren wir um 2 Uhr Kap Lindesnes, um 5 Uhr liegt Lista achteraus, um 10.50 Uhr sind wir in Egersund fest. Es war, glaube ich, ein Rekord-Etmal für die „Libra“. Den Nachmittag nutzen wir zum Wäschewaschen. Abends bummeln wir durch die uns vertraute Stadt. Der in Berlin geborene Hafenmeister bedankt sich für das Gespräch mit uns, er ist mit einer Norwegerin verheiratet. Auch hier kann man kostenlos per WLAN ins Internet. Im Reeds Almanach finde ich aktuelle Sendezeiten für Wetterfax des englischen Senders Northwood, auch NAVTEX-Wetter, u. a. Inshore auf 490 kHz für die britischen Küsten.

So./Mo./Di. 01./02./03.06.08 Lerwick/Shetlands 249 sm in 46,2 h

Ab Mittwoch soll der Wind für Viking auf West drehen, heute haben wir 5 Bft aus Ost abnehmend. Heidi geht noch in die Stadt, glaubt auch am Sonntag einkaufen zu können, leider vergebens. Um 12 Uhr legen wir ab, alle anderen Boote sind schon weg. Wir fahren durch die enge Nord-Zufahrt, eine Stunde mit Motorhilfe. Der Wind wechselt ständig die Richtung, in einer ekelhaften kurzen Dünung schlagen die Segel, in Lerwick sind später 3 Rutscher des Großsegels gebrochen. Abends wird es neblig, Wolken ziehen auf, es wird kühler, für die nächsten Wochen ist die Sonne verschwunden.

Am Montag passieren wir zwei Bohrinseln, daneben liegen wartende Schiffe. Der Wind kommt mit bis zu 18 kn aus Süd, wir segeln wieder schnell mit einem Reff im Groß. Am Dienstag erreichen wir Lerwick, um 10 Uhr liegen wir im „Small Dock“ am Schwimmponton.

Mi. 04.06. bis Sa. 07.06.08 Hafentage in Lerwick

Das Wetter ist meist trübe. Viel Zeit verbringen wir mit Beschäftigungen am Boot, Wäschewaschen, Einkäufen. Bei Stadtgängen besichtigen wir:

- die Festung Fort Charlotte,
- die Town Hall mit ihren sehenswerten Glasfenstern über die Historie der Shetlands,
- das neue eindrucksvolle Museum (Geschichte, Natur, Schifffahrt),
- ein sog. Broch am Chikimin Loch, das ist ein runder Stein-Turm, innen enge Wohnräume aus der Bronze- und Eisenzeit, drum herum sog. Wheel-Häuser und ein Ring-Wall,
- die Up-Helly-Aa Ausstellung über einen karnevalsähnlichen Fackel-Umzug im Winter, wobei anschließend der Nachbau eines Schiffes, fahrbar auf Rädern, meistens ein Wikingerboot, verbrannt wird.

Wir wandern an den Klippen auf der Halbinsel Knab und erleben ein Treffen von Oldtimer-Autos.

Am Donnerstag kommen Maria und Gerd mit ihrem Boot „Fair Isle“ und zwei Mitseglern. Abends essen wir im Queens Hotel. Mir bereiten die gegessenen Muscheln die ganze Nacht über arge Magenbeschwerden. Am Samstag segeln unsere Berliner Freunde weiter bei Nebel und Flaute zur Insel Fair Isle. Beeindruckt von früheren Aufenthalten, haben sie ihr Boot nach diesem Eiland benannt.

Wir fahren am selben Tag mit dem Linienbus zur Südspitze Sumburgh Head, besichtigen historische Ausgrabungen: Old Scatnes mit einem Broch und den eindrucksvollen Jarlshof mit Resten von Wohngebäuden aus sechs Perioden von der Bronzezeit, der Wikingerperiode bis zum Mittelalter mit der Ruine eines Earlpalastes. Ganz im Süden auf den Klippen steht der Leuchtturm. Wir sehen viele Seevögel, interessant sind die Puffins (Papageitaucher), Kaninchen und Schafe.

So. 08.06.08 Baltasound/Unst 43 sm in 9,3 Stunden

Noch planen wir, die Färöer zu besuchen. Um 10 Uhr legen wir ab und segeln nach Norden mit frischem Westwind von über 25 kn. Ohne Fock mit 2 Reffs im Groß machen wir in Lee der Inseln schnelle Fahrt. Im Lunnina Sound schiebt uns der Wind gegen 3 kn Strom von vorn, starke Stromwirbel und harte Wellen sind um uns herum. Die Insel Fetlar nehmen wir außen an der Ostseite, um das Halsen der Segel in den inneren Sunden zu vermeiden. Um 19 Uhr erreichen wir die Bucht Baltasound und ankern zunächst. Der Fischer Tony kommt mit dem Motorboot und empfiehlt uns einen Platz außen an der mit Lkw-Reifen behängten Pier schräg hinter einem Frachter. Dort haben wir erst einmal Schutz vor dem starken Westwind, Tidenhub 2 m.

Mo. 09.06. bis Do. 12.06.08 Hafentage in Baltasound

Der Wind hat noch zugelegt, reichlich 7 Bft. Wir sollen uns umlegen, weil der Frachter abends unseren Platz braucht, um am nächsten Morgen Talkum zu laden. Auf der Luv-Seite der L-förmigen Pier herrscht starker Schwell. Dort tanzt ein kleiner, für Gäste gedachter Schwimmponton, selbst Fischerboote verholen sich. Der durch eine Steinmole geschützte enge innere Hafen ist für uns zu flach. Wir wissen nicht wohin, und bei dieser Windstärke könnte ich mit eigenem Motor kaum manövrieren. Nach längerem Beraten schleppt uns ein Fischerboot mit 150 PS um die Pier, wo in der inneren Ecke ein Platz für uns frei gemacht wurde. Zum Dank treffen wir uns abends in der Bar des Baltasound-Hotels mit dem Fischer Karl. Die Nacht und der folgende Tag werden sehr unruhig. Ich sichere das Boot mit zusätzlichen langen Fenderbrettern und Kugelfendern von den Fischern. Der Wind dreht auf NW, drückt uns gegen die Wand mit den Reifen. Der Frachter lädt derweil bei Regen Talkum. Mittags wird es ruhiger und weitestgehend trocken. Tony fährt uns mit dem Auto zu zwei örtlichen Museen, dem Unst Boat Haven und dem Unst Heritage Center in Haroldswick. Auf einer schmalen Straße östlich oberhalb des Burrafirth fahren wir soweit wie möglich nach Norden, bis wir die kleine Leuchtturminsel Muckle Flugga sehen. In den Torf-Wiesen brüten die Skua-Raubmöwen. Tony findet zwei Nester mit Eiern. Die Skuas fliegen gefährliche Attacken auf uns. Auf dem Berggipfel steht eine Radarstation aus dem kalten Krieg. Bei der Rückfahrt hält Tony am Talkum-Tagebau (Soapstone Quarry), der einzige noch genutzte in Großbritannien. Zurück im Hafen ist der Frachter weg. Wir legen uns um an die dem Wind abgewandte Außenseite der Pier. Abends treffen wir beim Bier den Fischer Peter und Willy aus Lerwick.

Am Mittwoch sind immer wieder Regenschauer, der Wind kommt frisch aus Nord. Heidi geht einkaufen und zum nördlichsten Post Office im UK. Zurück kommt sie im Auto von Amy, einer jungen Frau, die wir schon aus der Bar kennen. Abends ist sie wieder dort mit ihrer Freundin Katy und deren Verlobten Derek. Er hat heute seinen 40. Geburtstag, wir werden noch nach Hause zur Party eingeladen.

Am Donnerstag bessert sich das Wetter etwas. Im Hafen wird ein Festzelt aufgebaut. Am Wochenende ist großes Wettrudern angesetzt. Einheimische Jugendliche trainieren in offenen Holzbooten. Nachmittags wandern wir zum Naturschutzgebiet Keen of Hamar. Nur dort auf Unst wächst das sehr seltene Edmonston's Chickweed, eine kleine weiße Blume. Wir finden nur ähnlich aussehende Blumen, die richtigen sieht Heidi in einer kleinen Vase im Hotel. Neben dem Keen of Hamar liegen alte verfallene Eisen-Chromat-Minen. Auf dem Rückweg an der Straße steht ein Bus-Wartehaus. Innen ist es komfortabel wie eine Wohnung mit Sofa, Tisch, Fernseher, Computer, Bilder, Bücher, Blumen usw. eingerichtet. Von den Einwohnern wird es regelmäßig gepflegt.

Fr. 13.06.08 Lerwick 41 sm in 8 h

Trotz Seemannsaberglaube legen wir am Freitag dem 13. ab. Den Plan, zu den Färöern zu segeln, haben wir aufgegeben, der Wind weht immer noch stark aus Nord. Mit Fock und 2 Reffs segeln wir zurück nach Lerwick, wieder mit Maximal-Speed. Mehrfach gibt es Regenschauer, dazwischen auch Sonne. Diesmal segeln wir am Fischerhafen Symbister vorbei, dort könnte man notfalls auch einen geschützten Platz finden. Unterwegs fällt der Autopilot TP 300 aus, der Zahnriemen ist abgesprungen, weil die seitliche Begrenzungsscheibe des Motorritzels abgefallen ist. Ein Tropfen Sekundenkleber fixiert sie später. In Lerwick gehen wir längsseits an ein polnisches Stahl-Schiff „Nitron“ aus Danzig. Wir glauben, es vor einem Jahr in Reykjavik gesehen zu haben. Sie wollen zu den Färöern, dann nach Glasgow. Abends im Boating Club trinken wir zusammen Guinness.

Sa. 14.06.08 Hafentag in Lerwick

Bei Starkwind aus Nord und Regenschauer bleiben wir, waschen Wäsche im Boating Club. Die Polen legen mittags ab. Im Hafen ist ein Life-Boat Fest mit Attraktionen für Familien und Kinder.

So. 15.06.98 Fair Isle 42 sm in 6,7 h

Wir legen um 10.40 Uhr ab, frischer Wind aus Nord schiebt uns, z. T. scheint die Sonne. Mittags in Höhe der Insel Mousa reffen wir aus, um 14 Uhr passieren wir Sumburgh Head. Mit rauschender Fahrt schießen wir abends in den kleinen Hafen der Insel Fair Isle. Ich habe kaum Zeit zum Segelbergen, Leinen und Fender klarieren. In der Einfahrt liegen auf beiden Seiten unbetonnte Klippen. Die Crew eines norwegischen Bootes hilft beim Anlegen, sie selbst laufen noch aus. Mit zusätzlichen hafeneigenen Fendern sichern wir das Boot und sind nachts bei leichtem Schwell das einzige Boot im Hafen. Das Versorgungsschiff der Inselbewohner „Good Shepherd“ wird sicherheitshalber in eine Felsen-Nische aufgeslippt. Gegenüber vom Hafen ist eine Vogelwarte mit einer Gruppe von Ornithologen und einer Reihe von interessierten Gästen.

Mo. 16.06. bis Di. 17.06.08 Hafentage auf Fair Isle

Wir machen eine Inselwanderung bis zur Südspitze mit dem Leuchtturm. Bei einem Bombenangriff im 2. Weltkrieg gab es Opfer. Bei der alten Bootsanlegestelle sonnt sich eine Robbe auf dem Felsen. Die ca. 70 Einwohner leben in verstreuten Häusern. Von der ehemaligen Landwirtschaft der Crofter ist nur die Schafzucht geblieben. Wir besuchen ein kleines Museum, es gibt 2 Kirchen, 2 Windturbinen und einen Dieselmotor zur Stromerzeugung. In einer Schlucht sieht man Reste alter Wassermühlen.

Den Nachmittag nutzen wir noch zu einer Wanderung zum Nord-Leuchtturm entlang der Steilküste mit vielen Seevögeln. Wir beobachten die Puffins, Kaninchen und die aggressiven Skuas. Der Weg führt vorbei an einem großen tiefen Loch, unten bewegtes Wasser. Es gibt eine unterirdische Verbindung zur offenen See. Beim Leuchtturm dienen gewaltige Solarpaneele der Stromversorgung.

Am Dienstag kauft Heidi einen in Heimarbeit hergestellten original Fair-Isle-Pullover in der Wohnung von Flory Stout. Traditionelle Knitware ist eine Verdienstmöglichkeit für die Frauen. Zusammen mit Gästen der Vogelwarte sind wir im Auto hingefahren. Nachmittags wandern wir zur steilen Westküste, wo Tausende von Seevögeln leben. Vorher finden wir auf einer Wiese die Überreste eines deutschen Heinkelflugzeuges aus dem 2. Weltkrieg. Der damals 21 jährige Pilot hat überlebt und ist später in den 90iger Jahren noch einmal zu Besuch gekommen. Auf einem Berggipfel, 220 m hoch, liegen die Überreste einer gesprengten Radarstation. Auf dem Rückweg querfeldein können wir uns vor den Angriffen der Skuas nur mit Stöcken erwehren.

Abends ist der Hafen voller Segelboote, neben uns die „Vaya“ aus Kiel und die „Delfin“ mit Seglern aus Heidelberg. Letzteren waren wir vor einem Jahr in Peterhead begegnet. Der Eigner Armin hatte mir den SEAL Wetterfax empfohlen. Abends gehen wir in die Vogelwarte, dort versammeln sich die Gäste, um die Beobachtungen des Tages auszuwerten.

Mi./Do. 18./19.06.08 Kirkwall/Orkneys 64 sm in 16,7 h

Um 9 Uhr legen wir ab. Die „Vaya“ geht nach Lerwick, die „Delfin“ bleibt noch einen Tag auf Fair Isle. Erst unterwegs entscheiden wir uns, die Hauptstadt der Orkneys Kirkwall anzusteuern. Bei leichtem SW-Wind müssen wir anfangs kreuzen, später setzt sich ein leichter O-Wind durch. Mitlaufenden Tidenstrom werden wir vor Kirkwall erst nach Mitternacht haben. Wir segeln, zwei andere Boote fahren gleich mit Motor. Im Stromsay Firth überholt uns die Fähre „Northlink“, nachts in der Enge „The String“ kommt sie uns wieder entgegen. Dort haben wir dann wie erwartet Stillwasser, der Wind ist weg. Mit Motor sind wir um 1.40 Uhr im Hafen. Erst am Morgen sehen wir: hinter uns liegen unsere Freunde Gerd und Maria von der Schiffergilde zu Berlin mit ihrer „Fair Isle“. Die nächsten Tage ist Starkwind aus W bis NO, wiederholt Regen. Deshalb legen wir uns um, nachdem am Abend Armin und seine Crew mit SY „Delfin“ eingelaufen sind.

Fr. 20.06. bis So. 22.06.08 Hafentage in Kirkwall

In Kirkwall besuchen wir die gewaltige St. Magnus Cathedral, das Museum, die Ruinen des Earls- und des Bischofspalastes, am letzten Tag noch eine Whisky-Distillery. Sonnabend wollen wir eine Day-Tour per Bus machen und erkundigen uns vorher dreimal in der Touristinformation. Die Auskünfte sind etwas vage. Als wir zur genannten Zeit mitfahren wollen, heißt es: ausverkauft. Wir nehmen den Linien-Bus nach Stromnes im Westen von Mainland. Die terrassenförmig angelegte Stadt mit einer alten Schifffahrtstradition hat enge Straßen, ist Fährhafen und hat eine kleine Marina. Im Museum erfahren wir mehr über die deutsche Flotte, die 1919 nach dem 1. Weltkrieg im Scapa Flow ½ Jahr interniert war und sich dort komplett selbst versenkt hat. 1939 ist ein deutsches U-Boot unbemerkt eingedrungen und hat das britische Schiff „Royal Oak“ torpediert. Das umfangreiche Scapa Flow Centre ist auf der Insel Hoy. Die Rückfahrt unterbrechen wir unterwegs und besichtigen eine historische Wassermühle und ein Kammergrab aus der Eisenzeit, dessen inneres Gewölbe über einen niedrigen Gang betreten werden kann. In der Ferne sehen wir „Standing Stones“, kreisförmig aufgestellte Felsblöcke. Im Rahmen einer Festival-Woche hören wir abends in der Kathedrale ein Orgelkonzert (Bach und Messiaen).

Am Sonntag ist immer noch Regen. Die Mikrowelle ist ausgefallen. Nach dem Missgeschick mit dem Spirituskocher haben wir sie oft benutzt, wenn wir Landstrom hatten. Es gelingt mir, sie aufzuschrauben, habe auch ein Schaltbild, finde jedoch keinen Fehler. Nach dem Zuschrauben geht sie wieder, jedoch nur einmal. Ich wiederhole in den nächsten Tagen das Spiel dreimal, löte Quetschverbindungen der Flachstecker nach, wackele an allen Leitungen, schließlich arbeitet sie wie früher.

Mo./Di./ Mi. 23./24./25.06.08 Inverness 121 sm in 26,5 h

Es ist Wetterbesserung versprochen und Westwind. Morgens auf dem Weg vom Duschen erwischt mich ein Regenschauer, dazu noch frischer Wind. Günstige Tide nach Osten haben wir am Vormittag oder erst am Abend. Den direkten Weg zu den Hebriden und weiter nach Irland geben wir auf. Wir entschließen uns, durch den Caledonien-Kanal zu fahren. Unsere Freunde Maria und Gerd wollen erst abends auslaufen, sie meinen, die Dünung sei noch stark. So beschließen wir, vorher noch die Highland Park Whisky Distillery am Stadtrand zu besichtigen. Für den Weg brauchen wir viel Zeit, das schottische Kauderwelsch des Führers verstehe ich nicht und als wir zurück sind, bemerke ich wieder Süßwasser in der Bilge. Morgens habe ich Wasser aufgefüllt, nach dem Ablegen in Lerwick hatten wir auf Fair Isle auch schon Wasser festgestellt. Ich vermute undichte Anschlüsse der

flexiblen Tanks, da mir bei Arbeiten im Winter ein Dichtring abhanden gekommen war. Ich ziehe die Überwurfmuttern fester an. Das Problem mit den Wassertanks ist damit noch nicht behoben. Erst in Stornoway finde ich Zeit, den nassen Tank auszubauen, schließlich finde ich eine undichte Stelle an der Schweißnaht.

So legen wir erst 22 Uhr ab. Wir segeln mit abflauendem NW-Wind in die Nacht. Auch SY „Fair Isle“ legt ab, sie fahren mit Maschine Richtung Norwegen und Göteborg. Wir wollen vor dem nächsten Starkwind möglichst bis Inverness kommen. Auch diesmal begegnet uns die Fähre „Northlink“ wieder an den gleichen Stellen. Am Dienstag haben wir Sonne, zeitweise Flaute mit Motorfahrt, dann mehr als 20 kn Wind aus Ost und Regenschauer. Unser verzögerter Start rächt sich, es wird wieder eine Nachtansteuerung. Die Segel bergen wir um Mitternacht vor der Kessock-Bridge. Am Eingang des Hafens von Inverness soll es lt. Hafenhandbuch eine kleine Marina mit Schwimmponton geben. Wir finden nur einen großen Steinhafen, früh sehen wir die Baustelle. Mit langen Leinen binden wir bei einer Leiter an der hohen Pier an, Tidenhub 5 m. Für den Rest der Nacht ist Windstille, morgens Hochwasser.

Um 6 Uhr sind wir wach und frühstücken erst mal. Die 3 sm entfernte Clachnaharry-Schleuse zum Caledonien-Kanal arbeitet erst ab 8 Uhr. Wir kommen dann doch zu spät, haben 3 kn Tidenstrom von vorn und müssen ½ Stunde warten. Anlegen an der Schleuse ist schlecht möglich (Wand aus algenbewachsenen Holzpfählen, einige Leitern). Um 10 Uhr sind wir in der Seaport Marina Muirtown, etwas außerhalb des Zentrums von Inverness. Für maximal eine Woche Kanalfahrt bezahlen wir für unser 9 m langes Boot 148,- £, darin sind alle Schleusen- und Liegegebühren enthalten. Die Rezeption der Marina ist mit freundlichen Damen besetzt, wir haben Landstrom, können Wäsche waschen und trocknen, ein Supermarkt ist in der Nähe. In der Marina werden den ganzen Tag lang Power-Boats, PS-starke Motorboote entladen. Am Wochenende soll ein Round-Britain-Race mit 4 Etappen bis Oban an der Westküste starten.

Abends gehen wir in das Zentrum von Inverness. Die Stadt liegt am River Ness, hat ein gut erhaltenes Castle, eine Kathedrale und etliche Kirchen. In einem Pub erleben wir die letzten Minuten des EM-Halbfinal-Fußballspiels Deutschland – Türkei mit dem entscheidenden dritten Tor für Deutschland in der 90. Minute.

Do. 26.06.08 Dochgaroch Lock 5 sm Motor in 2,3 h

Bis zum Nachmittag sind wir beschäftigt: Waschen, Wassertanks überprüfen, Mikrowelle reparieren, schließlich mit Erfolg. Mit dem zugleich eingeschalteten Grill und Heizlüfter brennt die Sicherung der automatischen Umschaltung im 220 V Wechselrichter durch. Während der weiteren Fahrt behelfen wir uns mit manuellem Umstecken der Leitungen. Zum Wasserauffüllen leihen wir uns einen Schlauch vom Nachbarboot. Der Eigner ist aus Südafrika. Er ist mit dem Wechseln des Riggs beschäftigt. Später an der Westküste und in Irland treffen wir die Familie mit der „Freya“ mehrfach wieder, sie wollen zu den Kanaren.

Gegen 16 Uhr können wir noch schleusen, 3 Stufen aufwärts, davor eine Drehbrücke. Die Verständigung per Funk bereitet uns Schwierigkeiten, die Damen in der Rezeption helfen weiter. Mit uns fährt eine Sadler 28, der Bootname ist „Dasler“. Wir treffen sie später noch einmal in Tobermory. Beim Namen haben sie einfach das Wort „Sadler“ verdreht. Um 18 Uhr schaffen wir noch die Dochgaroch-Schleuse, legen dahinter an. Beiderseits der Schleuse sind lange Reihen von Schwimmgstegen, die meisten für Dauerlieger wohl aus Inverness und Umgebung. Beim Abendspaziergang treffen wir auf eine Gruppe von Erwachsenen und Kindern in einheitlichen blauen Schulpullovern. Eine beliebte und couragierte Lehrerin wird verabschiedet. Vier junge Piper spielen Dudelsack. Vor der Schule wird eine grüne Umweltflagge gehisst.

Fr. 27.06.08 Über Loch Ness bis Fort Augustus

Um 9.30 Uhr fahren wir weiter, 2 sm dahinter beginnt der 325 m tiefe von bewaldeten Berghängen eingerahmte spektakuläre Loch Ness. Mit Selbstwendefock und 2 Reffs im Großkreuzen wir die 20 sm bis Fort Augustus. Anfangs haben wir über 20 kn Wind, nachmittags kann ich ausreifen. 37 Wenden und 31 sm über Grund, 34 sm durch das Wasser, max. 6 kn, registrieren wir. Mit Autopilot braucht man nur 2 Knöpfchen zu drücken, schon liegt bei Windsteuerung der neue Kurs an. Es macht mehr Spaß, von Hand zu steuern. An der Ruine des Urquhart Castle segeln wir dicht vorbei. Es war ein erlebnisreicher Segeltag vor beeindruckender Kulisse. Vor der Schleusentreppe finden wir neue großzügige sanitäre Einrichtungen, auch Waschmaschine und Trockner. Nach 25 min im Trockner für 3 £ ist die Wäsche aber immer noch feucht, es ist Wucher! Leider gibt es keinen Strom am Schwimmgsteg. Maria und Gerd haben uns für den Abend das „Lock Inn“ empfohlen.

Sa. 28.06.08 Loch Oich 8 sm Motor in 4,5 h

Um 11 Uhr fahren wir mit anderen Booten durch die fünfstufige Schleusentreppe. Die berühmte Benediktiner-Abtei kann leider nicht besichtigt werden, sie wird für Privatwohnungen genutzt. Trotz Regenschauer fahren wir 2 Stunden später weiter. In den Schleusen hinter uns sehen wir eine Armada von Charter-Motorbooten. Nach zwei weiteren Schleusen fahren wir über den Loch Oich. Mit 32 m über NN sind wir hier auf dem höchsten Niveau des Kanals. Der landschaftlich sehr schöne See hat längere schmale betonnte Abschnitte, ein Kreuzen gegen den SW-Wind geht nicht. Wir legen kurz vor der Laggan Swing Bridge an einem Schwimmgsteg bei einer Ferienhaus-Siedlung an. Dann kommen die Freizeitskipper mit den Motorbooten. Abends trinken wir statt Guinness schottisches Bier.

So. 29.06.08 Über Loch Lochy bis Gairloch Lock 13 sm in 3,6 h

Pünktlich zur Brückenöffnung um 8 Uhr legen wir ab. In der Laggan Lock geht es wieder abwärts. Eine Stunde später kreuzen wir mit Selbstwende-Fock und 2 Reffs über den Loch Lochy. Wieder weht der Wind mit bis zu 25 kn (6 Bft) von vorn und es regnet. Um 11.30 Uhr legen wir am Ponton vor der Gairloch Lock an. Wir zählen 20 Wenden. Dort liegt ein deutsches Boot „Trio“ (3 Eigner) aus Oldenburg. Sie waren schon bis Fort William, sind aber wieder zurückgefahren, weil hier Strom verfügbar ist. Auch wir bleiben. Am nächsten Tag will Skipper Peter zurück in Richtung Cuxhaven. Nachmittags fährt die „Dagmar Aaen“ mit Arved Fuchs durch die Schleuse, sein Ziel ist Irland. Abends sehen wir im eigenen Fernseher das Endspiel der Fußball-EM Deutschland-Spanien, allerdings mit viel Rauschen. Die anderen Segler sind dazu per Taxi nach Fort William gefahren.

Mo. 30.06.08 Hafentag Gairloch Lock

Mitsegler Bernd der „Trio“ muss nach Hause fliegen und hat ein Taxi bestellt. Wir können nach Fort William mitfahren. Dort besuchen wir das Museum, essen Fisch und Chips und kaufen Proviant. Es gibt keine Anlegemöglichkeiten für Sportboote, nur einheimische Boote an Moorings. Den Rückweg machen wir zu Fuß, zunächst zur Schleusentreppe Neptuns Staircase, dann entlang des Kanals, 16 km in 4 Stunden, ich bin erschöpft. Wir treffen ein junges Paar aus Köln, das unterwegs ihr Zelt aufschlägt. Am Tag vorher waren sie bei Regen und Nebel auf den 1400 m hohen Ben Nevis gewandert. Am nächsten Vormittag sehen wir sie noch einmal bei Dauerregen im Sanitärgebäude an der Schleuse.

Di. 01.07.08 Fort William 7 sm Motor in 3 h

Nachmittags entschließen wir uns, trotz des Regens weiterzufahren, morgen endet unsere Kanal-Licence. Für die 8 Kammern der Schleusentreppe benötigen wir 1,5 h, dahinter sind 2 Drehbrücken. Von Kammer zu Kammer treideln wir einfach unser Boot. Ein Luxus-Motorboot „Veronique“ aus Kirkwall lässt die ganze Zeit seine Motoren laufen. Vor der Corpach-Schleuse bleiben wir an einem Ponton. Dort liegt auch die „Compadre“ mit Wiltrud und Dirk aus Bochum. Erste Kontakte hatten wir in Fort Augustus, dort war Crewwechsel und Umkehrpunkt. Das Boot liegt am Ijsselmeer. Abends sind wir zu Gast an Bord. Der Rückweg soll wie die Hinfahrt durch den Crinan-Kanal nach Glasgow und von dort mit gelegtem Mast über den Forth & Clyde Canal nach Edinburgh und weiter über die Nordsee gehen. Von See kommt die SY „Asta“ der Marineschule Mürwik bei Flensburg und legt vor uns an. In Corpach im Becken zwischen den beiden letzten Schleusen liegen ca. 20 Boote des 31. Three Peaks Yacht Race, einer Regatta in 3 Etappen von Barmouth in Wales bis Fort William in Schottland. Außer Wettsegeln gehört dazu Bergsteigen nach Zeit auf drei über 1000 m hohe Berge: der Snowdon bei Caernarfon, der Scafell Pike bei Whitehaven und hier der Ben Nevis.

Mi. 02.07.08 Tobermory/Isle of Mull 49 sm in 10,9 h

Um 8 Uhr sind wir in der Schleuse Corpach, um 8.50 Uhr in See. Ich setze die bewährte Selbstwendefock mit 2 Reffs im Groß. Anfangs sind es wieder mehr als 20 kn Wind von vorn, Wolken, mal Sonne, dann auch Nieselregen. Auf dem Loch Linhe zählen wir 32 Wenden. In der Enge Corran Narrows haben wir heftige Stromwirbel gegenan. Hier muss für 10 min. zusätzlich der Motor helfen. Am Nachmittag segeln wir durch den Sound of Mull. Gegen 19 Uhr sind wir in der Tobermory Bay. Viele Boote liegen an Mooringtonnen, den Schwimmsteg sehen wir erst beim zweiten Besuch. Wir ankern in der geschützten Bucht auf 28 m (!) Tiefe mit Bügelanker 16 kg, 50 m Kette, 25 m Tau. Ich muss das ältere Großsegel abschlagen, es hat neben einer Lattentasche einen Riss von 20 cm. Das neuere Reserve-Segel ziehe ich am nächsten Morgen ein.

Do./Fr. 03./04.07.08 Stornoway/Hebriden 124 sm in 31,6 h

Wir starten um 8.30 Uhr. Ardnamurchan Point mit Leuchtturm liegt bald achteraus. Schwacher drehender Wind lässt uns mehrfach den Motor starten. Der Kurs geht Richtung NW vorbei an den Inseln Muck, Eigg, Rhum, Canna und die Isle of Skye. Wir sehen 2 Wale, abends eine ganze Herde, am nächsten Tag vor Stornoway sind viele Delphine um uns. Nachts ist weiter schwacher Wind, dann mehrmals Flaute. Freitag regnet es morgens, nachmittags haben wir Sonne. Nachts läuft der Motor zwei Stunden, ab 7.20 Uhr ständig bis zum Hafen, nachmittags trotz leichtem Rückenwind. Ab 17 Uhr soll das Hafembüro schließen und wir wollen noch einkaufen, da morgen Sonnabend ist. Kurz nach 16 Uhr legen wir in der kleinen Marina von Stornoway an. Wir hatten uns per Funk angemeldet, der Hafenmeister bringt uns den Schlüssel für die Eingangstür. Duschen können wir in einer öffentlichen Toilette, müssen aber lange warten, da drei asiatisch aussehende Männer vor uns dran sind. Ich wasche mich die nächsten Tage mit kaltem Wasser in der Pflicht.

Sa. 05.07. bis Mo. 07.07.08 Hafentage in Stornoway

Am Sonnabend besuchen wir das örtliche Museum und fahren mit dem Linienbus zum Butt of Lewis, dem Nordkap der Insel mit Leuchtturm, Vogelfelsen und Torf-Wiesen. Bei der Rückfahrt fragt Heidi den Busfahrer nach den häufigsten Berufen (most profession) auf den Inseln. Die kurze Antwort: „Drinking!“ Abends wandern wir einen Uferweg durch den gepflegten Schlosspark. In der Fußgängerzone der Stadt spielt eine Dudelsackkapelle in schottischen Trachten, kleine Mädchen tanzen dazu. Wir sprechen mit einem Hamburger Ehepaar, das

hier Urlaub macht. An beiden Abenden treffen wir in verschiedenen Pubs zwei dänische, deutsch sprechende, Flugzeugmonteure, sie sind auf Dienstreise hier. Eine Gruppe junger Frauen in gestreifter Kleidung zieht von einer Gaststätte zur anderen. Eine der Freundinnen will in zwei Wochen einen Polizisten heiraten.

Am Sonntag sind hier aus religiösen Gründen alle öffentlichen Einrichtungen geschlossen, kein Bus, kein Pub. Vormittags regnet es, am Nachmittag wandern wir durch den Park zu einer rekonstruierten Wassermühle, vorbei an vielen Golfplätzen, gesponsert von städtischen Firmen, und kommen zum Castle. Verwundert sehen wir: alles vernagelt, innen verfällt das Schloss, nur der Park wird gepflegt. Am Boot zurück haben wir wieder Süßwasser in der Bilge. Nach zwei mal abpumpen, ausbauen und trocknen finde ich am Montag die undichte Stelle des einen Wassertanks. Ich verschließe Zu- und Abflussschlauch mit Holzpfropfen, fortan haben wir nur noch die halbe Wasserkapazität.

Am Montag ist zunächst wieder Dauerregen. Seit einigen Wochen habe ich chronische Schmerzen in der rechten Schulter. Wir gehen ins Krankenhaus, haben MRT-Befund und Medikament mit. Ich erhalte kostenlos ohne längere Wartezeit eine Cortison-Injektion. Der junge Arzt ist aus Holland, lebt seit einigen Jahren hier. Zurück an Bord sind die Schmerzen weg. Die Spritze wirkt bis zu unserer Rückkehr in Rostock. Bevor wir an Bord gehen, besuchen wir das Tweed Loom Centre. Hier gibt es den strapazierfähigen Harris Tweed aus schottischer Wolle, karierte Sakkos, dicke Wollpullover, Mützen u. a. Ich begnüge mich mit dem Kauf einer Krawatte.

Di. 08.07.08 Portree/Isle of Skye 51 sm in 11,5 h

Wir legen um 7.30 Uhr ab. Der Wind weht mit 5 bis 10 kn aus NO bis N. Mittags setzen wir den Spinnaker, er bleibt 6 Stunden stehen, zweimal muss ich halsen. Bei raumem Wind machen wir gute Fahrt und sind 19 Uhr in der Portree Bay, dem Hauptort der Insel, vor Anker. Es war ein herrlicher Segeltag bei Sonne und 18° C. Heute ist unser 42. Hochzeitstag. Wir fahren mit dem Schlauchboot per Elektromotor an Land. Am Marktplatz im „Isle Inn“ macht eine Kapelle schottische Life-Musik, das Lokal ist voller Menschen. An unserem Tisch unterhalten wir uns mit Touristen aus Pennsylvania und ihrem Reiseführer im Kilt. Um 23 Uhr sind wir an Bord zurück.

Mi. 09.07.08 Loch Scavaig/Isle of Skye 57 sm in 13,7 h

Um 9.20 Uhr gehen wir Anker auf. Wir wollen die Isle of Skye umrunden. Das Wetter ist ähnlich wie gestern, nur müssen wir in den engen Sunden kreuzen, teils mit Motor fahren. Unter der 25 m hohen Brücke von Kyle Akin haben wir 2 kn Strom mit uns, gleich dahinter ist eine Felseninsel. Das Fahrwasser ist eng und kabbelig. Noch spannender wird es wenige sm weiter im Kyle Rhea, wir fahren mit 10 kn über Grund durch die Enge, um uns starke Stromwirbel. Eine Hallberg Rassy versucht unter Motor gegen an zu fahren.

Um 20 Uhr fahren wir an Mallaig vorbei. Der Fischer- und Fähr-Hafen ist lt. Handbuch nicht auf Besucher-yachten eingestellt. Gegenüber im Loch Nevis könnten wir ankern, Heidi hat aber als Wunschziel die von hohen Bergen umgebene Ankerbucht Loch Scavaig auf der Isle of Skye. Wilfried Erdmann beschreibt sie in seinem Buch „Nordseeblicke“ als romantisch und von allen Seiten geschützt. Eindrucksvolle Fotos sollen das beweisen. Hinter Point of Sleat frischt der Wind auf, über 20 kn, wir jagen mit 6 kn auf über 900 m hohe Berge zu. Im Scheitel der Bucht liegt eine kleine Felseninsel, dahinter sehen wir ein Motorboot und den Mast eines Segelbootes. Im Dämmerlicht tasten wir uns unter Motor langsam vor, links ragen Steine aus dem Wasser, rechts die Insel. Plötzlich rumpelt es, wir haben den Ausläufer der Insel mit dem Kiel getroffen. Es scheint sowieso kein Platz mehr für uns zu sein, wir wenden und ankern um 23 Uhr auf reichlich 10 m Tiefe in sicherem Abstand von der Insel. Fallböen pfeifen die ganze Nacht von den kahlen Felswänden, aber kein Schwell, der Anker hält sicher, doch wir schlafen schlecht. Schottische Segler kommentieren später: „Loch Scavaig over night? Never!“

Do. 10.07.08 Castlebay/Isle of Barra 50 sm in 8,8 h

Erst spät stehen wir auf. Die anderen Boote fahren gerade ab. Zum Laden der Batterien und Teekochen mit 220 V über den Wechselrichter lasse ich den Motor vor Anker laufen, bis der Reserve-Dieseltank leer ist. Ich entlüfte die Leitung und fülle sauberen Diesel aus dem Kanister nach. Erst um 11 Uhr holen wir den Anker auf, ich ziehe gleich 2 Reffs ein. Mit Düsenwirkung schiebt uns der Wind mit bis zu 9 kn über Grund durch den schmalen Sund bei der Insel Soay. Nur vorübergehend in der Abdeckung der Insel Canna haben wir schwächeren Wind, dann wieder mehr als 25 kn aus N. Die Coastguard Stornoway hat im Funk 5 bis 7 Bft versprochen. Wir rasen mit halbem Wind nach W bis 9 kn über Grund Richtung Barra durch die Sea of Hebrides in die geschützte Castlebay. Im zweiten Anlauf glauben wir um 20 Uhr einen Ankerplatz mit genug Abstand zu den Nachbarbooten zu haben, da kommt der Hafenmeister per Boot: wir lägen zu dicht am Fahrwasser für die Fähre. Die Bucht ist voll, alle Mooringtonnen belegt, wir gehen zurück ins tiefere Wasser. Am nächsten Morgen müssen wir noch mal umlegen, wir behindern immer noch die Fähre. Inzwischen ist weiter innen Platz geworden.

Fr. 11.07.08 Hafentag auf Barra

Der Wind weht die ganze Nacht mit Böen bis 7 Bft aus NW. Am Vormittag reinige ich die Fender. Erst mittags wird es weniger und wir trauen uns mit dem Schlauchboot an Land zu fahren. In einem indischen Restaurant essen wir, Heidi geht anschließend in einem kleinen Hallenbad duschen. Ich hatte mich morgens in der Pflicht mit Seewasser gewaschen. Mit neuem Proviant im Rucksack fahren wir zum Boot zurück. Vom Nachbarboot ruft uns ein Mann, es ist die „Skoling“ aus Peterhead, der wir im Caledonian-Kanal mehrfach begegnet sind. Wir

werden von Brian und Anne zum Tee eingeladen. Beide sind wie wir Rentner. Peterhead an der Ostküste kennen wir vom Vorjahr. Das Boot ist ein älterer norwegischer Typ, entworfen vom Konstrukteur der Soling. Bei der angeregten Unterhaltung erhalten wir wertvolle Tipps zu Ankermöglichkeiten (niemals Loch Scavaig!).

Sa. 12.07.08 Tobermory/Isle of Mull 54 sm in 9,4 h

Um 8.30 Uhr ist der Anker aufgeholt, wir brauchen noch Wasser. Tags zuvor hatte ich ein Boot an der Pier gesehen. Wir finden dort den Wasserschlauch, ein Rohr wie ein Hydrant, aber keinen Wasserhahn. Heidi fragt einen Passanten, schließlich findet er den Hahn 50 m weiter an Land.

Unser Ziel sind eigentlich die Inseln Staffa und Iona, nur gibt es dort keine Häfen, bloß Ankerbuchten in der Umgebung. Der Wetterbericht des DWD verspricht für morgen Südwind 6 – 7 Bft. Wir ändern unseren Plan und gehen wieder nach Tobermory. Um 18 Uhr fällt der Anker, diesmal auf 20 m Tiefe. Abends fahren wir an Land. Laut Reiseführer ist Tobermory der schönste Hafenort in Schottland. In der Bar des Hotels Mishnish soll abends Life Musik sein. Wir unterhalten uns am Tisch mit einem Ehepaar, Doreen und Lawrence aus Fort William. Nach einer halben Stunde packt der Mann seine Geige aus und beginnt zu spielen.

So. 13.07.08 Hafentag in Tobermory

Wegen der Wetterprognose bleiben wir hier, hoffen auf günstigere Bedingungen für Staffa. Wir fahren an Land, Heidi isst Fisch im Restaurant, ich gehe wandern entlang der Bucht, Ziel Aron Park. Dichte Bäume säumen den schmalen Weg, dazwischen Ausblicke aufs Wasser, kleine Wasserfälle, es ist idyllisch. Am späteren Nachmittag wandern wir in entgegengesetzter Richtung zum Leuchtturm Rubba nan Gall. Die Sonne scheint, von 6 – 7 Bft keine Spur. Viele andere Segler sind weitergefahren, für uns sind die Würfel gefallen: in der folgenden Woche erlaubt es das Wetter nicht mehr, nach Staffa und Iona zu segeln. Abends ist die Bucht voller Segler. Flaggen verraten: Talisker Regatta von Loch Harport, Isle of Skye, gesponsert von der dortigen Whisky Distillery. Am nächsten Morgen liegt auch ein blaues Kreuzfahrtschiff „Marco Polo“ in der Bucht. Die Touristen werden ausgebootet, leider erleben sie Tobermory bei Regen.

Mo. 14.07.08 Oban Yacht Marina 24 sm in 6,7 h

Erst um 10.30 Uhr starten wir. Bei Drizzle und anfangs leichtem Wind teste ich die preiswert in Tobermory gekaufte Regenbekleidung über unser leichtes Ölzeug. Es war bei längerem Regen nie dicht. Wir segeln wieder durch den Mull Sound. Am Ladys Rock bei Lismore Island befinden wir uns plötzlich in dichtem Nebel. Das Radar wird eingeschaltet. Eine entgegenkommende Fähre sehen wir auf dem AIS und hören ihr Signal. Einen Segler machen wir mit dem Radar aus, auf unser Nebelhorn gibt er keine Antwort. Um 17.30 Uhr legen wir in der Marina auf der Isle of Kerrera gegenüber von Oban an. Die Marina ist voll, wir finden für unser kleines Boot eine Lücke zwischen zwei anderen, die rechts und links an Auslegern des Schwimmstegs liegen. Für je 2 £ waschen wir noch drei mal Wäsche, im Trockner für nur 1 £ wird alles knochentrocken. Blusen und Hemden trocknen wir in der Kajüte mit dem Heizlüfter.

Di. 15.07.08 Hafentag in Oban

Es ist wieder Starkwind, Böen bis 8 Bft. Mit dem Shuttle-Boot fahren wir nach Oban. In einem Museum erfahren wir einiges zur Stadtgeschichte, die Verlegung des ersten Transatlantik-Kabels, Kriegserinnerungen und sehen einen Film über die Landschaft Argyll. Nach einem kleinen Mittagessen steigen wir auf einen Hügel zu einem unvollendeten Nachbau des römischen Colosseum's. Der Bankier Mc Caig finanzierte es 1897-99 als Arbeitsbeschaffung. Es sollte ein Museum und ein Denkmal für ihn werden. Wir machen die Bekanntschaft einer jungen Familie mit 2 Töchtern, 9 und 13 Jahre alt. Sie sind mit einer Beneteau 34' unterwegs, abends sind wir bei ihnen an Bord zu Besuch. Die Rückfahrt zur Marina wird nass, Wellen schlagen über die Bordwand ins Boot.

Mi. 16.07.08 Craobh Marina 24 sm in 6,7 h

Nach Regenschauern am Morgen starten wir um 11 Uhr. Im Sound of Kerrera müssen wir kreuzen, im Firth of Lorn wird Heidi trotz der Akupressurbänder übel. Unser letzter Versuch, in Richtung Staffa zu segeln, vereiteln auffrischender Wind und Schauerböen. Unser neues Ziel ist Craobh. In der engen und flachen Durchfahrt des Sound of Luing schieben uns der kabbelige Strom und Wind. Vorübergehend nehme ich das Groß weg und ziehe es dann wieder mit 3 Reffs, um nicht zu schnell zu sein und zwischen den vielen Inseln Zeit zum Navigieren zu haben. Von hinten überholt uns ein norwegisches Traditionsschiff, ein Zweimaster unter Maschine. Um 17 Uhr liegen wir am Schwimmsteg der Craobh Marina: Strom, Wasser, Duschen alles für stolze 22,- £. Am Englischen Kanal werden wir noch mehr pro Nacht zahlen.

Do. 17.07.08 Port Ellen/Isle of Islay 50 sm in 11 h

Aufstehen um 6 Uhr, wir duschen, frühstücken, Hafenmeister, Store, wichtiges Telefonat nach Deutschland. Ablegen erst um 10 Uhr, anfangs Drizzle, später scheint die Sonne. Bei wechselndem Wind aus W segeln wir mit Anlieger im Sound of Jura. Eine letzte Möglichkeit nach Iona und Staffa zu segeln, wäre der Weg durch den Gulf of Corryvreckan nördlich der Insel Jura. In der Seekarte wird von der Durchfahrt des sog. „Great Race“ entschieden abgeraten. Gefährlicher Tidenstrom bis 8,5 kn, Eddies, Races und Overfalls reichen mehrere See-

meilen weit hinaus auf See. Mit mehrmals Wechseln des Vorsegels, zuletzt kreuzend, erreichen wir um 21 Uhr Port Ellen. Deutsche Segler aus Lübeck begrüßen uns, sie wollen morgen nach Nord-Irland. Die alten Autopiloten arbeiteten wieder, dafür setzte die Bildstabilisierung unseres Fujinon-Fernglases aus. Schon 2 mal habe ich es reparieren lassen, immer begann es mit vorübergehendem Aussetzen. Auch jetzt hat ein Aufwärmen mit dem Heizlüfter geholfen, für wie lange?

Fr. 18.07. bis Sa. 19.07.08 Hafentage in Port Ellen

Es regnet den ganzen Tag. Duschen kann man in einer Pension am Hafen, allerdings für 3,- £, in einen Kasten zu legen. Später machen wir einen kleinen Rundgang im Ort. An einem vorbeikommenden Fischauto kauft Heidi Dorschfilet und Langusten. Es wird ein köstliches Essen. Heidi schreibt Ansichtskarten und SMS. Ich betätige mich an Bord, mache Notizen für den Fahrtenbericht und programmiere den Wetterfaxempfänger. Der DWD bringt für Irland keine Prognosen, wir sind auf die Wetterkarten und den Inshore Wetterbericht über Navtex und UKW-Funk, sowie gelegentliche Aushänge in den Häfen angewiesen.

In der Nacht hat es weiter geregnet, Wind bis Gale 8 Bft sind vorausgesagt. Wir fahren am Sonnabend mit dem Bus nach Bowmore. Dort gehen wir zur Touristinformation, Bankautomat, Rundkirche, kleiner Bootshafen, kurze Strandwanderung bei viel Wind, Schaumkronen auf dem Wasser. Die meisten Geschäfte sind für einige Stunden geschlossen wegen „Power Cut“ (Stromausfall). In zwei Sonderbussen fährt eine Hochzeitsgesellschaft nach Port Ellen, die meisten Männer im Kilt. Dort ist die Trauung in der Kirche. Wir sehen zusammen mit einheimischen Schaulustigen bei der Ankunft der Gäste zu, als letzte kommt die Braut, geleitet vom Vater. Auf dem Bootssteg begegnet uns ein junges Paar, Segler aus Helsinki. Sie sind als Touristen hier. Wir erwähnen unsere Freunde Jaska und Hillka, die wir in Riga kennen gelernt haben. Sie sind miteinander bekannt und kennen deren Boot „Vela“. Wir geben Grüße an unsere Freunde mit. Abends geben uns irische Segler den Rat, wegen starker Stromwirbel nicht den kurzen Weg um Mull of Kintyre zu nehmen, sondern den North Channel nach Nord Irland zu queren. Passenden Gezeitenstrom haben wir morgen Vormittag.

So 20.07.08 Glenarm/Nord Irland 42 sm in 6,1 h

Der Wecker klingelt um 5 Uhr, ablegen um 6 Uhr gleichzeitig mit anderen Booten. In der Bucht ist es noch ruhig, ich ziehe gleich ein Reff ein. Dann kommen 15 kn Wind aus NW, später Schauerböen über 20 kn. Wir queren das Verkehrstrennungsgebiet des North Channel mit Kurs auf die Felsen-Insel Rathlin Island. Dort schiebt uns der Wind mit 7 kn durch das Wasser, über Grund fahren wir 11 kn, die Durchschnittsgeschwindigkeit 7 kn!!! Dann geht der Kurs parallel zur Küste. Um 12 Uhr fahren wir in die kleine neue Marina Glenarm an einer Flussmündung. In der gemauerten Wand der Mole nisten Vögel in offenen Löchern. Aus Anlass des 18. Geburtstages unseres Enkelsohnes in Rostock leisten wir uns Tee und exzellenten Mango-Käse-Kuchen im Tea Room Cafe des sehr gepflegten Wallet Garden. Er gehört zum privaten hinter Bäumen versteckten Glenarm Castle der Lords Mc Donnell, Earls of Antrim. In einem recht rustikalen Pub trinken wir später ein Irish Lager.

Mo. 21.07.08 Largs/Firth of Clyde 63 sm in 13 h

Wir legen um 7.40 Uhr ab, geduscht haben wir noch abends. Am Steg gegenüber liegt die „Freya“, Heidi hatte sie auch in Oban gesehen. Früh segeln wir bei frischem Wind aus NW und Sonnenschein in Richtung NO. Mittags haben wir den North Chanel erneut überquert, die Halbinsel Kintyre liegt querab. Im Firth of Clyde flaut der Wind ab. Ab 16 Uhr bei der Insel Arran in Höhe der malerischen Whiting Bay kommen wir nur noch mit Motor voran. Zeitweise nieselt es, und wir haben Strom von vorn. Erst um 20.40 Uhr erreichen wir die große Largs Marina, Hafengebühr 23,- £. Von hier gibt es eine Zugverbindung nach Glasgow. Heidi's Nichte war heute dort, die Familie macht hier Urlaub. Leider können wir kein Treffen arrangieren, morgen wollen sie zu den Highland Games nach Inveraray.

Di. 22.07.08 Hafentag, Fahrt nach Glasgow

Bis zur Bahnstation ist es über 30 min Fußweg. Wir bestellen ein Taxi, Preis 4,- £. Wir kaufen Fahrkarten, müssen aber 45 min warten. Die mündliche Information des Hafenmeisters zum Fahrplan war falsch oder von uns nicht verstanden worden. Dann sehen wir Busse, die im Abstand von ½ Stunde fahren. Die Fahrt soll aber länger dauern, sagt man uns später.

Die Touristinformation ist im Zentrum von Glasgow am George Square. Dort stehen Denkmäler berühmter Persönlichkeiten: Sir Walter Scott, James Watt, Robert Burns, Königin Victoria, ihr Gemahl Prinz Albert u. a. Hier fahren auch die Busse der Stadtrundfahrt ab. Jeder zweite Bus ist multilingual, d. h. mit Kopfhörer auch auf deutsch. Zwei mal machen wir die Runde, steigen unterwegs mehrmals aus. In der Glasgow Cathedral des heiligen Mungo erhalten wir eine eigene deutsche Führung von einer ehemaligen Wienerin, die hierher geheiratet hat und Krankenschwester war. Mehrere Räume der Kirche liegen an einem Abhang auf unterschiedlichem Niveau. Im Glasgow Green Park sind ein Terracotta-Springbrunnen mit symbolischen Darstellungen der britischen Kolonien, ein Gewächshaus und eine Teppichfabrik mit orientalischer Fassade bemerkenswert. Architektonisch interessant ist die historische Universität. Am River Clyde waren früher viele Schiffswerften, jetzt wird alles neu gestaltet. Für den Besuch aller Museen und Galerien braucht man vielleicht ein ganze Woche. Glasgow ist nach Edinburgh die heimliche Hauptstadt Schottlands. Heidi ist ausdauernd, wir finden in einem Bücherladen mit

Hilfe des Verkäufers die CD mit dem Song „Mull of Kintyre“ von Paul McCartney. Spannend wurde die Rückfahrt, die jeweilige Bahnsteig-Nr. wird erst 5 min vor der Abfahrt angezeigt, dann beginnt das große Rennen. In Largs nehmen wir zu Fuß den Weg am Strand entlang. Der Ort und die benachbarten Inseln sind Ausflugsziele der Glasgower. Im Segelclub beim Bier unterhalten wir uns mit einem schottischen Ehepaar Lyn und Millen.

Mi./Do. 23.07/24.07.08 Bangor/Nordirland 79 sm in 25,3 h; Fahrt nach Belfast

Wir legen um 9 Uhr ab. Bei schwachem Wind, anfangs von vorn, kreuzen wir im Hunterstone Channel. Später können wir anliegen. Der Wind bleibt meist schwach, vorübergehend nehmen wir auch den Motor, insgesamt 11 sm. In der zweiten Nachthälfte sind für ca. zwei Stunden mal 18 kn Wind, ich muss sogar reffen. Vormittags haben wir eine Stunde Flaute und den Strom von vorn. Um 10.30 Uhr erreichen wir endlich Bangor. Mittags fahren wir mit dem Vororts-Zug nach Belfast. Der Zug-Schaffner schenkt uns unterwegs einen Stadtplan. Die Stadt ist sehr lebendig und geschäftig, hat aber wenig Historie. Erst 1888 erhielt sie Stadtrecht. Danach entstanden protzige Gebäude im Jugendstil, z. B. die City Hall und die anglikanische St. Anne's Cathedral. Die katholische St. Patrick's Cathedral ist kleiner, innen aber farbiger gestaltet mit Bildern und Darstellungen der Jungfrau Maria. Die Kirche ist auf dem Stadtplan nicht zu finden, wir waren Hinweisschildern an der Straße nachgegangen. In der Nähe der Albert Memorial Clock (zu Ehren von Prinz Albert, dem Gatten der Queen Victoria) besuchen wir den historischen Pub „Mc Hughs“ von 1711. Von der Kuppel des Einkaufs-Centers Victoria Square haben wir einen Rundumblick auf die Stadt, viele Baukräne sind zu sehen. Hier an der Mündung des River Lagan wurde 1912 die Titanic gebaut. Im Park vor der City Hall ist ein Denkmal der Königin Victoria, daneben dreht sich ein großes Riesenrad. Um 18 Uhr wird geschlossen, Sicherheitsbeamte fordern die Besucher zum Verlassen auf. Heidi stellt eine Frage an eine Passantin, es ist eine Deutsche aus Karlsruhe, die hier seit zwei Jahren lebt und arbeitet. Sie erzählt uns eigene Erfahrungen mit dem immer noch angespannten Verhältnis zwischen Katholiken und Protestanten. Im Zug nach Bangor lesen wir in einem Prospekt über das am 12. Juli stattgefundene Orangefest. An diesem Tag ist eine Parade und ein Volksfest aus Anlass des Sieges 1690 von Wilhelm von Oranien über den katholischen James II. am Boyne. In der Folge wurden schottische Siedler in Nordirland angesiedelt. Das ist bis heute der Anlass für die andauernde Feindschaft zwischen den Volksgruppen. Die Marina in Bangor ist modern ausgestattet und 24 h bewacht. Der Zugangscode wird täglich geändert. Für eine Nacht bezahlen wir 20,- £. Der Vorort ist ein Ausflugsziel von Belfast. Freitag früh vor dem Ablegen kaufen wir noch in einem Supermarkt ein.

Fr./Sa. 25./26.07.08 Douglas/Isle of Man 82 sm in 21,8 h

Erst gegen 13 Uhr legen wir ab. Wir haben frischen Wind aus SO, mit 2 Reffs segeln wir hoch am Wind. Der dreht später auf S, es beginnt zu regnen. Gegen Abend in Höhe der Halbinsel Mull of Galloway kommen starke Schauer, schlechte Sicht, wir schalten das Radar ein und sehen auf dem Display die Regengebiete ziehen. Der Strom kentert, wir segeln rückwärts. Vorübergehend halten wir unter Motor die Position. Um Mitternacht springt der Wind auf O, ich muss kreuzen. Im Nordosten der Insel hinter dem Kap Point of Ayre umfahre ich die flache Bahama Bank. Als diese um 6 Uhr hinter uns liegt, kommen Flaute und dichter Nebel. Wir fahren noch einige Stunden unter Motor mit eingeschaltetem Radar. Unmittelbar vor dem Hafen kommt uns die Fähre „Snaefell“ entgegen, im Funk haben wir vorher gehört, dass sie ablegt. Nach der üblichen Anmeldung per Funk bei Port Control machen wir um 10.30 Uhr an einem Warteponton an der Battery Pier im Hafen von Douglas, der Hauptstadt der Isle of Man, fest. Es ist Niedrigwasser, Tidenhub ca. 7 m. Heidi bereitet das Mittag vor. Später gehen wir an Land, finden das Hafenkantor, lassen uns einen Platz im inneren Hafen reservieren und erhalten eine Chipkarte für den Zugang. Zurück an Bord liegt ein anderes Boot bei uns längsseits. Der Eigner Ian der Westerly „Storm 33“ ist hier zu Hause und kommt gerade aus Brest von einem Tall-Ship-Treffen. Wir unterhalten uns, treffen ihn später mehrmals, und von ihm erhalten wir die Gastlandsflagge der Isle of Man geschenkt. Um 16 Uhr ist das Wasser hoch genug, die Klappbrücke und die Dockklappe werden geöffnet, wir finden unseren Platz am Schwimmsteg. Anschließend machen wir einen Rundgang: Touristinformation, Zentrum, Strandpromenade, Jugendstil. Man kommt sich vor wie am Mittelmeer. Hier ist ein Zentrum des Business und der Banken. Die Isle of Man ist autonom, hat seit 1000 Jahren ein eigenes Parlament, gehört nicht zum United Kingdom und nicht zur EU, druckt eigene Pfund, wie auch Schottland und Nordirland. Mit schottischen Pfund können wir hier bezahlen, in England müssen wir die hier vom Geldautomaten geholten Pfund in der Bank umtauschen.

So. 26.07.08 Hafentag auf der Isle of Man

Bei Sonntagswetter wählen wir von den vielen möglichen touristischen Attraktionen eine Fahrt mit der historischen Steam Railway (Dampfeisenbahn von 1873). Die Fahrt geht durch eine idyllische Landschaft, Dörfer, Schafe, Kühe, Pferde, bis zur Endstation Port Erin. Dort ist ein Eisenbahnmuseum und eine Bucht mit Sandstrand. Vor etlichen Jahren ist hier die Brigg „Lily“ im Sturm gestrandet. Sie hatte Schießpulver geladen. Einen Tag später, beim Bergen der Ladung, explodierte das Schiff, Häuser wurden beschädigt, viele einheimische Retter kamen ums Leben. Port St. Mary, zwei Stationen zurück, ist ebenfalls Badeort und hat einen trocken fallenden Hafen. Wir unterbrechen die Rückfahrt noch einmal in Castletown. Der Ort war früher Hauptstadt, hat eine gewaltige Burg und ein Schifffahrtsmuseum. Die Besonderheit des Museums ist ein gut erhaltenes Segelboot des Kapitäns George Quayle von 1791, in den Abmessungen von ca. 26 ft mal 8 ft, dem Beiboot der

„Bounty“ vergleichbar. Mit 2 Gaffelsegeln und 1 Fock sowie sog. „drop“ oder „sliding keels“ (Steckschwerter) war die „Peggy“ besonders seetüchtig und schnell.

Keine Zeit haben wir für die Pferdetrambahn, eine alte Elektroisenbahn, die Bergbahn auf den Gipfel des Snaefell und mehr. Der Hafen und die Stadt Peel auf der Westseite der Insel werden uns ebenfalls empfohlen. Leider bekommen wir die einmaligen schwanzlosen Katzen nicht zu Gesicht. Dazu müssten wir mit dem Bus zu einer Catery fahren. Weltbekannt ist die Isle of Man auch durch Rallies, Motorrad- und Autorennen.

Mo./Di. 27./28.07.08 Howth/Rep. Irland 75 sm in 16,3 h

Wir können den Hafen nur bei Hochwasser verlassen. Das ist früh morgens, nur müssen wir noch die Liegebühnen bezahlen. Der Hafenmeister kommt um 8 Uhr, und dann ist „rush hour“, d. h. die Klappbrücke öffnet erst wieder um 10 Uhr. Danach fällt das Wasser. Heidi meldet uns 15 Minuten vorher bei Port Control an. Beim Abbinden kommt der Hafenmeister persönlich und verabschiedet uns. An der Hafenausfahrt haben wir Querstrom, bevor wir Segel setzen. Gegen 12 Uhr liegen Langness Point und Castletown querab. Wir überqueren die Irische See ein zweites mal. Bei anfangs leichtem achterlichen Wind aus NO haben wir zunächst Sonne, dann Wolken und nachts ein schweres Gewitter. Es folgen Regen und Flaute. In Douglas hatte uns Ian die in einer Flussmündung gelegene Marina Malahide empfohlen. Wir können sie aber nur bei Flut anlaufen. Um 2 Uhr erreichen wir stattdessen Howth nördlich von Dublin. Im Stockdunkeln mit Radar und Kartenplotter tasten wir uns vorbei an einer betonten Untiefe in die Einfahrt. Vom Fischereihafen zweigt eine schmale Rinne in das Becken der Marina ab. Bei Ebbe ragen die Molenwände hoch auf, Spirentonnen liegen fast auf der Seite, es ist aufregend, aber wir finden den Weg, um 2.15 Uhr liegen wir am Schwimmsteg.

Den ersten Tag verbringen wir in Howth mit Wäsche waschen, Rundgang, Ruine der Benediktiner-Abbey, Einkaufen. Unsere Tochter Anne aus Berlin will uns für einige Tage besuchen, Ankunft morgen Nachmittag.

Mi. 29.07. bis Fr. 01.08.08 Hafentage Howth, Fahrten nach Dublin

Früh fahren wir mit der Bahn ins Zentrum von Dublin. Vor 14 Jahren waren wir schon einmal hier, langsam kommen beim Gang durch die Straßen Erinnerungen zurück: River Liffey, Trinity College, Statuen von Molly Malone und James Joyce, Dublin Castle, St. Patrick's Cathedrale, General Post Office. Rechtzeitig fahren wir mit dem Bus zum Flughafen. Das Flugzeug hat eine Stunde Verspätung. Per Taxi geht's zur Marina. Es gibt viel zu erzählen. In einem Pub hören wir irische Lieder.

Die nächsten zwei Tage fahren wir gemeinsam nach Dublin. Anne muss neue Tanzschuhe kaufen, sie braucht sie für ihre Irish Dance Auftritte. Wir bummeln durch die Straßen, besichtigen in aller Ruhe die St. Patrick's Cathedral und dann ist noch ein Treff mit Bekannten von Anne, die zufällig im gleichen Flieger waren. In einem Pub in Tempel Bar, dem neuen (alten) kulturellen und Shopping Zentrum, Mit dem vorletzten Zug sind wir erschöpft gegen Mitternacht zurück in der Marina.

Am Freitag machen wir getrenntes Programm: Anne besucht ihre frühere Tanzschule, berichtet später begeistert von dem Wiedersehen mit Lehrern und Freunden. Heidi und ich machen mit Unterbrechungen die Sightseeing Bus Tour. Es regnet fast den ganzen Tag. Abends in Howth können wir noch spazieren gehen. Sonnabend in aller Frühe fährt Anne mit dem vorbestellten Taxi zum Airport.

Hier verabschieden wir uns auch von der „Frey“, jetzt 5 Personen (Eltern, 2 Töchter und der Sohn) auf dem Boot, das kaum größer als unseres ist. Sie haben ein Problem, der Kartenplotter ist ausgefallen, Ersatz soll Montag kommen.

Sa. 02.08.08 Arklow 51 sm in 10,1 h

Wir starten um 11 Uhr, der Wetterbericht verheißt SW 4 – 5 Bft. Wir wollen vorwärts kommen, hoffen mit einer Nachtfahrt bis Milford Haven in Wales zu kommen mit der Option, notfalls einen Hafen an der irischen Küste anzulaufen. Der Küste parallel sind Flachwassergebiete vorgelagert. Als der Wind auf S dreht, nehmen wir Kurs nach SO. Gegen 16 Uhr frischt es plötzlich auf, 25 kn Wind, ein unangenehmer Seegang. Die Coastguard verkündet Small Craft Warning, wir drehen ab. Querab liegt die Arklow Bank mit Wassertiefen unter 3 m, weiter südlich ein großer Offshore Windpark. Wir segeln zurück, fahren um das nördliche Ende der Bank und nehmen Kurs auf Arklow, der Wind kommt direkt von vorn. Inzwischen ist der Tidenstrom gekentert, fast 3 kn gegen uns, wir kreuzen bis 19 Uhr fast auf der Stelle. Nur noch 6 sm, dafür brauchen wir mit Motor und viel Gas 3 Stunden. Zwei andere Boote kämpfen mit uns. Arklow hat eine kleine Marina, viele Boote liegen in der Flussmündung an Mooringtonnen, wir fahren gleich in den Fischereihafen, gehen an einer niederländischen Yacht längsseits, die ihrerseits an einem Arbeitsboot und einem alten verrosteten Fischkutter liegt. Aus dieser Begegnung wird in den folgenden 2 Wochen eine enge Freundschaft mit dem Einhandsegler Hans aus Antwerpen.

So. 03.08.08 Hafentag in Arklow

Weatherforecast: W –SW 6 –7 Bft, Schauer, wieder ein Tag zum Abwarten. Zunächst ist es freundlich Das Stadtzentrum wird von wenigen Straßen gebildet, über den Avoca River führt eine steinerne Brücke. Bei der Marina kommen wir mit einem gemütlichen ehemaligen Seemann mit Bierbauch ins Gespräch, in Holland geboren, lebt er in Liverpool, heißt Eddie und ist 73 Jahre alt. Er lädt uns zu einer Flasche Bier auf das Oldtimerboot „Blue Moon“ ein. Es ist nicht viel größer als die Libra. Der zahnlose Skipper John ist 83 Jahre alt, scheint noch ganz

rüstig zu sein. Die anderen Mitsegler sind Mike und Tonie. Auch ihnen war der Wind zu viel. Am Nachmittag ist im Hafen Life-Boat-Fest mit Musik, eine Werbeveranstaltung für den Rettungskreuzer. Heidi kauft preiswert einen roten Pullover für mich. Gegen Abend macht sie sich auf den Weg zum Duschen in die Marina gegenüber und kommt spät zurück. Auf dem Rückweg hat sie sich verlaufen.

Mo. 04.08.08 Kilmore Quay 59 sm in 12,3 h

Es wird ein langer Weg, wir starten schon 5.40 Uhr, um den Tidenstrom zu nutzen. Bei variablem Wind aus SW, zeitweise Regen, kommen wir gut voran. Kurz nach 14 Uhr runden wir Tuskar Rock, den Leuchtturm am SO-Kap Cansore Point. Den flacheren inneren Weg meiden wir wegen des Gezeitenstroms. Es empfängt uns die Atlantik-Welle. Ebenso wählen wir vor Kilmore Quay den längeren Weg zwischen zwei Inseln durch den Saltee Sound. Bei ruhigem Wetter kann man auch über die flache und betonnte St. Patrick's Bridge fahren. Im engen Hafen gehen wir um 18 Uhr zunächst an den Kopfsteig, mithilfe einheimischer Segler finden wir eine freie Box. Kurz darauf kommt auch Hans mit seiner 16 m langen Stahlketch „Nordkap“ und legt sich an unseren ersten Platz. In den nächsten 2 Tagen entwickelt sich ein enger Kontakt zu dem ehemaligen Architekten Willy und seiner irischen Frau Onja. Sie haben hier ein Haus gekauft und segeln erst seit wenigen Jahren.

Di. 05.08. bis Mi. 06.08.08 Hafentage in Kilmore Quay

Das Wetter ist unbeständig, Outlook: strong or near gale S –SW. Touristisch ist nicht viel zu unternehmen, ich habe u. a. den Traveller zu reparieren, ein Block ist abgebrochen. Das Provisorium Bändsel wird durch einen Schäkel ersetzt, vorher muss ich Löcher bohren. Heidi macht Einkäufe. Ich habe den Wetterempfänger neu zu programmieren, der DWD sendet Zwei-Tages-Vorhersagen für Westeuropa bei Abständen von 6 Stunden mit den Seegebieten südlich Irland und dem Englischen Kanal. Am Nachmittag sind wir zu Willy und Onja zum Tee geladen. Willys Hauptbeschäftigung sind das Malen von Bildern. Sie sind sehr eindrucksvoll, Personen, Boote, Landschaften, manchmal eigenwillig, sehr abwechslungsreich. Sein Plan ist, die Heimat seiner Vorfahren in Polen zu besuchen. Die Idee, von hier kurz mal mit dem Boot nach Danzig zu segeln, erscheint uns etwas unrealistisch. Abends treffen wir uns alle in dem gut besuchten Restaurant.

Der Mittwoch verläuft ähnlich. Onja, Willy und Hans kommen vormittags zu einem Gegenbesuch zu uns an Bord. Nach dem Mittag ändere ich die Aufhängung des Spirituskochers, um das Aufklappen zu erleichtern und ein sicheres Verriegeln zu gewährleisten. Heidi geht mit Hans in den Ort. Dann muss ich mich noch auf die nächste Segeletappe vorbereiten, Tiden- und Strömungsverhältnisse, Durchfahrt zwischen Landsend und Isles of Scilly, mögliche Zielhäfen. Abends ist wieder Treffpunkt Restaurant.

Do./Fr./Sa. 07./08./09.08.08 Falmouth/Englischer Kanal 191 sm in 43,3 h

Der Wind soll für die nächsten Tage auf NW drehen, ideal für die Weiterfahrt nach Süden. Damit streichen wir Ambitionen, noch weiter nach Westen bis zum Fastnet Rock zu segeln. Wir starten verspätet am um 9.15 Uhr, früh war noch heftiger Regen, jetzt kaum Wind, mit Motor fahren wir über die St. Patrick's Bridge. Langsam entwickelt sich der Wind, dreht auf NW. Hans ist mit Motor entschwinden. Zunächst ist es bewölkt, auch mal Regen, nachmittags kommt Sonne. Abends sieht Heidi einen Wal, nachts Meeresleuchten. Bevor Heidi die Nachtwache übernimmt, ziehe ich ein Reff ein. Am Freitag um 12 Uhr haben wir die Isles of Scilly bei guter Sicht steuerbord querab. Wir segeln den längeren Weg westlich des Verkehrstrennungsgebietes vor Lands End. Leider ist es nicht sinnvoll, hier anzulegen, das nächste Sturmtief ist im Anzug. Auf den Scillys gibt es keinen geschützten Hafen, nur Mooringtonnen, Ankerplätze sind problematisch. Bis morgen früh bleibt der Wind bei weniger als 5 Bft. Das wollen wir nutzen. Wir sehen um 16 Uhr im Fernglas das Boot von Hans dicht bei Landsend. Auf einen Anruf per Funk antwortet er nicht, aber per SMS teilt er mit, dass er müde ist, will den Fischerhafen Newlyn anlaufen. Wir sind gewillt bis Falmouth zu segeln. Um 21.40 Uhr liegt Lizard Point querab, wegen möglicher Stromkabelungen halten wir 3 sm Abstand. Dann wird es dunkel, ich schlafe vielleicht 2 Stunden, langsam nähern wir uns Falmouth. Ein Frachter kommt von hinten auf, geht dann links auf Reede. Mit Kartenplotter finden wir die betonnte Zufahrt, in der Bucht liegen dann viele Boote vor Anker bzw. an Mooringtonnen. Irgendwo dahinter sollen eine Marina und ein Besucherhafen sein. Wir fahren Slalom durch die Boote, finden schließlich den Schwimmsteig und gehen früh um 4.30 Uhr leise an einem außen liegenden Boot „Christina“ längsseits. Wieder haben wir eine aufregende Nachtsteuerung geschafft. Der ganze Tag ist total verregnet. Unser Programm: Hafentbüro, Bankautomat, Touristinformation und Einkauf. Die schmalen Straßen sind voller Passagiere eines Kreuzfahrtschiffes, dazu noch Autoverkehr. Abends im Pub sitzt ein junges Paar aus dem Ort am Tisch, sie staunen über unsere Reise.

So. 10.08.08 Hafentag in Falmouth

Heute ist Sonnenschein, aber starker Wind. Wir gehen zum Pendennis Castle, errichtet vor 450 Jahren unter Heinrich VIII. zum Schutz der Hafenbucht. Die neueren Flak-Geschütze stammen aus dem 2. Weltkrieg. Wir sehen eine vornehme Hochzeitsgesellschaft, Oldtimer Autos, der Bräutigam in Uniform, die Braut mit Reifrock, der starke Wind weht ihr den Schleier vom Kopf. Vor dem Hafen wird Regatta gesegelt. Auf dem Rückweg entlang der Strandpromenade besuchen wir drei sehr gepflegte parkähnliche Gärten, u. a. mit Palmen, Blumenrabatten und subtropischen Pflanzen. Früher waren sie in Privatbesitz.

Mo. 11.08.08 Plymouth 42 sm in 8,7 h

Wegen der Tide legen wir sehr früh ab, schon kurz nach 6 Uhr. Wir haben aber ein Problem: längsseits bei uns liegt seit dem Abend ein offenes Oldtimer-Kielboot „Woodcock“, keine Besatzung an Bord. Bei leichtem ablandigen Wind ziehen wir unser Boot langsam zurück, dabei eine längere Sicherungsleine zum Steg. Als ich dann das neben uns liegende Boot vorziehen und an das innen liegende Boot fest machen will, ist dessen Eigner inzwischen wach geworden und hilft beim Anbinden.

Mit südlichem Wind bis 25 kn kommen wir gut voran, gelegentlich regnet es etwas. In der Bucht von Plymouth gibt es eine breite quer liegende Mole, Einfahrten sind auf beiden Seiten. Von den Liegemöglichkeiten für Gäste wählen wir den weiter innen liegenden und tidenunabhängigen Yachthafen am River Plym, müssen in die Stadt aber mit der Fähre fahren. Beim Segelbergen löst meine automatische Schwimmweste aus. Auch in früheren Jahren ist mir das nach dem Segeln bei viel Regen schon zweimal passiert. Heidi findet auf dem Schwimmsteg einen nassen schmutzigen Stoffhasen. Sie wäscht und trocknet ihn mehrmals und behält ihn als Maskottchen an Bord. Sie tauft ihn „Plymouth“. Abends kommt auch Hans in den Hafen. Er muss sein Boot hier für einige Zeit liegen lassen und nach Antwerpen zu seiner Firma fliegen. In der stadtnahen Queen Anne's Battery Marina oder im abgeschleusten Sutton Harbour hat er keinen Platz gefunden.

Di. 12.08. bis Mi.13.08.08 Hafentage in Plymouth

Wir fahren Dienstag mit dem Shuttle-Boot in die Stadt. Als erstes suchen wir eine Bank, in Falmouth war Wochenende. Mit den Pfund von der Isle of Man können wir hier nicht bezahlen. Dann besichtigen wir die St. Andrew Kirche. Sie wurde 1942 durch deutsche Bomben zerstört, 1957 wiederaufgebaut. Bemerkenswert sind die neuen farbigen Fenster. Ein freundlicher Engländer erzählt uns von seinem deutschen Schwiegersohn. Er betreut in der Kirche einen Book-Shop. Heidi kauft ein antiquarisches Buch über berühmte Regatten, gedruckt 1979. In dem selben Jahr war das katastrophale Fastnet Race mit 15 Toten und 5 gesunkenen Booten. In dem alten Merchant's House ist ein interessantes Museum eingerichtet. In dem auf einem Hügel an der Bucht gelegenen Hoe Park steht der historische Smeatons Leuchtturm vom Eddy Stone und mehrere Denkmäler, u. a. das von Sir Francis Drake. Hier in der Flussmündung hatte sich 1588 die englische Flotte versteckt. Drake sah von der Hoe die spanische Armada vorbeisegeln. Dann, als die Spanier vor Calais ankerten, wurden sie nachts von den Engländern mit brennenden Schiffen überfallen. Nur die Hälfte der Armada entkam. Für die Zitadelle und das Aquarium in Plymouth haben wir keine Zeit mehr. Abends kommt Hans herüber, um mit uns zu essen. Zurück im Yachthafen sehen wir in drei Intervallen einen Feuerwerks-Wettbewerb.

Am Mittwoch ist das Wetter so schlecht, dass wir an Bord bleiben, Wind 7 bis 9 Bft und Regen. Hans verabschiedet sich mittags. Ich mache meine Schwimmweste wieder fit und tausche auch bei Heidis Weste die Tablette aus, ansonsten Wäschewaschen, lesen, SMS und Ansichtskarten schreiben. Abends bessert sich das Wetter und es ist noch einmal Feuerwerks-Wettbewerb.

Do./Fr. 14./15.08.08 Porthmouth/Gosport Marina 132 sm in 31,5 h

Wir nutzen ein kurzes Wetterintervall, starten früh nach 6 Uhr, Wind aus SW, etwas Sonne, ein kurzes Schauer. Bei den benachbarten Kaps Prawle Point und Start Point haben wir Strom von vorn und eine kabbelige See, für 2 sm hilft der Motor. Nachmittags überqueren wir die Lyme Bay. Die Situation mit dem Gezeitenstrom wiederholt sich nachts 12 Stunden später in Höhe des Leuchtturms Bill of Portland. Bei Sonnenaufgang haben wir Anvil Point querab. Um 8.30 Uhr biegen wir in den am Eingang engen Needles Channel bei der Isle of Wight ein. In der Morgensonne sehen wir die Needles, Felsennadeln mit einem Leuchtturm darauf, davor eine nur 7 m tiefe „Bridge“. Flaute setzt ein, den gesamten Solent fahren wir mit dem Motor wieder gegen den Strom vorbei an Yarmouth, Southampton und Cowes. Auf dem Solent sind viele Boote unterwegs, eine Regatta, rasende Fähren. Zur Gosport Marina gegenüber von Porthmouth müssen wir wieder über eine flache Bridge, um 13.50 Uhr ist das Boot fest. Nachmittags kaufen wir Proviant ein in einem nahen Supermarkt. Zum Abendessen an Bord gibt es „Rainbow“-Forelle, zubereitet in der Mikrowelle mit Grill.

Sa. 16.08.08 Hafentag in Porthmouth

Pausenlos fahren Fähren von Gosport nach Porthmouth. Von den vielen Sehenswürdigkeiten besuchen wir in dem historischen Dockyard die HMS „Victory“, das Schlachtschiff, auf dem Lord Nelson 1805 in der Seeschlacht von Trafalgar die spanisch-französische Armada besiegte, selbst aber dabei den Tod fand. Wir verbringen mehrere Stunden an Bord der „Victory“, die mit voller Takelage, originalen Kanonen, sorgfältig instand gehalten, in einem Trockendock steht. Für die weitläufigen Museumsgebäude reicht die Zeit nicht. Weitere Attraktionen sind das 1982 gehobene Wrack der „Mary Rose“ von Heinrich dem VIII. aus dem 16. Jahrhundert und die HMS Warrior von 1860, das erste in Stahl gebaute Kriegsschiff der Royal Navy mit Dampfmaschine und Segel. Nach dem Schließen der Museen wandern wir entlang dem Ufer zu ehemaligen Festungsanlagen. Auf den neuen 170 m hohen Spinnakerturm mit Aussichtsplattform und Restaurant in 100 m Höhe fahren wir nicht mehr, die Sicht ist nicht besonders gut. Im Dunkeln ist der Turm in ganzer Höhe beleuchtet und wechselt kontinuierlich seine Farbe.

So./Mo. 17./18.08.08 Dover 105 sm in 17,9 h

Zum Auffüllen von Wasser musste ich erst einen Schlauch von der Rezeption am anderen Ende der Marina holen und wieder zurück bringen. Wir legen um 11 Uhr ab. Für Sportboote ist ein separater Bereich neben dem Hauptfahrwasser einzuhalten. Dann queren wir den Tiefwasserweg. Bei Wind bis 20 kn aus SW wird ein 2. Reff fällig. Die schmale Durchfahrt in der Bolder Street südlich Selsey Bill hat nur 6 m Wassertiefe. Der achterliche Wind schiebt uns gegen 4 kn Strom von vorn und erzeugt ekelhafte Wellen. Entgegen kommende Boote haben zwar den Strom von hinten, Wind und Wellen aber gegen sich. Ab morgen soll wieder Starkwind kommen. Wir könnten heute Abend noch die Marina in Brighton anlaufen, würden dort aber wieder einige Tage festsitzen. Mit einer Nachtfahrt könnten wir Dover erreichen. Gegen Heidi's Willen entscheide ich mich, weiter zu fahren. Später billigt sie meine Entscheidung. Als Heidi schon schläft, wird mir in Höhe Eastbourne gleich zweimal ein Sonntags-Abend-Feuerwerk präsentiert. Nach Mitternacht frischt der Wind aus S auf, der Strom schiebt, ich ziehe vorübergehend ein 3. Reff ein, um Dover möglichst erst bei Sonnenaufgang zu erreichen. Die Tidenberechnung ergibt dann aber schon wieder Strom von vorn. Noch im Stockdunkeln sind wir vor der westlichen Hafeneinfahrt. Heidi ruft Port Control, wir bekommen grünes Licht, bergen aber noch die Segel, weil man nur unter Maschine einlaufen darf. In dem kabbeligen Seegang wird das trotz Stillwasser zum Balance-Akt. Im Vorhafen hätten wir genug Platz und ruhiges Wasser gehabt. Von der Marina bekommen wir über Funk einen freien Platz im Tidenhafen genannt, die anderen beiden Hafenbecken sind nur bei Hochwasser zu erreichen. Mit Kartenplotter und Radar finden wir den engen Weg zum Liegeplatz. Gegen 5 Uhr ist das Boot fest. Unsere Entscheidung war gut, in den nächsten zwei Tagen bei 8 Bft verlässt kein Boot den Hafen. Nachts hatten wir Funkverkehr mit einer deutschen Segelyacht „Armin“ abgehört. Sie brauchten Hilfe, warum haben wir aber nicht verstanden. Als es hell wird, fährt das Life Boat in den Hafen und bringt die „Armin“ an den Wartesteg. Später hören wir, ihnen war auf dem Weg von Belgien gegen Wind und Strom der Diesel ausgegangen. Nachdem ich den versäumten Schlaf nachgeholt habe, gehen wir in die Stadt. Das interessanteste Objekt des Museums ist ein Boot aus der Eisenzeit. Die von Hand bearbeiteten Bretter sind mit Überlappungen zusammengesetzt und mit durchgesteckten Querleisten verbunden. Die Spalten wurden zugestopft.

Di. 19.08.08 Hafentag in Dover

Vormittags stürmt und regnet es. Für die Weiterfahrt an der belgischen und niederländischen Küste besitze ich nur Papierseekarten. Im Winter habe ich sie mit dem Navigationsprogramm Fugawi per PC eingescannt und kalibriert. Meine nächste elektronische Vektorkarte beginnt erst ab der Emsmündung. Von hier bis hinter die Oosterschelde sind der Küste umfangreiche Sandbänke und Flachwassergebiete vorgelagert. Von einem holländischen Segler Egon erhalte ich eine Liste mit Wegepunkten. Ich vergleiche die Koordinaten mit den Angaben im Reeds Almanach und erstelle dann am Laptop mit Fugawi eine Route in den eingescannten Karten. Die Wegepunkte und Routen werden dann zum GPS und zu dem PDA (Taschencomputer) übertragen. Beim Segeln muss dann der Laptop mit seinem hohen Stromverbrauch nicht eingeschaltet sein. Da sich die Sandbänke ständig verändern, muss man trotzdem nach Sicht fahren und die Tonnen beachten. Für diese Vorbereitungen und die erneute Änderung der Programmierung des Wetterempfängers benötige ich den ganzen Nachmittag. Heidi will währenddessen das Dover Castle besuchen, es ist aber wegen Sturm geschlossen. Sie geht statt dessen zu den Kreide-Klippen. Wie sie berichtet, sind sie sehr beeindruckend. Kurz bevor sie zurück ist, klopft es ans Boot. Eine Frau bestellt Grüße von Onja und Willy aus Irland. Sie haben sich auf den Isle of Scillies kennen gelernt und per SMS erfahren, dass wir hier sind. Mit Heidi gehen wir später in den Dockhafen, dort liegt ihr Boot „Alrhein“ aus Mainz. Der Abend bei Erich, Margrit und Eberhard wird länger als geplant. Kurz vor Mitternacht bezahlen wir im Marina-Büro die Hafengebühren. Es ist rund um die Uhr besetzt.

Mi. 20.08.08 Nieuwpoort/Belgien 62 sm in 10,3 h

Erst heute morgen verstehe ich: Egon macht mit seiner „Zeewind“ Segelbegleiter für vier weitere niederländische Yachten, sie fahren im Konvoi, wir schließen uns an. Alle melden sich bei Port Control ab. Um 7 Uhr sind wir aus dem Vorhafen, das Großsegel haben wir schon vor der Hafenausfahrt gesetzt. Der Wind SW, auffrischend bis über 20 kn, 30 kn hat der Windmesser als Maximum registriert. Der Tidenstrom kommt mit 2 bis 3 kn von vorn, das ergibt unangenehmen konfusen Seegang. Das Boot ist bei den von hinten anlaufenden Wellen nur von Hand zu steuern. Eine Welle schwappt von hinten über den Spiegel ins Cockpit. Wir haben noch 2 Reffs im Groß, dazu Fock 1. Fährschiffe behelligen uns zum Glück nicht. Die „Zeewind“ fährt voraus, nur den Besan gesetzt, die gesamte Strecke unter Maschine. Wie wir später hören, ihre zwei Hunde an Bord wurden seekrank, haben gekotzt. Von den anderen Booten, alle größer als wir, haben zwei die Fock ausgerollt, zwei haben nur das Groß gezogen. Ich vermute, auch sie haben den Motor laufen. Wir halten mit unserem kleinen überladenen Boot unter Segel mit, später nehme ich ein Reff raus. Zunächst segeln wir in östlicher Richtung, vor den Sandbänken South Sand Head queren wir das Verkehrstrennungsgebiet Richtung SO. Zwei mal müssen wir Frachtschiffen ausweichen. Irgendwann muss ich zur Toilette, der Autopilot kann den Kurs nicht halten, für Heidi ist das Steuern zu schwer. Ich lue an, gehe fast auf Gegenkurs, der Großbaum ist durch die Bullentalje festgesetzt, die Segel flattern, das Groß steht zeitweise back, die Pinne fixiere ich in Lee, die Fahrt ist raus aus dem Schiff, es passiert weiter nichts. Als es weiter geht, ist der Konvoi ein Stück voraus. Egon fragt per Funk, ob wir ein

Problem hätten, alles o. k. Ein Problem gibt es dann doch: als ich von der Vektorkarte auf Fugawi umschalten muss, findet der Plotter die Position zunächst nicht. Nach der Übertragung der Routen- und Wegepunktdaten zum GPS hatte ich gestern die Parameter der NMEA-Schnittstelle nicht richtig zurückgestellt. Vor der französischen Küste gibt es einen durch Tonnen markierten Weg durch die Sandbänke. Hier sind Erichs Wegepunkte von Nutzen, einige habe ich hinterher etwas korrigiert, so am Passe de Zuydcoote. Dort ist die Wassertiefe unter 10 m, daneben nur 1 m. Der Hafen von Dunkerque ist wenig attraktiv, man sieht Hochöfen und ein Kernkraftwerk. Um 17 Uhr erreichen wir den belgischen Hafen Nieuwpoort, Segelbergen im Seegang, ein längerer Einfahrtskanal, es gibt mehrere gut ausgestattete Marinas.

Do. 21.08.08 Roompot Marina/Oosterschelde/NL 59 sm in 11,7 h

Wir wollen weiter, den westlichen Wind nutzen, Ablegen 8 Uhr. Jetzt ist wieder MESZ, die Nacht war eine Stunde kürzer. Ziel ist die Oosterschelde, Roompot Marina. Dort wollen wir abends Hans und den Voreigner der „Libra“, André, treffen. Vor Oostende und Zeebrugge sind auch ausgedehnte Sandbänke, Wassertiefen oft um 3 bis 4 m. Einen markierten küstenparallelen Weg gibt es nicht, nur die tiefen Hafenzufahrten von See. Von Egon habe ich enger liegende Wegepunkte erst vor der Roompot Schleuse. Wegen des Seegangs wähle ich sicherheitshalber einen etwas weiteren Weg mit Wassertiefen um 10 m. Der Wind W 15 bis 25 kn kommt praktisch genau von hinten, wieder unangenehmer Seegang. Ich muss von Hand steuern, das ist auf die Dauer anstrengend. Aus Zeebrugge kommend hält ein Frachter Kollisionskurs, ich drehe bei und muss dazu halsen. Zwei weitere Halsen ohne Autopilot gelingen nicht richtig. Ausgerauschte Schoten muss ich erst wieder einfädeln. Um 19 Uhr passieren wir die Roompot Schleuse, gegen 20 Uhr legen wir an. Hans und André empfangen uns. In der Gaststätte wird es noch ein angeregter Abend, Hans muss leider weg. Heidi und André essen Muscheln. Wegen evtl. Magenprobleme bestelle ich lieber Schmortopf.

Fr./Sa. 22./23.08.08 Den Helder/NL

Den ganzen Tag regnet es immer wieder. Ich stelle auf dem Laptop die weitere Route bis Cuxhaven zusammen, Heidi trifft Egon und seine Frau und geht später einkaufen. Nach 18 Uhr entschließen wir uns zum Ablegen, den Liegeplatz hätten wir ohnehin wechseln müssen. Vor 10 Jahren, damals Ende Mai, sind wir hier schon einmal gestartet. Kurz vor 20 Uhr haben wir die Roompot Schleuse passiert. Den ersten Abschnitt zwischen den Sandbänken kreuzen wir. Dann, als wir anliegen könnten, hat uns eine schwarze Regenwand erreicht. Ich starte den Motor und berge alle Segel, Böen über 30 kn, 7 Bft. Zurück im Cockpit ist der Motor aus, er startet nicht mehr, der Tank ist fast leer, durch Krängung kam Luft in die Dieselleitung. Mit der Fock kann ich das Boot in der Tonnenreihe halten. Eine halbe Stunde später ist Flaute, der Motor läuft noch mal ½ Stunde. Dann geht das Segeln wieder, und um Mitternacht muss ich wieder 2 Reffs einziehen. Um 4.30 Uhr, es ist stockdunkel, queren wir die Zufahrt Hoek van Holland, die Mündung der Maas bei Rotterdam. Per Funk melden wir uns an, zwischen zwei Frachtschiffen, die auf dem AIS-Empfänger sicher auszumachen sind, passieren wir den schmalen für Sportboote vorgesehenen Korridor. Eine sm weiter werden wir vom Traffic Control Centre angerufen und um unsere Position gebeten. Man wünscht uns gute Weiterfahrt. Früh um 6 Uhr kommt die nächste Gewitterfront mit heftigem Regen. Mittags passieren wir eine Bohrplattform. Der Wind ist moderater geworden, ich drehe bei und fülle Diesel aus dem Reservekanister nach. Jetzt ist der Motor wieder einsatzfähig. Abends entschließen wir uns, Den Helder anzulaufen. Einige Großsegler kommen uns entgegen, die „Alexander von Humboldt“, die „Großherzogin Sophie Charlotte“, andere sind nach einem Tall-Ship-Treffen noch im Hafen, so die „Sedov“. Die Marina ist brechend voll, wir finden einen Platz längsseits als viertes Boot in einem Päckchen.

So./Mo. 24./25.08.08 Cuxhaven/Deutschland 176 sm in 30,7 h

Ablegen früh 8 Uhr, die Anderen wollen auch weiter. Nachdem wir das Molengat südlich von Texel hinter uns haben, segeln wir entlang der Grenze eines in der Seekarte verzeichneten Schießgebietes. Ob geschossen wird, wissen wir nicht. Von hinten kommt eine Motor-Barkasse direkt auf uns zu. Mehrmals tutet sie, aus welchem Anlass bleibt unklar. Ich weiche schließlich zur Seite aus, das Schiff fährt vorbei. Der Wind kommt wechselnd zwischen 10 und 20 kn aus Süd, wiederholt regnet es. Um 11.30 Uhr sind wir in Höhe Vlieland, 13.40 Uhr Terschelling, 15.40 Uhr Ameland, 18 Uhr Schiermonnikog. Nachts 22.30 Uhr vor Borkum habe ich eine ganze Flotte von Fischerbooten um mich. Bei Juist sind wir um Mitternacht, um 2 Uhr bei Norderney, 4.20 Uhr Spiekeroog, 6 Uhr Wangerooge und dann die Reede vor der Neuen Weser. Das Feuerschiff Elbe 1 passieren wir um 8 Uhr. Viele Segler kommen uns entgegen, vor allem Holländer. Sie sind wohl auf dem Heimweg aus der Ostsee. Das setzt sich später auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) fort. Ein besonderer Zufall: ein entgegenkommendes Segelboot heißt wie wir „Libra“ und dann kommt noch ein Frachter, der auch so heißt. Leider haben wir Strom von vorn. Wir waren wohl zu schnell, segeln aber geduldig weiter. Kurz vor Cuxhaven ist unsere Geschwindigkeit über Grund zuweilen nur 1 bis 2 kn. Um 14.40 Uhr legen wir im Yachthafen an. Mit einer Chipkarte aus dem Automaten haben wir Zugang zu den Sanitäreinrichtungen. Dann schlafe ich einige Stunden. Fahrräder, auch mit Anhänger können kostenlos benutzt werden. Von einer Autotankstelle hole ich in Reservekanistern deutschen Diesel, seit Thisted in Dänemark haben wir nirgends getankt. Zu Hause lese ich später in der Yacht, dass in Deutschland jetzt kein Bußgeld mehr erhoben wird, wenn man im Ausland roten Diesel tanken musste und das mit einer Quittung bzw. Eintragungen im Logbuch nachweisen kann.

Di. 26.08.08 Rendsburg/NOK 55 sm in 11,3 h, davon 38 sm Motor

Wegen der Tide haben wir früh um 6.15 Uhr schon wieder abgelegt. Um 9 Uhr sind wir vor der Schleuse Brunsbüttel. Dass ein weißes Blinklicht „Grün“ für Sportboote bedeutet, kapieren wir erst, als ein angekommenes Motorboot per Funk anfragt und dann vor uns in die Schleuse fährt. Vom Wartebereich aus konnten wir die Schleusenzufahrt nicht einsehen. Das Anlegen in der Schleusenammer ist eine Zumutung: ein „Ponton“ aus Holzbohlen schwimmt in Höhe der Wasserlinie, Fender finden keinen Halt, man muss das Boot von Hand abdrücken. Uns passiert die nächste Blamage: Heidi geht zum Schleusenmeister, um die Kanalgebühr zu bezahlen. Der lacht und sagt: „Das Geld kriegt die Landeshauptstadt Kiel, da sind die Kassen immer leer!“ Auf dem Kiel-Kanal, die internationale Bezeichnung für NOK, ziehen wir bei achterlichem Wind aus SW zur Motorunterstützung die Genua. Um 17.35 Uhr legen wir im freundlichen Regatta-Verein von Rendsburg an.

Mi. 27.08.08 Wendtorf 27 sm in 6,5 h, davon 21 sm Motor

Heute legen wir erst gegen 11 Uhr ab. Die Genua nützt uns nur vorübergehend etwas. Zu zwei engen Begegnungen mit entgegenkommenden Frachtschiffen kommt es in einer Kurve und dann noch einmal an einer Baustelle wegen eines Böschungsrutsches. Um 15.30 Uhr sind wir durch die Schleuse Kiel-Holtenua, davor haben wir ½ Stunde Wartezeit. Auch hier gibt es keine vernünftige Anlegemöglichkeit. Die meisten Boote fahren nervös im Kreis. Für die Kanalpassage bezahlen wir 12,- €. Wir segeln noch bis zur Marina Wendtorf, anlegen 17.20 Uhr. Die Zufahrt ist eng aber tief genug, wieder ausgebaggert. Unser Segelfreund Erich von der „Ariane“ auf Fehmarn macht uns auf zwei neue in den Seekarten nicht verzeichnete betonnte dreieckige Sperrgebiete nordöstlich von Wendtorf aufmerksam. Der Hafenmeister zeigt uns die Positionen in der Seekarte. Es wurde dort Munition aus dem 2. Weltkrieg gefunden.

Do. 28.08.08 Burgtiefe/Fehmarn 41 sm in 8,1 h

Der Weg nach Fehmarn um das große Schießgebiet Todendorf/Putlos in der Hohwachter Bucht ist weit, wir starten um 8.40 Uhr. Die gelben Tonnen der zwei neuen Sperrgebiete können wir gut ausmachen, umfahren sie südlich parallel zum Land. Dort sehen wir das Blinklicht Heidkate rot/gelb, es wird geschossen. Wir folgen in weitem Bogen der Grenze des Gefahrenbereiches.

Im Radio und auch im Funk hören wir, dass die „Gorch Fock“ um 10 Uhr zu einer längeren Reise ablegt. Wir sehen später ihre Segel im Fernglas, ahnen nicht, dass es wenige Tage später einen tödlichen Unfall geben wird. Mittags setze ich den Spinnaker. Andere Boote nehmen den Motor zu Hilfe. Ich denke, wir werden den Spi bis an das Ende der Tonnenreihe hinter der Fehmarnsund-Brücke stehen lassen können. Kaum sind wir um 16 Uhr durch die Brücke, springt der Wind um und frischt auf. Es ist kein Platz, um auf Vor-Wind-Kurs zu gehen. Ich drücke Heidi die Pinne und das Spifall in die Hand, gehe vor, klinge den Achterholer aus, der Spi weht quer dicht über dem Wasser. Da klingelt das Handy, ich rufe: „Keine Zeit zum Telefonieren!“ Heidi fiert das Fall, ich hole ihn zügig unter dem Großbaum in den Niedergang, bevor ein Boot auf Gegenkurs neben uns ist. Geschafft, ohne Komplikationen!!! Um 16.45 Uhr sind wir in Burgtiefe fest. Erich und Siegrun von der „Ariane“ und ihre Freunde empfangen uns mit bunten Wimpeln und Sekt. Abends gibt es ein Festessen bei ihnen an Bord.

Fr. 29.08.08 SSV Rostock 42 sm in 8,1 h

Gegen 9 Uhr essen wir Frühstück auf der „Ariane“. Ein Regenschauer mit Windböen zieht durch. Zum Hafensbüro müssen wir auch noch, gestern hat keiner daran gedacht. Wir legen um 10.10 Uhr ab zur letzten Etappe unserer Reise. Bei NW-Wind 15 bis 20 kn hole ich das 1. Reff bald raus. Außerhalb der Landabdeckung haben wir bald wieder höhere Wellen von hinten. Ich muss die meiste Strecke von Hand steuern. Um 16.50 Uhr sind wir vor Warnemünde. Auf der Mole steht unsere Rostocker Familie mit den Enkelkindern und winken. Am Passagier-Kai liegt die „Aida Bella“. Wir segeln auf der Warnow bis vor dem Steg unseres Vereins. Um 18.15 Uhr haben wir angelegt und werden vom Vorsitzenden und den Mitgliedern unseres Vereins mit einer Flasche Sekt begrüßt. Auch unsere Familie ist inzwischen eingetroffen. 3 ½ Monate waren wir weg.

Eigene Wertung der Reise

Seitdem wir Rentner sind, ist es unsere dritte lange Reise. In Seemeilen war sie etwas kürzer als unsere Fahrten zum Nordkap 2006 und nach Island 2007. Die Anpassung an die Wetterbedingungen, das Rechnen mit Tidenströmen, die langen dunklen Nächte und Nachtansteuerungen waren höhere Herausforderungen für uns. Mit unserem kleinen Boot (Wasserlinie 7,65 m) waren wir bei frischem Wind oft an der Grenze der Rumpfschwindigkeit. Wir hatten diesmal mehr technische Probleme, die uns Zeit kosteten, die Fahrt aber nie ernsthaft gefährdeten oder verzögerten. Es gab wieder viele touristische Höhepunkte und landschaftliche Schönheiten, wodurch die Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis wurde: von Wind und Wetter geformte Inseln, das schottische Hochland mit dem Loch Ness, Städte, wie Glasgow, Belfast, Dublin, die reizvolle autonome Isle of Man und die geschichtsträchtige und abwechslungsreiche Kanalküste. Wieder haben wir uns in unseren unterschiedlichen Fähigkeiten ergänzt und Schwierigkeiten erfolgreich bewältigt. Bei vielen interessanten Begegnungen wurden neue persönliche Kontakte geknüpft. Wegen des strikten Verbots von rotem Diesel zu Beginn unserer Fahrt haben wir den Motoranteil auf 10,8% der Gesamtstrecke, ohne die Kanalstrecken auf nur 8,4%, beschränkt.

Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel:

Vier Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelt,
 zwei 12 m lange Sicherheitsleinen oben in Höhe Vorstagbeschlag am Mast befestigt,
 zwei Rettungsringe (einer mit Leine auf Rolle), Fenderleiter,
 Markierungsboje, Rettungslicht mit Blitzlampe,
 EPIRB von ACR mit GPS;
 zwei Ankerbälle, Kegel,
 Radarreflektoren,
 Nebelhorn elektrisch und Tute,
 zwei Lenzpumpen (manuell und elektrisch),
 zwei Anker (Bügel- und Plattenanker je 16 kg), Reitgewicht, elektrische Ankerwinsch,
 Schleppleine, Treibanker,
 Seenotsignale im Notpack,
 zwei Feuerlöscher, Feuerlöschdecke,
 Leckpfropfen, Wurfleine, zwei Pützen,
 Bordapotheke, Erste Hilfe-Koffer,
 Schlauchboot, Elektroaußenborder,
 Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug,
 Zwei-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht,
 Drei-Farben-Licht (LED), Ankerlicht auf Masttop (LED),
 Deckstrahler, zwei Handscheinwerfer, Taschenlampen
 Steuerkompass,
 Handpeilkompass, Peilfernglas 7x50, Fernglas mit Bildstabilisation 14x40,
 GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, zwei Antennen,
 Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend),
 Windinstrument mit NMEA-Schnittstelle für Autopilot,
 Handwindmesser, Handlot,
 Radargerät,
 AIS-Radar,
 DSC-UKW-Funk,
 neu: SEAL Wetterfax, timerprogrammierbar,
 parallel weiter genutzt wurden Wetterempfänger NASA für Navtex und DWD (147,3 kHz, 4583 kHz, 7646 kHz,
 10100,8 kHz, 11039 kHz),
 Weltempfänger mit Kassettenrecorder,
 LCD Fernseher (Teletext auch für Wetter genutzt),
 Barometer, Differenzbarometer,
 drei elektrische Pinnenpiloten, dazu Fernsteuerung,
 Batterie-Manager,
 fest angeschlagene Bullentaljen,
 nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift,
 drei parallele Drahtvorstags,
 fünf Stagreiter-Vorsegel, Spinnaker, zwei Großsegel,
 Papierseekarten für das Fahrtgebiet,
 Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Gezeitentafeln (Reeds Nautical Almanac) und PC-Programm WXTide,
 Karten der Gezeitenströme, Yachtpilot, Medizin auf See, Broschüren der KA, Bedienungsanleitungen,
 elektronische Seekarten (BSB und selbst eingescannt für Fugawi) auf Notebook Fujitsu C4110 (Win 98) und
 CeMAP für Deutschland, Dänemark, Norwegen und UK mit Irland und Shetlands für PDA PocketLOOX.