

Segeln in Schottland

ein Revier- und Törnbericht von Titzl Rieser



Ich sitze im Cockpit einer Bavaria 36, ducke mich, es kommt wieder Wasser übers Deck. Eingepackt in meinem Offshore-Ölzeug, verummmt und mit 2 Lagen Funktionswäsche drunter, Gott sei Dank habe ich meine Bergsteigersocken eingepackt. Ja, das braucht es hier heroben, am 57. Breitengrad Nord, in der Gegend von West-Schottland, zwischen Isle of Skye und dem Festland.

Heute Vormittag haben wir über Navtex die Wetterwarnung für das Gebiet Hebriden empfangen: southwesterly gale force 8, increasing severe gale force 9 – also, es wird schwerer Sturm vorhergesagt.



Wir sind auf dem Weg nach Rodel an der Südspitze von Harris, eine der Hauptinseln der Äußeren Hebriden. Der Skipper, Heinz Ressler von Sea-Man-Ship Austria trifft die einzig richtige Entscheidung: Zurück in den geschützten Bereich des Inner Sound, neues Tagesziel: Loch Torridon. Für die 15 Seemeilen über Grund brauchen wir dann ganze 8 Stunden und unzählige Kreuzschläge. Bei 7 bis 8 Beaufort kannst du das Großsegel nur mehr aus der Hand fahren, die Böen bis 9 Bft. legen dir das Boot auf die Backe, dass du mit der Baumnock Wasser schaufelst.

Aber wir sind schon mitten drinnen in der Geschichte, ich darf von vorne beginnen: Ich segle nun seit Jahren hauptsächlich in der Adria, in der Ägäis, habe Abstecher nach Elba und Korsika, in die Nord- und Ostsee hinter mir. Und wie bei jeder



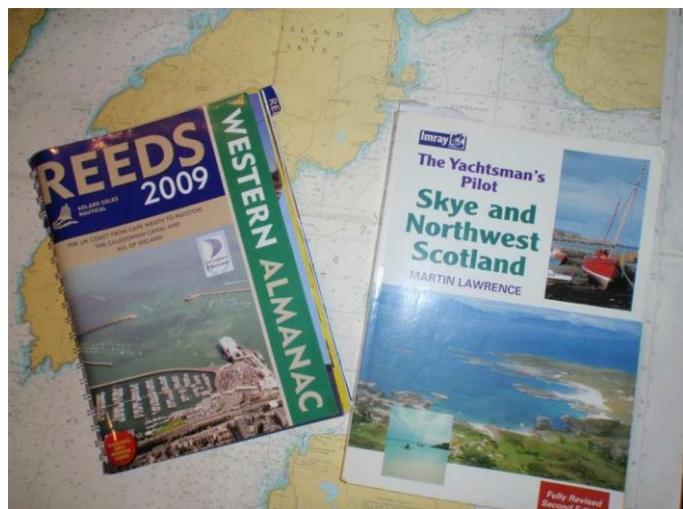
Sportart sucht man immer wieder nach Herausforderungen, man braucht halt manchmal den Kick. So habe ich es beim Bergsteigen, beim Klettern, beim Schifahren (jetzt beim Snowboarden) erlebt, und so geht es mir auch beim Segeln.

Es ist daher nur logisch, dass ich mich beim Heinz Ressler gemeldet habe und auf sein Angebot, ein Gezeitentraining in Schottland zu absolvieren, gerne zurückgekommen bin.

Wir haben eine Bavaria 36 in Armadale auf der Isle of Skye übernommen. Momentan habe ich schon geschluckt: Eine Bavaria in diesem Gebiet? Brauchen wir da nicht etwas Massiveres, Stabileres? Wird sie unseren Anforderungen gerecht? Nun die Yacht ist hinsichtlich Ausstattung reviergerecht hergerichtet und optimiert. Standheizung ist obligat, die Salonkojen sind mit Leesegel ausgestattet, Strecktaue sind fix montiert, im Cockpit findest du keinen Tisch, dafür ist eine Sturmfock fix an Bord und das Großsegel ist mittels Bindereff zu verkleinern.

Die Boote liegen in Armadale an Bojen, wir und unsere Ausrüstung werden mit einem Boot aufs Schiff gebracht. Wasser wird über einen mehrere Hundert Meter langen Schwimmschlauch gebunkert. Schaut alles sehr eigenartig aus, wenn man die Marinaanlagen in Kroatien oder Türkei gewohnt ist. Es funktioniert aber alles perfekt, hinsichtlich Service, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft können sich so manche Mittelmeer-Anbieter eine Scheibe abschneiden.

Jedes Mal am Abend bzw. vor dem Auslaufen gibt es ein Ritual: Die Seekarte wird auf dem Tisch ausgebreitet, Strömungsatlas, der „Reed“, Papier und Kuli dazu und los geht es. Wo wollen wir morgen/heute hin? Gut, wie tief ist es dort laut Seekarte? Haben wir Spring- Mitt- oder Nippzeit? Haben wir Lowwater/Highwater? Mit welchen Strömungen müssen wir rechnen? Es geht uns in Fleisch und Blut über, Bezugsorte (Ullapool/Hebrides oder Dover), Anschlussorte, interpolieren, Zeitfenster berechnen.



Ein kleines Beispiel gefällig? Die Durchfahrt von Kyle Rhea ist ca. 2 Kabellängen breit und trennt die Isle of Skye vom Festland. Der Strom kippt zweimal am Tag und setzt bis zu 9 Knoten (!) entweder nach Süd oder nach Nord. Wenn du also zur falschen Zeit in der Einfahrt stehst, brauchst du gar nicht erst antreten. 8,5 Knoten Strom gegenan schafft die Bavaria 36 nicht einmal theoretisch. Da gurgelt und brodeln das Wasser, da glaubst du, du bist mitten auf der Donau im Strudengau!

Der Tidenhub beträgt in diesem Revier zu Springzeiten bis zu 6 Meter, es heißt also schon aufpassen, bei Durchfahrten oder Ansteuerungen von Liegeplätzen. An Missweisung sind 6° West zu berücksichtigen, die sind ganz wichtig, speziell beim Vorhalten im Strom.

Dementsprechend spielt Navigation eine wichtige Rolle: Bei Schönwetter hat man an der bizarren Westküste Schottlands immer Landsicht. Nachdem aber das Wetter auch sehr schottisch ist (wir waren von Mitte bis Ende September unterwegs), muss der Navigator topp sein. Er darf sich nicht auf das GPS verlassen – denn bei den Wetterbedingungen kann dich ein Stromausfall schneller erwischen als du denkst.

Schottisches Wetter bedeutet auch, dass wir die ganze Zeit nicht aus den Stiefeln und aus dem Ölzeug herausgekommen sind. Ich darf das so beschreiben: Es regnet, teilweise schüttet es eine Stunde lang, die Wolken hängen dunkel über der Kimm, die Sicht vielleicht eine Kabellänge, plötzlich wird es heller, weiße Lichtstreifen fallen



schräg vom Himmel aufs Wasser, die ersten Sonnenstrahlen kommen durch, es erscheint die Sonne (so viele Regenbogen habe ich schon lange nicht mehr gesehen), wir haben blauen Himmel. Eine Stunde später verzieht sich der Himmel, am Horizont wird es dunkel, der Wind beginnt zu pfeifen, die ersten Böen fallen ein, Gischt bricht auf den Wellenkämmen, die ersten Tropfen fallen, die Sicht bricht ab, es nieselt (Bei 8 Bft fühlt sich das wie Nadelstiche in den Augen an). Und so geht es mehrmals am Tag hin und her – ein gewaltiges Naturschauspiel!

Dementsprechend ist das Anlegen der Automatikwesten nur logisch, und keiner von uns ist ohne Lifebelt und Rettungsweste ins Cockpit eingestiegen. Apropos Sicherheit: Wir haben auch MOB-Manöver geübt und ausprobiert und bei 30 bis 35 Knoten Wind kann ich nur sagen: Auch beim Quick-Stopp-Manöver musst du die Fock und das Groß fieren, sonst treibst du ab und du erwischst den Verunglückten nicht.

In Westschottland findet man keine Marinas so wie man sie im Mittelmeer mittlerweile an jeder Ecke antrifft. In den meisten Buchten und an den Liegeplätzen vor den Städten sind Besucherbojen ausgelegt – im „Reeds“ (das ist der Revierführer) sind diese mit einem „V“ gekennzeichnet. Auf der Boje sind vielfach auch der Eigentümer (Pub, Restaurant, Hotel, Destillerie, etc.) oder eine Telefonnummer vermerkt.



Der Landfall erfolgt mit dem Tender, auch hier zahlt es sich aus, wenn man vorher sich ausrechnet, wie hoch der Wasserstand noch steigen wird, wie lange kann ich im Pub bleiben und Ale trinken, wo muss ich das Dingi festmachen, damit ich trockenen Fußes wieder einsteigen kann.

Last but not least: Die schottische Küche hat feinste Überraschungen parat. Black Pudding (so ähnlich wie geröstete Blutwurst), Haggis (erinnert mich an Anger Edi's Leberschädl), Cock-A-Leekie (Hühnersuppe), alle Arten von Gemüsesuppen, Orangenmarmelade mit Whisky.



Natürlich, Whisky darf bei einer Revierbeschreibung aus Schottland nicht fehlen. Ohne Whisky geht da oben sicher nichts, denn auch das gehört zu einem Schottlandtörn. Das ist ganz einfach eine Kulturfrage, der Besuch einer Destillerie (wir waren in Oban und in Talisker) mit anschließender Verkostung ist obligat und rundet die Reise in den hohen Norden ab!

Slainte va, Slan leat! Das sind schottische Grüße und bedeuten in etwa: Gesundheit und ich komme wieder!

Informationen: www.sea-man-ship.at

© Gottfried Rieser