

FR 10.7.09 Heidelberg – Rotterdam (500 km)

Abfahrt Heidelberg um 9.00 Uhr. Ich hole Kerstin vom Bahnhof ab und Jörg und Nadja später in Gießen. Mit Gepäck, Lebensmitteln und Ausrüstung ist das Auto voll bis unters Dach. Selbst schuld – wir nehmen fast alles an Lebensmitteln von Deutschland aus mit, sogar schottischen Whisky. Trotz der Ferienzeit geht es zügig voran und es bleibt noch Zeit für einen Stadtbummel in Rotterdam. Die Altstadt gefällt uns gut – nicht eine der üblichen Standardfußgängerzonen, sondern viel Kunst, neue und alte Architektur kombiniert und Mengen an alternativen Läden.

Dann fahren wir 40 Minuten durch den Industriehafen, bis wir endlich den Quai von P&O gefunden haben. Hier ist alles perfekt organisiert und wir können sofort aufs Schiff fahren. Im Gegensatz zu Mittelmehrfähren geht es hier ruhig und entspannt zu, man ist freundlich und ordnungsbewusst (und verbietet leider das Schlafen in den Aufenthaltsräumen). Das Essen ist ebenso reichhaltig wie schlecht. Kurzum, es werden alle Erwartungen an England erfüllt.

Durch Dockanlagen entlang der riesigen Leitfeuer verlässt die Fähre dann den Hafen und wir beschließen den Abend in der bordeigenen Piano Bar.

SA 11.7.09 Craobh Haven / Oban (600 km)

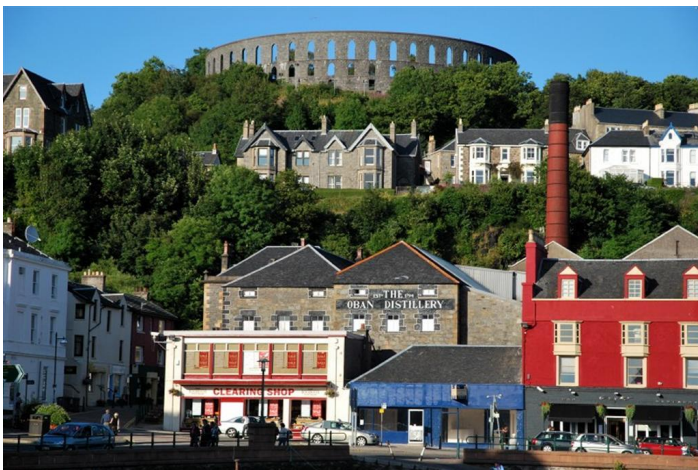
Um 8 Uhr Ankunft in Kingston upon Hull. Dann linksfahren, linksfahren, linksfahren – durch deutliche Markierungen wird es einem anfangs leicht gemacht. Erst später beim Abbiegen oder nach Pausen macht sich ein gewisser Rechtsdrall bemerkbar. Auf der dreispurigen Autobahn geht es wegen des geringen Verkehrs sehr entspannt zu. Dank Navi und Tempomat ist die Fahrt fast eine Erholung.

Durch laute Radarwarnungen des Navis werden wir auf eine weitere Besonderheit Englands aufmerksam gemacht: Die öffentliche Überwachung. Bis hin zur Raststättentoilette ist alles mit Kameras überwacht, immer unter dem Motto „for your safety“. Auf Raststättenparkplätzen protokollieren Computer mittels Kameras alle Fahrzeugbewegungen. Wer über Nacht bleiben will, muss sich vom Hotel von der Computerliste löschen lassen – die verbleibenden Fahrzeuge werden von der Polizei wegen Ordnungswidrigkeit ermittelt. Überhaupt ist „for your safety“ das Motto schlechthin. Kaugummiautomaten und Seifenspender enthalten piktogrammgespickte längliche Anleitungen über regelkonformen Gebrauch. In einem Badezimmer trägt ein abgeflexter Heizkörper die Aufschrift „disconnected for your safety“.

In Schottland wird die Landschaft rauer, die Autobahn hört auf. Wir kommen nur noch langsam voran. Zeit für Telefonate mit der zweiten Crewhälfte, die uns vorausgefahren ist und Einkauf und Bootsübergabe erledigt. Das Boot stänke nach Diesel, die Bilge sei voll, der Wassertank lecke – keine beruhigenden Meldungen. Gegen 16.30 Uhr kommen wir endlich

an und können die endgültige Übernahme des Bootes mit dem Vercharterer durchführen. Immerhin gibt es erstmal keine weiteren Mängel. Deswegen fahren wir nach dem Auspacken gleich weiter mit dem Auto nach Oban, wo abends die Eröffnung des „Classic Malts Cruise“ beginnt.

Auf den ersten Blick erscheint Oban als gemütliches kleines Städtchen mit traditionellen Pubs und viel Hafenflair. In der Vergangenheit hat sich ein gewisser Wohlstand durch Hafen,



Destillerie und Tourismus eingestellt. Am Ende des Törns, nach einer Woche in der Natur, würde man Oban dagegen eher als Metropole Nordschottlands betrachten.

In der Destillerie wird jeder herzlich begrüßt und bekommt erstmal einen Oban-Whisky in die Hand gedrückt – slàinte mhath, wie der Schotte dabei sagt (auch wenn bei uns die korrekte Aussprache noch nicht so recht sitzt). Bald kommt die launige Eröffnungsrede des Chefs, gefolgt von einer lyrischen Gesangsdarbietung des lokalen Frauenchors (der gegen die sturmerprobten Seglerstimmen leider nicht ankommt) und endlich das Buffet. Seafood, Roastbeef und Käse – reichlich und von ausgezeichneter Qualität. Hier gefällt es uns. Fortwährend werden weitere Classic Malts an der Bar angeboten. Gehässige Crewzungen haben den Abend als „Malt-Flatrate-Party“ bezeichnet, aber so wird das zum Glück nicht ausgelebt. Das Publikum ist reifer und gesetzt, im Schnitt mindestens 50+, es sind keine Entgleisungen zu befürchten. Außerdem dauert der Abend nicht lange, noch vor 10 Uhr kommt eine Dudelsackgruppe und spielt dröhnend einen Kehraus, die ganze Gesellschaft hinaus in den Hafen begleitend – übrigens eine gute Idee, um private Feiern abzukürzen.

SO 12.7.09 Craobh Haven – Colonsay (28 nm)

Der erste Segeltag beginnt mit Regen. Durch die Einweisung der Crew wird es 12.00 Uhr, bis wir loskommen. Erstes Ziel der Reise ist der Golf von Corryvreckan mit den gefürchteten Stromschnellen und Wirbeln. Bei Wind gegen Strom können hier Wellen von mehreren Metern Höhe entstehen. Dies entnehmen wir Törnführern und dem Klassiker „Der keltische Ring“, mittels derer wir uns auf dem Weg zu den Stromschnellen den nötigen Respekt verschaffen. Heute weht nur eine sanfte Brise und so gurgelt Corryvreckan trotz 4kn Strom nur müde vor sich hin.

Unterwegs klart es auf und wir haben wieder den schönsten Sonnenschein. „Four seasons a day“ heißt real: Man sollte sowohl Ölzeug als auch Sonnencreme ständig bereithalten.

Unser eigentliches Ziel soll Iona werden, wo wir bei der dort lebenden Kommunität schon unseren Besuch angemeldet haben. Wegen einer Sturmwarnung lassen wir das aber lieber bleiben, denn im Sund von Iona gibt es keinen geschützten Ankerplatz.

So laufen wir Colonsay an, einen der wenigen Häfen mit Pier zum Anlegen. Die Pier entpuppt sich als holzverkleidete Spundwand an der Rückseite des Fähranlegers, aber immerhin. Nach einem einwandfreien Anleger-Sherry und diversen weniger einwandfreien Rasmus-Limericks ist Landgang zum Inselhotel angesagt. Austern und Jakobsmuscheln, dazu auf der Insel gebrautes Bier – was will man mehr.

Unser Boot hat jetzt einen Päckchenlieger neben sich, eine 50 Fuß-Yacht aus dem oberen Preissegment. Der Besitzer ist Mitbesitzer einer Venture Capital Firma und mit seinem persönlichen Skipper unterwegs. Ein Teil der Crew besucht ihn an Bord, und bei einer ausgiebigen Bowmore-Verkostung werden bis tief in die Nacht diverse Businesspläne erörtert.

Die Nacht wird unruhig, trotz langen Leinen und Springs gegen 2m Tidenhub liegen wir recht unruhig und werden vom Schwell geschüttelt. Zur Sicherheit vereinbaren wir einen „Leinenwachplan“ mit stündlicher Kontrolle der Leinen.

MO 13.7.09 Colonsay – Gometra (38 nm)

Das Wetter ist wie ausgewechselt, wir frühstücken an Deck, wie am Mittelmeer. Leider gibt es immer noch keinen Wind. So motoren wir nach Iona, um die Insel wenigstens von See aus zu sehen. Die Durchfahrt durch den Sund bei Ebbe ist spannend. Wegen der Unterwasserfelsen und Untiefen müssen wir einen sehr genauen Kurs im Bogen fahren.

Dazu kommt Frage, ob man warten soll, bis die Fähre über den Sund vorbeigefahren ist. Wartet man nicht, muss man ihr an der engsten Stelle ausweichen. Wartet man zu lange, dann startet sie die nächste Fahrt und man muss ihr trotzdem ausweichen. Wir entscheiden uns für letzteres.

Nach einem letzten Blick auf Iona Abbey motoren wir weiter zur Felseninsel Staffa, die wegen ihrer sechseckigen Basaltsäulen berühmt ist. Dort werfen wir den Anker – im wahrsten Sinne des Wortes, denn der Ankerwunsch mangelt es überraschenderweise an jeglicher Haltekraft. So rauschen 60m Kette mit dem Anker samt Ankerkralle in die Tiefe. Glücklicherweise



ist die Kette ausreichend gesichert, sonst wäre das Thema Ankern für diesen Törn erledigt gewesen. Unter den neugierigen Blicken der Touristenscharen kämpfen wir mit Winsch und Kette und bekommen diese Meter um Meter wieder an Bord. Einen zweiten Versuch schenken wir uns lieber und nehmen Kurs auf eine Ankerbucht zwischen Ulva und Gometra. Da wir die Tücken der Winsch jetzt kennen, gelingt das Ankermanöver und mithilfe einer an Land belegten Heckleine liegen wir perfekt mitten in der Natur.

Ingo kocht Labskaus mit soviel Liebe zum Detail, dass die Crew zwei Stunden voll beschäftigt ist. Mit Zigarillos und ausgewählten Sprüchen hält er uns bei Laune. Und in der Tat, das Labskaus ist köstlich, der



Aufwand hat sich gelohnt. Mit einer Verkostung der Bordwhiskys geht der Abend zu Ende.

DI 14.7.09 Gometra – Coll – Hyskeir – Canna (52 nm)

Heute ist früh aufstehen angesagt. Wir hatten die Landleine einfach an einem Stein am Ufer befestigt ohne an die Gezeiten zu denken. Zur geplanten Abfahrtszeit wäre er 2m unter Wasser gewesen. Tauchen erscheint uns deutlich unattraktiver als früh aufstehen. So bleibt noch genug Zeit für eine Paddeltour und einen Spaziergang auf der Insel Gometra, deren idyllische Einsamkeit man frühmorgens nur mit ein paar Schafen teilen muss.

Nach dem Erwachen der Crew lichten wir den Anker und motoren frühstückend nach Coll, denn es weht leider immer noch kein Wind.

Coll hat zwei absolute Highlights zu bieten: Duschen und Trinkwasser – beides ist in der Gegend ansonsten schwierig zu bekommen. Auch der Gedanke an frisches Brot aus dem Dorfladen ist durchaus angenehm.

Coll enttäuscht nicht. Zwar ist das Duschen teurer als ein Besuch in einem deutschen Freibad, aber immerhin. Das Brot ist im Dorfladen leider ausverkauft, aber es gibt noch Chips und Bier. Nur das Wasserholen ist etwas mühsam. Da wir nicht am Steg anlegen können, müssen

wir mit dem Dingi und einem 20l Kanister pendeln. Eine gute Gelegenheit, Ingo an die Kunst des Motorbootfahrens heranzuführen. Nach einigen Zickzackmanövern hat er die Sache gut im Griff und unser Wassertank füllt sich stetig. Seine Laune verschlechtert sich allerdings schlagartig, als gleichzeitig der Benzintank leer ist und der Regen einsetzt. Dank seiner soliden Ruderausbildung bekommt er auch das in den Griff und pullt naß, aber energisch zum Schiff zurück. Auch Regen kann also als Treibstoff verwendet werden.

Nach der Mittagspause verlassen wir Coll wieder mit Kurs auf Hyskeir. Der Revierführer beschreibt diese abgelegene Leuchtturminsel zwar als schwierig anzulaufen wegen brechender See, Strom und Unterwasserfelsen, aber das ist genau die Herausforderung, der wir uns stellen wollen. Hyskeir erfüllt alle diese Erwartungen selbst bei wenig Wind, und so sind wir froh, den Landeplatz unbeschadet zu erreichen. Die Insel ist bis auf Seehundfamilien und riesige Vogelscharen völlig unbewohnt und sehr einsam gelegen, so dass sich hier garantiert Robinson-Gefühle einstellen würden. Leider beträgt die Wassertiefe 11m statt der erwarteten 3m und die im Revierführer erwähnten Festmacherringe befinden sich 5m hoch in den Felsen. Deswegen geben wir das Anlegen auf und stechen wieder in See. Vielleicht ist es auch besser so; die Vogelscharen erweckten den Anschein, sehr gerne unser Deck als Lokusalternative zu den ewigen Felsen benutzen zu wollen.



Bei Hyskeir haben wir wieder eine Begegnung mit einer Fähre. Ihr Ziel ist es wohl, im Bogen um Hyskeir herum zu den äußeren Hebriden zu fahren. Durch den Bogen können wir ihren geplanten Kurs schlecht einschätzen und überlegen angespannt, ob wir sie backbord oder steuerbord passieren sollen. Es folgen einige spannende Minuten, bis sie dann doch noch einen geraden Kurs steuert und wir keine Kollisionspeilung mehr haben. Uff.

So steuern wir den nächsten Ankerplatz an, die Insel Canna, die wir bei Einbruch der Dämmerung erreichen. Zwar bietet auch Canna Natur pur, aber keinesfalls Einsamkeit. Der halbe Malt Cruise liegt hier vor Anker, und es ist Party angesagt. Wieder erweist sich das Ankern als schwierig. Die Winsch funktioniert zwar, aber der Anker hält nicht und wir fischen kiloweise Tang aus dem Wasser (auch eine Art „catch of the day“). So werfen wir den Anker an einer abgelegenen Stelle, an der ein Vertreiben nicht so schlimm wäre und schalten den GPS Ankeralarm ein (gute Erfindung).

Durch die lange Fahrt sind wir müde und anspruchslos, so dass wir uns mit Chinanudeln und Johnny-Walker begnügen und früh schlafen gehen.

MI 15.7.09 Canna – Rum – Loch Scavaig (23 nm)

Heutiges Ziel ist die Insel Rum, und so lichten wir gegen 10.30 Uhr die Anker. Bei extremem Leichtwind segeln wir ostwärts nach Rum. Ein Blick auf die Ankerbucht hätte uns warnen sollen: Rum ist von dichten Wolken umgeben und beim Näherkommen sitzen wir im Regen. Zu allem Übermaß hält unser Anker wieder nicht, 4 Versuche enden mit dem Entfernen von



Kraut und Tang aus dem Anker. Entnervt geben wir auf und verlassen die Bucht wieder. Außerhalb der Bucht ist weiterhin schönes Wetter. Spontan beschließen wir, nach Loch Scavaig zu segeln, ein Ziel, das Wilfried Erdmann in „Nordseeblicke“ als sehr lohnenswert beschrieben hat. Vorbei an Unterwasserfelsen und Seehundbänken tasten wir uns langsam vorwärts in die Ankerbucht, die unmittelbar von 1000m hohen Bergen umgeben ist. So einsam wie bei Erdmann beschrieben ist es leider nicht (dank Classic Malts Cruise und den Ausflugsbooten), aber trotzdem sind wir mitten in der Natur. Hier finden wir ein wahres Urlaubsparadies: Alpenpanorama, Hüttenromantik, Steilwände, Wasserfälle, Seehunde und Möwen an einem Ort. Es fehlt nur die Skipiste.

Per Dingi geht es an Land und je nach Kondition verbringen wir den Nachmittag mit Klettern, Wandern oder Sonnenbaden. Nach einem Abendessen an Bord fahren wir im Dingi spazieren und schauen uns die Gegend an. Als wir uns einer Seehundbank nähern, sehen wir, wie im Hintergrund an Land zwei Personen winken. Wir denken an besorgte Naturschützer und halten Abstand zu den Seehunden. Das Winken verstärkt sich, deswegen fahren wir auf die beiden zu. Es handelt sich um zwei deutsche Journalisten, die sich in den Bergen (bzw. am Meer) verlaufen haben. Sie nehmen auch am Classic Malts Cruise teil, haben ihre Crew verloren und fürchten um ihr Abendessen. Deswegen nehmen wir sie auf und fahren sie zurück zu ihrer Yacht „Chantilly“, dem offiziellen Journalistenboot des Classic Malts Cruise. Offensichtlich gibt es eine richtige „Groupieszene“ um den Maltsruise, zu der auch der mit der Chantilly im Päckchen ankernde Traditionsegler „Eda Frandsen“ gehört. Leider fällt das Abendessen für die beiden aus, denn die Crew ist von Bord gegangen, um die beiden zu suchen.



Mit dem Gefühl etwas Gutes getan zu haben fahren wir zurück zu unserer Yacht und gehen nach der obligatorischen Whiskyrunde ins Bett.

DO 16.7.09 Loch Scavaig – Carbost/Loch Harport (30 nm)

5.00 Uhr – der Ankeralarm weckt mich; wir liegen sehr dicht vor den Felsen. Der Wind hat deutlich aufgefrischt und uns vertrieben. Direkt neben uns liegt eine Yacht, die quer durch die ganze Bucht vertrieben ist, ich bringe Fender aus.

Ein Blick auf den Tiefenmesser zeigt, dass wir bald mit der bereits eingesetzten Ebbe aufsitzen werden. Also wird die Crew geweckt und der Anker gelichtet. Das Frühstück auf



Natur schreiben (das liest sich dann später als „Die Landschaft mahnt zu Ruhe und Gelassenheit“ und „aus der Ferne rauscht die Brandung heran“). Aber vielleicht darf man das nicht so eng sehen, das Erlebnis beim Segeln spielt sich ja hauptsächlich im Kopf ab.

Kurz vor Carbost werden wir von der Cruise-Fotografin Christine Spreiter im Motorboot empfangen, die unsere rasante Einfahrt unter Segeln mit einem Crewfoto würdigt.

Nach unseren Ankererfahrungen ankern wir gleich weit weg von anderen Yachten. Der See ist so groß, dass Boot und Anker stundenlang ohne Schaden slippen könnten. Das beruhigt, und so begeben wir uns an Land zum 2. Event des Malt Cruise.

See fällt knapp und wortkarg aus. Aber die Aktion hat durchaus gute Seiten: Endlich haben wir Wind, und wir werden rechtzeitig in Loch Harport ankommen.

Im Eingang zum Loch Harport werden wir vom Journalistenboot überholt – schnell und unsportlich unter Motor, trotz bestem Segelwind. Später darauf angesprochen, meint ein Journalist, dass sie den Törn nur 4 Tage begleiten würden und wegen Artikelschreibens nicht zum Segeln kämen. Also quasi ein Motorboot mit Journalisten, die im Salon auf ihren Laptops Artikel über Segeln und die einsame schottische



Wir starten mit einem klassischen Whisky-Tasting mit 7 Whiskys, professionell angeleitet von Michelle, einer Mitarbeiterin der Talisker Destillerie. Wir können die von ihr beschriebenen Geschmacksnuancen (Orange, Zitrone, Salz, Torf) nicht ganz nachvollziehen, aber schmecken tut der Whisky allemal. Die Zeit bis zur Feier verbringen wir mit Tanken, Einkaufen, Duschen und Besichtigung der Destillerie. Hier ist alles professionell organisiert und es fehlt an nichts. Sogar Trinkwasserflaschen sind am Steg aufgestapelt.



Abends gibt es wieder ein leckeres Buffet, „all you can drink“ und einen schottischen Ceilidh. Im Gegensatz zu den in Deutschland üblichen Volkstänzen ist die schottische Musik richtig fetzig und bald tobt der ganze Saal. Auf der grünen Wiese nehmen wir zum ersten Mal die Midges, die Feinde aller Schottlandurlauber, wahr. Glücklicherweise mögen sie wohl keine Seeluft, denn den Weg auf unser Boot haben sie während der Törnwoche nicht gefunden.

Nach der Feier erleben wir wieder das erhöhte britische Sicherheitsbedürfnis: Obwohl wir mit dem

eigenen Dingi angelandet sind, müssen wir mit Engelszungen auf die Administration einreden, damit sie uns ohne die an Bord gebliebenen Rettungswesten in unser Dingi lassen. Einige Briten waren so sicherheitsbewußt, dass sie die Westen noch nicht einmal zum Whisky-Tasting ausgezogen haben...

FR 17.7.09 Carbost – Muck – Kilchoan – Tobermory (62 nm)

Wir legen früh ab, heute ist die Insel Muck das Ziel. Dank auffrischendem Wind sind wir früh da. Leider spielt der Anker sein altes Spiel: er hält nicht – auch nicht nach sechs Versuchen. Von einem Nachbarboot kommt der humorvolle Ratschlag, es mit in Fischernetze gewickelten Steinen statt unserem Anker zu versuchen. Wir ergreifen frustriert die Flucht und fahren weiter in Richtung Tobermory.

Auf einem frischen Vorwindkurs passieren wir bald Ardnamurchan Point und die Landzunge Corrachadh Mòr, den westlichsten Punkt des britischen Festlandes. Wenig später laufen wir in die Bucht von Kilchoan ein. Leider sind alle Moorings besetzt und das Ankern scheitert wieder. Die Stimmung an Bord beginnt zu kippen und wir erwägen ernsthaft, für den nächsten Törn einen eigenen Anker mitzunehmen. Da es mittlerweile dunkel ist, bereiten wir uns notgedrungen auf einen Nachttörn vor. Gegen 22 Uhr erreichen wir Tobermory und machen dort an der letzten freien Mooringtonne fest.

SA 18.7.09 Tobermory – Oban (25 nm)



Da wir heute wenig Strecke vor uns haben, bleibt genug Zeit für die Besichtigung von Tobermory. Der Ort ist sehr touristisch geprägt und von der Größe übersichtlich, so bummle ich nur kurz die Hafenpromenade hoch und runter. Auf den ersten Blick fällt die hohe Kirchendichte auf, 3 Kirchen fast auf einen Fleck. Auf den zweiten Blick sehe ich, dass zwei davon keine Kirchen mehr sind, sondern als Flohmarkthalle und Supermarkt genutzt werden. Gerade der Supermarkt hat ein seltsames Aussehen. Viel umgebaut wurde nicht, die Orgelempore ist noch da und an der Stelle, an der normalerweise die Opferstöcke stehen, befindet sich die Kasse. In den anderen Läden gibt

es Tobermory-Seife, Tobermory-CDs, Tobermory-Bücher und Tobermory-Schmuck. Ich habe bald genug davon und beschließe Tobermory-Wasser und Tobermory-Diesel zu bunkern.

Der Hafenmeister will kein Geld für die Übernachtung, da unsere Mooringtonne ihm nicht gehört. Überhaupt kommen wir auf dem ganzen Törn mit 16 Pfund Hafengebühr für unsere 15m Yacht aus. Bis auf Colonsay gab es entweder keinen kostenpflichtigen Platz oder keine Stelle zum Bezahlen.

Wir segeln „butterfly“ vor dem Wind durch den Sound of Mull in Richtung Oban. Dabei erleben wir wieder das typisch schottische Wetter mit halbstündigem Wechsel von Regen und Sonne. Eigentlich ist dieses Wetter ganz praktisch: wenn man vergessen hat Ölzeug anzuziehen, reicht die nächste Sonnenperiode meistens zum Trocknen.

Bei der Ansteuerung von Oban ein kurzer und heftiger Streit über die Betonungsrichtung. Ausnahmsweise bewährt sich hier die Demokratie auch beim Segeln, denn die mitdenkende Crew überstimmt den lechts und rinks velwechsersnden Skipper...

Wir finden eine Mooring direkt vor dem anvisierten Fischrestaurant. Leider hat dieses keine Tische mehr frei. So flanieren wir etwas durch die Stadt, genießen den Blick auf den Hafen und „McCaigs Folly“, einen 100 Jahre alten Amphitheater-Nachbau direkt über der Stadt. Dann kehren wir im traditionellen Oban Caledonian Hotel am anderen Ende des Hafens ein. Die Atmosphäre ist ein gelungener Mix aus Tradition, Lounge und Wohnzimmer. Muscheln und Lachs munden exzellent und sind dank des günstigen Pfundkurses halbwegs erschwinglich. Da der Bordwhisky aufgebraucht ist gibt es anschließend den letzten Pfälzer Wein als Sundowner.

SO 19.7.09 Oban – Craobh Haven (21 nm)

Der Morgen begrüßt uns mit Regen und kräftigem Wind – leider genau gegenan. So motoren wir bei mäßiger Sicht durch den Sound of Kerrera die Küste entlang in den Sound of Luing. Hier passt jetzt zwar die Windrichtung und wir können segeln, haben aber 4 kn Strom gegen uns. Dank des kräftigen Windes machen wir trotzdem gute Fahrt und genießen bei aufgeklartem Wetter unseren letzten Schlag.

So sind wir bald in Craobh Haven, wo uns der Vercharterer schon am Steg erwartet. Entgegen der Gepflogenheiten an der Ostsee sollen wir rückwärts in die Box laufen. In der Tat ist das für das Entladen des Gepäcks wesentlich praktischer als ein Balanceakt mit Schlusssprung über den Bug.

Die Übergabe verläuft problemlos, die verursachten Schäden am Boot (eine verlorene Ankerkralle und ein abgebrochener Tassenhenkel) werden kulant behandelt. 279 nm liegen hinter uns und 1600 km vor uns. Deswegen setzen wir uns bald ins Auto und treten die lange Rückreise an.



Im Rückblick kann man sagen, dass es ein schöner Törn war. Die Hebriden sind ein sehr gutes Segelrevier, geeignet für Wochentörns und für längere Aufenthalte. Ein dänisches Ehepaar, das wir auf dem Cruise kennengelernt haben, hat sein Boot seit mehr als 10 Jahren hier liegen und entdeckt immer wieder Neues.

Auch der Classic Malts Cruise war eine sehr gut organisierte und lohnende Veranstaltung. Trotzdem noch ein Blick über die Whisky-Romantik hinaus: Eigentlich „gibt“ es weder Classic Malts noch die kleinen, familiären Destillieren. Ersteres ist ein Marketingbegriff des Konzerns Diageo, dem die meisten dieser Destillieren gehören. Man erhebt zwar den Anspruch, alle relevanten schottischen Single-Malts mit der Classic Malt Kollektion abzudecken – aber natürlich nur die Whiskys des Konzerns. Diageo hat ca. 20.000 Mitarbeiter und betreibt die Marken Johnnie Walker, Guinness, Baileys und Smirnoff – ehemals sogar Burger King und Knack&Back. Über weltweit tätige Marketingagenturen werden Events wie der Malts Cruise ins Leben gerufen und mit professioneller PR an die jeweiligen Zielgruppen gebracht. Der Classic Malts Cruise ist also mitnichten eine Vereinsfeier von Seglern für Segler. Der World Cruising Club hatte zwar die Anmeldung zum Cruise organisiert und sicherlich auch einen großen

Teil der Arbeit vor Ort geleistet, tritt aber bei den Veranstaltungen selbst nicht personell in Erscheinung.

Dies nur als Randnotiz und nicht als Herabsetzung des Classic Malts Cruise. Dieser bedient seine Zielgruppe perfekt, und so kann sich in unseren Köpfen wider besseres Wissen doch das Bild der kleinen Traditions-Destillerie im romantischen Schottland festsetzen. Letztlich funktionieren wohl die meisten Veranstaltungen auf diese Weise. Real und unverfälscht waren auf jeden Fall die eindrucksvolle schottische Natur, die Hebriden als tolles Segelrevier und ein gelungener Törn mit einer guten Crew.

Bildquellen:

Crewfoto: Christina Spreiter, www.classicmaltpics.com

Iona, Loch Scavaig Hüttenbild, Sound of Luing: Autor

Törnkarte: Autor, mit GPS-Daten von Ludger

Alle restlichen Bilder: Oliver

Rückfragen und Feedback zum Artikel an FelixW im Skipperguide (www.skipperguide.de) oder im Yachtforum (forum.yacht.de).

Exkurs über Iona

Warum ist Iona interessant? Iona hat über Jahrhunderte die Religion, Geschichte und Kultur Schottlands geprägt. Viele schottische Könige sind angeblich hier begraben. Dazu einige Zitate aus Fontanes „Jenseit des Tweed“:

„Iona ist der Punkt, von wo aus, in der Mitte des sechsten Jahrhunderts, die Christianisierung des bis dahin heidnischen Schottlands erfolgte... Sie [Columban und seine Gefährten] wählten die Insel Iona als Aufenthaltsort, weil sie nah genug der Küste lag, um von ihr aus ihr Missionswerk beginnen zu können, und zu gleicher Zeit die Möglichkeit jener völligen Zurückgezogenheit bot, die den Grund- und Lehrsätzen ihres Meisters [St. Patrick] entsprach....

[500 Jahre später, Mitte des 13. Jahrhunderts] wurde auch Iona ein römischer Bischofssitz. Die Glanztage der Insel waren nun vorüber. Wohl wurden Klöster und Kathedralen errichtet, stattliche Bauten, die sich bis diesen Tag erhalten haben, aber die alte Bedeutung Ionas als erste Pflanzstätte des Christentums im hohen Norden war dahin. Die besondere Heiligkeit seines Bodens, an die Schottland und Skandinavien fünf Jahrhunderte lang geglaubt hatten, war ihm genommen; es war jetzt ein Bischofssitz wie viele andere noch. Seit der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts gibt es keine Culdees mehr, aber die Erinnerung an diese einst so mächtige Sekte lebt bis heute noch im schottischen Volke fort, vielleicht deshalb, weil ihre gegnerische Stellung zur römischen Kirche ihr als Empfehlung dient.“

Vielleicht kann man sich Iona als eine Art damaligen „ThinkTank“ vorstellen. Über weitere Klostergründungen wie Lindisfarne prägte man sogar Bischöfe in Deutschland, z.B. Bonifatius und seinen Schüler Lullus, den Gründer meiner nordhessischen Heimatstadt Bad Hersfeld.

80 Jahre nach Fontanes Bericht erwachte Iona zu neuem Leben. 1938, aus der Weltwirtschaftskrise heraus, gründete der Geistliche George MacLeod die Kommunität von Iona neu.

In www.iona.org.uk heißt es: „From a dockland parish in Govan, Glasgow, he [MacLeod] took unemployed skilled craftsmen and young trainee clergy to Iona to rebuild both the monastic quarters of the mediaeval abbey and the common life by working and living together, sharing skills and effort as well as joys and achievement. That original task became a sign of hopeful rebuilding of community in Scotland and beyond. The experience shaped – and continues to shape – the practice and principles of the Iona Community.... Iona remains a centre for pilgrimage and tourism; the daily services of the Iona Community in the Abbey church and worship elsewhere on the island are open to all; many visitors come again and again.“

Links und Literatur

www.sailscotland.co.uk Informationen zu Vercharterern und Häfen

www.asyc.co.uk Informationen zu Vercharterern

www.portwayyachtcharters.com „Unser“ Vercharterer

www.scottishcanals.co.uk Informationen über schottische Kanäle

www.worldcruising.com/classicmaltscruise Die besagt Veranstaltung

www.classicmaltspics.com Die Bilder zum Cruise

www.whisky-distilleries.info Herstellerunabhängige Informationen zu Destillieren

www.thecrownestate.co.uk/moorings_scotland “Welcome Anchorages 2009” als PDF bieten gute Informationen über Ankerplätze und Moorings.

www.visitscotland.com Tourismus-Büro

www.undiscoveredscotland.co.uk Beschreibung von schottischen Reisezielen

www.schottland-forum.de Reiseforum

www.ybw.com/forums Britisches Segelforum

Karten: Imray-Karten sind handlich, besser sind die Admiralty Karten.

Reeds Nautical Almanac bietet Tiden- und wertvolle Revierinformationen

Für die einzelnen Häfen sind darüber hinaus unbedingt die Sailing Directions des Clyde Cruising Clubs (www.clyde.org) zu empfehlen.

„Nordseeblicke“ von Wilfried Erdmann enthält gute Eindrücke von der Landschaft

„Der keltische Ring“ – spannender Seglerkrimi, der in Schottland spielt

Fontane „Jenseit des Tweed“ Literarisch gut gemachter Reisebericht aus dem 19. Jahrhundert (zu finden unter http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=695&kapitel=1#gb_found)

Reiseinformationen

In folgenden Regionen gibt es Charterhäfen:

- Argyl & Bute: Craobh Haven (Anfahrt mit Auto nötig), Oban, Crinan, Kilmelford
Vielseitiges Revier, viele Whisky-Destillieren. Äußere Hebriden und Skye sind in einer Woche kaum zu erreichen.
- Clyde: Ardrossan, Inverkip, Largs
Eher geschütztes Revier. Leider so abgeschirmt, dass die Hebriden in einem Wochentörn nicht erreichbar sind.
- Skye: Armadale
Guter Ausgangspunkt für Törns zu den äußeren Hebriden und rund Skye.

Gerade für Chartercrews bietet sich eine Anreise per Auto als Fahrgemeinschaft an, allein schon wegen der Gepäckmenge. Auch wenn der Vercharterer einen Flughafentransfer anbietet, ist Einkauf vor Ort oft nur per Auto realisierbar.

Fähren:

- Dover-Calais bzw. Kanaltunnel: schnellste, billigste und flexibelste Verbindung – aber auch sehr anstrengende, weite Strecke
- Ijmuiden – Newcastle upon Tyne: Guter Streckengewinn in England
- Rotterdam – Hull: Streckengewinn nicht so groß wie bei Newcastle. Abfahrt am späten Abend gut vereinbar mit längeren Anfahrten.
- Zeebrugge – Rosyth: Fast direkt bis nach Edinburgh, aber nur wenige Verbindungen und von Ankunftszeit schlecht für Charter ab Samstag geeignet

Ein generelles Problem bei der Rückfahrt per Fähre ist, dass man leider schlecht den letzten Segeltag mit der Rückreise kombinieren kann. Um Hull bzw. Newcastle rechtzeitig erreichen zu können, müsste man die Bootsübergabe bis zum Mittag beendet haben – kann also an diesem Tag nicht mehr segeln. Deswegen bietet sich für die Rückreise die Kombination einer langen Autofahrt und der ständig verkehrenden Dover-Calais Fähre an. Für die Übernachtung auf der Fahrt gibt es sehr günstige Mehrbettzimmer bei www.travelodge.co.uk in Autobahnnähe.

Flug: Ryanair bis Glasgow und dann Transferservice des Vercharterers oder per Bahn

Ggf. auch bis Inverness mit Lufthansa oder British Airways