

Reif für die Insel

Mit der ‚Bottle Imp‘ rund Großbritannien

von Karsten Sönke Möller

Nachdem ich schon mehrfach die Nordsee überquert habe, in die eine wie auch in die andere Richtung, meistens als Teilnehmer der Edinburgh-Regatta, so bin ich doch nie richtig weiter als bis an Schottlands Nordseeküste gekommen. Dabei wollte ich doch so gerne mal durch den Caledonian Canal! Und weiter! Ich war ‚reif für die Insel‘.

Da ich es überhaupt nicht mag den gleichen Weg, den ich gekommen bin auch zurückzufahren, gab es für mich nur eine mögliche Route: Westbound, round UK.

Erster Teil: Durch die Kanäle

„Land in Sicht!“ Nein, kein gellender Schrei aus dem Mastkorb, keine jubelnden Matrosen an Deck, keine vor Begeisterung in die Luft fliegenden Mützen, nur eine ruhige Feststellung aus dem Cockpit. Schwach sind im Nachmittagsdunst die Hügel von Buchan zu erkennen. Landfall im Zeitalter der Elektronik entbehrt jeder Aufgeregtheit.

Um 1700h tuckern wir durch die drohend schwarzgrau aufragenden Molen von Peterhead. Dicke Büschel Blasentang hängen herab und lassen ihren typischen Nordseeeruch herüber wehen. Es ist Freitag, der 22. Mai 2009, vor genau drei Tagen und zwei Stunden sind wir aus Helgoland ausgelaufen. 412,05 sm liegen hinter uns. Wir, das sind Wolfgang Mackens, mit dem ich schon vor Jahrzehnten in Schottland war und mein treuer Mitsegler Josef Heinen aus Regensburg mit dem ich 2004 die Ostsee umrundet und 2007 Norwegen besegelt habe.

„Wo wollt ihr denn hin?“ fragte Thomas Lyssewski aus der Kuchenbude seines Folke heraus, als wir nachmittags bei herrlichem Wetter und leichter SW Brise auf Helgoland ablegen. Verblüffte Gesichter, als wir „nach Schottland“ antworten. Die Überfahrt war problemlos, ausnahmsweise mal kein Sturm, dafür gab es teils guten, schnellen Segelwind aus der richtigen Richtung, zwischendurch auch mal ein Gewitter, dann wieder sonnige Tage, aber auch regnerische trübe Nächte, durch die blutrot die Fackeln der Förderplattformen lodern. Aber kalt, saukalt war es!

Peterhead, graue Stadt am Meer. Ich muss mich immer erst daran gewöhnen, dass alle Häuser aus inzwischen grau-schwarz verfärbten Naturstein gebaut sind. Bei grauem Wetter kein freundlicher Anblick. Eine sehr akzeptable Marina ist in die linke Ecke des riesigen Vorhafens gebaut, direkt neben einer auch nachts lauten Verladepier für Bohrselversorger. Der sehr freundlicher Hafenmeister steht uns mit Rat und Tat zur Seite. Erst einmal brauchen wir Geld: British Pounds. Wo ist ein Geldautomat? „This way down, up to the petrol station. There is hole in the wall. You will find it!“ ‘Hole in the wall’? Ich werde später feststellen, dass dies eine durchaus übliche Bezeichnung für *Cash Machines* ist.

Wir durchstreifen Peterhead, treiben uns am Hafen herum zwischen leeren grauen Lagerhäuser mit toten Fensterhöhlen und verwinkelten Hafenbecken, bewundern das aus großen Granitblöcken gebaute Trockendock und die hübschen, schwarzblau lackierten hölzernen Fischkutter. Abends strecken wir die Beine unter die Tische eines riesigen, gut gefüllten, lärmigen Pubs und ordern – was sonst? – *beer battered fish n chips*. Köstlicher frischer Haddock in zentimeterdicker Panade mit grob zurechtgeschnittenen, blass frittierten und mit Essig angesäuerten potatoe chips, umkullert von giftgrünen Erbsen. Dazu *local beer*, schottisches Bitter, für unser bayerisches Mannschaftsmitglied Josef sehr gewöhnungsbedürftig: Gläser randvoll, kein Schaum, eiskalt.

Am nächsten Morgen geht es weiter, aber vorher muss noch Diesel gebunkert werden. Ein abenteuerliches Unterfangen! Die Bunkerstation soll am Kopf der Verladepier sein, hat uns der Hafenmeister beschieden. Aber es erwartet uns nicht eine kleine nette Bootstankstelle, sondern eigentlich gar nichts. Die Pier, eine Brücke, haushoch, offen, von Wasser durchflutet. Davor dümpelt eine meterlange, meterdicke, schwarze Gummiwurst, Fender für die Großschifffahrt, sieht aus wie Nessie’s Tochter. Oben stehen wartend der Hafenmeister und anderen Blaumannträgern. Festmacherleinen werden heruntergeworfen und schon baumelt der Tankschlauch über unserem Deck. Alles geht sehr routiniert und schnell vor sich. Aber ich muss noch an Land, da oben hoch, zum bezahlen. Ein mutiger Sprung auf das schwabbelige, schwarze Seeungeheuer, das unter meinem



Seeschleuse Inverness - Clachnaharry

Gewicht sofort abtauchen will, einige ballettähnliche Tanzschritte und ich habe die rettende Leiter erreicht.

Wieder auf See! Mittags haben wir bei frischem SW und Sonnenschein den Leuchtturm von Rattray Head Backbord querab und wenig später Fraserburg mit Kinnairds Head. Jetzt geht es westwärts in den Moray Firth, noch 85 sm bis Inverness. ‚Ayi‘ (chin. ‚Nanni‘), meine Windpilot-Selbststeueranlage, hält zuverlässig Kurs. Nachmittags schwächelt der Wind und wir nehmen Kurs auf Buckie. Durch die bei Ebbe freiliegenden, seetankbewachsenen, olivgrünen Klippen East- und Middle Muck steuern wir auf

die graue, bunkerähnliche Betonmole zu und hart Backbord um die Ecke. Hoffentlich kommt kein Fischer entgegen, wir könnten ihn hinter der hohen Wand nicht sehen. Buckie ist ein großer Fischereihafen, früher sicher mal sehr betriebsam, jetzt fast leer, ohne Einrichtungen für Yachten. Uns wird ein Liegeplatz an der Westpier zugewiesen, meterhoch und über uns Seepocken, grüner Schleim, Seetang und Algen. Über 4 m Tidenhub und es ist Niedrigwasser. Wolfgang, erfahrener In-Tidengewässern-Anbinder, riggt lange Leinen, Josef bindet Fender an, erst die bestrumpften, dann die Brettender und ganz außen die nackten aus Plastik, während ich mich auf den Weg zum Hafenmeister mache. Papierkram: Nicht nur Schiffsname, Abmessungen und Heimathafen, auch vollständige Adresse mit Telefon. und e-mail muss ich in die *Entry Form* eintragen. Es ist spät geworden, es wird dunkel. Über unseren Köpfen steht jetzt ein Trailer auf der Pier. Der Diesel seines Kühlaggregats wummert, ein Gabelstapler fährt dröhnend hin und her, während ein auf der anderen Seite der Mole liegender Fischkutter pausenlos unter Gequietsche und Kettengerasseln Hieve auf Hieve frischer Muscheln auf die Pier knallt. Dann man gute Nacht!

Das Wetter in Schottland ist wirklich unbeständig! Gestern noch viel Sonnenschein, heute Sprühregen, alles grau in grau, trübe und überhaupt kein Wind. Wir versuchen zu segeln, aber es wird weitgehend eine Motorfahrt an der langweilen, regenverhangenen schottischen Nordküste entlang. Ein plötzlicher Ruf lässt uns lebendig werden: „Wale, Wale!“ Wolfgang zeigt achteraus. Tatsächlich, zwei große, runde Rücken tauchen aus dem Wasser auf, verschwinden, kommen wieder, langsam, majestätisch. Wie in Zeitlupe bewegen sich die Tiere. Wolfgang notiert im Logbuch: 1150h Walsichtung vor Lossiemouth und verziert das mit einer kleinen Maling: runder Buckel durchbricht die Wellen.

Die Einfahrt in den Inverness Firth ist nicht ganz einfach. *Strong Tidal Streams* sagt die Seekarte, zeigt wenig Tonnen, dafür aber viel flaches Wasser mit Bänken mit noch weniger Wasser, wie Meikle Mee, mit nur 0,3m bei NW und wir haben wieder Ebbe. Gewöhnungsbedürftig sind die Imray Charts: das tiefe Wasser ist sattblau, das flache Wasser weiß. In unseren Karten ist es genau umgekehrt.

Um 1930h sind wir fest in der brandneuen Inverness Marina. „Opened only some weeks ago“, versichert uns der Hafenmeister. In meiner Seekarte - ich gebe es zu - sie ist nicht die Neueste, ist an dieser Stelle, gleich neben der Kessock Bridge, noch graues Watt eingezeichnet. Breite Schwimmpontons, lange, stabile Fingerstege mit noch rehbraunem Tropenholz belegt. Strom, Wasser, alles vom Feinsten. Und die Duschen! Ein Container, auch ganz neu, ganz sauber, unbenutzt. Aber kein einziger Kleiderhaken ist zu finden. Da stehe ich nun, nackt, mit einem Bündel Kleider im Arm. Wohin damit? Ich lege sie in eine der freien Duschkabinen. Wie machen die Schotten das? Gehen die unbekleidet zum Duschen? Ach ja, die tragen ja nur Rock, mit Nichts drunter.

Am nächsten Morgen, es ist Dienstag der 26. Mai, laufen wir aus bei herrlichem Sonnenschein und frischem, kalten Wind aus West. Die Kessock Road empfängt uns mit steiler, unangenehmer See. *Strong Tidal Streams*. Ein kleiner Ausflugsdampfer tanzt auf den Wellen der *Races*. Zwei Seemeilen bis zum Caledonian Canal. Wir melden uns über UKW an. Clachnaharry Sea Lock, von See her beängstigend klein, hat die Tore schon geöffnet und bei kräftigen achterlichen Wind laufen wir ein. Das Schleusenpersonal steht bereit und nimmt zügig die Leinen an. Wir sind fest! Alles hat geklappt, die Nervosität legt sich. Während das Wasser in der Schleusenkammer steigt, melde ich mich im frühlingsüberholten ‚Clachnaharry Sea Lock Office‘, hübsches Häuschen, weiß getüncht, und fülle für



Lächeln

Loch Ness, Urquhart Castle

British Waterways eine ‚Short Term Licence/Canal‘ aus, gültig für 8 Tage und bezahle £ 161,50, all in. „Bottle Imp? Strange name!“ meint der Lock Master, „Bottle I understand, but what means ‚Imp‘? Is that a special German word?“ Das verschlägt mir ja fast die Sprache. Da hat man nun einen Bootsnamen aus der englischen, richtiger aus der schottischen Literatur und die Leute kennen ihn nicht, können ihn nicht einmal interpretieren. Der Name Robert Louis Stevenson sagt meinen braven Lock Master auch nichts. Aber als ich ihn frage, ob er als Kind nicht ‚Treasure Island‘ gelesen hätte, oder ‚Dr. Jekyll and Mr. Hyde‘, ging doch ein verklärtes

über sein Gesicht „Of course!“ Der Schleusenmeister sollte keine Ausnahme bleiben. Auch in Irland und England musste ich später feststellen, dass so gut wie niemand mit ‚Bottle Imp‘ etwas anfangen konnte. Nur eine Engländerin, pensionierte Lehrerin für Englisch, kannte die Geschichte und erklärte mir, dass das Wort ‚Imp‘ aus dem täglichen Sprachgebrauch so gut wie verschwunden wäre. Da ich die Geschichte ‚The Bottle Imp‘ im Original an Bord mitführe, habe ich bei späteren Anfragen von Bootsnachbarn oder Hafenmeistern nur noch das Büchlein hochhalten müssen: „Same writer of ‚Treasure Island‘!“

Der Lock Master gibt mir *instructions*: Nach dem Ausschleusen erstmal an einem Wartesteg festmachen, auf das Öffnen der *Railway Swing Bridge* warten, dann ab in die nächste Schleuse und im Muirtown Basin wieder festmachen.. Wir bekämen Bescheid, wann es weitergeht. Gegenverkehr in der Schleuse! Wir fahren weiter, passieren die erste Schleusentreppe (3), alles klappt perfekt.

Wir sind im Caledonian Canal! Die erste Etappe, das erste Ziel unserer Reise ist erreicht. I‘m happy! Der Kanal schlängelt sich durch, wie es scheint, unberührte Natur. Dichter, dunkler Laubwald säumt die Ufer, spiegelt sich im fast schwarzen Wasser, wird abgelöst von hochstämmigen Kiefern, sattgrünem Wacholder und noch farbloser Heide. Mannshoher Ginster bildet undurchdringliches Dickicht, kriecht die Hänge der Berge hinauf, leuchtend gelb im hellen Sonnenlicht. Ganz oben schlägt grauer Fels Wunden in das frische Grün der Bergwiesen. Blendend weiße Schneereste verstecken sich in schattigen Spalten und Schründen. Dann öffnet sich die Landschaft wieder und geben den Blick frei auf stattliche Herrenhäuser umgeben von parkähnlichen Gärten

Hinter Dochgarroch Lock bleiben wir hängen. Eigentlich wollten wir noch weiter, durch Loch Dochfour auf den Loch Ness hinaus und bei Urquhart Castle in einer flachen Bucht an eine Mooring gehen, aber kräftiger Wind faucht durch das *Great Glen (Glen More)*, so dass wir den Plan aufgeben.

Der Kanal schließt um 1800h, wie uns der ‚Skipper Guide Caledonian Canal‘ mitteilt. Ein Faltblatt mit allen notwendigen Informationen, Kanalverlauf, Schleusen, wo man festmachen kann, *Pontoons* und *Moorings*, wo es Trinkwasser und WC‘s/Showers gibt usw. Aber auch viel wichtigere Hinweise sind zu lesen, wie z.B. ‚Clachnaharry Inn, Real Ales & Meals‘! Toll! Eine Seekarte ist für den Kanal nicht erforderlich. Am nächsten Tag hat das Wetter völlig umgeschlagen. Gestern noch, zwar windig, aber sonnig und schön, heute trübe und regnerisch. Wir machen uns auf den Weg durch den schmalen, kaum als See erkennbaren Loch Dochfour, der plötzlich auf der linken Seite kein Ufer mehr hat. Das Wasser schießt auf einer langen Strecke über ein *weir* (Wehr) in das tiefliegende Geröllbett des River Ness. Werden wir mitgerissen? Natürlich nicht, aber ein merkwürdiges Gefühl ist es doch, an einem Abgrund entlang zu fahren. Die Bäume weichen zurück, Loch Ness liegt schwarz-grau vor uns. Die bis ans Ufer bewaldeten, steilen Hänge der bis zu 700 m hohen Highlands und der Grampian Mountains sind wolkenverhangen. Die Ruine von Urquhart Castle grüßt finster herüber. Nessie lässt sich nicht sehen, liegt sicher gemütlich in 227m Tiefe auf dem Grunde des Sees. Uns dagegen peitscht Wind und Regen direkt ins Gesicht.

Fort Augustus, am Ende des Loch Ness, ist der touristische Mittelpunkt des Kanals. Wir vertreten uns die Beine, sehen uns die Gegend an, kaufen Nessie-T-Shirts für die Enkelkinder und trinken ein *Pint Bitter* im Pub an der Schleusentreppe. Abends serviert uns Wolfgang, unser selbsternannter Koch,



Charterboote an der Schleusentreppe Fort Augustus

„Janssons Versuchung“. Kartoffelgratin, heiß aus dem Ofen, ein schwedischer Klassiker, mit Anchovisfilets belegt und mit unglaublich viel Schlagsahne zubereitet. Die Kalorien reichen bis zu den Festtagen. Die Schiffsführung bestätigt Wolfgangs Selbsternennung. Wir bleiben über Nacht.

Mich wundert, dass an den Schleusen neben der britischen und schottischen Flagge auch die schwedische weht. Ein *Lock Master* erklärt mir, dass man mit dem Göta-Kanal freundschaftlich verbunden ist, ihn als *sister canal* betrachtet. Und die Ähnlichkeit zwischen den beiden Kanälen ist

auch nicht zu übersehen. Kein Wunder, wurden sie doch beide von dem hochangesehenen schottischen Ingenieur Thomas Telford fast zur gleichen Zeit erbaut. Während der Caledonian schon im Bau war (1803 - 1822), lernte Telford den deutsch/schwedischen Staatsmann Baltzar von Platen kennen, der ihn für das Göta-Kanal-Projekt (1810 – 1832) anheuerte.

Endlich können wir in die erste der fünf Schleusen einlaufen. Eine Armada, unglaublich verschrammter und ramponierter Charter-Motorbooten schleuste abwärts, uns entgegen, füllt die Kammern fast vollständig aus. Haarsträubende Manöver, Geschrei, Gefluhe. Wir mussten lange warten, aber wie heißt es in unserem Canal Guide unter *Some primary safety points* als Erstes: *Do relax and take your time*. Ich war froh, dass wir sonst fast immer allein in den Schleusen waren.

Nach zwei weiteren Schleusen, Kytra und Culloch, sind wir im Loch Oich, und haben damit den *summit*, den Scheitelpunkt, mit 106 feet/32.31m erreicht. Die Landschaft ist weitläufiger geworden, die Berge weichen zurück und sind nicht mehr so hoch. Das Wetter ist wieder mal sehr schlecht und Loch Oich erfordert Aufmerksamkeit, es gibt flache Stellen, winzige Inseln und sogar Betonung. In der Laggan Avenue, der engen, von hohen Bäumen gesäumten Ausfahrt aus Loch Oich, kommt uns der Sprühregen waagrecht entgegen. *Horrible weather*. Wir sind froh, die Laggan-Doppelschleuse erreicht zu haben und die Heizung anmachen zu können. Es ist immer noch saukalt.



Laggan Avenue bei diesigem Wetter

Früh schon verlassen wir unseren einsamen Liegeplatz in öder Umgebung und laufen in die Laggan Schleuse ein. Von jetzt an geht es abwärts. Zwei Stunden später haben wir den letzten See, den Loch Lochy durchfahren, passieren Schleuse und Ort Gairloch bei wunderschönem Wetter und sind im letzten Teil des Kanals. Nach wenigen Seemeilen kommt das Aufregenste der Reise: *Neptune's Staircase*, eine Treppe mit acht Schleusen bei Benavie. Wir können gleich einlaufen und abwärts geht's, eine Schleuse nach der anderen, inzwischen Routine. Fern an Backbord liegt der noch schneebedeckte

Ben Nevis im hellen Sonnenlicht, mit 1.323 m der höchste Berg Schottlands. Corpach: Ende und Anfang des Caledonian Canals. Vor uns haben wir nur noch die Seeschleuse, die uns morgen in den Loch Linnhe und weiter in den Firth of Lorne führen wird. Schottland ist durchquert. Vier Tage waren wir unterwegs. Hinter uns liegen 96,56 km, davon führten 61.16 km durch natürliche Seen und 35.4 km durch *man made canal cuttings*. 29 Schleusen haben wir bewältigt und unzählige *swing bridges* durchfahren bei für diese Gegend typischem Wetter. Sonne und Regen wechselten sich ständig ab. Dass noch keine Saison war, merkten wir deutlich. Fast immer waren wir allein im Kanal und in den



Der Ben Nevis

Schleusen; eine ausländische Yacht, von so weit her, das erregte Interesse und aufmerksamer Service wurde uns zuteil. Wir wurden avisiert und so waren fast alle Schleuse frei zum Einlaufen und die Drehbrücken öffneten sich vor uns wie von Geisterhand..

Off season! In Corpach ist nichts los. Wir nehmen Wasser und Diesel, kaufen ein, trinken ein Bier im Pub und klönen mit Allen Francis, dem unterbeschäftigten Hafenmeister. Übrigens: Wer in UK Diesel bunkert muss eine ‚Pleasure Craft Fuel Declaration‘ unterschreiben. Darin wird gefragt, wie viel - in Prozenten - *of the fuel will be used for propelling a private pleasure*

craft. Da sollte man möglichst wenig angeben, 40% sind üblich. Die restlichen 60% sind für heizen, kochen usw. Aber ich heize und koche doch gar nicht mit Diesel? frage ich. Mitleidiger Blick des Hafenmeisters. Dieselkraftstoff für den Motor wird höher besteuert und ist damit teurer, erklärt er mir. Sonntag, 31. Mai 2009, wir sind in Oban, auf gälisch An t-Òban, The little Bay. Und tatsächlich liegt Oban im Scheitel einer *near perfect horseshoe bay*, gegen den rauen Firth of Lorne abgeschirmt durch die Insel Kerrera.. Die ‚Bottle Imp‘ liegt gut vertäut gegenüber, in der Oban Yacht Marina in der Ardhantrive Bay auf Kerrera. Nach Caledonian Canal und 30 sm ruhige Fahrt auf dem langgestreckten, schmalen Loch Linnhe gönnen wir uns einen Hafentag.

Eine kleine, hölzerne Personenfähre hat uns über den Kerrera Sound in das 1 sm entfernte Oban gebracht. Kostenlos! Die Fährgelbühr ist im Hafengeld enthalten, sagt man uns. Bei £ 39,56 pro Nacht für ein Boot von nicht einmal 10 m Länge ist das ja geradezu großzügig. Bei herrlichem Wetter durchstreifen wir das hübsche, touristenvolle Oban, besteigen den hoch über der Stadt liegenden McCaig’s Tower - ein dem Colosseum nachempfunderer Rundbau von 1897 - genießen im hellen Sonnenlicht die Aussicht auf die blaue Bucht, auf Kerrera und auf das, auf der anderen Seite des Firth of Lorne liegende Mull, sehen die ‚Astor‘ den Anker aufnehmen und beobachten die vielen großen Fähren auf ihrem Weg zu und von den Hebriden. Oban ‚Gateway to the Isles‘. Die uralte Oban-Whisky-Destillery hat leider geschlossen. Sonntag! Schade, ein kleines Probierschlückchen wäre jetzt recht willkommen. Seit 1794 wird hier Whisky gebrannt. Die Destillery ist älter als der Ort. Wir begnügen uns mit einem Pint Bier an der Hafensperrade. Plötzlich, Trommelwirbel, quietschig-quäkende Dudelsackmusik. *Amazing Grace*. Eine Pipes and Drums Band marschier auf, zünftig gekleidet in Kilt, Piper Doublet - dunkelblaue Jacke - weißen Gamaschen und Glengarry-Dicet mit rotem Bommel auf dem Kopf. Sehr beeindruckend. Nachmittags, wieder an Bord, machen wir unsere eigene Musik. Wolfgang holt die Gitarre hervor, Shanties und Volkslieder erfreuen die wenigen Stegnachbarn. Gin Tonic perlt im Glas.

Wir sind wieder unterwegs, müssen weiter, trotz absoluter Windstille, 1.500 sm liegen noch vor uns. Außerdem muss Wolfgang nach Hause. Er hat nur für vierzehn Tage angeheuert. Maiwetter, Sonne, Wärme und wir laufen unter Motor. Vielleicht gar nicht so schlecht, denn ‚Der Keltische Ring‘ ist mir noch gut in Erinnerung. Ulf’s Sturmfahrt mit der ‚Rustica‘ von den Garvellachs durch das *Great Race* in den Gulf of Corryvreckan möchte ich nicht erleben. Wir haben diese Enge zwischen Scarba und Jura jetzt an Steuerbord querab. Die Fahrt bis hierher durch den Kerrera Sound an Seil vorbei und durch den Sound of Luing war richtig gemütlich: Kurze-Hosen-Wetter, ein Bier in der Hand, Autohelm steuert. Doch plötzlich wird die ‚Bottle Imp‘ herumgerissen, ich greife zur Pinne und versuche das Schiff wieder auf Kurs zu bringen. Deutlich sind die chaotischen und heftigen Stromwirbel zu spüren und auch zu sehen. Die Tide setzt mit bis zu 8.5 kn durch den Golf und trifft vor der Südküste von Scarba auf einen fast gleich starken Neerstrom. Wo beide aneinander grenzen, sowie über dem unebenen Grund vor Camas nam Bairneach bilden sich gefährliche Stromschnellen. Das Seehandbuch für die Westküste Schottlands warnt: ‚Die Durchsteuerung sollte von Ortsunkundigen vermieden werden‘!

Jura haben wir Steuerbord voraus, dahinter liegt der Atlantik, durch hohe Berge verdeckt: Aber unser Weg geht nach Backbord an Raisa an t-Struith vorbei, durch die Enge Dorus Mor zwischen dem Kap



Überlaufende Schleuse im Crinan Canal

Rubh' an Lionaidh und der Insel Garbh Reisa in das Loch Crinan. Die See kocht. Riesige Blasen steigen hoch. Zehn, zwanzig Meter im Durchmesser. Der Meeresspiegel steigt für Momente sichtbar an, schaumige Strudel wirbeln. Das Boot auf Kurs zu halten ist Schwerstarbeit, die Pinne muss ich mit beiden Händen halten. Mal zieht Charybdis' Sog die ‚Bottle Imp‘ mit ungestümer Kraft zum Land hin, um sie dann, losgelassen, zurück nach Garbh Reisa in Skylla's wartende Arme zu spucken. Die Seekarte ist bedeckt mit Wellensymbolen für *Races* und *Strong Tidal Streams*.

Die Einfahrt zum Crinan Canal ist von See her eigentlich gar nicht auszumachen, wenn da nicht dieses hohe, weiße, eckige Hotel wäre, auf das alle Handbücher hinweisen. Der kleine schwarze Fleck direkt daneben, das muss die Seeschleuse sein. Wir kommen näher. Am Ufer grauschwarze Felsen, ein kleiner rot-weißer Leuchtturm, daneben eine schmale Lücke und eine winzige Kammer: schmal, eng mit hohen, seegrasgrünen Wänden. Hart aufstoppen, Leinen fliegen hoch und fest sind wir in der ersten Schleuse des Crinan Canals. Schnell geht das Tor zu, die Schieber auf und das Oberwasser schießt mit voller Kraft herein. Harte Arbeit das Boot zu halten, am Querschlagen zu hindern. Viel Platz ist hier nicht. Schnell sind wir 2,5 m Meter höher. Die freundliche, junge Schleusenwärterin empfängt mich mit einem Farbpinsel in der Hand, legt mir die bekannte Short Term License/Canal vor, kassiert £ 93,00, gibt noch ein paar Hinweise und Ratschläge und eilt wieder hinaus um das Geländer des Schleusentores weiter weiß anzupönen. Kein Wunder, dass sie das Wasser wie ein Sturzbach in die Schleuse gelassen hat, der Pinsel könnte ja hart werden.

Der Crinan Canal ist nur 9 km lang und durchquert die Halbinsel Kintyre zwischen dem Sound of Jura und Lower Loch Fine/Firth of Clyde. Er hat 15 Schleusen, es werden aber nur die Seeschleusen in Crinan und Ardrishaig mechanisch durch Personal bedient, die 13 anderen sind *self service locks*, müssen also durch uns per Hand geöffnet und geschlossen werden. Was das bedeutet lernen wir gleich kennen, die erste Schleuse wartet auf uns. Der Kanal ist für Schiffe von max. 26,86 m Länge, 6,09 m Breite und 2,89 m Tiefgang ausgelegt; entsprechend groß sind die Schleusenammern. Bei einem Hub von 2 ½ m wird ganz schön viel Wasser bewegt. Wolfgang und Josef stemmen sich mit aller Kraft gegen den gewaltigen Ausleger des Schleusentores. Dicke, meterlange, schwarze Balken kommen langsam, ganz langsam in Bewegung, der Flügel geht auf. Seitenwechsel über das geschlossene obere Tor um den zweiten Flügel aufzuwachen. Dann einlaufen, festmachen, Schleusentor schließen, Schieber öffnen, Wasser kommt, Schieber zu, Tor öffnen, auslaufen, Tor wieder schließen. Halbe Stunde harte Knochenarbeit! Wir erholen uns im nahen Hotel bei Bier und gegrillten Scallops (Jacobsmuscheln) und genießen den schönen Abend. *Der Wald steht still und schweiget*. Poesie kommt mir in den Sinn. Die Bäume spiegeln sich in dem unbewegten schwarzen Wasser des Kanals. *Über allen Gipfeln ist Ruh, in allen Wipfeln spürest du kaum einen Hauch*.

‚*The Crinan Canal is one of Scotland's most picturesque waterways and is a real treasure...*‘ lese ich im Skipper's Guide. Und das stimmt wahrhaftig. Eingebettet in eine abwechslungsreiche Landschaft schlängelt sich der ungewohnt schmale Kanal durch unberührte Natur. Er ist so schmal, dass man meint Blumen pflücken zu können, die am Ufer reichlich wachsen. Mehr als 4 km sind nicht erlaubt. Wir sind allein. Nur einmal ein Entgegenkommer, kurze Aufregung, Spannung, aber alles geht gut. Seit 10:15h sind wir unterwegs. Um 13:00h haben wir die fünf dicht hintereinander liegenden Schleusen bei Dunadry bewältigt und den höchsten Punkt des Kanals erreicht – 21 m über dem Meeresspiegel.

Der Crinan Kanal ist uralt, erbaut von 1793 bis 1801, und sollte der Schifffahrt, die vom Norden und den Hebriden in den Clyde und nach Glasgow wollten, den langen und gefährlichen Weg um den Mull of Kintyre ersparen. Abgesehen von den *sea locks*, die um 1930 vergrößert wurden, ist er immer noch im Originalzustand mit erstaunlicher Technik. Der Kanal hat kein Pumpensystem, um durch das Schleusen verlorengangenes Wasser wieder nach oben zu bringen, sondern wird am Scheitelpunkt

bei Cairnbaan von sieben hoch in den Bergen liegenden Wasserreservoirs aufgefüllt. „Each inland locking consumes 306.000 litres of water and it is to allow that, that we close the canal in the evening to give time to refill“, erklärt mir Alec Howie, Harbour Master. 306 t Wasser für eine Durchfahrt! Es ist ein beeindruckendes Schauspiel, wenn die Schleusenammern überlaufen. Wir schaffen den Kanal nicht ganz an einem Tag. Kurz vor Ardrishaig müssen wir festmachen. Die Brücke bleibt zu, 1700h Feierabend, ruft uns die fröhliche Brückenwärterin zu und verschwindet. Nur noch vier, dicht hintereinander liegende Schleusen, trennen uns von der See.

Die sind am nächsten Morgen schnell bewältigt und wir kreuzen bei frischem, kühlem Wind den Lower Loch Fyne hinab bis Inchmarnock Water, umrunden Garroch Head, die Südspitze der Island of Bute und drehen in den Firth of Clyde ein. Zwischen Little und Great Cumbrae geht es weiter nach Largs, einer großen und modernen Marina, mit S-Bahn Anschluss nach Glasgow! Deshalb habe ich mir den Hafen ausgesucht; Wolfgang will, muss nach Hause. Beim Einlaufen melde ich mich über UKW, ein Liegeplatz wird angewiesen und, forsche Stimme: „...after berthing please contact the reception!“ Jawoll, wird gemacht!

Largs wird, wie alle Yachthäfen in UK und Irland, gewerblich oder privat betrieben und bietet umfassenden 24-Std.-Service, wie Internet, täglichen Wetterbericht, Hilfestellung für alles, Bar und Restaurant. Zugang zum Gelände nur per Pin Code. Wolfgang sucht erfolgreich Flugverbindungen nach Hamburg und am nächsten Morgen bringt uns die S-Bahn nach Glasgow und ein Bus zum Airport. Umarmen, Schulterklopfen, „...war schön mit Dir!“ und Wolfgang und Gitarre verschwinden unter dem Leuchtschild ‚Departures‘. Kein First Mate mehr an Bord, kein Koch. Schade! Josef wird befördert, aber nicht zum Koch.

Josef und ich haben ausgiebig Zeit den kleinen Ort Largs und das große Glasgow zu erkunden, schlechtes Wetter hält uns fest. Strammer Südwestwind bläst mit 6 Beaufort in den Firth of Clyde, begleitet von kräftigen Regenschauern. In Largs kaufen wir zwei Flaschen Oban-Whisky, Sonderangebot, wirklich günstig. Josef freut sich. In Glasgow geht es erst zur Tourist Information, dann Sightseeing zu Fuß, Sehenswürdigkeiten abhaken, Schotten im Schottenrock bewundern, stilles Gebet in der St. Andrew’s Cathedral, Blick auf den River Clyde, köstliche Fischsuppe essen und ab in die S-Bahn, zurück zum Boot..

Nach vier Tagen in Largs sind wir wieder unterwegs. Ideale vier Windstärken aus NNO bringen die ‚Bottle Imp‘ schnell aus dem Clyde heraus, an der 874 m hohen Island of Arran vorbei, um den Leuchtturm Pladda herum und mit Westkurs sind wir bald im Campbeltown Loch. Direkt vor der Stadt machen wir an einem langen, fast leeren Schwimmsteg fest, nur drei Yachten liegen hier. Graues Wetter, graue Stadt, Sonntagnachmittag, alles ist öde und leer; sogar der Pup, in dem uns das Bier nicht schmecken will. Wir zahlen unser Hafengeld per Tüte in einen Briefkasten und trinken einen Whisky in der gemütlichen Kajüte.

Am nächsten Morgen sind wir früh unter Segel. Schon um 0900h umrunden wir die klitzekleine, aber 114 m hohe Insel Davaar und gehen auf Südkurs, himmelhoch ragt die Steilküste in Lee. Trotz nur vier Windstärken empfängt uns hoher Seegang, gewaltige Brandung donnert gegen die Felsen, Schaumkaskaden steigen hoch. Das hier ist nicht die Ostsee! Vor uns sehen wir Sanda Island und weit entfernt in Luv die kleine Insel Ailsa Craig wie einen Zuckerhut aufragen, 337 m hoch. Bei Arranman’s Barrels fängt die See an ‚konfus‘ zu werden, verliert ihre Gleichmäßigkeit, ihren Rhythmus, wird unangenehm steil. Brecher steigen auf, überfluten das Deck, Spritzwasser fliegt ins Cockpit. In der Seekarte sind wieder viele der kleinen Wellensymbole eingezeichnet. Die Flut drückt durch den Sanda Sound. Wind gegen Tide, nicht zu ändern. Wir sind schnell, die Sonne lacht und die ‚Bottle Imp‘ scheint das Wetter zu lieben! Es wird ruhiger, Sanda Leuchtturm liegt hinter uns und gibt den Blick nach Steuerbord frei. Hohes, dunkelgrünes Land stürzt sich über senkrechte Felswände ins Meer: Mull of Kintyre. Vor uns liegt die freie See, der North Channel, und wenig westwärts der Atlantik. Kurs 187°, 50 sm bis Irland.

Aber weht da nicht eine Melodie herüber? Höre ich da nicht eine Stimme? Paul McCartney näselndes Englisch? Ja, natürlich und jetzt auch Dudelsäcke, Trommeln, die Campbeltown Pipes and Drums:

Mull of Kintyre
Oh mist rolling in from the sea
My desire is always to be here
Oh Mull of Kintyre.

Far I have travelled and much I have seen
Dark distant mountains with valleys of green
Past painted deserts the sunsets on fire
As he carries me home to the Mull of Kintyre.

Zweiter Teil: Irland

Montag, 8. Juni 2009. Rubha Chlachan, der südlichste Punkt von Kintyre, ist schon lange hinter dem Horizont verschwunden und auch Klippen und Leuchtturm The Maidens sind zurück geblieben. An der Saling weht nicht mehr die Flagge mit dem Andreaskreuz, sondern das Red Ensign. Eine bequeme 12-kn-Backstagsbrise weht die „Bottle Imp“ in den Belfast Lough hinein. Land kommt entgegen. Grünes Land. Grüne Hügel, dunkle Täler. Weich gezeichnet in warme Pastellfarben durch den zarten Dunst des späten Nachmittags. Schwarze Basaltwände fallen aus 63 m senkrecht ins Meer, weiß leuchtet die Brandung über der dunklen See. Hoch oben setzt sich der Leuchtturm von Black Head scharf gegen die schon tiefstehende Sonne ab. Um 20.50 Uhr sind wir fest in Bangor, Nordirland, die Logge zeigt 52,2 sm. Per UKW habe ich uns angemeldet, einen Liegeplatz in der großen Marina zu bekommen ist kein Problem.



Wir sind in Irland!

Am nächsten Morgen sitzen wir bei Sonnenschein in einem Vorortzug nach Belfast und genießen die reizvolle Küstenlandschaft, nicht ohne vorher ein wenig durch das hübsche, kleine Bangor gewandert zu sein und den Ruinen von Bangor Abbey einen Besuch abgestattet zu haben. Hier wurde im 6 Jhd. Der Heilige Columban von Luxeuil zum Missionar ausgebildet.

„Belfast is Titanic Town. Nowhere else in the world can claim a greater or prouder

association with the most famous ship ever constructed“ *Das ist das erste was ich in der Tourist Information zu lesen bekomme. Mythos Titanic! Aber deswegen bin ich ja auch hier, nicht ausschließlich, es gibt ja noch mehr in Belfast zu sehen, aber wer kann sich schon der Faszination der Geschichte um das Schiff und seiner Erbauer entziehen? Eine pompös angekündigte Jungfernfahrt, die nur 107 Stunden und 40 Minuten dauerte! Schon als Kind habe ich „Titanic, Tragödie eines Ozeanriesen“ von Josef Pelz von Felinau gelesen, natürlich*



auch Erik Fosners „Choral am Ende der Reise“. Von den vielen Filmen ganz zu schweigen.

Aber auch zu der Bauwerft Harland & Wolff, seinerzeit die größte Werft der Welt, mit dem größten (Titanic-) Trockendock der Welt, habe ich eine Beziehung, hat doch die englische Reederei Union Castle Line, mit der ich während meiner Lehrzeit zu tun hatte, ihre gesamte Flotte bei H&W bauen lassen. Jetzt ist nur noch das Titanic-Dock mit Pumpenhaus und das alte backsteinerne Bürogebäude erhalten. Heute Museum und

Belfast, Titanic Dock – immer leer!

Touristenattraktion. Daneben ist die moderne, gesichtslose Werft mit den beiden riesigen Portalkränen Samson und Goliath

zu sehen. Ein Sightseeing-Bus führt uns Kreuz und Quer durch das hübsche Belfast, wie Laganside, Cathedral Quarter, Queen's University, lässt aber auch Stadtviertel nicht aus, in denen der Nordirland-Konflikt ausgetragen wurde, den man hier, pragmatisch, nur „The Troubles“ nennt. Heruntergekommene Stadtviertel, Häuser bemalt mit bunten, kraftvollen Wandmalereien und Gewalt- und Hassslogans konfessionsgebundener Milizen: „You are now entering loyalist Sandy Row. Heartland of South-Belfast Ulster-freedom fighters.“ Oranier marschieren heute nicht; da bin ganz froh. Josef und ich trinken noch a pint of Belfast Ale im Crown Bar Liquor Saloon und von der Great Victoria Station geht es zurück nach Bangor.



Am nächsten Tag, schon morgens um 06.15 Uhr sind wir an der Bunkerstation. Die Tide diktiert die Uhrzeit, aber der Nachtschicht-Mann der Marina hat damit überhaupt kein Problem. Wenig später sind wir unter Segel, hoch am Wind, ostwärts, raus aus der Belfast Lough, dicht unter Küste. Der Wind weht mit 4 - 5 Bft. aus NO. Aber uns fehlt Höhe! Entweder müssen wir einen Holeschlag nach N machen um außen um die Copeland Islands herum zu kommen, das wäre der sichere Weg, oder kneifen und durch den Copeland Sound nach Süden laufen. Das DHI-Handbuch der Irischen See

Belfast – The Crown Bar – immer voll

sagt dazu: „Der Copeland Sound, die ungefähr ¾ sm breite Durchfahrt zwischen Mew Island und Old Lighthouse Island im Norden und Cope Island im Süden, ist im östlichen Teil durch zahlreiche gefährliche Untiefen gesperrt, die nicht bezeichnet sind. Die Gezeitenströme verursachen heftige Stromkabelungen und Brandung, so dass es sehr schwierig und gefährlich ist, die Durchfahrt zu benutzen.“ Was tue ich? Ich entscheide mich den Copeland Sound! Abfallen! Die von Norden kommende Flut reißt uns durch die Enge. Die schwarzen Klippen der Ninon Bushes fliegen vorbei, das Wasser gurgelt und schäumt, die Kreuzseen des Ram Race am Ende des Sounds schütteln uns kräftig durch und dann ist wieder Ruhe, friedliches Segeln im warmen Sonnenschein. Josef, mein Mitsegler, der offensichtlich nie Zweifel an den Fähigkeiten seines Kapitäns hat, notiert im Logbuch: „Sound mit 8,5 kn passiert.“



Unser heutiges Ziel ist Ardglass, ein von Klippen umsäumter Fischerhafen, dem man durch einige Schwimmpontons eine kleine, enge ‚Marina‘ angegliedert hat. Nur 37,2 sm haben wir gesegelt, als wir am Frühnachmittag, sehr vorsichtig, die schmale Einfahrt ansteuern. Ardglass, Ulster/Nordirland bietet nicht viel, außer hübschen, historischen Häusern. Im Mittelalter ein bedeutender Hafen, heute Pendlerstadt. Abends läuft die „Gatsby“ aus Hamburg ein, mit riesiger Schweizer Flagge unter der Saling. Passend dazu ist der Dialekt der Crew. Am nächsten Morgen ist Niedrigwasser.

Ardglass – schwierige Einfahrt

Mit Erschrecken sehe ich, dass die dicken, roten Pricken, die im Hafen das Fahrwasser begrenzen, hoch und trocken auf steinigem Grund stehen. Gestern bin ich beim Einlaufen dicht daran vorbeigeschrammt um „die Kurve besser zu kriegen.“ Gut dass Hochwasser war.

Die „Gatsby“ läuft aus. Nach wenigen Metern in der Einfahrtsrinne rumpelt sie über Steine, sitzt fest. Vor und Zurück, die Flut kommt, und bald ist sie wieder frei.

Schon bevor ich diese Reise antrat, habe ich mir - ist ja selbstverständlich - Gedanken über den Ablauf gemacht und eingehend den Reed's, Seekarten und Handbücher studiert. Ich wollte möglichst nur Häfen anlaufen, die bei jedem Tidenstand genug Wasser haben um jederzeit raus oder rein zu kommen. Bei 1,5 m Tiefgang, den die „Bottle Imp“ hat, kein großes Problem, aber so ergaben sich mal kürzere, mal längere Tagesdistanzen. So war Ardglass nur ein stop-over für die Nacht und jetzt sind wir unterwegs nach Dublin, genauer nach Howth, einem kleinen Ort nördlich der Dublin Bay, mit guter Bahnverbindung nach Baile Átha Cliath, wie die Hauptstadt auf irisch heißt. 60 sm liegen vor uns, der Wind kommt mäßig aus West, Kurs 205°, ein dunkler Schatten an Backbord lässt die Isle of Man erahnen. Wir sind in der Irish Sea und gerade hier, Dundalk Bay ist querab, steht in den Strömungskarten, egal wie die Tide läuft, immer nur ein Wort: Slack. Die Tidenströme laufen um Irland herum, von Norden durch den North Channel und von Süden durch den Saint George's Channel, um in der Irischen See zusammenzutreffen. In diesem Gebiet neutralisieren sie sich: Stillwasser. Mit der Tide leben, das ist in diesen Gewässern das Wichtigste. Der Flut- oder Ebbstrom kann zu Springzeiten bis zu drei, vier Knoten erreichen, an den Heads noch erheblich mehr.

Um 16.55 Uhr passieren wir den weit vor der Küste stehenden Leuchtturm Rockabill, wenig später Lambay Island und Irlands Eye, sehr steil und sehr hoch aufragenden Felseninseln. Howth Harbour liegt an der Nordseite der Halbinsel Hill of Howth und tief drinnen, sehr geschützt, die Marina vom Howth Yacht Club. Ein günstiger Hafen, Dublin ist per S-Bahn zu erreichen. Nach dem Festmachen, stürze ich nach oben zum Hafenmeister, irische Gastlandsflagge kaufen, in Hamburg habe ich keine bekommen. Die gibt es im Club, beim Barkeeper, wird mir gesagt. Der Yachtclub, schneie! Die Gäste beim Dinner in Blazer und Kleid. Und ich? In Segelhose und verblichenem Sweatshirt. Aber man muss ja nur den Mund aufmachen., nach „I want a beer“ fragen schon ist man als Ausländer identifiziert, und wenn ich dann auf die Frage „From where you are?“ mit Hamburg antworte, ist das Erstaunen groß und man kann überall Platz nehmen, sogar an der Bar. Eine Irland-Flagge gibt es auch, aber der Preis! € 19,50! Darauf erstmal ein Guinness.

Hafentag! Wir müssen mal was tun. Reinschiff machen, Ölstand kontrollieren, Wasser bunkern, Petroleum auffüllen in Kocher und Lampe und was es sonst noch so gibt. „Was essen wir heute?“ Tägliche Routinefrage! Aber wichtig! Hat nicht mal ein bekannter, sprüchebegabter Segler und SVAOeer gesagt, „Essen sei die Sexualität des Alters?“ Nachdem unser Koch Wolfgang abgemustert hat, hatten wir ein Problem. Wer übernimmt sein Amt? „Josef, kannst Du kochen?“ „Äh...!“ Pause. „Jaaa.“ „Was denn?“ „Äh...“ Lange Pause. „Spaghetti mit Tomatenmark.“ „Und sonst?“ „Äh...“ Sonst?“ Ganz lange Pause. Josef macht sein Unschuldslammgesicht und guckt mich mit braunen Murmeltieraugen treuherzig an. Fauler Halunke, denke ich. Also, wer kocht? Der Kapitän natürlich! Nach ersten, erfolgreichen Übungen in Fertiggerichte-aufpeppen, traue ich mir inzwischen doch schon mehr zu und da wir beide gerne Fisch essen streben wir dem Fischereihafen zu. ‚Wrights of Howth‘ heißt der stilvolle Laden, an dem wir nicht vorbeikommen: Fisch in riesiger Auswahl, Muscheln jeder Art, alles mögliche an Seegetier, Krabben, Garnelen, usw. Alles toll für's Auge arrangiert. ‚Dublin Bay Prawn Tails, Halibut Fillet, Mixed seafood‘, steht auf unserem Kassenbon. Total € 49,06. Das haut mich um! Aber, was soll's. kostet ja alles nur die Hälfte, sagen wir uns. Bordkasse! Eine Zitrone bekommen wir gratis. Und geschmeckt hat es trotzdem.



Früh am nächsten Morgen sitzen wir in der lindgrünen DART (Dublin Area Rapid Transit) S-Bahn und fahren downtown Dublin. An der Pearse St. steigen wir aus und verlaufen uns erst einmal. Dadurch kommen wir aber am „Georgianischen Dublin“ am Merion Square mit sehr sehenswürdigen Gebäuden aus dem 16. Jh. vorbei, sehen das sehr beeindruckend Famine-Denkmal im Stephens Green, das an die große Hungersnot, „The Irish Potato Famine“ (1846-1851), erinnert, die 1 Millionen Iren das Leben kostete und weitere

Fischerei – war einmal

1.5 Millionen zur Auswanderung zwang, überqueren den River Liffey über die „Ha’penny Bridge“ von 1816, für deren Benutzung bis 1919 ein Halbpenny Brückenzoll erhoben wurde und landen in der O’Connell St. wo „The Spire“ aufragt; wirklich eine Nadel aus rostfreiem Stahl: 120 m hoch, mit nur 3 m Ø an der Basis und 15 cm an der Spitze. Blauer Himmel und warme Sonne lässt unseren langen Kreuz-und-Quer-Spaziergang zu einem Vergnügen werden. In der ‚remise‘ der St. Andrew’s Church finden wir die übervolle Dublin Tourism, das uns endlich mit Stadtplänen und Prospekten versorgt, aber vor allem auf Dublin’s - so kommt es mir vor - Hauptattraktion hinweist, nämlich auf die Guinness Brewery, die, 1759 gegründet, gerade ihr „250 Years Anniversary“ feiert. In der Rainsford St. stehen wir vor dem sieben Stockwerke hohen backsteinernen Guinness Storehouse. Busse spuken Touristen aus. Der Besucherstrom reißt uns mit, spült uns hoch durch alle Etage bis zum Dachgarten, der Gravity Bar, wo uns ein phantastischer 360°-Run dumber über Dublin’s Dächer die Mühsal vergessen lässt. Und „Some complimentary pints of Guinness“ tun ihr Übriges. Wieder unten steigen wir in einen dieser roten Top-Less-Sightseeing-Doppeldeckerbusse, die es ja wohl in jeder Stadt gibt, und genießen eine informativen Tour durch das schöne Dublin, während der Fahrtwind uns die „complimentary pints“ aus dem Kopf weht. In der Grafton Street springen wir aus unserem ‚hop on - hop off‘ und sind wieder

„In Dublin’s fair city, where the girls are so pretty,
I first set my eyes on sweet Molly Malone,
As she wheeled her wheel-barrow, through streets broad and narrow,
Crying, cockles and mussels, alive, alive, oh!“

Dublins inoffizielle Hymne kann wohl jeder mitsingen, zwar ist sie schon 130 Jahre alt, bei uns aber erst durch The Dubliners richtig populär geworden. Seit zwanzig Jahren trotz nun die bronzene Molly jeder üblen Nachrede, wird sie doch aufgrund ihres ausladenden Busens und tiefem Dekollete, von den - katholischen - Dublinern gern auch „Dish with the fish“ (Steiler Zahn mit Fisch) oder, schlimmer, „Tart with the cart“ genannt. „Tart“ ist ja eigentlich eine Obsttorte, manchmal aber auch, vornehm ausgedrückt, ein leichtes Mädchen.

Der Stadtplan ‘The Best of Dublin Pubs’, in dem jede Kneipe mit einem Glas Guinness markiert ist, führt uns ins nahegelegene O’Neills. Was wir da zu Abend gegessen haben, hat sich bei mir nicht eingepreßt, aber an die tolle Live Music und die vielen Gläser Stout Porter kann ich mich noch erinnern. Und wir finden sogar die Railway Station wieder und die letzte DART bringt uns zurück nach Howth.

In Lee hinter einem hohen Landrücken zu liegen und dabei Windrichtung und -stärke in Hinblick auf den zu segelnden Kurs beurteilen zu wollen, kann schon zu Fehleinschätzungen führen. Trotz vorzüglicher Wetterinformationen von der Coastguard, mehrmals täglich über UKW, und per Navtex (518 kHz) sieht es dann draußen manchmal doch ganz anders aus. Kaum stecken wir unsere Nase um den 168 m hohen Ben of Howth und gehen auf Südkurs,



Einsam – Leuchtturm Baily, Ben of Howth

kommt uns hoher Schwell entgegen und der Wind hält sich auch nicht an das was er versprochen hat; weder stimmt die Stärke noch die Richtung. Wind aus SSO. Segel dicht und hoch ran, auf Backbordbug seewärts! Aber schnell wird es flach und die Wellen chaotisch. Klar zur Wende! Einige Meilen der Küste vorgelagert zieht sich die endlos lange Kish Bank mit Wassertiefen von weniger als 1 m südwärts, die später in die Codling Bank übergeht und sich bei Wicklow Head

als India Bank fortsetzt. Unser Sollkurs ist 170°, das bedeutet nach Arklow kreuzen, schlicht um schlicht, zwischen Küste und den Bänken. 40 sm wäre der direkte Weg. „Josef, wollen wir das?“ Nein, das wollen wir nicht. Abfallen, neuer Kurs 245°. Mit Rauschefahrt überqueren wir den großen Trichter der Dublin Bay und steuern direkt auf das am Südufer liegende Dún Loaghaire zu.

Eine handvoll ausfliegender Frachter versperren mit ihren lang ausgestreckten rostbraunen Ankerketten den Weg. Abfallen, anluven und schon machen wir einen Aufschießer im Vorhafen der großen Marina. Ein bulliges Schlauchboot erwartet uns, der Hafenmeister geleitet uns zu einem Liegplatz und sagt irgendetwas von „welcome“ und „reception“. Ja, ja, denke ich. Wenig später steht eine Dame, wohl Deputy Harbour Master, neben dem Schiff: „After berthing please call the reception!“ Das Kletje ist noch nicht über dem Groß, da ist sie schon wieder da „do you have been already...?“ Nein, unterbreche ich sie, aber wir stiefeln los, mächtig genervt. Oben empfängt uns eine junge Dame, aufgebrezelt als wäre dies ein 5-Sterne-Hotel, „May I have your Credit Card, please.“ Kredit Karte? Ich denke ich höre nicht richtig. Meine Kreditkarte sei an Bord, stottere ich. Abschätzender Blick auf meine ausgebeulte Segelhose. „Then you have to pay in advance!“ „Visitor Berthing, including Waste Fee, total sum € 41,56“ Schon wieder denke ich nicht richtig zu hören. „For one night?“ „Yes, of course. One night!“ Die Bordkasse habe ich auch nicht mit. Glücklicherweise kann Josef mit Privatgeld aushelfen. „Now I need a finger print from one of you,“ läßt sich die hübsche Dame wieder vernehmen. Fingerabdruck? Für die irische Kriminalpolizei, frage ich. Nein, „For the gate!“ Die Dame lacht. Die Tür zum Yachthafengelände lässt sich nur per Fingerabdruck öffnen wird mir erklärt. Linker, rechter Zeigefinger auf ein Lesegerät gelegt und schon bin ich registriert. Das müssen wir draußen gleich ausprobieren. Ich stecke meinen Finger in ein kleines Kästchen rechts an der Pforte und schon geht die Tür auf. Wir, rein, raus; linker Finger, rechter Finger, immer wieder, bis wir merken, dass uns einheimische Segler etwas merkwürdig ansehen.

Es ist Sonntag, der 14. Juni 2009 aber in Dún Loaghair (gesprochen: Dunn Lierii) haben die Läden noch auf. An dem Yachtausrüster gleich am Hafen können wir nicht vorbeigehen und Josef kommt mit einer neuen Musto Snug wieder heraus. Außen blau, innen rot. Josef ist stolz wie Bolle. „Damit kann ich auch in Regensburg rumlaufen!“ Wie das wohl aussieht, zwischen all den Loden und Jankern, denke ich. Seine alte Jacke kommt sofort in die Tonne, denn damit kann man sich in diesem Yachthafen überhaupt nicht sehen lassen und sich auch nicht in die Nähe des altehrwürdigen „The Royal St. Georges Yacht Club“ wagen, dessen, mit goldenen Spitzen bewehrter, schwarzer Metallzaun und das auf

hochglanzpolierte Messingschild „Members only“ sowieso jeden Zutritt zu dem herrenhausähnlichen Clubgebäude verbietet. Nach kleinem Rundgang und Landgangs-Pint of Guinness abends zurück in der Marina, sehen wir zum ersten mal einige ausländische Flaggen. Ein Norweger, ein Schwede und einige französische Yachten haben sich über den Hafen verteilt. Merkwürdig, aber wir fühlen uns als Fremde nicht mehr so allein.

Mein Übersegler zeigt das Arklow Feuerschiff noch auf Position, aber jetzt begrüßt es uns als rostige Hulk, als wir in den von Molen eingefassten Avoca River nach Arklow hineinsteuern. Die Marina erweist sich als ein winzig kleines von hohen Spundwänden eingefasstes Geviert hinter hohen Gebäuden und neben einer Industriebrache; so eng und düster jetzt bei Niedrigwasser, dass wir uns beeilen wieder herauszukommen. Ein langer river pontoon des Arklow Sailing Club gefällt uns viel besser, obgleich die „Bottle Imp“ in hartem Strom liegt und nicht viel Wasser unter dem Kiel hat. Wir sind heute zeitig los aus Dún Loaghaire, schon um 06.15 Uhr, und haben die 35,8 sm nach Arklow bei passenden Wind zügig absegelt, so dass noch Zeit für einen ausgedehnten Landgang ist. Unserem Liegeplatz gegenüber stoßen wir auf das Gebäude einer Reederei, Arklow Shipping, und, neugierig wie ich nun mal bin, entdecke ich im Foyer ein Schiffsmodell, grasgrün der Rumpf, „Arklow Castle“ der Name, gebaut bei der Peterswerft in Wewelsfleth. Heimatgefühle kommen auf. Ein wenig weiter, das Logo kenn ich doch? Aldi! Feinkost Aldi, hier! So was! Noch mehr Heimatgefühle! Wir stürzen hinein. Viele deutsche Produkte und - Mettwurst! Richtige deutsche Mettwurst. Toll! Und erschwinglicher Wein. Aber Brot und Brötchen sind genauso wenig genießbar wie aus irischen und schottischen Supermärkten. Wir weichen auf Baguette aus, das schmeckt wie bei uns.

Am nächsten Morgen ist der Himmel wie Blei, die Luft steht. Grauer Dunst liegt schwer über dem Avoca River. Kein Windhauch kräuselt das Wasser. Ein Tief kommt, das ist deutlich zu spüren, und der Wetterbericht hat das auch schon angekündigt. An die UKW-Durchsagen muss man sich gewöhnen, nicht weil sie in dialektgefärbten-Englisch und schnell - nicht „in langsamer Form zum Mitschreiben“ - gesprochen werden, sondern die Aussprache der Vorhersagegebiete machten mir anfangs ein wenig Mühe. Wer weiß schon, dass mit „Hebb’dies“ die Hebriden gemeint sind und für Irland hüpfte der forecast so schnell von einem head zum nächsten, so dass es nicht leicht ist die Namen zu behalten und geographisch zuzuordnen. Navtex erleichtert die Sache, man kann alles nachlesen, nur ist die Sendefolge nicht so häufig. Aber es gibt regelmäßig einen Extended Outlook für die folgenden drei Tage, der so ungewohnte Atlantik-Gebiete wie Bailey, Rockall, Shannon, Fastnet, Sole und Fitzroy einschließt und es ermöglicht, sich schon mal ein Bild von dem zu machen, was in den nächsten Tagen aus Westen so auf einen zukommt.

Was macht man an einem so trüben Tag? Wir schlendern durch Arklow, sehen dass die „Gatsby“ auch da ist, sie hat im unwirtlichen Fischereihafen festgemacht, und um unsere Stimmung etwas aufzuhellen steuern wir mal diesen mal jenen Pub an und stellen fest Arklow hat eine Segelvergangenheit! Anfangs fragte ich mich, warum jede Kneipe eine Ecke hat, die mit Zeitungsausschnitten dekoriert ist, bis ich feststellte, dass man immer noch Francis Chichester feiert. Seine „Gibby Moth III“ (nicht die aus Greenwich, das ist die IV.) ist hier in Arklow bei James Tyrell gebaut worden. Das war 1959. Ein Schmuckstück aus Mahogany, dunkelblau, 12 m lang. Damit hat Chichester 1960 das Single-Handed-Trans-Atlantic-Race von Plymouth nach Rhode Island gewonnen. Die Werft Tyrell existiert leider nicht mehr..

Das Tief lässt sich Zeit. Über Nacht ist Nebel aufgekommen, das rostig-rote Feuerschiff in der Einfahrt ist nicht mehr zu sehen und immer noch ist es totenflau. An Weiterreise ist nicht zu denken; unser nächstes Ziel Kilmore Quay ist 50 sm entfernt. Nachmittags setzt weicher Regen ein; kommt der Regen vor dem Wind...? Wir machen es uns im Salon gemütlich, lesen, lassen die Petroleumlampe kuschelige Wärme verbreiten und hören Irish Country Classics. Später, wenn Josef den ersten Gute-Nacht-Whisky eingeschenkt hat, greife ich zu unseren in Norwegen gekauften Bord-CD's „Klassiske Favoritter“ und es gibt noch Musik um

vor sich hin zu träumen. Ave Maria von Bach/Gounod, Mozart's Larghetto und auch Haydn's Cantabile (schade, dass ich keine Außenlautsprecher habe) hören wir gerne und bevor ich die Lampe auspuste muss es auch noch Albinoni's Adagio in G-Dur sein

Die ganze Nacht prasselt der Regen auf Deck und der Wind heult im Rigg. Noch ein Tag in Arklow. Eingeweht! Am Nachmittag beruhigt sich das Wetter schlagartig und die Arklower Segler machen ihre Boote klar. Mittwochsregatta! Ablegen ist hier kein leichtes Manöver. Die Yachten liegen an Bug- und Heck-Moorings verteilt über die ganze Breite des Flusses, der mir, jetzt nach dem vielen Regen, wie ein reißender Gebirgsbach vor kommt. Wenige hundert Meter flussaufwärts ist der Avoca auch nur noch knietief. Abends kommt Lorcan O'Toole vorbei, im Nebenjob Hafenmeister und Yachtclubmanager, sonst im Shipping Business, und lädt uns zur Preisverleihung und „Mole-Pils“ in den Yachtclub ein. Pils gibt es nicht, dafür aber Gin Tonic, Jameson's Whisky und Guinness von allen Seiten und alles durcheinander. Und ein „Großes Hallo“ gibt es natürlich auch. Deutsche sind hier nicht so häufig.

Freitag, 19. Juni 2009. Um 05.40 Uhr laufen wir aus. Rückseitenwetter. Sonne, klare Luft, 14°C und frischer Wind aus W, Kurs 190°. Ich bin noch dabei die Segel einzustellen, da kommt kurz hinter uns ein Fischkutter um den südlichen Molenkopf gebrummt, gibt Gas, will uns in Luv überholen und kommt dabei näher und näher. Irgendwie hatte ich gleich gespürt, dass er nach See hin will, vor unserem Bug zur Arklow oder Glassgorman Bank, wo ich schon die roten Bälle seiner Netze liegen sehe. Inzwischen stehen die Segel, der Wind legt zu und die „Bottle Imp“ kommt richtig in Fahrt. Druck an der Pinne, Druck auf den Schoten und Wasser schießt in Lee über Deck. 7.5 kn, 8 kn, da kommt Freude auf. Nur nicht bei dem Fischer. Sein Kutter ist nur noch drei, vier Meter neben uns. Schäumende Bugwelle. Ich halte Kurs. Josef guckt gequält. „Sprich ein Gebet, das hilft!“ empfehle ich ihm. Der Fischer blickt stur nach vorn, würdigt uns keines Blickes, der Motor dröhnt. Aber er schafft es nicht, er kommt nicht vorbei, wir sind schneller! Plötzlich, der Motor ist wie abgewürgt, der Kutter verliert Fahrt und geht haarscharf hinter unserem Heck herum. Und jetzt würdige ich ihn keines Blickes! Innerer Jubel bei mir, Aufatmen bei Josef.

Es wird ein schnelle Reise, immer dicht unter der Küste südwärts.. Eigentlich hätte ich ein Reff einbinden müssen, aber Sonnenschein, ablandiger Wind, keine Welle, da kann schon mal Wasser an Deck kommen. Ein Langkieler braucht Lage; 'ne Handbreit unter der Scheuerleiste, hat man mir mal beigebracht als es nur Schiffe gab, die man heute als traditionell bezeichnet. Bei Greenore Point müssen wir 20°höher ran und es wird turbulent. Wind gegen Tide über zerfurchtem Meeresboden. Die Wassertiefe ändert sich abrupt; mal 44 m, 26 m dann nur 9,8 m und die Wellen werden hoch und steil. Tiefe Löcher tun sich auf in die sich das Boot kopfüber hineinstürzt, grünes Wasser schießt über Deck und Aufbau bis an die Sprayhood, knallt gegen die Scheibe und ergießt sich ins Cockpit. Die Höhe können wir nicht halten und kreuzen mit langem Bein zwischen Festland und Tuskar Rock bis Carnsore Point. Kein schönes Segeln mehr! Und es wird noch schlechter. Die Küste öffnet sich, wir müssen W steuern und haben den Wind genau von vorn. Schlag um Schlag geht es weiter, hier sind die Barrels Rocks im Wege, drüben schäumt die Gischt am Black Rock meterhoch und die Bore Rks. sind dicht voraus. Endlich gibt uns Great- und Little Saltee etwas Schutz, noch ein Schlag, hinweg über die nur 2,4 m tiefe St. Patricks Bridge zwischen Festland und den Inseln und die hohen Molen von Kilmore Quay liegen vor uns. Der Hafenmeister nimmt die Leinen an, heißt uns willkommen und, mit anerkennenden Blick auf die „Bottle Imp“, murmelt er etwas von „seaworthiness“. Recht hat er! Ausserdem, 54 sm in 8 Std. und 10 Minuten, nicht schlecht für ein 10-Meter-Boot, denke ich.

Kilmore ist ein kleines Fischernest, 500 Einwohner, mit einem großen, sehr aktiven Fischerhafen in dem tief drinnen eine Marina eingebettet ist. Das Coninbeg-Feuerschiff grüßt von Land, bis zur Wasserlinie eingegraben. Fremde suchen Fremde: Alex und Marthe, kommen vorbei, Belgier, und wir verholen uns in „Kehoes Pub & Palour“. Proppenvoll. Wohin, woher wird ausgetauscht und reichlich deutsch-belgisches Seglergarn gesponnen,

das alles bei mitreißender Livemusic, untermalt vom Gegröle irischen Fischern, dazu einige viele Murphy's Irish Red und schon war es schöner Abend.

Jetzt sind wir schon mehr als zwei Stunden auf dem Wasser aber Hook Head lässt uns nicht los. Mit langem Bein versuchen wir südwärts zu kommen aber bei jedem Holeschlag ist das hohe grauschwarze Kap mit dem schwarzweiß geringelten Leuchtturm wieder voraus. Der Wind ist schwach; zu wenig um freudvoll zu segeln, zu viel um gewissenlos zu motoren. Hin und her gerissen entscheide ich mich fürs Segeln. Nach Cork sind es über 70 sm und die unter Maschine? Nein. Das Wetter ist schön geworden; nach dem trüben Grau der Morgenstunden ziehen jetzt weiße Tuschewolken über den blassblauen Himmel, der sich im fast unbewegtem Wasser spiegelt. Langsam, ganz langsam haken wir ein „Head“ nach dem anderen ab, Helvick Head., Mine Head., Ram Head, entfernen uns dabei immer weiter von Land um dann wieder auf leuchtend grüne Hügel und ferne stahlblauen Berge zuzufahren, bis sich dicht vor uns die schiefergraue, in der hellen Sonne teils wie Silber aufblitzende Steilküste über kiesigem Strand erhebt. Erst wenn wir im glasklaren Wasser den steinigen Grund sehen, legen wir um. Drei, vier Segler kreuzen unseren Kurs, gehen ostwärts, Richtung Wales. Sie kommen wohl aus Dungarvan oder Youghal, beides Häfen die nur sehr zeitraubend anzulaufen wären und nicht tideunabhängig sind. Es ist spät geworden, aber immer noch taghell, Mittsommer. Langsam wandert Knockadoon Head und die kleine, steile Felseninsel Capel Island vorbei An Steuerbord öffnet sich die nur wenig ins Land einschneidende Ballycotton Bay, aber in der Südwestecke, geschützt durch das 50m hoch aufragende Ballycotton Island gibt es einen sicheren Ankerplatz . Um 21.25 Uhr fällt der Anker bei 5m Wassertiefe; 70,9 sm zeigt die Logge.

Es war eine unbeschreiblich ruhige Nacht. Kein Laut ist zu hören; keine Lärm von Land, kein Glucksen des Wassers. Und nichts bewegt das Meer am nächsten Morgen, kein Hauch ist zu spüren. Wir motoren aus der Bucht heraus, ganz dicht an Bally Cotton Island vorbei, senkrecht fällt die Insel ins Meer. Gute Gelegenheit sich ums Mittagessen zu sorgen. Ich nehme Fahrt aus dem Schiff und bringe die Makrelenangel aus. Unter Standgas mit zwei Knoten Fahrt geht es weiter und nur wenige Minuten später zappeln die ersten Fische an den Haken. Bei Pollock Rock und nach zehn Makrelen machen wir Schluss mit der Angelei, denn an Steuerbord liegt Power Head und wenig später umrunden wir Roche's Point um in Cork Harbour, einen der größten Naturhäfen der Welt, einzulaufen. Gleich hinter Rams Head drehe ich in das bezeichnete Fahrwasser des Owenboy Rivers ein, versuche zwischen den unzähligen Mooring-Liegern die Tonnen zu finden, um in Crosshaven beim Royal Cork Yacht Club festzumachen. Crosshaven, mit guter Busverbindung nach Cork, habe ich gewählt um, wie schon in Belfast und Dublin, den weiten und zeitraubenden Weg zu den häufig lauten und meist auch nicht sehr komfortablen innerstädtischen Liegeplätzen zu sparen. Crosshaven soll unser Sprungbrett über die Celtic Sea nach Cornwall sein, aber daraus wird erst einmal nichts werden. Nachdem wir im Yachthafenbüro die üblichen Fragen nach woher und wohin beantwortet haben, drückte uns das nette Mädchen den bereitliegenden Wetterbericht für die nächsten Tage in die Hand und empfiehlt uns - treuherziger Blick - eine Wochenkarte zu nehmen, das sei billiger, wir kämen hier erstmal sowieso nicht weg. Das kontinentale Hoch weitet sich nach Westen aus und vom Atlantik kommt ganz langsam ein Tief näher; die heutige Flaute wird schon morgen von kräftigem SO-Wind abgelöst, der einige Tage anhalten soll. Starkwind aus der Richtung in die wir müssen! Wir nehmen es leicht; das Wetter ist herrlich. Blauer Himmel wölbt sich über das enge Tal des Owenboy Rivers, die Luft ist sommerlich warm und das Barometer steht auf 1030 hPa .Wir bezahlen also unsere € 164,-- beim „Royal Cork Yacht Club, estbl. 1720“, dem ältesten Yachtclub der Welt (!) und freuen uns über den sicheren Liegeplatz, die netten Leuten und die schöne Umgebung.

Ein kurzer Fußweg bringt uns in den kleinen, hübschen Ort. Von der hohen Uferstraße hat man einen phantastischen Ausblick auf die große Bucht Cork Harbour und Great Island. Cobh grüßt herüber. Meine Gedanken gehen zu den vielen hundert irischer Auswanderern, die hier, am 12. April 1912, als Cobh noch Queenstown hieß, an Bord der „Titanic“ gingen

und als 3. Klasse-Passagiere wenig später ihren sicheren Tod fanden. Queenstown, nicht Southampton, war der letzte Hafen der „Titanic“ vor ihrem unrühmlichen Ende.

In Crosshaven zählen wir eine Kirche, einen Krämerladen, einen Friseur und fünf Pubs. Im Friseurladen sehen wir eine beschäftigungslose hübsche Frau und - ratzfatz - sind unsere Haare geschnitten. Zehn Euro all in! Darauf ein Bier, denken wir und der nächste Pub ist auch nicht weit. „Guinness?“ fragt der Barman säuerlich zurück, „Guinness is Dublin. We are in Cork and we drink Beamish!“ Punkt! Na ja, da haben wir wieder was gelernt. Und Beamish Stout schmeckt genauso gut. Kaum haben wir uns eine gemütliche Ecke zurückgezogen, springt doch eine reizende Dame über Tisch und Bänke und versucht dabei eine Girlande an den Wänden zu befestigen. Schon kitzelt mir ihr Rocksaum in der Nase und bevor unsere Gläser in Gefahr geraten, frage ich doch lieber, ob wir helfen könnten. „That would be nice!“ und schon ist die Girlande fest. Für was das sei, fragte ich. Geburtstag? Die farbenfrohen Buchstaben und unverständlichen gälischen Worte ließen darauf schließen.. „For my husband, 40th birthday“ antwortete sie. Ob er es denn wert sei, wollte ich noch wissen. „Yes, of course, he is the best husband in the world,“ und ich könnte mich gerne überzeugen, heute Abend sei Big Party mit Life Music und „you are heartly welcome!“

Im proppenvollen „Jonny’s Return“ herrscht schon großes Gedränge als wir eintreffen. „Hi, the Germans are coming.“ Wir sind scheinbar angekündigt. Fremde Gesichter, und landfein wie wir uns gemacht haben, fallen wir auf. Bierglasvolle Hände schieben uns durch die Menge. Sheila heißt uns willkommen, stellt uns ihren „best husband“ Patrick vor, der sich beim Auf-die-Schulter-klopfen und Händeschütteln redlich bemüht mir einige Kochen zu brechen. Derbe, herzliche Fischer eben, wie scheinbar alle hier. Din Joe von der Drei-Mann-Band ‚Pot Bellys‘ (Bierbäuche) gibt eine Tusch und auch er begrüßt uns, bevor er wieder zu seinem Killean Pipes (Dudelsack) greift und mit Edel, dem Mädchen an der Box (Knopfakkordeon) und John an der Bodhrán (irische Rahmentrommel) weiter Irish Folk, tolle Reels, Jigs und Polkas, aufspielt. Viel Bier wird getrunken und Whiskey. Und gegessen wird auch, homemade fingerfood, sandwiches und andere, teils gewöhnungsbedürftige Dinge aus den Küchen irischer Dorfbewohner. Um ein Uhr ist Schluss. „Time please! Last Order!“ ruft die Wirtin Ein toller Abend. Auf dem Heimweg tanzen Mond und Sterne über dunklen Wassern..

Wird fortgesetzt