

Reisetagebuch der SY "FREYA" 2015

Etappe 1 von Neustadt iH nach Färöer vom 17.05. bis 08.06.2015

Aufenthalt auf den Färöer vom 01.07. bis 22.07.2015

Etappe 2 von Färöer nach Lymington vom 23.07. bis 02.09.2015



FREYA in der Oban Marina

REISEROUTE der "FREYA"

Neustadt-Färöer-Lymington

vom 17.05 bis 08.06. und 23.07 bis 02.09.2015



REISETAGEBUCH DER "SY FREYA" 2015

ETAPPE 1: vom 17.05.-08.06.2015 von NEUSTADT i.H. nach FÄRÖER

Am Sonntag, dem 03. Mai, sind Jytte und ich in der Ancora Marina in Neustadt. Am nächsten Tag kommt die FREYA pünktlich um 1400 ins Wasser. Bis auf einige Probleme mit der Fa. Simoneit/Segelmacher klappt alles zur Zufriedenheit. Jytte und ich benötigen sechs Tage bis die FREYA fertig zum Auslaufen ist, Wir verholen sie in den Stadthafen von Neustadt. Jytte verlässt die FREYA am Montag, nachdem sie mir mit ihrer langjährigen Erfahrung sehr geholfen hat. Bis zum Eintreffen meiner Crew bin ich alleine an Bord, vollbeschäftigt mit verschiedenen Arbeiten - das Installieren neuer Lautsprecher im Cockpit und im Salon, ein neuer Rauchmelder muss angebracht werden, der elektrische Anschluss des neuen AIS wird ausgeführt, die Masten müssen getrimmt werden und viele andere Kleinigkeiten.



Bevor René und Carsten am Freitag Nachmittag ankommen, sind Kühlschrank und Stauräume mit Lebensmitteln und 60 Liter Bier gefüllt. Am 15. Mai treffen meine Mitsegler pünktlich am Bahnhof in Neustadt ein. Am nächsten Tag erledigen wir zusammen Restarbeiten an Bord. Abends serviert uns Carsten ein leckeres Essen, was darauf schließen lässt, dass noch einige Gaumenfreuden auf uns warten.

Die Crew der FREYA - Carsten, ich und René

Am 17. Mai werfen wir die Leinen los. Ein ablandiger Wind von 4 Bft., der nach zwei Stunden Windstärke 5 erreicht und noch bis auf 7 Bft. in der Einfahrt nach Burgstaaken ($54^{\circ}25'N-011^{\circ}11'E$) zulegt, bringt uns zu unserem Tagesziel. Diesen Hafen anzulaufen hat zwei Gründe. Auf der kurzen Strecke von 29 sm können wir

alle Funktionen an Bord überprüfen ob sie einwandfrei funktionieren, und dann wartet dort auch noch eine 500 Gramm schwere Maischolle im Restaurant "Zum Anker" auf uns - die 500 Gramm beziehen sich nur auf eine Person! Den obligatorischen Absacker trinken wir in der gemütlichen "Haifischbar", der einen tollen ersten Segeltag ausklingen lässt.

René wartet auf die Scholle

Bei leichtem Wind segeln wir unter der Femarnsundbrücke durch. Wir sind auf der Strecke zum NOK. Vor dem Schiessgebiet Todendorf gibt uns ein Sicherungsschiff die Anweisung, das gesamte Schiessgebiet zu umfahren. Mit diesem Umweg haben wir nicht gerechnet. Beim Erreichen des nördlichen Punktes hören wir über Funk die Ansagen von Todendorf Radio, dass der Wasserweg Fehmarnsund nach Kiel befahrbar ist. Ich rufe sofort Todendorf Radio an um nachzufragen, warum man mir nicht vor zwei Stunden diese Auskunft geben konnte. Nach einer längeren Denkpause sagt mir der Operator: „Die Schiessübung ist abgebrochen worden, out.“ Wer's glaubt!



In Holtenau angekommen haben wir das Glück, sofort in die Schleuse einlaufen zu können. Seit mehr als 4h stehen wir im Regen und beschließen schon nach 13 km im Flemhuder See ($54^{\circ}20'N-009^{\circ}58'E$) zu ankern. Der Wetterbericht für den 19.05. sagt stürmische Winde bis 8 Bft. voraus. Obwohl wir schon gestern bis Rendsburg segeln wollten, haben wir uns dies für heute vorgenommen. Auf Grund des Wetterberichtes wäre eine Fahrt bis zu unserem nächsten Ziel

-Helgoland - nicht sinnvoll. Am Steg im Regatta-Verein Rendsburg liegend sind wir dem starken Wind natürlich nicht so ausgesetzt wie auf der Nordsee. Wir haben jetzt Zeit, uns die schöne Altstadt anzusehen und anschließend das Skylight im Vorschiff abzudichten. Am Abend verwöhnt uns René mit seinen Kochkünsten...

.....und am nächsten Tag die Sonne beim Ablegen. Doch schon bald ziehen Wolken auf. Die letzten 4 Stunden im NOK regnet es aus Kannen. Auch hier verläuft das Schleusen zügig und problemlos. In der Elbe steht noch für kurze Zeit der Strom mit 1,5 kn gegen uns. Dann aber geht es los wie die Feuerwehr. Um 0230 legen wir uns an einen Steg im Hafen von Helgoland (54°10,5'N-007°54'E), der für Behinderte gedacht ist. Um diese Zeit wollen wir keinen mehr aufwecken, da alle Schwimmstege mit Päckchen belegt sind. Am Morgen holt uns die Hafenmeisterin aus den Kojen, um uns mitzuteilen, dass wir an diesem Steg verbleiben können. Doch wir müssen unsere Treibstofftanks mit 260 Litern auffüllen, denn das Schnäppchen von 0,94 €/Liter wollen wir uns nicht entgehen lassen. Zurück im Hafen finden wir einen Liegeplatz an der Seite eines schönen Traditionsseglers. Zollfreie Spirituosen und Tabakwaren werden ebenfalls gebunkert.

Am 22.05. verlassen wir um 1720 Helgoland. Gute 3 Bft. Wind aus W empfangen uns an der Hafenausfahrt. Ca. 400 sm liegen vor uns. Nach dem Wetterbericht zu urteilen wollen wir auf dem kürzesten Weg nach England segeln. Für den morgigen Tag ist Wind aus SW angekündigt. Das bedeutet, dass wir bei dieser Winddrehung direkten Kurs auf Peterhead /Schottland absetzen können. In der Nacht macht es nicht unbedingt Spaß, bei 10° C im Cockpit am Rad zu stehen beide Autopiloten sind ausgefallen -. Unter Deck ist es noch kälter und nur im Schlafsack auszuhalten. Doch wir kommen gut voran. Eine nette Abwechslung bieten die uns begleitenden Schweinswale. Über zwei Stunden lang springen mindestens 20 von ihnen um die FREYA. Am Samstag und Sonntag zieht auf ganz klassische Weise ein Tiefdruckgebiet über uns hinweg, mit allen Winddrehungen, die an der südlichen Seite des Tiefdruckgebietes entstehen. Trotz des mitunter starken Seeganges wird von Carsten und René hervorragend gekocht. Die drei Seetage mit Etmalen von 160 und 166 sm bei Wind von 2 - 6 Bft. sind für uns alle nicht übermäßig anstrengend. Gute Crew, Seemannschaft und eine hervorragende Yacht - was will man mehr.

Wir erreichen Peterhead (57°30'N-001°46'W) bei 6 Bft. Wind. In der Marina vor Ort will ich nicht anlegen und bitte den Hafenkapitän, im Fischereihafen festmachen zu dürfen. Im ersten Hafenbecken empfängt uns eine Barkasse, die uns zu unserem Liegeplatz leitet. Die Besatzung nimmt unsere Leinen, die wir über vier Meter hoch werfen müssen, an. Das erspart uns viel Mühe.



[FREYA in Peterhaed](#)

Die Männer der Barkasse erklären uns den Weg zur "Fishermen's Mission", wo uns Phillipinos zu einer Badewanne führen, in der wir duschen können. Im "Wetherspoon" essen wir gut zu Abend, und auf dem Weg zur Freya trinken wir in einer urigen Bar den letzten Schluck des Tages. Nach den drei Tagen mit vermindertem Schlaf liegen wir bald in der Koje, genießen die Wärme und das statische Verhalten der FREYA.

Tagsüber arbeiten wir am Schiff - die Keile an der Mastdurchführung sind fast alle herausgefallen. Carsten hat eine gute Idee, die er mit René ausführt. Sie benutzen ein langes 14 mm Ende, das sie in den Zwischenraum vom Deck zum Mast hineinpressen. Nach einigen Stunden ist die Arbeit erledigt. Wir werden in den kommenden Tagen das Verhalten der Konstruktion beobachten, Dann erst werden wir eine Schelle anbringen, die das Herunterrutschen des Tauwerks verhindert soll. In der Zwischenzeit versuche ich den Simrad - Autopiloten das permanente Abschalten abzugewöhnen.

Nach den Arbeiten am Mast muss das Vorstag verkürzt und der Großmast neu getrimmt werden. Peterhead war in früherer Zeit einer der größten Fischereihäfen an der Ostküste Schottlands. Hier wurde hauptsächlich Hering angelandet und verarbeitet. Heute übernehmen schwimmende Fischfabriken den Fischfang und die Verarbeitung auf See. Dementsprechend leer sind die

Hafenbecken - bis auf wenige kleine Fischereifahrzeuge und kleine Fischverarbeitungsbetriebe. Die Architektur der Stadt besteht hauptsächlich aus grauen Steinhäusern.

Die Planung dieser Reise war es, von hier aus nach Inverness, durch den Caledonian Canal nach Skye zu segeln. Ich habe bis heute keine Mitsegler von Skye zu den Färöer gefunden. Das bedeutet, dass ich auf direktem Weg über die Orkneys segeln will, womit Carsten und René einverstanden sind. Am 27.05. klingelt mein Wecker um 0500. Es ist schwer, meiner Crew zu vermitteln, dass die vor uns liegenden ca. 80 sm eine geraume Zeit benötigen, was sie jedoch nicht davon abhält, den Frühstückstisch zu decken. Mit einem Stück Brot in der Hand werfe ich die Leinen los. Dazu muss ich mehrmals die hohe Leiter an der Hafenanlage herauf- und hinunterkrabbeln. Mit 10-minütiger Verspätung lege ich um 0610 allein ab. Im Vorhafen setzen wir dann gemeinsam die Segel. Am Vorabend gab uns der Hafenmeister die Zeit zum Auslaufen an, und wann wir den Moray Firth überqueren müssen. Auf der Fahrt zeigt sich kurz ein Schweinswal. Bei idealen Bedingungen erreichen wir nach 78 sm in fast genau 12 Stunden den Hafen Wick ($58^{\circ}26'N-003^{\circ}05'W$).

Am nächsten Morgen besteht die erste Aufgabe darin, drei Säcke mit schmutziger Wäsche zur Wäscherei zu bringen. Doch so schnell werden wir diese nicht los! Lautes Klopfen und der Versuch, mit dem Bootsschlüssel die Tür der Wäscherei zu öffnen, misslingen. Doch dann lässt sich eine verschlafene Frau blicken. Um 1600 können wir alles sauber wieder abholen. Am nächsten Tag, um 0915 sitzen wir erneut im "Wetherspoon" zum Frühstück. Anschließend besichtigen wir den netten Ort. An der Kirche angekommen öffne ich die vermeintliche Eingangstür und stehe in einem Gymnastikraum, in dem 15 Frauen mich "ungläubig" anschauen.



[Ebenezer Place](#)

Vermutlich ist hier die Kirche zum Fitness Center "konvertiert". Auf dem nahen Friedhof finden wir Sarkophage aus dem 18./19. Jhd., auf deren Seitenteilen Totenkopf und Engel eingemeißelt sind. Eine weitere Sehenswürdigkeit dieser netten Stadt ist die kürzeste Strasse der Welt: 2,50 m ist sie lang, heißt Ebenezer Place und steht im Guinnessbuch der Rekorde. Ein langer Spaziergang im Regen an der Küste folgt. Danach gehe ich zurück auf die FREYA, während René und Carsten einen Museumsbesuch vorziehen. Sie kommen mit Fisch an Bord zurück, der von beiden zubereitet wird und einem 5-Sterne-Restaurant Konkurrenz machen könnte.

[Grab auf dem Friedhof von Wick](#)

Heute soll uns die FREYA zu den Orkneys bringen. Früh schallt mein Ruf "REISE REISE" durch den Salon. Um 0600 ist die gesamte Mannschaft an Deck. Der Grund ist wohl der, dass die Sonne scheint. Gleichmäßige 4Bft. bringen uns bei einem Seegang von Stärke 2

und einem Schnitt von über 6 kn in 5 h zu dem Fähranleger in St. Margret's Hope ($58^{\circ}50'N-002^{\circ}57,7'W$). Wir legen uns an einen ausgedienten Fischkutler, auf dem ein junges Paar arbeitet und versucht, dem Kahn neues Leben einzuhauchen. Wir machen einen langen Spaziergang zum Ort. Es regnet und es kommt uns vor, als würde es gleich zu schneien beginnen. Umso verwunderter sind wir als plötzlich René im Ölzeug unter Palmen steht. Keine Attrappen und auch nicht in Holztöpfen -nein richtig in der Erde. Am frühen Abend sitzen wir im „Murray Arms Hotel“ uns spielen mit Danny de Vito Billard. Jedenfalls sieht Danny so wie der Schauspieler aus. Er spielt uns nichts vor sondern an die Wand und fordert uns immer wieder heraus, um den zwei anwesenden Frauen zu imponieren. Wir essen im Hotel das Nationalgericht Haggis. Mir schmeckt es, aber der Geschmack von uns Dreien ist unterschiedlich. Der Tag hat uns viel Spass gemacht.



Der Wetterbericht am 30.05.15 sagt für den Nachmittag und dem folgenden Tag über 30 kn Westwind voraus. Zum einen wollen wir in diese Richtung, zum anderen nicht in St. Margret's Hope einwehen



und gegen den Seelenverkäufer gedrückt werden. Uns fällt der Abschied schwer. Heute Abend spielt eine Band im "Murray Arms Hotel". Wir haben de Vito und anderen Gästen versprochen, anwesend zu sein. Die 15 sm nach Stromness (58°58'N-003°17,6'W) motoren wir gegen einen leichten Strom an. Wir machen an einem Schwimmsteg so fest, dass wir in den nächsten Tagen nicht auf den Steg gedrückt werden. Den Abend verbringen wir bei einem guten Essen im "Royal Hotel".

[Der berühmte Puntland Firth](#)

In der Nacht hat es angefangen zu stürmen. Ich muss noch einmal an Deck und die Fallen am Großmast wegbinden. Gegen die Bewegungen der Yacht kann ich nichts machen. Am Mittag fahren wir mit dem Bus nach Kirkwall, der grössten Stadt auf der Insel Mainland mit ihren über 6.000 Einwohnern. Eine hübsche Stadt mit vielen sehenswerten Gebäuden. Doch vor dem Stadtbummel müssen wir noch zu dem Laden "Marine Gear Supplies" wandern. Der Schwimmschalter zu einer Bilgenpumpe ist defekt. Wir erstehen ein neues Teil, und der freundliche Besitzer des Ladens fährt uns zu der "Scapa Distillery". Wir können doch Schottland nicht verlassen, ohne eine Whisky-Brennerei besichtigt zu haben. Der nette Guide gibt uns einen guten Einblick in die Herstellung dieses beliebten Getränkes. Der mindestens vier Kilometer lange Rückweg findet bei Sturm und Regen statt.

[Das Ölzeug passt ja nun gar nicht zu den Palmen auf Orkney](#)



Als wir Kirkwall erreichen flüchten wir völlig durchnässt in eine Fish&Chips Bude. Nach dem Imbiss scheint die Sonne wodurch unsere Bekleidung bei der Besichtigung der Stadt gut trocknen kann. Das Abendessen wird an Bord gekocht. Im COOP haben wir schöne preiswerte Pfeffersteaks gekauft. Beim Braten stellt Carsten entsetzt fest, dass es nur verkleidete Boulettes sind. Mit Gemüse und Kartoffeln angerichtet gibt es keinen Anlass zur Meuterei. René holt wieder mal Brötchen zum Frühstück; doch heute bringt er stattdessen Croissants mit. Die Backwaren in Schottland sind bei weitem schlechter als in den USA - und das will was heißen. Die vorzüglichen Croissants sind nicht aus der französischen Bäckerei in der Hauptstrasse - nein - aus dem COOP Supermarkt. Der Vormittag vergeht mit dem ausgiebigen Frühstück und dem erneuten Trimmen des Großmastes. Danach gehen René und ich duschen. Carsten macht einen Ausflug zu den "Ring's of Brodgar". Am Abend zeigt er uns die Fotos, auf denen wir beeindruckende Fundamente von runden Gebäuden sehen, die 5.000 v.Chr. entstanden sein sollen. Wir bedauern, dass wir nicht mit ihm gefahren sind. Doch die Dusche war - ehrlich gesagt - notwendiger. Heute bekomme ich von der Crew die Chance, einmal kochen zu dürfen. Ich bereite "Confit de Canard" zu. Schmeckt wie immer gut. Anschließend brät René 16 Boulettes. Morgen, am Mittwoch, dem 03.06.15, wird die Strömung um 1100 aus der richtigen Richtung kommen und der Wind mit 5 Bft. aus West wehen. Über den Seegang sprechen wir lieber nicht. Die Boulettes sollen verhindern, dass einer von uns in den berechneten 36 h Überfahrt zu den Färöer lange in der Pantry stehen muss. Jytte versucht, für uns auf Färöer einen guten Liegeplatz auszumachen. Wir wollen eigentlich nach Torshavn. Aber der dortige Hafenmeister ist der Ansicht, dass wir in Vestmannhavn besser liegen würden. Die Marina von Torshavn ist jetzt schon überfüllt von Yachten. Ich will mir die Option offen halten, eventuell die FREYA für drei Wochen auf Färöer zu lassen, um nach Berlin zu fliegen. Diese Entscheidung muss ich nun in den kommenden Tagen treffen. Die amerikanische Aluminiumyacht "GRACIA EXPLORATION 47" liegt neben uns.

Sie wartet schon ein paar Tage länger auf Wetterbesserung. Eine halbe Stunde vor uns wirft die Mannschaft die Leinen los. Sie segelt ab Island die Ralley "Arctic Odyssee 2015" mit. Jimmy Cornell ist der Veranstalter dieser Geschwaderfahrt und hat dem Eigner der nagelneuen "GRACIA" den Kauf der Yacht empfohlen. Er selbst besitzt diesen Typ mit der Länge von 45'. Eine moderne Yacht mit "Überrollbügel" und schnellem Unterwasserschiff. Ich bin gespannt wie sie uns davonziehen wird. Im Vorhafen legen wir das zweite Reff ins Grossegel ein. Wir müssen die ersten 6 sm in der Bucht gegen eine grobe Kreuzsee unter Motor ankämpfen. Die "GRACIA" fällt ab und versucht, mit dem gerefften Großsegel noch etwas mehr Fahrt unter Motor aufnehmen zu können. Als wir in freies Wasser kommen rollen wir die Genua bis zum 2. Reff aus. Die ca. 200 m neben uns segelnde "GRACIA" trägt die gleichen Segel wie wir. Nach vier Stunden verschwindet sie hinter dem Horizont - hinter uns. Ein Segler der fünfköpfigen Mannschaft stand oft beim Rauchen auf dem Steg neben der FREYA. Als Amerikaner erkannte er natürlich sofort eine F&C 44 und begeisterte sich jedes Mal über die Schönheit unserer Yacht.

Die Windrichtung schwankt immer zwischen W bis SW, bei einer Stärke von 3 bis 5 Bft. und einem Seegang von 3-5, d.h. wir können unser Ziel direkt anliegen - streckenweise mit Vollzeug, nur mit der ausgerollten Genua oder sogar mit einem Schrick in den Segeln. Das Schwert ist natürlich immer ausgefahren. Carsten achtet fast ununterbrochen auf den optimalen Stand der Segel. So erreichen wir ein Etmaal von 152 sm. Am Nachmittag des zweiten Tages verlässt uns der Wind. Für die letzten 32 sm muss der "Jockel" ran. Auf dem Kontrollgang zum Vorschiff sehe ich, dass der Jockey Pole über Bord gegangen ist. 32 Jahre hat er dort in seiner Halterung gelegen und nun liegt er für unabsehbare Zeit auf dem Grund des Atlantiks. Ich bin traurig darüber und denke daran, dass es schwer werden wird das originale Teil zu ersetzen. Wo finde ich heute noch die alten Beschläge, die zu den vorhandenen an Deck und Mast passen?

[Rasmus altes Rübenschwein lass immer gutes Wetter sein](#)



Ich habe mich entschieden. Unser Ziel ist Vestmannhavn. Der Kurs wird abgesteckt. Als wir gegen 2100 in den Hestoe-Fjord einlaufen stehen 5 kn Strom gegen uns. An Steuerbord liegt der Fährhafen Gumluraet (61°57,7'N-006°49'W). Nach kurzer Beratung entscheiden wir uns, in den kleinen Hafen einzulaufen. Dort legen wir uns an ein großes Arbeitsboot, einen Versorger für eine Fischfarm. Wir sitzen noch bis 0200 im Salon und lassen die letzten zwei Tage ausklingen. Für mich ist es wieder einmal ein tolles Erlebnis - auch

wenn ich sehen muss wie durch viele Ritzen die hochgehende See in die FREYA eingedrungen ist. Sie ist eben eine alte Lady, die aber sehr viel aushält. Zwei Tage gute Seemannschaft mit einer seefesten Crew sind vorüber. René und Carsten haben neben der Segelei auch für das leibliche Wohl gesorgt. Sie haben bei Brechern auf dem Vorschiff gestanden, immer den Lifebelt angelegt, ohne dass ich darauf hinweisen musste. Die zwei letzten Tage haben mir gezeigt wie eine Crew zusammenwachsen kann. Mit einem guten Gefühl lege ich mich in die feuchte Koje. Werden wir vielleicht morgen früh von der Crew des Arbeitsbootes geweckt werden?

Es ist 0900. Es regnet mal wieder. Mich weckt ein nahes Motorengeräusch. Ich springe in den Segelanzug und an Deck. Ein freundlicher junger Färäner beruhigt mich. Sie werden erst am Montag auslaufen. Er will nur die Seiltrommel und den Kran reparieren. Wir haben von den Färöer keinen Stromatlas. Über die Tidentabelle fällt es uns schwer, die Strömungen in den Sunden zu errechnen. Gegen Nachmittag kommt der Kapitän. Ich frage ihn nach der besten Zeit, in der wir den Strom nach Vestmannhavn ausnutzen können. Nach langer Berechnung und Überlegung kommt er zu dem Schluss, dass morgen 1500 der richtige Augenblick sei. Ich habe das Gefühl, dass sich hier die Kapitäne von Wasserfahrzeugen nicht sehr um die Strömungen kümmern. Grosse Motoren erlauben es ihnen zu jederzeit in den Sunden und Fjorden an ihr Ziel zu gelangen. Wegen der Starkwindwarnung und der Zeit, die wir bis zum 09.06. - dem Abflug nach Berlin haben, beschließen wir einen Hafentag einzulegen. Ab Mittag beginnt es zu stürmen und heftige Regenschauer lassen uns nicht von Bord. Die Heizung läuft auf Hochtouren. So stürzen wir uns auf die verbliebenen Arbeiten. Der neue Schwimmschalter für die Bilgenpumpe wird installiert. Der Motor der Grauwasserpumpe ist unreparabel. Die Ersatzpumpe, die Ungerli repariert hat, macht nur wenige

Umdrehungen bevor sie nur noch klappert ohne Wasser zu fördern. René nimmt sie fachmännisch auseinander. Ist es ein Dichtungsring der falsch aufgelegt war oder war der Pumpendeckel bei der Montage verdreht? Eine der oft vorkommenden Reparaturen bei denen man zum Schluss nicht den Grund weiß warum alles wieder funktioniert. So wie von Geisterhand.

Erst um 2000 wird mit der Zubereitung des Abendessens begonnen. Noch ein Film und mehrere heiße Getränke lassen uns um 0200 die Kojen aufsuchen. Am 06.06. verlassen wir um 1500 den Hafen. Zu früh, denn wir haben bis Vestmannhavn 1 kn Strom gegen uns. Wir quälen uns die 17 sm durch den Vestmannasund - unter Segeln und Motor. Vestmannhavn (62°09'N-007°10'W) ist eine große Hafenanlage, in der die Schiffe fehlen. Alle Molen sind mit riesigen Autoreifen behängt. Der Hafenkaptän gibt uns die Anweisung, zwischen einem verrotteten Fischereifahrzeug und zwei kleinen Kähnen festzumachen. Ach, ein kleines Motorboot, das bei Niedrigwasser schräg an der Mole hängt, habe ich übersehen. Das sind die einzigen Wasserfahrzeuge die ich ausmachen kann. Ein kurzer Blick über den Hafen und die Bucht sagt mir, dass ich die FREYA hier nicht für drei Wochen liegen lassen kann. Der Hafenmeister Gunnar weiß, dass wir heute kommen, erscheint an der FREYA und bestätigt mir meine Vermutung. Nun wird es aber knapp mit der Zeit, einen Hafen mit Schwimmsteg zu finden. Wir gehen gemeinsam in das Hafembüro. In der nahen Marina sind die Stege nur für kleine Boote ausgelegt. Ganz plötzlich greift Gunnar zum Telefon und ruft Thomas Davidsen an. Ihm ist eingefallen, dass er eine Mooring in der Bucht besitzt, die er in diesem Jahr nicht benutzt und die er mir sofort unentgeltlich für die Zeit zur Verfügung stellt. Außerdem bietet er sich an, auf die FREYA aufzupassen. Mir fällt ein Stein vom Herzen.

Westmannhavn



Wir verabreden uns für Morgen. Er hat die schwere Mooring seit letztem Jahr nicht benutzt, und

daher müssen wir die Anlegenden entwirren und viel Kelp entfernen. Beruhigt gehe ich zurück an Bord der FREYA. Meine Freunde freuen sich ebenfalls, dass nun alles doch noch problemlos klappt. Vestmanna ist mit 1.200 Einwohnern die zweitgrößten Ansiedlung auf der Insel Streymoy. Wir finden am Abend keinen Pub, geschweige denn ein Restaurant das nach 1700 noch offen ist. Also ist heute Hüttenabend auf der FREYA. Um 1200 erscheint Thomas und fährt René und mich zu einem Anleger. In seinem Dinghy rudern wir zur Mooring und erledigen die angesagten Arbeiten. Die Taue sind mindestens 3 cm dick und werden vielleicht nicht durch die Klüsen passen. Die FREYA wird an einem 800 kg schweren Seanker hängen. Na, wenn das man reicht :-). Anschließend muss Thomas sofort zur Arbeit und wir in das Restaurant/Bar/Andenkenladen/Touristeninformation/etc, das am Campingplatz liegt und um 1700 schließt. Es ist auch der einzige Punkt, an dem wir ein WLAN finden. Lange vernachlässigte Mails werden beantwortet, unsere Flugtickets abgerufen und Bier getrunken. Nur Carsten hat seine Augen mehr auf den Tresen als auf das Handy gerichtet. Dahinter stehen zwei junge Frauen. Er erklärt uns ausgiebig, warum die Eine und nicht die Andere..... Zurück an Bord werden Fotos der Reise ausgetauscht.

Wir stehen spät auf. Das Wetter ist katastrophal. Unsere Taschen werden gepackt. Ich bespreche mit Gunnar, welche Schalter er ein- und ausschalten muss, um im Bedarfsfall die Bilge lenzen zu können. Auf dem Weg zur Mooring legen wir noch kurz an einer Mole zum Wasser bunkern an. Hier liegt ein Schlauch, aus dem ununterbrochen 24 Stunden lang, Trinkwasser fließt. In strömendem Regen, bei Temperaturen unter 10°C liegen wir an der Mooring. Wir bereiten die Yacht zum morgigen Verlassen vor. Das Dinghy der FREYA muss aufgepumpt werden. Carsten und ich gehen noch auf den Campingplatz unter die Dusche. Das anschließendem Bier trinken wir im "Fjørúkrógvín" (so heisst das einzige Restaurant in der Sprache die auf den Färöer gesprochen wird). Zurück an Bord bereiten wir ein Abendessen aus den Resten, die wir finden. In der Nacht heult der Sturm durch die Takelage.

Um 0500 klingelt der Wecker. Der Regen peitscht über die Yacht. Der Platz, an dem wir liegen, ist durch eine Huk geschützt. Der dadurch geringfügige Wellengang lässt es überhaupt erst zu, dass wir mit dem Dinghy die 150 m Überfahrt zum Steg bewältigen können. René bringt erst Carsten mit der Hälfte des Gepäcks hinüber. In der Zwischenzeit schliesse ich die Seeventile, öffne zur Durchlüftung die Schapps und Schränke, schalte die Sicherungen aus und verschliesse die FREYA. Mein Ölzeug hält nicht den starken Regen ab. Mit nassen Sachen steigen wir in den Bus zum Flugplatz. Über vier

Stunden müssen wir warten bis der Flieger uns nach Kopenhagen und weiter nach Berlin bringt. Pünktlich landen wir um 2030 in Tegel. Jytte erwartet mich. Es war nicht geplant, dass ich für drei Wochen nach Berlin komme. Die Reise durch den Caledonian Canal war geplant. Aber da ich nun einmal kein Einhandsegler für drei Wochen bin, bedaure ich es sehr, dass ich keinen Mitsegler gefunden habe. Für mich sind die vier Wochen toll gewesen. Nur die Kälte hat mir sehr zu schaffen gemacht. Letztes Jahr in Russland habe ich den kältesten Sommer erlebt, seitdem dort Wetterbeobachtungen aufgezeichnet werden. Und die anschließende Segeletappe um das Nordkap war auch - was die Temperaturen anbetrifft - keine Verbesserung. Vielleicht werde ich die nun folgenden Reiseroute mit Jytte umdisponieren.



(Fotos von 1-4 und 7 Renè Wille)

[Verregneter Abschied von der FREYA](#)

AUFENTHALT AUF DEN FÄRÖER vom 01.07. - 22.07.2015

Wir haben nicht lange überlegt, um zu dem Entschluss zu kommen, nicht noch einen weiteren Sommer im Norden Europas zu verbringen. Wenn gesegelt wird, dann nur noch in südlichen Seegebieten.

In den letzten drei Wochen haben wir die FREYA nur von Vestmanna nach Torshavn verholt. Wir sind zu dem Schluss gekommen, die Inseln nicht bei den herrschenden Wetterverhältnissen mit unserer Yacht zu erkunden. Die Gründe hierfür sind, dass die Ziele sehr dicht beieinander liegen, die von uns geplanten Wanderwege besser mit dem Bus oder der Fähre zu erreichen sind, die Winde in den Sunden und Fjorden ein vernünftiges Segeln nicht zulassen, und dann noch das Wetter, ach du meine Güte.

Wir versuchen in dem folgenden Bericht mit Hilfe von Fotos einen kleinen Einblick in die Färöerer Inselwelt zu vermitteln. Am 01.07.2015 landen Jytte und ich auf dem kleinen Flughafen Varga. Der Bus bringt uns nach Vestmanna, wo uns Gunnar mit seinem Auto abholt und uns zum Anleger bringt. Er hat unser Beiboot schon am Vormittag aus dem Schuppen geholt. Es herrscht das gleiche Wetter wie vor drei Wochen. Bei strömenden Regen rudere ich Jytte und unser Reisegepäck zur FREYA. Wenn ich einen Fähringer nach dem Wetter frage habe ich das Gefühl, dass ihn das gar nicht interessiert. Er sagt höchstens es herrscht mal wieder "Maybe-Wetter". Genaueres könne er nicht dazu sagen.

[Staumauer bei Westmanna](#)



Nach einigen Tagen Eingewöhnung auf der FREYA verholen wir uns nach Torshavn (62°02'N-006°46'W). Mit 18.000 Einwohner ist Torshavn die größte Stadt auf den Färöer. Wir vermuten hier etwas mehr zu erleben als in den Dörfern. Beim ersten Rundgang bestätigt es sich. Zu unserer Freude finden wir einige Supermärkte, Hotels, Restaurants, Geschäfte und Bars. Da sich das Wetter auch hier nicht von einer besseren Seite zeigt, beschließen wir in den kommenden drei Wochen die FREYA nur als schwimmendes Hotelzimmer zu nutzen. In gut zwei Wochen wird unser Freund Eschi kommen. Bis dahin hoffen wir viel von den Färöer erkundet zu haben.



Die erste Wanderung machen wir von Vestmanna aus an den Stausee oberhalb des Ortes. Von Seen wie diesem wird durch große Rohre Wasser zu den am Ufer des Vestmannasundes gelegenen Turbinenhäusern geleitet. Eine sehr verbreitete Form der Gewinnung von elektrischer Energie auf den Inseln.

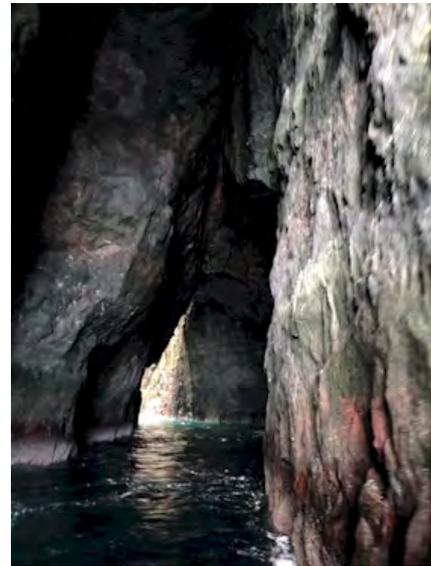
[Grotten an der Nordwestküste von Strey moy](#)

Unseren ersten Ausflug mit einem Motorboot machen wir von Vestmannahavn aus zu der im Nordwesten von Strey moy gelegenen Steilküste. Tiefe Höhlen in den Klippen werden vom Boot aus besichtigt. Jeder an Bord muss einen Helm tragen.

Es besteht Steinschlaggefahr. Brav setzen wir die Helme auf. Einen Steinschlag aus weit über 100 Metern Höhe möchte ich nicht ungeschützt erleben. Der Rudergänger fährt das Boot so nahe an die Felsen der Grotten, dass ich sie mit den Händen berühren kann. Obwohl ich kein Geologe bin kann ich mir gut vorstellen, wie die gut erkennbaren, gleichmäßigen Gesteinsschichten der Berge entstanden sind. Bis vor 10.000 Jahren lagen die vulkanischen Inseln unter einer 500 Meter dicken Eisschicht.

[Höhle an der Nordwestküste von Strey moy](#)

Für weitere Ausflüge mieten wir uns ein Auto. Auf den Inseln wurde mehr als tausend Jahre lang Holz für den Schiffsbau benötigt. Es führte dazu, dass wir heutzutage nur kahle Berge und Täler vorfinden. Der einzige Wald der Färöer befindet sich in Hvalvik. So steht es jedenfalls in den Reiseführern. In der Umgebung von Torshavn gibt es weitaus grössere "Wälder". Der in Hvalvik wurde erst 1950 angepflanzt und liegt in unmittelbarer Nähe der ältesten Kirche auf Strey moy. Hvalvik heisst übersetzt Wal Bucht. Auf den Färöer wurde noch bis in die 60iger Jahre kommerziell Walfang betrieben. Trotzdem werden noch immer jedes Jahr aus "Gründen der Tradition" viele hundert Grindwale und Delfine auf die Strände getrieben, um sie dort abzuschlachten. So wie es ein Gesetz vorschreibt.



Saksun muss ein Besucher der Färöer gesehen haben. Mit fast 30 Einwohnern ist sie die kleinste Ansiedlung auf Strey moy. Am Ende eines langen Tales gelegen sehen wir eine kleine Kommune, die aus einem landwirtschaftlichen Betrieb und einem Museumsdorf besteht. Während eines schweren Sturmes wurden gewaltige schwarze Sandmassen in die Bucht gespült. Seitdem ist von See der Zugang nach Saksun versperrt.

[Kirche mit Wald in Hvalvik](#)

Es belegen Grabfunde, dass zur Zeit der Wikinger der hübsche Ort Tjörnuvik besiedelt wurde. Bei heftigen Regenfällen haben wir einen herrlichen Ausblick auf die zwei Trolle Risin und Kellingin (der Riese und die Trollin).

Der Sage nach sollten die Zwei die Färöer zurück nach Island holen. Bei dem lange andauernden Versuch die zwei Inseln zusammenzubinden bemerkten sie zu spät, dass die Sonne aufgegangen war. Und da Trolle keine Sonne vertragen, wurden sie zu Stein. Diese Geschichte sagt uns, dass auf den Färöer die Sonne scheint. Von der hübschen Stadt Eidi, auf der Insel Eysturoy gelegen, hat man auch einen guten Blick auf die Trolle. Der liebe Ort Gjogv ist mit seinem Naturhafen ein weiteres



Highlight der Färöer. Es ist gut vorstellbar, was bei einem schnell aufkommenden Sturm aus Norden die Fischer in ihren kleinen Kähnen auf See ertragen mussten. Denn ein Einlaufen in diesen Hafen bei schlechten Bedingungen ist wohl kaum möglich. Im Ort leben ständig nur 30 Personen. Doch im Sommer kommen viele Färinger hierher - zu ihren Sommerhäusern.

[Saksun](#)

[Blick auf Risin und Kellingin](#)



Bei einem anderen Ausflug umfahren wir den Funningurfjord und erreichen den Ort Elduvik. Kleine eng aneinander gebaute Häuser mit Grasdächern prägen das Ortsbild. Die Siedlung Oyndarfjörður hat etwas Besonderes zu bieten. Die 1883 erbaute Kirche des Ortes kostete zu damaliger Zeit 100 dänische Reichstaler. Dem dänischen Maler C.W.Eckersberg wurden für das Altarbild 100 Reichstaler gezahlt, für den Rahmen weitere 100 Reichstaler. Der Wert des Bildes wurde vor kurzem in Kopenhagen mit über 1 Million Euro bewertet. Das ist auch der Grund warum wir uns in dem kleinen Lebensmittelladen des Ortes anmelden müssen. Für uns Segler hängen auch schöne Votivschiffe in dieser Kirche.



Ferner sind in Eiduvik noch die "weltberühmten" Wackelsteine zu besichtigen. Diese etwas über einem Meter hohen Felsen bewegen sich aber gerade nicht! Wir als Segler erkennen natürlich sofort den Grund - es ist Ebbe.

[Gemälde in der Kirche von Oyndarfjörður](#)

entkommen. Was aber für uns keine Wetterbesserung bedeutet. Es regnet weiter.

Fuglafjörður ist kein unbedingt sehenswerter Ort. Nett anzusehen sind die Kunstobjekte auf der Hafentrampe. Bei näherer Besichtigung der Figuren versucht mich doch der "Schlechtwettergeist" einzufangen. Ich kann ihm glücklicherweise



[Gjogv](#)



In Leirvik können Jytte und ich zwischen den Grundmauern eines Bauernhofes der Wikinger herumlaufen.

Eine eingehende Erklärung dieses Hofes finden wir einige Tage später im National Museum von Torshavn.

Jeder Besucher der Färöer sollte unbedingt einen Ausflug nach Mykines machen. Früh am Morgen sitzen wir im Bus nach Sörvagur auf Vagar. Von dort geht eine kleine Fähre zur Insel Mykines. Hier haben wir fünf Stunden Zeit, vom Ort aus eine Wanderung zu einem Leuchtturm zu unternehmen, der am westlichsten Punkt der Färöer von August bis Mai seine Signale in den Nordatlantik strahlt. Die Färöer liegen auf 62°N und ab Anfang Juni bis Mitte Juli sind die Feuer aller Tonnen und Türme nicht aktiv (so erzählt uns jedenfalls ein Fischer. (und was ist im Nebel?)

[Naturhafen von Gjogv](#)

Auf der Wanderung erleben wir die Vogelwelt der Insel. Dabei sind die Papageientaucher natürlich der Höhepunkt. Sie haben ihre Nester in Erdhöhlen. Auf an Abhängen gelegene Wiesen brüten hunderte von diesen possierlichen Tieren. Sie fliegen ununterbrochen zum Atlantik und kommen mit Fischen im Schnabel von dort zurück, um Ihre Jungen zu füttern. Manche sind so zutraulich, dass wir bis auf zwei Meter an sie herankommen. Am Rand der Klippen stehend, können wir den Flug vieler anderen Seevögel beobachten. Eissturmvögel, Basstölpel, Seeschwalben und viele verschiedener Möwenarten. Wir sind glücklich hier zu sein.

[Der Skipper auf der Flucht vor dem Wettergeist in Fuglarfjörður](#)



Einige Sonnenstrahlen am Morgen verführen uns zu einer Wanderung von Torshavn nach Kirkjuböeyn. Mit Regen habe ich heute nicht gerechnet. Ein grober Fehler von mir. Nach zwei Stunden erreichen wir unser Ziel, wobei ich bis auf die Knochen nass bin. Hier gibt es kein Café in dem meine Kleidungsstücke trocknen können.

Kirkjuböeyn war im Mittelalter der wohlhabendste Ort der Färöer und weit über seine Grenzen bekannt. Seit Anbeginn der Christianisierung bis zur Reformation war hier der Sitz des Bischofs. Davon zeugt die Ruine der St. Magnus-Kathedrale (Baubeginn Ende des 13. Jhd. Seit Jahren Restaurierungsarbeiten), und die Olavskirche. Sehenswert ist der angrenzende Bischofshof. Das 900Jahre alte Blockhaus ist hervorragend restauriert.

[Mich kennt Ihr wohl alle](#)

In den vergangenen drei Wochen konnten wir einige interessante Dinge auf den Färöer erleben. Es vergeht leider weiterhin kein Tag an dem es nicht regnet. An Tagen an denen es 24 Stunden regnet, haben wir keine Lust etwas zu unternehmen. Wir verbringen dann die Zeit an Bord mit Lesen, Kartenspiel, Filme anschauen und Kochen. Nach zwei Wochen Dauerbetrieb gibt der Heizlüfter seinen Geist auf. Wenn mich ein Segler fragen würde, wie er die Färöer in seinen Törn einplanen soll, würde ich ihm raten, dass er seine Yacht für ca. fünf Tage in Torshavn am Steg festmachen sollte, sich für zwei Tage



e i n e m Mietwagen zu nehmen, die Sehenswürdigkeiten der Inseln besichtigen und in den verbleibenden Tagen Wanderungen zu unternehmen. Dann hätte er einen Grossteil der Sehenswürdigkeiten erlebt. Sollte er jedoch schönes Sommerwetter vorfinden.....dann kann er ganz anders planen. Die meisten Fahrtensegler, die wir gesprochen haben, nutzten die Färöer nur für einen Zwischenstop auf dem Weg von und nach Island. Für mich unerwartet sind hier viele Chartyachten aus verschiedenen Ländern zu sehen, die in Torshavn einen Crewwechsel vornehmen. Für uns sind die drei Wochen, die wir hier verlebt haben, nicht zu lange gewesen. Abgesehen von dem unerwarteten Wetter haben uns die Färöer gut gefallen. Auch die Färinger sind mit ihrem Wetter nicht mehr zufrieden. Sie beklagen sich über die letzten drei Sommer, die von Jahr zu Jahr schlechter geworden sind. Sie behaupten, dass es in drei Jahren keinen Sonnenschein mehr geben wird und führen diese Veränderungen auf die Erderwärmung zurück.

[Ich friere noch immer](#)

Morgen kommt unser Freund Eschi an Bord. Wir planen mit ihm noch die Inseln Sandoy und Suduroy anzulaufen. Dann wollen wir nach Nordirland und weiter gen Süden segeln. Hoffentlich bei besserem Wetter. Denn wir frieren noch Immer.

ETAPPE 2 : vom 23.07. - 02.09.2015 von FÄRÖER nach LYMINGTON

Eschi erscheint pünktlich ohne Gepäck in der Marina. Dafür hat er Sonne mitgebracht, auf die wir schon sehnhchst warten - auf sein Gepäck warten wir auch! Es wird um 2200 an der FREYA angeliefert.

Am übernächsten Tag verlassen wir unseren Liegeplatz, bunkern billigen Diesel, und bezahlen unseren lange genutzten Liegeplatz. Es ist schön, die FREYA wieder unter Segeln zu sehen. Auf dem Weg nach Sandur (61°50'N-006°48'W) haben wir mit wechselndem Strom und Fallböen zu tun. Dieser kleine Fischereihafen hat zwei Kammern, Strom und Duschen - ein Luxus, obwohl wir das



Gefühl haben, dass sich hierher kaum eine Yacht verirrt. Landschaftlich hat die Insel Sandoy eine Einzigartigkeit auf den Färöer zu bieten - kaum vorstellbar - einen 600m langen Dünenstrand. Jytte fragt im Hafen, ob wir vom nächsten einlaufenden Kutter Fisch kaufen können. Der Fischer verneint, denn der gesamte Fang geht sofort zum Großhändler. Der selbe Fischer steht am Abend plötzlich in unserem Cockpit und bringt uns tiefgefrorenen Fisch. Magnus freut sich über zwei große Büchsen deutsches Bier.

Auf der Fahrt nach Suderoy verlässt uns der Wind. Der Hafenmeister von Tvoroyri (61°35'N-006°48'W) hat uns telefonisch einen Liegeplatz am Ende des "Container-Terminals" - wir sehen acht Container - angewiesen. Doch da hängen große Reifen an den Molenwänden. Das gefällt mir gar nicht. Jytte macht mich auf einen 500 m entfernt liegenden klassischen Segler aufmerksam. Der Hafenmeister hat nichts dagegen, dass wir an der TORSHAVN festmachen. Den Abend verbringen wir im "Kng. Handeln Café und Pub", einem ehemaligen Kaufmannsladen. Hier fühlen wir uns wie in einem Museum.

Eschi an Bord und Jytte im "Kng. Handeln Café und Pub"



Vorgestern haben wir es geschafft, für heute ein Auto aus einer Werkstatt in Tvoroyri anzumieten. Um 1000 holen wir an der Tankstelle des Ortes die Schlüssel für die Rostlaube ab. Doch die Rundreise auf der Insel wird schon bei der ersten Steigung unterbrochen. Es riecht nach Gummi, wir halten an, kochendes Kühlwasser ergießt sich auf die Straße. Den nächsten Ort erreichen wir rollend - mehr oder weniger im Leerlauf -, und füllen zwei Flaschen Mineralwasser in den Kühler. Die Höhenstraßen der Insel mit den wunderbaren Ausblicken auf die Inselwelt der Färöer sind faszinierend. Jeder Ort hat etwas Besonderes: hier eine eindrucksvolle Kirche, da ein eindrucksvoller Hafen, die Geschichte zu den Orten, wie z.B. Hval, wo die Türken 1629 dreißig

Frauen und Kinder als Sklaven nach Nordafrika verkauft, in Lopra erfolgreiche Probebohrungen nach Erdöl durchgeführt wurden oder in Famjin, wo zwei Kinder bei 8°C Wassertemperatur fröhlich im Wasser planschen.

Am 26.07. beginnt ein für mich unvergesslicher Tag. Nachdem wir den Mietwagen vor der Autowerkstatt abstellen, 28 € in das Handschuhfach legen, begeben Eschi und ich uns auf eine Bergwanderung. Auf steilen Wegen und über hügelige Wiesen kommen wir zum Aussichtspunkt Hundaglør - ein grandioser Ausblick. An den Inseln Großer- und Kleiner Dimun mit ihren Steilküsten sind wir schon mit der FREYA vorbei gesegelt. Jetzt liegen sie stimmungsvoll in ruhiger See im



Kunst in einer Bucht von Suderoy

Der Durchstieg nach Hundagløgri

Kurz bevor ich das Plateau erreiche spüre ich, dass ich im linken Bein keine Kraft mehr zum Steigen habe. Es fällt mir nicht schwer, die letzten Höhenmeter mit dem rechten Bein zu überwinden. Doch bald wird klar, dass ich wochenlang mit einem schmerzhaften Muskelfaserriss zu tun haben werde. Trotzdem war es eine unvergessliche, nicht alltägliche Wanderung.

Für den nächsten Tag habe ich den Wecker auf 0500 gestellt. Der Wetterbericht sagt vorher, dass wir in den nächsten zwei Tagen Nordwind mit der Stärke 4-6 Bft. zu erwarten haben. Bei diesen idealen Bedingungen werfen wir die Leinen um 0600 los. Einen kurzen Augenblick später hört es auch noch auf zu regnen. Bei dieser Überfahrt zu den Äußeren Hebriden springen neben der FREYA in geringem Abstand große Pilotwale aus dem Wasser. Es hat den Anschein, als wollen sie uns zeigen, wie schön sie sind. Gestern war der einzige Tag im Jahr, an dem Fischer auf den Färöer hunderte von Artgenossen fangen und schlachten durften. Nach 213 gesegelten Seemeilen und 33 Stunden erreichen wir Stornoway (58°13'N-006°16'W). Wir halten uns einen Tag hier auf, besichtigen das hübsche Städtchen, erfahren, dass das im 17.Jhd. entstandene eingeschossige Castle von Baron James Matheson - das Geld dafür stammt aus dem Handel mit Opium - erworben wurde. Seit 1953 wird es als College genutzt.



Pilotwal



Delfin

Der Wetterbericht für die kommenden Tage sieht sehr schlecht aus. Aus diesem Grund verlassen wir Stornoway sofort. An diesem Tag begleiten uns Delfine. Ich wusste nicht dass wir hier so viele von diesen herrlichen Fischen sehen würden. Bei wechselhaftem Wetter und leichtem Wind erreichen wir nach 53 sm den malerischen schottischen Ort Portree (57°25'N006°11'W). Hier legen wir uns an eine Boje mit Blick auf die pittoreske Uferstraße. In der Nacht springen wir um 0330 nackt an Deck. Der Außenborder unseres Beibootes hat sich in der Mooringleine des Motorbootes MV STARDUST

warmen Sonnenlicht vor uns. Am Gletschersee machen wir eine längere Pause. Die steilen Felsen, die den See umrahmen, erinnern an ein gigantisches Amphitheater. Im Reiseführer wird empfohlen, von hier den Rückweg anzutreten. Es wird dringend abgeraten, den steilen Durchstieg nach Hundagløgri zu nehmen. Uns schreckt das nicht ab - wir gehen weiter. Meist auf allen Vieren krabbelnd überwinden wir den ca. 200 m hohen steilen Aufstieg durch die Geröllpassage.

verfangen, da die Mooringbojen zu dicht beieinander liegen. Ich befreie unser Beiboot und muss in meinem "Outfit" zurück zur FREYA rudern.



Dunvegan Castle

Auch am 01.08. regnet und weht es wie immer heftig. So beschließen wir, einen Ausflug zum Dunvegan Castle zu machen, das heute dem 29. Chief (Clan-Oberhaupt) gehört. Es ist das älteste Castle in Schottland das von dem selben Clan - den McLeod's - besitzt wird. Ihre Geschichte geht bis auf das frühe Mittelalter zurück. Wir besichtigen die Räume und die wunderschönen Gärten. Den Abend erleben wir in dem Kulturzentrum der Stadt und erleben die Revivalband "Buddy Holly". Gute Band, gute Show und ein tolles weißhaariges Publikum. Wir haben viel Spaß.

Portree

Etwas früher als geplant verlassen wir Portree. Nach meinen Berechnungen müssen wir gegen 1000 in der Meerenge von Kyle Rhea den stärksten Strom mit uns haben. So ist es dann auch. Mit einem Plus von max. 6 kn rauschen wir durch die Enge. In Mallaig (57°00'N-005°50'W) finden wir einen guten Liegeplatz und einen guten Pub. Am Abend hören wir dort die Band "Trial West", bestehend aus vier Musikern - Flöte, Akkordeon, Gitarre und Pipe (Dudelsack). Zu der Musik tanzen junge Paare traditionelle Tänze bei ausgelassener Stimmung. Den nächsten Tag verbringen wir mit Arbeiten an Bord und Einkauf im Supermarkt. Dort finde ich ein Souvenir für meinen Freund Wolfgang in Berlin. Auf der Verpackung der Whisky-Fundges ist der farbenfrohe Hafen von Tobermory (56°37'N-006°04'W) abgebildet. Eigentlich haben wir andere Pläne, doch die Abbildung reizt uns, hier einen Zwischenstopp einzulegen. Obwohl viele Touristen, wir sind nicht enttäuscht. Auf den Färöern haben wir von Roger den Tipp bekommen, nicht in Oban anzulegen, sondern in der Oban-Marina (56°25'N-005°29'W), um von dort mit einer Fähre über die Bucht in die Stadt zu fahren.



FREYA in der Oban-Marina

Von der Seeseite aus gesehen ist Oban eine hübsche Stadt. Hohe Häuser mit Backsteinfassaden aus dem 19. Jhr. prägen das Stadtbild.

Heute am 07.08. hat Jytte Geburtstag. Anlässlich dieses Anlasses frühstücken wir mit einem "weichgekochtem Ei" und bestellen bei Rasmus guten Wind und Sonnenschein. Nach gut vier Stunden haben wir unser heutiges Ziel - Ardfern-Marina (56°11'N-005°32'W) - erreicht. Heute können wir sogar draußen in der Sonne sitzen und unseren Nachmittagskaffee trinken. Das Geburtstagsessen findet im "The Galley of Lorne Inn" statt - einfach super! Im selben Haus befindet sich ein Pub, wo wir noch lange einer guten Band zuhören und Bier trinken. Der Plan ist, heute nach Craighouse zu segeln, doch der Motor springt nicht an. Nach Zuschalten der ServiceBatterien startet er einwandfrei.

Ich teste so gut es geht und komme zu dem Schluß, dass ein Kontakt wackelt. Nachdem ich alles bewegt, mit Kontaktspray besprüht und wieder festgeschraubt habe, läuft alles bestens. Bei der Gelegenheit habe ich herausgefunden, wie ich den Motor mit Hilfe einer Spitzzange starten kann.

Weitere Stopps auf der Reise nach Nordirland sind Craighouse/Loch Na Mile (55°50'N-005°56'W) und Port Ellen (55°58'N-006°11'W). In der Chapel Bay/Copeland/Nordirland (54°40'N-005°32'W) fällt der Anker. Es ist Ebbe, und 30 Robben beobachten uns bei diesem Manöver. Ein idyllisches



Plätzchen, und wir beschließen, hier einen Ruhetag einzulegen. An Land befinden sich drei unbewohnte Häuser und ein Schild, das darauf hinweist, dass man das Ufer nicht verlassen darf. Das hält uns nicht davon ab, den Friedhof aufzusuchen. Verwundert stellen wir fest, dass - anders als bei uns - auf den Inschriften der Grabsteine sich ein lebendes Familienmitglied an die Verstorbenen seiner Familie erinnert. Auf den Klippen sehen wir Robben, die die Morgensonne genießen. Jytte sammelt Muscheln, die sie als Aschenbecher nutzen will, ich finde eine alte Bierflasche und Eschi sucht und findet viele Fotomotive.

Robben in der Chapel Bay

Von hier aus gibt es bis Dublin keine Marina, die es wert wäre, von uns angelaufen zu werden. So entschließen wir uns, bei herrlichem Wetter einen weiteren Ankerplatz in der nur 20 sm entfernten Nockinelder Bay (54°23'N-005°27'W) anzulaufen. Der Anker ist kaum gefallen, da ist Eschi schon an der Badeleiter, um sich in 13°C kaltem Wasser und 19°C Außentemperatur ins Wasser gleiten zu lassen. Danach bin ich an der Reihe, da es nach fünf Tagen gut tut, Wasser auf der Haut zu spüren. Jytte zieht das warme Wasser aus dem Boiler vor.

Auf dem Weg nach Dublin ist es schwer, eine geschützte Bucht zu finden. Erst nach 58 sm fällt der Anker südlich von Skerries Bay (53°35'N-006°06'W). Hier sind wir vor dem starken Wind geschützt, dafür macht uns der aus NE kommende Strom mit einem hohen Schwell zu schaffen. Die FREYA rollt vor sich hin. Doch als wir endlich einschlafen, merken und hören wir nichts mehr.

15.08. Die Sonne scheint, der Wind weht aus West. Wir liegen ruhig vor Anker und frühstücken zum ersten Mal im Cockpit - Urlaubsfeeling! Obwohl Skerries eine besuchenswerte Stadt ist, scheuen wir den langen Weg mit dem Beiboot zum Strand und ziehen es vor, entspannt bei herrlichem Wind und glatter See weiterzusagen. Auf der Fahrt nach Dun Laoghaire/Dublin (53°18'N-006°08'W) können wir mehrmals über 9 kn Geschwindigkeit loggen. Der Hafenmeister der Marina hat uns einen guten Liegeplatz per Telefon zugewiesen. Von ihm bekommen wir viel Information zur Stadt und dem nahegelegenen Dublin. Beim Einchecken muss ich einen Fingerabdruck nehmen lassen. So kann ich mit meinem Zeigefinger die Pforte zur Marina öffnen. Mehr Sicherheit wäre zu viel!

Die nächsten sechs Tage müssen wir hier verweilen. Der starke Südwind ist Schuld daran. Kurz vor der Verabschiedung von Eschi stellt Jytte fest, dass sowohl sie als auch ich Kopfläuse haben. Die Aufregung greift um sich, wir können unseren Freund unter diesem Umständen nicht zum Bus begleiten. Nachdem wir den ersten Schock überwunden haben - ich muss 73 Jahre alt werden, um erstmals in diesen "Genuss" zu kommen. Jytte ist auch noch nie von diesen Schmarotzern befallen worden. Mit dem Zug fahren wir nach Dublin, um dort in der ersten Apotheke Anti-Kopflaus-Shampoo zu kaufen. Berlin hat ja schon viele Kneipen, doch was wir hier sehen übertrifft alles. In der Altstadt liegen Pubs, Cafés und Restaurants Tür an Tür. Es fällt schwer, sich für Eines zu entscheiden. Ihre Fassenden sind herrlich berankt von farbenprächtigen Blumen. Das erfreut die vielen deutschen und italienischen Touristen die sich durch die teilweise engen Strassen schieben. Wir sind von Dublin sehr beeindruckt. Um 1600 sind wir wieder auf der FREYA, wo wir uns bis 2200 um die läusebefallene Wäsche, Kleidungsstücke, Bettdecke, Bezüge und unseren Haaren kümmern. Der Salon der FREYA wird ab sofort "Second Hand Shop genannt" - überall hängen feuchte Wäschestücke herum.

Viele Segler behaupten, dass man England gegen den Uhrzeigersinn umrunden soll. Das trifft für das Frühjahr zu. Im Sommer ist die vorherrschende Windrichtung W - SW. Für uns heißt das - laut Wetterbericht - in den kommenden 10 Tagen fast durchweg 5-7 Bft. aus Süden. Der Westwind, der in Richtung Englischer Kanal weht, wird durch die Landmasse von England in nördliche Richtung gezwungen. Das bedeutet für uns auf eine Winddrehung zu warten, denn wir wollen nach Land's End.



[Restaurant und Bar in Dublin](#)

Unsere Grauwasserpumpe hat vor einigen Tagen wieder aufgehört, den Tank zu entleeren. Da dieses schon öfter aufgetreten ist, entscheide ich mich zu einem Neukauf. Die nächste Chandlery befindet sich in Bullock, dem Nachbarhafen in südlicher Richtung. Es ist schon ein längerer Spaziergang bis dorthin. Nicht nur der Laden hat etwas zu bieten. Der sehr sympathische junge Mitarbeiter, oder vielleicht ist er auch der Sohn des Eigentümers, erklärt uns viel über die Sehenswürdigkeiten der Umgebung. Jytte fragt Duncan, warum Straßen und Orte in Englisch sowie Gälisch angezeigt werden. Er hält darüber einen kleinen interessanten Vortrag. Es

gibt abgesehen von der englischen Sprache in Irland weitere drei Sprachen. Die gälische Sprache splittet sich auf in irisches-, schottisches Gälisch und Manx (Isle of Man). Duncan spricht bis auf Manx alle Sprachen. Er meint, dass Manx eine Sprache für sich ist, die völlig vom Gälischen abweicht. Am nächsten Tag können wir die Whale Gusher Grauwasserpumpe abholen.

Am 19.08. findet Jytte wieder Läuse im Kamm. Ein erneutes stundenlanges Haarwaschen ist notwendig. Diese Prozedur wiederholen wir alle zwei Tage. Bei mir dauert es nicht so lange. Ich nutze die Zeit und bringe mein defektes Netbook zu einem Reparaturladen. Eine Stunde testet der Angestellte das Gerät. Seine Meinung: alles löschen und das Netbook "komplett platt machen". Zurück an Bord lasse ich eben mal Norton durchlaufen. Danach läuft MaxSea wieder, aber OpenCPN erkennt die Seekarten nicht mehr. Damit fällt auch das AIS aus. Kein Problem für die noch bevorstehenden 400 sm. Vor ein paar Jahren gab es AIS ja auch nicht. Wir verbringen noch einen ganzen Tag in Dublin. Wir wollen in der ältesten Universität von Irland - dem Trinity College das 'Book of Kells' sehen. Es wurde vermutlich um 800 n.C. von Mönchen auf der Insel Iona geschrieben. Duncan hat uns erzählt, dass jeden Tag eine Seite des Folianten umgeblättert wird. Hat man Glück sieht man ein Kunstwerk aus Bildern und Ornamenten, hat man Pech nur Buchstaben. Für 14 € Eintritt kann man versuchen, den richtigen Tag zu erwischen. Als wir eine über hundert Meter lange Menschenschlange vor dem Eingang erblicken, die sich kaum vorwärts bewegt, ist unser Entschluss schnell gefasst. Im Internet können wir alle Seiten sehen und staunen.

Gegen Mittag machen wir uns auf den Weg zur Guinness Brauerei. Ich glaube, jeder Ire war einmal in seinem Leben dort. Alle schwärmen von der Brauerei und dem vielen Bier, das man dort zu trinken bekommt. Nach einigen Schritten in die Richtung, fragen wir uns, ob nicht die für uns zum Eintritt benötigten 36 € besser angelegt sind, wenn wir in ein Restaurant gehen und dort speisen. Warum sollen wir uns denn am Mittag schon betrinken? Nach dem Essen bummeln wir durch die Altstadt, die fast ausschliesslich aus Fußgängerzonen besteht. Wir sehen Gaukler, Jongleure und hören gute Straßenmusik. Beeindruckend ist für uns das 1988 erbaute Shopping Centre Stephen's Green. Es ist dem vor 140 Jahren erbauten Crystal Palace in London nachempfunden. Stephen's Green ist hübsch anzusehen, doch wirkt es für uns sehr kitschig. Auf dem Weg zur Bahn sehen wir uns noch das Dublin Castle an.



[Ich bin auch einmal auf einem Foto](#)

Am 21.08. zeigt der Wetterbericht leichten Südwind. Morgen geht es aber trotzdem los, sonst schlagen wir in Dun Loaghaire noch Wurzeln. Über 100 sm sind es bis zum Dale Flats Yacht Club. Früh um 0535 wird es langsam hell. Ein Zeichen für Jytte, den Motor anzulassen. Sie mag es nicht, in Dunkelheit einen Hafen zu verlassen.

Daher werden wir heute nicht bei Tageslicht unser Ziel erreichen. Um 1200 fängt es an zu regnen und hört nicht mehr auf. Als der Wind auf ESE dreht und etwas auffrischt können wir 19 sm segeln. Das war es denn aber auch schon für den Tag. Bei heftigen Regenschauern versuche ich, östlich von Dale Flats (51°43'N-005°10'W) eine Mooringboje zu fassen. Jytte fährt stets die Bojenmanöver. Die Leinen der Boje hängen tief im Wasser, und für mich ist es schwer, in stockdunkler Nacht mit dem Bootshaken wenigstens ein Ende an Bord zu bringen. Wir brauchen dazu drei Anläufe. Bei dem prasselnden Regen sind wir schnell mit dem Aufklariere fertig und genießen unter Deck Chili Con Carne mit Bier. Weit nach Mitternacht liegen wir endlich in der Koje. Dementsprechend spät werden wir wach. Kaum aufgestanden ist Jytte wieder an der Läusefront und erwischt ein grosses Exemplar - die "Mutter aller Läuse". Von da an herrscht Ruhe auf ihrem Kopf.

Zwei Tage lässt uns der Wetterbericht Zeit, Land's End - den westlichsten Punkt Englands - zu erreichen. Danach ist starker Westwind angesagt. Aus diesem Grund laufen wir noch am selben Tag aus. Die ersten 42 sm können wir bei leichtem Westwind gut segeln. Dann wird es schwachwindig, die Sonne verschwindet hinter den Wolken und Regen setzt ein, der bis Falmouth Marina anhalten wird. Eine Stunde bevor wir am 24.08. Land's End runden setzt zunehmender Nordwind ein. Wir setzen sofort alle Segel, passieren Land's End so dicht wie möglich, um dem entgegenkommenden Strom erfolgreich auszuweichen. Über Telefon fragen wir in Newlyn an, ob noch ein Liegeplatz für uns frei wäre. Negativ. Der Wind weht mittlerweile mit 5 Bft. Ich bin über die Ablehnung des Hafenmeisters nicht unglücklich. Bei dieser Windstärke in eine Box zu manövrieren, darauf kann ich verzichten. In der Nähe liegt der Hafen Penzance. Der Hafenmeister will sich in den kommenden zwei Stunden überlegen, ob er einen Liegeplatz für uns hätte. Wir sind nur zwei Meilen von diesem Hafen entfernt. Jeder von uns hat in der Nacht nur zwei Stunden geschlafen. Es regnet seit über sieben Stunden. Trotzdem setzen wir den Kurs auf Falmouth ab. Die 35 sm bis dorthin sind kein Vergnügen. Am Nachmittag legen wir uns bei immer noch starkem Regen und Wind an einen Kopfsteg der Falmouth Marina (50°09'N-005°05'W).

Den ersten Ruhetag in Falmouth verbringen wir unter der Dusche (letzte Haarwäsche mit Läuseshampoo), bummeln durch die hübsche Hafenstadt und sitzen lange im Café. Für den zweiten Tag ist Starkwind angesagt. Außerdem liegt in der Nähe LIDL, und wir haben schon lange nicht mehr Esswaren gebunkert.

Endlich, am 27.08. scheint wieder die Sonne bei einer guten Brise aus W bis WSW. Ein herrlicher Segeltag. Die 40 sm zur Queen Anne's Battery Marina (50°22'N-004°08'W) sind schnell gesegelt. Hier bezahlen wir 80 € für die Nacht, um längsseits an einer HR liegen zu dürfen, obwohl hinter uns noch Liegeplätze frei sind. Die Begründung des Hafenmeisters: es können ja noch andere Yachten kommen. Ja, es kommt noch eine, und das war's! Am Abend haben wir noch genügend Zeit, durch das alte Plymouth zu spazieren, was man nicht unbedingt gesehen haben muss. Aus den Büchern können wir jedoch entnehmen, dass die Umgebung viele Sehenswürdigkeiten zu bieten hat. Doch der morgige angekündigte SW Wind hält uns von derartigen Besichtigungen ab. Wir wollen lieber die Wetterlage ausnutzen.

[Kleines Hafenbecken in Dartmouth](#)

Am 28.08. verlassen wir gemeinsam mit anderen Seglern um 0900 die Marina. Ein raumer Wind lässt uns unverzüglich Groß, Genua und Besan - von uns Mizzen genannt - setzen. Bald danach segeln wir an den in unsere Richtung fahrenden Yachten vorbei. Erst nach 26 sm, die Black Stones liegen an BB, segeln wir alle wieder dicht beieinander. Ich habe die Tide falsch berechnet. Während die anderen Segler einen großen Bogen gefahren sind, haben wir den kürzeren Weg bei stärkerem Strom gegenan. Dafür lassen wir anschließend ein ausgedehntes Flach an STB bei ruhiger See, während die anderen Yachten es an BB lassen und eine grobe Kreuzsee erleben. Wir treffen uns dann alle wieder vor der Einfahrt zum Dart River. Der Hafenmeister von Dartmouth erklärt uns am Telefon, dass an diesem Wochenende die





seit 1934 jährlich durchgeführte "Royal Dartmouth Regatta" stattfindet. Es gibt kaum Liegeplätze, 'aber wir sollen mal kommen'. Er empfängt uns mit seinem Motorboot hinter der großen Pier, an der ein Kriegsschiff liegt, und geleitet uns zu einem traditionellen Segler, an dem wir festmachen können. Um an Land zu kommen, müssen wir unser Beiboot benutzen, da wir an Bug- und Heckboje festgemacht sind. Uns ist aber nicht nach einem Bummel durch Dartmouth (50°21'N-003°34'W) zumute, da wir die Menschenmassen an der Promenade von der FREYA aus gut überblicken können. Die Regatta ist gleichzeitig ein großes Stadtfest.

Flugshow in Dartmouth

Zum Greifen nahe sind die Flugvorführungen der RNLI (Royal National Lifeboat Institution) mit ihrem Helikopter. Mehrere Male wird ein Mann im Wasser oder im Boot abgeholt oder abgesetzt. Doppeldecker und Eindecker fliegen Loopings und Schrauben neben uns oder lassen sich mal eben aus Hunderten von Metern geräuschlos mit Drehungen bis kurz über dem Erdboden fallen, um dann wieder im Steilflug mit anderen spektakulären Bewegungen weiterzufliegen. Für die Engländer ist es das größte Schauspiel, neun Düsenjäger der Luftwaffe

mehrmals in Formation ca. 100 m über uns hinweg donnern zu sehen, rote und blaue Streifen nach sich ziehend. Einigen Minuten nach der Vorführung können wir dann auch wieder normal hören.

Am nächsten Tag sind wir um 1100 dann so weit, dass wir uns in das Getümmel an Land stürzen wollen. Ich habe noch nie so viele Dinghy's an einem Steg gesehen. Brachial schieben wir uns bis in die zweite Reihe vor, um dann mit unserem Anlegeende, über andere Beiboote steigend, den Steg betreten zu können. Den Menschenmassen entgehen wir dadurch, dass wir erst einmal einen Spaziergang zum Dartmouth Castle an der Mündung des Dart River machen. Angrenzend an den



Wehrturm des Castles befindet sich die im 6.Jh. erbaute St. Petroc's Church. Im 10.Jh. wurde sie von Wikingern zerstört und im 12.Jh. so erbaut, wie wir sie heute vorfinden. Wir halten uns lange in der dreischiffigen, historisch interessanten Kirche auf. Im Fussboden sind Grabplatten mit zum Teil eigentümlichen Verzierungen eingelassen. Auch die Erinnerung an die Weltumseglung von Naomi James in einem Gotteshaus zu sehen finden Jytte und ich ungewöhnlich. Zurück in Dartmouth schieben wir uns mit den Massen durch die hübschen Gassen der Stadt. Wir sehen am Hafen eine Parade alter Dampfschiffe. An der Parade von alten Seglern hätten wir gut mit unserer FREYA teilnehmen können. Dann wird noch einmal das Programm vom Vortag mit den Flugzeugen und Helikoptern vorgeführt. Danach kommt aber ein besonderer Höhepunkt. Der letzte noch fliegende Avro Vulcan führt mit einem Höllenlärm die gleichen Flugmanöver vor wie die Doppeldecker. Von dem riesigen Bomber mit Deltaflügeln und zwei Triebwerken sind seit 1955 47 Stück gebaut worden. Nun können wir für gut eine halbe Stunde nichts mehr hören außer ohrenbetäubendem Lärm. Da ist das am Abend nicht enden wollende Feuerwerk ein leises Geknister. Wir haben vorher noch nie eine Flugshow gesehen. Irgendwie sehr eindrucksvoll.

Grabplatte in der St. Petroc's Church

Nach einem verregneten weiteren Ruhetag verlassen wir um 0800 Dartmouth um den in östliche Richtung gehenden Strom auszunutzen. Von wegen bis 15 kn Wind aus Nord. Nach einer Stunde streichen wir das Gross und segeln bei 5 Bft. nur mit Genua und Mizzen bei gleicher Geschwindigkeit



von 7,5 kn. Auch wenn es regnet ist es ein herrlicher Segeltag. Wir runden das Kap "Bill of Portland" im Abstand von 4 sm und haben danach noch für vier Stunden den Strom gegen uns. Als der Anker im pittoresken "Chapman's Pool" (50°35'N-002°04'W) fällt sehen wir auf der Logge 71 sm. Über Grund sind es aber nur 61 sm. Zufrieden sitzen wir im Cockpit und genießen die letzten Sonnenstrahlen des Tages. Den heutigen Tag bleiben wir in der Bucht. Als gegen Nachmittag ein leichter SW in die Bucht weht möchte Jytte die FREYA in die Swanage Bay (50°36'N-002°00'W) verholen. Dort liegen wir ruhig in Lee vom Peveril Point. Heute, an dem letzten Tag unserer Segelreise, scheint wieder die Sonne - nur der Wind fehlt. So motoren wir den größten Teil der kurzen Strecke nach Lymington. Ich habe den Strom gut berechnet. An der Einfahrt zum Solent schieben uns 5 kn Strom. Auf der Logge sehen wir 12,5 kn. In der Lymington Marina (50°45'N-001°32'W) begrüsst man uns sehr freundlich. Vor acht Jahren haben wir längere Zeit hier gelegen. Eigentlich war das 16 sm entfernte Southampton unser Reiseziel.

[Erinnerung an Naomi James](#)

Aber wir wissen nicht so recht, wie es weiter gehen wird. Bleiben wir den Winter über hier oder segeln wir nach einer kurzen Pause weiter zu den Kanarischen Inseln? Auf jeden Fall wollen wir nach den letzten drei Sommern, die für uns hauptsächlich regnerisch und kalt waren, wieder in wärmere Segelreviere. Das heißt für uns Karibik.

Unsere diesjährige Reise war geprägt von Regen, Kälte, Wind, Erkältungen, Läusen und einem Muskelfaserriss, der mir vier Wochen lang Schmerzen bereitete. Solche Vorkommnisse vergessen Segler nach einiger Zeit und werden sich nur noch an die schönen Eindrücke ihrer Reise erinnern. Und das ist auch gut so. Denn zu diesen Seglern gehören Jytte, Eschi, Carsten, René und ich.



[Sind wir hier schon in der Karibik oder noch an der Westküste vom Schottland?](#)

Peter und Jytte von der FREYA

Im September 2015

Fotos 9 und 18 von Wolfgang Eschenhorn

