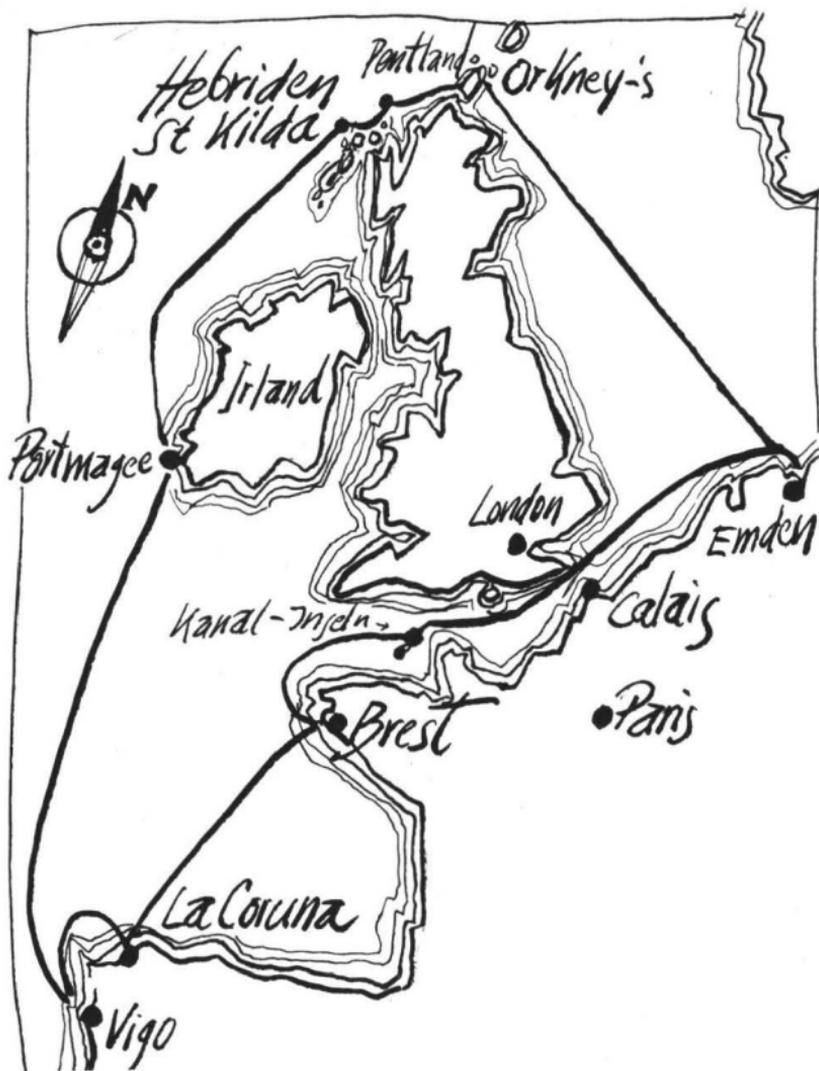


# Wolfgang J. Krauss *Von der Sucht des Segelns*

**Skipper-Report  
mit Zeichnungen von  
Kurt Schmiscke**



ein Ullstein Buch



---

## Heide Wilts-Massar

---

*Je länger ich mich mit den Erlebnissen prominenter oder zumindest bekannter Fahrtenkipper beschäftige, desto mehr gerate ich bei dem Wort »Skipper« in Verlegenheit. Wieso? Nun, weil es kein spezifisches Wort für die Bordfrau gibt. Skipperin? Kapiteuse? Ladyskipper? Ein mit allerlei Plaketten gespickter Hochseeskipper nannte seine Begleiterin*

sogar »mein Kahnweib«! Nein, das paßt alles nicht zur modernen Bordfrau, die mit ihrem Mann auf kleinem Schiff Tausende von Seemeilen zurücklegt. Und einige hundert Ehepaare sind es sicher, die ständig auf Reisen rund um den Globus sind, darunter zahlreiche Deutsche.

Auch wenn mir keine treffende Bezeichnung für diese Spezies Frauen einfallen will, möchte ich mich doch mit einigen von ihnen etwas näher beschäftigen. Beginnen wir mit Heide Wilts-Massar – Ehefrau und »Copilotin« von Erich Wilts, dem Skipper der FREYDIS aus Leer/Ostfr., einer stählernen, für Langfahrten perfekt ausgerüsteten 15-Meter-Kielschwert-Slup. Diesem Ehepaar gelang 1982/83 ein ganz seltener Hattrick: Für ihre atemberaubende 23000 sm lange Umsegelung Südamerikas mit wechselnder Crew und einem Abstecher in die Antarktis\* wurden ihnen auf einmal die drei höchsten Trophäen des deutschen Hochseeseglens verliehen: Schlimbachpreis, Trans-Ocean-Preis und goldene Plakette der Kreuzer-Abteilung im DSV.

Wie sieht nun ein so hochdekoriertes Seglerehepaar aus? Erich, der Skipper – ein bärenstarker, bärtiger Enaksohn ostfriesischer Provenienz –, entspricht schon eher dem landläufigen Bild vom Meerbezwinger. Doch Heide, die Bordfrau, paßt überhaupt nicht in dieses Schema; feingliedrig, gepflegt und sensibel, ähnelt sie einer Polar-Amazone nun wirklich in keiner Weise. Und die Vorstellung fällt einem schwer, wie solch ein sylphidenhaftes Wesen sich da unten in der Antarktis zurechtgefunden hat.

Um es kurz zu machen: Sie hat! Die Schipperei im ewigen Eis des Südpolarmeeres hat ihr sogar so gut gefallen, daß sie und ihr Mann 1986 eine mehrmonatige Langfahrt ins Europäische Nordmeer unternahmen, bei der Grönland, Island und Spitzbergen angelaufen wurden.

Im Jahr davor, 1985, segelten sie bei überwiegend schlechtem Wetter in vier Wochen von Spanien aus zu den Hebriden und von dort durch den Pentland Firth über die Nordsee zurück nach Hause. Der Skipper nannte diesen 2000-sm-Gewaltmarsch »einen ganz normalen Sommer-törn«, aber ich wollte gern wissen, wie es wirklich war. Deshalb bat ich Heide Wilts, mir aus eigener Sicht den Ablauf dieser wiederum mit der goldenen Plakette der Kreuzer-Abteilung ausgezeichneten Reise zu schildern.

\* Literaturhinweis a) Heide Wilts: *Weit im Norden liegt Kap Hoorn*, Delius Klasing, 1984  
b) W. J. Krauss: *Ihr Hafen ist die See*, »Begegnung mit einem Riesen«, Ullstein Buch Nr. 20540 (Anm. d. Hrsg.)

Zuvor aber einige Angaben zur Person: Heide Wilts (von Mann und Freunden Heidi genannt) heißt korrekt Dr. med. Heide Wilts-Massar. Sie arbeitet an der Klinik in Westerstede (bei Leer) als Radiologin. Geboren wurde sie 1942 im Zeichen des Wassermanns in Stuttgart als Tochter eines Diplom-Ingenieurs. Von 1960 bis 1967 studierte sie in Erlangen, München, Wien und Kiel Medizin. Darauf folgte eine Ausbildung zur Ärztin für Allgemeinmedizin und für Radiologie.

1970 heiratete sie Erich Wilts, einen Kaufmann aus Leer, mit dem sie seit etwa zehn Jahren auf ihren Yachten FREYDIS I und II alle Urlaubswochen des Jahres verbringt. Mit wechselnden Crews segeln sie das Schiff über weite Seeräume, wobei die kalten Zonen sie mehr locken als karibische Idylle und mediterrane Gestade.

Die Vorbereitung solch langer Reisen mit alternierenden Besatzungen betreibt das Ehepaar gemeinsam, was ein Stück erstklassige Generalstabsarbeit erfordert. Immerhin müssen lange im voraus die Routen festgelegt und zahlreiche meteorologische, geographische, nautische und logistische Probleme gelöst werden. Gründliche Vorbereitung erfordert auch die Auswahl der Teilnehmer für jede Reisetappe und die Festlegung ihrer Austauschhäfen einschließlich der Hin- und Rückreise. Dies alles wird von den Wilts vorher bis ins einzelne durchorganisiert, denn Pannen darf es dabei nicht geben. Die Arbeitsteilung zwischen den Eheleuten erfolgt paritätisch – jeder macht das, was ihm am besten liegt. Erstaunlich, aber das hat bisher immer vorbildlich geklappt.

Zur Rollenverteilung an Bord sagt Heide Wilts, die u. a. das Sporthochseeschiffer-Patent besitzt: »Natürlich wird auch das vorher exakt geplant. Doch ich selbst lege mich nicht so genau fest und halte mich für alle anfallenden Aufgaben bereit. Ich springe auch schon mal als Wachführer ein, mache Navigation oder Funkerei ebenso wie im Bedarfsfall die Küche. Notfalls fahre ich die FREYDIS auch als Skipper. 1984 zum Beispiel überführte ich, als Erich kurzfristig unterwegs abberufen wurde, die FREYDIS mit kleiner Besatzung von Cherbourg nach Borkum.«

Im übrigen haben sie alle nur denkbaren Zwischenfälle theoretisch und praktisch durchexerziert – auch das Überbordgehen des Skippers, falls sie zu zweit segeln. Mich beschäftigte aber noch eine andere Frage, nämlich, was sie so von »Skippers word is law« halte und ob sie den Boss und dessen Anordnungen auch mal kritisieren, sogar im Beisein anderer. Sie überlegte nicht lange.

»In Gefahrensituationen, wenn schnell gehandelt werden muß, halte ich ›Skippers word is law‹ für einzig richtig. Im übrigen geht es bei uns an Bord sehr demokratisch zu. Viele Entscheidungen werden gemeinsam gefällt und natürlich auch von allen getragen. Nur dann, finden wir, kann eine solche Reise gelingen, die ja nicht nur des Skippers Tatendrang befriedigen, sondern für jedes Crewmitglied zu einem positiven Erlebnis werden soll. Was mich betrifft, so sage ich dem Erich unter Freunden unterwegs schon mal meine Meinung, und ich glaube, das erwartet er auch von mir.«

Kurz gesagt: Heide Wilts ist eine energische, zielbewußte und sicher auch ehrgeizige junge Frau, die, wenn sie auf Mängel stößt, diese kritisiert und zu beheben versucht, dabei aber auch mit Selbstkritik nicht spart. Sie liebt das Segeln – zu zweit ebenso wie mit Mannschaft – wegen des romantischen Flairs. Lange Seetörns schätzt sie ebenso wie gemütliche Küstenschipperei mit vielen Unterbrechungen an Land.

»Ich muß aber hinzufügen«, sagt sie, »daß mich am Segeln nicht nur die Bordpflichten reizen, sondern auch, daß ich dabei endlich einmal Zeit finde zu lesen, Tagebuch zu schreiben, zu malen oder zu filmen. Langeweile habe ich an Bord jedenfalls noch nie verspürt, auch nicht, wenn wir längere Zeit nur zu zweit segelten. Zwar haben Erich und ich dasselbe Hobby, aber doch aus unterschiedlichen Beweggründen, zumindest was die Gewichtung angeht. Dadurch ergänzen wir uns, andererseits grenzen wir uns auch voneinander ab.

Ist es bei Erich – außer einer gewissen Zivilisationsmüdigkeit – vor allem Abenteuerlust und ein kaum zu bändigender Tatendrang, so zieht es mich ganz einfach dorthin, wo die Natur noch unverfälscht ist und wo Tiere noch artgerecht leben können. Es mag etwas überspannt klingen, aber das Glücksgefühl, das ich beim Betreten einer einsamen Insel empfinde, beim Ankern vor einem jahrtausendealten Gletscher oder beim Beobachten der Kapriolen einer Delphinschule auf hoher See, ist so stark, daß es alle Strapazen aufwiegt und vielleicht auch meine Vorliebe für einsame kalte Gegenden erklärt.«

Heide Wilts bezeichnet sich als eine Romantikerin, wobei ich ergänzen möchte: eine pragmatische Romantikerin – falls es so etwas überhaupt gibt. Auf alle Fälle aber ist sie ein Mensch mit Verstand, Herz und Seele. Als ich sie fragte, ob sie Lust hätte, mit einer reinen Damencrew zu segeln, antwortete sie spontan: »Sicher, warum nicht? Ich bin gern Frau und habe mir niemals gewünscht, ein Mann zu sein.« Doch gleich darauf relativierte sie das Gesagte: »Wenn es aller-

*dings in so extreme Gegenden geht wie häufig bei uns auf der FREYDIS, glaube ich doch, daß diese Art Segeln vorwiegend ein Männersport ist.*«

*Ihre Ambitionen außer Beruf und Segelei? Viele, vor allem aber literarische. So stammt von ihr die bezaubernde Reisebeschreibung »Weit im Norden liegt Kap Hoorn«, der bald weitere Publikationen folgen werden. Und mit diesem Hinweis wollen wir das Psychogramm abschließen und Heide Wilts selbst zu Wort kommen lassen.*

## Ein ganz normaler Sommertörn

– 2000 sm Round Britain in 26 Tagen –

**D**er Ausspruch, daß es eigentlich »eine ganz normale Sommerreise« gewesen sei, stammt vom Skipper. Ich bin da etwas anderer Meinung. Nicht nur, daß die Fahrt vom 4. bis 30. September 1985 stattfand, also etwas außerhalb des sogenannten Segelsommers, sie führte uns obendrein in nördliche Gebiete, deren Klima und Sturmhäufigkeit einem mitunter den Spaß am Segeln ein wenig trüben können. So war es weniger eine Sommerreise als ein Härtetest für Schiff und Mannschaft im Hinblick auf unsere Pläne für das nächste Jahr 1986. Dann sollte die FREYDIS nämlich in viermonatiger Fahrt über den Nordatlantik nach Neufundland segeln und von dort aus über Grönland, Island, Spitzbergen und Troms zurück nach Deutschland.\*

Nun, da die »Sommerreise« hinter uns liegt, kann man sagen, daß sie durchaus positiv ausgefallen ist: Schiff und Mannschaft haben sich in jeder Weise hervorragend bewährt; die Crew ist mit den Unbilden des Wetters und der Enge an Bord erstaunlich gut zurechtgekommen. Allerdings erwies sich die zur Verfügung stehende Urlaubszeit von weniger als vier Wochen für einen solchen 2000-sm-Test als zu knapp: Da uns das Wetter verschiedentlich einen Streich spielte, fielen die Landaufenthalte zu kurz aus: nur vier Hafentage bei 26 Tagen Reisedauer! Dadurch gab es für die Crew an den Liegeplätzen

\* Die Reise verlief wie geplant, und Schiff und Mannschaft kehrten Anfang November 1986 heil und gesund nach Leer zurück. (Anm. d. Hrsg.)

zu wenig Entspannungszeit, die für die Regeneration von Körper und Geist dringend notwendig ist.

Auch war – angesichts der fortgeschrittenen Jahreszeit und des rauen Klimas dieser nördlichen Breiten – die Besatzung (neun Personen und eine Katze) zu groß für unser 15-m-Schiff. Da zu den Segelmanövern oft auch die Freiwache mit herangezogen werden mußte, spielte sich das Bordleben im wesentlichen recht beengt im Wind- und Spritzwasserschutz des Cockpits ab, was die Stimmung nicht immer euphorisch gestaltete. Um so mehr ist anzuerkennen, daß wesentliche Auseinandersetzungen ausblieben und »alle Neune« gut miteinander auskamen.

### *Spanische Impressionen*

»Ostfriesenwitze haben schon eine gewisse Berechtigung«, meint Dieter, als wir in Leer ziemlich ratlos vor dem Mercedes stehen, der uns nach Spanien bringen soll. Wir, das sind fünf Crewmitglieder der FREYDIS einschließlich mir und der zukünftigen Bordkatze »Frikadelle«. Natürlich haben wir auch Gepäck: insgesamt fünf Seesäcke fürs Persönliche, einen Segelsack mit dem Reserve-Blister (einem riesigen Leichtwettersegel für raume Kurse), diverse Fototaschen, Reserve-sextant, neue Selbststeueranlage, Katzenkorb und Katzenklo. Das Platzangebot spricht der Nachfrage geradezu hohn. Da helfen auch keine Lebensweisheiten wie »Planung bedeutet, den Zufall durch Irrtum zu ersetzen«. Nein, es muß ganz einfach ein zweiter Wagen her!

Als wir schließlich mit den zwei Autos in Puebla del Caramiñal, einer kleinen Stadt an der westspanischen Atlantikküste, ankommen, wartet die FREYDIS bereits auf uns. Folkmar, unser langjähriger Freund und Mitsegler, hat sie von Leer hierher geschippert und ist bereits nach Deutschland zurückgeflogen.

Zwei weitere Crew-Mitglieder, Helga und Klaus, die mit uns auf den nächsten Törn gehen, haben sich inzwischen auf der Yacht eingenistet. Sie empfangen uns mit einem kräftigen Willkommens-trunk, dessen Wirkung uns (nach zwei Tagen anstrengender Autofahrt) schnell in die Kojen treibt. Nun fehlt nur noch Erich, der Skipper, der nachkommen will, sobald es seine beruflichen Termine erlauben.

Unser Plan sieht vor, daß wir von Spanien aus nach Port Magee an der Südwestspitze Irlands segeln, wo ein weiteres Crew-Mitglied auf

uns warten wird. Dann soll es weitergehen nach St. Kilda auf den Hebriden und schließlich durch den Pentland Firth und über die Nordsee zurück nach Leer. Soweit unser Plan. Doch wie sagt Bert Brecht: »Ja, mach nur einen Plan, sei nur ein großes Licht, und mach noch einen zweiten Plan, geh'n tun sie beide nicht.« Aber wir lassen uns durch solch defätistische Sprüche nicht verunsichern – unser Plan ist gut, und wir werden ihn ausführen!

Der Tag nach unserer Ankunft vergeht mit den zu Beginn einer Reise üblichen Verrichtungen: Verstauen des persönlichen Gepäcks, Umstauen des Dosenproviant, den die FREYDIS für die gesamte Reise schon aus Deutschland mitbrachte, Bunkern von Frischwasser und Diesel. Zum Schluß wird dann auch noch ein Berg von Frischverpflegung eingekauft und unter Deck fäulnissicher untergebracht.

Das Wichtigste ist jedoch der zunächst aussichtslos erscheinende Versuch, Volkers Brustbeutel, der sein gesamtes Reisegeld enthält, wiederzubekommen. Er hat ihn auf der Autofahrt hierher bei einer unserer Kaffeepausen in einem etwa 200 km entfernten kleinen spanischen Bergdorf liegenlassen. An dessen Namen oder Lage kann sich natürlich niemand mehr erinnern, und die Hinweise für die Polizei beschränken sich daher lediglich auf den ungefähren Streckenschnitt, in dem das Dorf liegen muß . . .

Um so größer ist unsere freudige Überraschung, als der Beamte nach kaum einer Stunde meldet, daß der Beutel gefunden sei. So erhält Volker noch rechtzeitig vor dem Auslaufen sein Geld per Postanweisung, während der Beutel nebst einem Dankeschön in Flaschenform an den hilfsbereiten Polizisten geht.

Auch unsere drei Monate alte Katze, die uns in Leer zugelaufen war, ist mit dem Verlauf des Tages zufrieden. Ihr neues Zuhause scheint einige sehr interessante Ecken und Höhlen zu besitzen; das Hin und Her an Bord wird von ihr mit größter Aufmerksamkeit verfolgt; Streicheleinheiten gibt es mehr als genug; und auch das Dosenfutter behagt ihr sichtbar.

Endlich trifft auch Erich – aus beruflichen Gründen mit zwei Tagen Verspätung – auf der FREYDIS ein. Eigentlich könnten wir nun die Leinen loswerfen. Aber es ist zu verlockend, hier im schönen Spanien erst einmal den Alltagsstreß abzuschütteln. Draußen vor der Mole wartet obendrein auf uns der »Portugiesische Norder« – ein strammer Gegenwind, der zumindest für die nächsten Tage eine harte Kreuz verspricht. Wir verschieben deshalb unsere Abreise ohne großes Bedauern um zwei Tage.

Das malerische Hafentstädtchen Puebla del Caramiñal liegt an einer gutgeschützten Bucht, der Ria de Arosa, etwa 30 sm südwestlich der Hafenstadt La Coruña. Ausländische Touristen sieht man hier selten; um so zahlreicher sind die spanischen Feriengäste.

Die vielen kleinen gemütlichen Tavernen, in denen »Tapas« und »Bocadillos« (kleine würzige Leckerbissen) zu den Getränken gereicht werden, sind auch spät abends noch zum Bersten voll. Eine dieser Kneipen gehört Alfredo und seiner Frau Lolita, bei denen wir auch schon in den Vorjahren Station gemacht haben. Auch diesmal werden wir dort von der ganzen Familie überaus herzlich aufgenommen. Sie verwöhnen uns – nicht zuletzt als Ausdruck spanisch-großzügiger Gastfreundschaft – mit den vielseitigsten kulinarischen Köstlichkeiten, so daß ernstgemeinte Vorsätze zu kalorienbewußter Ernährung und begrenztem Alkoholgenuß erheblich ins Wanken geraten.

Der Sturm dauert an, und wir genießen ein paar herrliche Tage voller Sonnenschein. Nur das Baden an den einige Kilometer entfernten Stränden mit ihren über hundert Meter hohen Dünen erfordert einige Überwindung: Selbst im August und September liegen die Wassertemperaturen hier kaum höher als 16 bis 17° C. Schuld daran ist die von Labrador kommende kalte Strömung, die hier den Golfstrom überlagert.

Nach einem Ausflug in die geschichtsträchtige Hafenstadt La Coruña und einem Besuch des berühmten Pilgerzentrums von Santiago de Compostela (»Jerusalem des Abendlandes« genannt) ist es dann soweit: Am 4. September 1985 verlassen wir früh am Morgen die Ria de Arosa mit dem Etappenziel Port Magee im Südwesten Irlands.

### *Kurs Nord*

Der Portugiesische Norder – die Wurzel des Nordost-Passats – hat uns an den beiden ersten Segeltagen mit 5 bis 6 Bft von vorne fest im Griff. Auf der harten Kreuz ist fast die gesamte Crew seekrank und füttert eifrig die Fische – wohl zum Ausgleich für das, was wir ihnen sonst Übles antun. Hinweise auf das von Salz buckeln so sehr empfohlene Stück Speck (an einer Schnur runterzuschlucken und wieder raufzuziehen) werden mit bösen Blicken quittiert. Dafür sind so probate Mittel wie Scopolamin-Pflaster hinter den Ohren, Stugeron, Sibelium-Kapseln und Vomex-Zäpfchen zur Zeit »in«. Im Logbuch ist ver-

merkt: »Bordkatze Frikadelle erbricht auf Andys Koje. Andy ist sauer. Frikadelle darf Cockpit nicht mehr verlassen.«

Nach drei Tagen dreht der Wind langsam auf NO und nimmt ab. Die grausame Gegenanzolerei hat ein Ende, und wir können sogar unseren Generalkurs nach Irland anliegen. Bei den jetzt erheblich weicheren Schiffsbewegungen erholt sich die Crew rasch und entwickelt gegen Abend enormen Appetit. Deutsche Kartoffelsuppe mit scharfen spanischen Spezialitäten ist zwar sicher nicht das Wahre für angegriffene Mägen, aber trotzdem bekommt die Mahlzeit allen ausgezeichnet. Auch Frikadelle hat Nachholbedarf. Sie frißt in kurzer Zeit zwei Tagesrationen des Dosenfutters nebst einem Stück Chorrisco als Nachtisch. Dann tollt sie verspielt im Cockpit umher, jagt ihren Schwanz und dreht sich dabei wie ein Kreisel.

Der AP-Navigator, der zu Anfang wenigstens bei Tage noch brauchbare Werte lieferte, fällt in den weiter nördlichen Regionen wegen fehlender Relais-Stationen für die Navigation ganz aus. Von der Crew werden statt dessen mit dem Sextanten Standortbestimmungen nach HO 249 oder mittels Computer eifrig und regelmäßig praktiziert. Schon nach wenigen Tagen haben wir uns an den Bordalltag mit seinem Rhythmus von vier Stunden Wache und acht Stunden Freiwache gewöhnt.

Einiges, was mir bei der Überfahrt nach Irland so nebenbei auffiel: Das Lesen fällt mir recht schwer; offensichtlich schränken die Scopolamin-Pflaster die Akkomodationsfähigkeit der Augen erheblich ein. Da dies nicht nur beim Lesen, sondern auch beim Arbeiten in der Seekarte stört, verwenden Helga und ich unsere Zeit mehr auf die Zubereitung des Essens. Diesmal werden spanische Tortillas gebacken und dazu Phantasie-Salate serviert und Spezialdrinks gemixt.

Als die Wirkung des Scopolamin-Pflasters bei mir langsam abklingt, nehme ich endlich Bölls »Irisches Tagebuch« erneut in Angriff. Leider können wir die Insel Achill, wo es geschrieben wurde, aus Zeitgründen nicht anlaufen. Aber das ruhige Wetter ist auch auf See angenehm, und die Crew vertreibt sich die Zeit mit Sonnen, Dösen und Schlafen.

Für die Freiwache ist ungestörter Schlaf besonders wichtig: Nur er sichert ein harmonisches Bordleben; müde Männer werden grantig. Doch das selig entspannte Lächeln auf den Gesichtern von Volker und Dieter in ihren Kojen ist nicht etwa Ausdruck erholsamen Schlafs, sondern weist vielmehr auf besonders stimulierende Musik aus ihren Walkmen hin. Den Kojennachbarn, die davon einiges mitkriegen,

gefällt es weniger, weil es sie beim Einschlafen stört. Auch Schnarcher sind – zumindest nachts – unbeliebte Zeitgenossen an Bord. Schuld daran sind nicht zuletzt die dünnen Teakholzwände der FREYDIS, die wie der Klangkörper einer großen Baßgeige den schönsten Resonanzboden für derlei Mißtöne abgeben. Aber der Spaß, den ich habe, als ich sehe, wie Dieter dem Falschen die Nase zuhält, entschädigt mich etwas für meine eigene Schlaflosigkeit.

Am Wochenende dümpeln wir in der Flaute und drehen uns um die eigene Achse. Doch allgemeines Duschen und ein anschließendes Sonnenbaden an Deck verscheuchen aufkommende Unlustgefühle. Auch Frikadelle läßt ihrem Bewegungsdrang freien Lauf, spielt mit allem, was herumliegt oder hängt, rennt wie ein Äffchen an Deck hin und her und erklimmt übermütig die Großschot bis hinauf zum Baum. Schließlich, müde vom Umhertollen, legt sie sich zu uns und schnurrt wie ein kleiner Motor. Im Logbuch steht: »Wale gesichtet, einer davon in Zielfahrt auf die FREYDIS. Bordkatze geht in Angriffstellung.«

Am Abend kommen leichte raumende Winde auf. Das Groß wird geborgen und der Blister mit dem Großbaum ausgebaumt. Das Boot läuft jetzt 5 bis 6 Knoten und liegt dabei ganz ruhig in der langen, weichen Dünung.

Obwohl ich gern Fisch esse, habe ich fürs Angeln an Bord wenig übrig; besonders wenn wie heute ein Baßtöpel am Haken hängt. Das ist ein großer weißer Meeresvogel, der im Flug so gar keine Ähnlichkeit mit einem Töpel hat. Doch nun hängt er an der Angel, nachdem er sich im Flug auf den Köder gestürzt hat, und wir haben alle Mühe, ihn vom Haken zu befreien. Nein, Angeln ist nichts für mich. Man fängt zu leicht das Falsche . . .

Von Montag abend bis Dienstag mittag liegen wir wieder in der Flaute. Wir sind zwar in den Roßbreiten, aber Rösser zum Überbordwerfen haben wir gottlob nicht. Winfried, unser neuntes Crew-Mitglied, erwartet uns bereits in Port Magee. Er muß sich wohl oder übel noch etwas gedulden.

Nachmittags haben wir Funkkontakt über UKW mit einem französischen Kriegsschiff, das uns nicht nur seinen Standort mit 48° 30'N und 13° 41'W angibt, sondern Name und Position der FREYDIS auch gleich an Valencia Radio meldet – eine Funkstation auf einer Insel nicht weit von Port Magee.

Winfried hat die Wartezeit gut ausgenutzt und als Bootsführer auf einer kleinen Barkasse angeheuert, die bei schönem Wetter Touristen

von Port Magee zu den nahe gelegenen Skelligfelsen bringt. Auf diese Weise erfährt er über Bordfunk, wo wir stecken. Die so oft geschmähte Technik hat zweifellos auch manche Vorteile.

»Die könnten uns mal ihre Nähmaschine leihen«, meint Dieter lachend, als das Kriegsschiff ganz in unserer Nähe beidreht. Bei uns wird nämlich heftig gearbeitet, denn die flauen Winde haben die Genua ständig gegen die Saling schlagen und dabei ihre Achterlieknähte aufplatzen lassen. Und die flicken Dieter und Uwe gerade mühsam auf dem Vordeck zusammen. Außerdem ist die elektronische Selbststeueranlage, die wir bei Flaute und leichten Winden benutzen, aus der Halterung im Cockpit gerissen. Zum Glück ist sie heilgeblieben, und auch die Halterung läßt sich mit Bordmitteln notdürftig reparieren.

Danach nehmen wir Kurs auf Skellig Röck, den mächtigen Felsen vor der irischen Küste. Bei Südwind um 5 Bft setzen wir abends Passat-Segel, die uns mit fast 9 Knoten Fahrt durch die Nacht rauschen lassen. Trotzdem passieren wir das Feuer von Skellig Rock erst am folgenden Tag gegen 02.00 Uhr. Die großen Entfernungen täuschen doch sehr.

Zudem hat das diesige Wetter im Verein mit leichtem Nieselregen die Sicht so herabgesetzt, daß wir Port Magee nicht im Dunkeln anlaufen wollen, sondern vorziehen, auf Wartekurs zu kreuzen, bis es hell wird. *Safety first!* Doch im Morgengrauen ist es dann soweit. Wir sind acht Tage unterwegs gewesen und haben 971 sm abgespult. Nun freuen wir uns auf einen Landgang.

Mr. O'Keffee kommt uns entgegen und nimmt auf der Pier die Leinen in Empfang. Er ist Besitzer des einzigen Restaurants am Ort, der »Fishermen's Bar«, sowie einer Barkasse, die uns schon letztes Jahr zu den Skelligs gebracht hat. Wir hatten ihm rechtzeitig unsere Ankunft mitgeteilt und waren über sein promptes Erscheinen auf der Pier sehr erfreut. Und dann taucht auch schon Winfried auf, der sich nach der Durchsage von Radio Valencia und den Wetterberichten den Zeitpunkt unseres Eintreffens genau ausgerechnet hatte.

Unsere Crew nützt den sonnigen Tag und steigt über auf die Barkasse, die uns zu den Felsen vor Skellig Michael bringt. Dort werden die guterhaltenen Überreste einer frühchristlichen Mönchs-siedlung besichtigt. Joe Ruddy, dem das Motorboot gehört, das Winfried bislang fuhr, schenkt der hungrigen FREYDIS-Mannschaft ein Dutzend stattliche *polloks* – eine Art Köhlerfisch. So wird unser Schiff am Abend zur Fischbratküche; und wir füttern, als hätten wir

eine Woche nichts gegessen. Auch Frikadelle bekommt natürlich ihren Teil ab und leckt sich danach genüßlich die Pfoten.

In diesen Gewässern gibt es tatsächlich noch Fisch im Überfluß. Die Frage ist allerdings, wie lange noch. Zur Zeit werden die angelandeten Fische einfach wieder ins Meer gekippt, wenn sich herausstellt, daß niemand sie haben will. Doch geangelt wird, was beißt – selbst die kleinen Haie, die von Hochseeanglern hier aus dem Wasser gezogen werden, müssen *just for fun* dran glauben. Der Mensch als Hüter der Natur? Man möchte manchmal daran zweifeln . . .

Nachdem die FREYDIS am nächsten Morgen bei einem Tidenhub von drei bis vier Metern trockengefallen ist, reinigen und streichen wir das Unterwasserschiff und dichten alle Fenster nochmals sorgfältig mit Silikonpaste ab. Nach getaner Arbeit lädt uns Familie Dahm aus dem nahe gelegenen Kenmare (wo wir vergangenes Jahr schon einmal waren) zu einem Mittagsschmaus in die »Fishermen's Bar« ein. Wir feiern mit ihnen ein frohes Wiedersehen und sind glücklich darüber, auch an solch entlegenen Orten alte Freunde zu haben.

### *Weiter nach Norden*

Aber die Zeit drängt, und schon am Nachmittag verlassen wir trotz Sturmwarnung den schützenden Hafen von Port Magee in Richtung St. Kilda. Böen mit Spitzen um 10 Bft sind angesagt – und zu allem Überfluß schreiben wir auch noch Freitag, den 13! Aber der Zeitplan läßt nur wenig Spielraum, denn das längere Stück der Reise liegt noch vor uns.

Draußen werden wir mit SW 7 empfangen. Um von der irischen Küste freizukommen, heißt es genügend Leerraum gewinnen. Wir steuern deshalb zunächst 45 Grad nach See zu, um dann mit etwa 40 bis 50 sm Sicherheitsabstand parallel zur Küste nach Norden zu laufen. Diese Vorsichtsmaßnahme muß unter allen Umständen auch von einer modernen, stabilen Yacht eingehalten werden. Daß die Westküsten Irlands und Schottlands bei auflandigem Orkan zur tödlichen Gefahr werden können, mußten schon die Spanier im englisch-spanischen Krieg des 16. Jahrhunderts erfahren: Sie verloren damals im Weststurm 60 (!) Galeonen ihrer Armada. Und die ganze Küste ist mit Wracks aller Jahrhunderte übersät.

Unsere Segel werden, als der Wind weiter zulegt, Stück für Stück verkleinert, so daß zuletzt nur noch Trysegel und Sturmfock stehen.



Doch trotz dieser winzigen Besegelung laufen wir Superetmale. Dabei wird die FREYDIS zwei Tage lang übel gebeutelt, und immer häufiger hängen grüngesichtige Crew-Mitglieder über der Reling. Winfried wird bei einem der Segelmanöver beinahe außenbords gespült. Aber zum Glück ist die Sicherheitsleine korrekt eingepickt, und er kann sich mit Volkers Hilfe, der einen seiner Haxen zu fassen bekommt, wieder an Bord ziehen.

Zu alledem muß auch noch mehrmals die Bilge gelenzt werden, da das Klo undicht ist. Unter den zur Zeit herrschenden Verhältnissen ist dies natürlich eine heißbegehrte Beschäftigung, um die man sich förmlich reißt. Schließlich werden die Sündenböcke gefunden, die den Schaden angerichtet haben und vom Bordgericht wegen totaler Unfähigkeit, die Kloventile richtig zu bedienen, zu hohen Strafen (mehrere Runden Guinness auf St. Kilda) verdonnert.

Ein Fischtrawler, der eine halbe Meile entfernt an uns vorbeizieht, ist bei dem enormen Seegang nur ab und zu auszumachen. Hohe Berge mit weißen Gipfeln und weite, tiefe Täler liegen dazwischen wie eine grandiose Landschaft, die ihr Gesicht ständig verändert. Auch als der Wind schließlich nachläßt, muß FREYDIS noch lange die gewaltigen Seen hinauf und hinab klettern. Nur gelegentlich kommt sie, wenn sie sich in einer See festrennt, vorübergehend zum Stehen. Sie scheint dann für einen Moment wie benommen zu taumeln und zu beben. Aber schließlich paßt sie sich dem Rhythmus der Wellen wieder an. Wir halten dabei jedesmal die Luft an, denn solch Schauspiel wurde uns nicht einmal vor Kap Hoorn geboten.

Doch dann meldet sich der Hunger, denn während des Sturms war an Essen kaum zu denken. Ich biete meine Hilfe aus zuvor schon erwähnten Gründen freiwillig an und bezahle meinen heroischen Einsatz beim Herstellen eines Bauern-Omeletts für acht hungrige Mägen mit unzähligen blauen Flecken. Helga, die Nummer 9, wird bei der Essenszuteilung schon gar nicht mehr berücksichtigt, denn sie lebt seit Tagen in der Achterkammer nur noch von Vomex-Tabletten. Und wer nach ihr schaut, hört nur ein stereotypes: »Ich möchte nichts – außer schlafen!« (Da sie sich im übrigen auf dieser Reise prächtig erholt hat, dürften bleibende Schäden kaum zu befürchten sein.)

Die Ruhe nach dem Sturm dauert nicht lange, denn kaum ist das Tief abgezogen, kommt schon die nächste *gale warning*. Da bis St. Kilda immer noch 60 sm abzureißen sind, reffen wir aus, damit wir den Archipel noch vor dem nächsten Sturm erreichen.

### *St. Kilda – Felseneiland im Nordatlantik*

Der Conachiar auf St. Kildas Hauptinsel Hirta ist 424 Meter und der Felsfeiler am Arnim sogar 600 Meter hoch. Einsam und majestätisch ragen diese höchsten Klippen Großbritanniens aus dem hier meist aufgewühlten Atlantik. Sie sind rund 100 sm vom schottischen Festland entfernt – eine Gegend, die einen das Frösteln lehren kann.

So nähern wir uns mit dem letzten Tageslicht St. Kildas dunklen, zerklüfteten Hängen sehr vorsichtig und bestaunen die tiefen Buchten und Höhlen, die das Meer hier in Abertausenden von Jahren gegraben hat. Wir haben Glück und erreichen die Insel noch vor der angekündigten Wetterverschlechterung. Aber schon fallen kurze, harte Böen von den umliegenden Bergen ein und schleudern das Wasser plötzlich

meterhoch. Zudem verhindert ein übler Schwell, daß unser Anker Grund faßt. Schließlich aber liegen wir um 21.00 Uhr sicher an einer dicken Festmachertonne in der an der Ostseite St. Kildas gelegenen Village Bay. Wir atmen auf, denn es ist allen bekannt, daß auf der Insel Stürme von einer Stärke toben können wie sonst nirgendwo in Großbritannien. 1981 wurden hier mehrmals Hurrikan-Windstärken von 185 Knoten gemessen, die von gigantischen Wellen begleitet waren.

Erich braut »Lumumba« (heißen Kakao mit Rum) und verteilt ihn mit markanten Sprüchen an die Crew. Das Zeug hat es gewaltig in sich, und auf der FREYDIS herrscht bald Bombenstimmung. Doch nach den vorangegangenen harten Segeltagen können wir nichts dringender gebrauchen als dies.

Am nächsten Morgen scheint die Sonne freundlich einladend auf das Eiland; aber unsere Freude ist geteilt, denn in die Bucht steht eine unangenehme Dünung hinein, die FREYDIS hin und her rollen läßt wie einen Fischtrawler. Damit die Crew an Land kommen kann, verholen wir das Schiff an eine kleine Pier im Norden der Bay. Und dann machen wir uns an die Erkundung der Insel.

Der St.-Kilda-Archipel besteht aus einer Hauptinsel gleichen Namens – auch Hirta genannt – und den kleineren Inseln Dun, Soay, Boreray sowie einzelnen Klippen. Für mich hat diese Inselgruppe etwas Faszinierendes. Sie erinnert mich an die Robinson-Crusoe-Insel Juan Fernández vor der chilenischen Küste oder an die »verwunschenen« Galapagos-Inseln im Ostpazifik. Doch hat diese Landschaft hier ganz spezielle Reize, die kaum einen Vergleich mit anderen Archipelen zulassen. Eines aber haben alle gemeinsam: Hier wie dort hüllen sich die Inseln gern in dichten Nebel; und sie sind sowohl vulkanischen Ursprungs als auch Natur-Reservate von Pflanzen und Tieren, die sonst nirgendwo auf der Welt vorkommen.

St. Kilda wurde dadurch ein Paradies für Ornithologen, Biologen und Naturfreunde. Und seine Vogelbrutstätten zählen zu den bedeutendsten des gesamten Nordatlantiks. Unter anderen nisten hier 40000 Baßtölpelpaare, 300000 Papageientaucher und an die 50000 Eissturmvogel- und Sturmtaucherpaare unter der Obhut des National Trust of Scotland – einer Art Umweltschutz-Organisation.

Wir verbringen den ganzen Tag auf St. Kilda, dieser Insel aus baumlosen, mit fahlgrünem Gras bewachsenen Hügeln. Sie sind fast schon kleine Berge, denen wagemutige Blümchen ein wenig Farbe zu

geben versuchen. Die Hänge, auf denen eine sich vollkommen selbst überlassene Population von Schafen der abgehärteten Soay-Rasse friedlich grast, steigen im Osten trügerisch sanft an, um dann nach Westen jäh senkrecht zum Meer hin abzufallen. Oben auf den Kuppen bläst uns ein harter, kalter Wind so stark um die Ohren, daß wir schnell wieder kehrtmachen. Aber die Sicht auf die Nachbarinseln war aus dieser Perspektive einmalig schön, und wir finden, daß die Inseln unendliche Ruhe ausstrahlen, in der man Zeit und Raum fast vergessen kann: Es ist eine kleine, nahezu heile Welt – auch wenn die Stürme hier mitunter noch so toben.

In einer geschützten Senke am Scheitel der Village Bay liegt ein verlassenes Ruinendorf, in dem zu keiner Zeit mehr als 200 Menschen lebten. In den letzten Jahren hat dort der National Trust die alte Kirche mit dem Schulhaus und einige der Steinhäuser von freiwilligen Helfern zu einer Art Museumsdorf herrichten lassen. Jetzt erzählen die dort aufgehängten Bilder und Tafeln eindrucksvoll die Geschichte der Insel und ihrer Bewohner.

Auch die Wikinger haben hier ihre Spuren hinterlassen; Hirta und Soay gehen auf normannische Worte zurück (letzteres bedeutete einst soviel wie Schaf-Insel). Alte Fotografien zeigen die einstigen Bewohner bei ihrer täglichen harten Arbeit: der Schafschur, dem Sammeln von Vogeleiern und dem »Angeln« von Vögeln mit 15 Meter langen Ruten aus Peddigrohr. Nun ja – ich muß dabei an unseren armen Baßtöpel denken, der uns vor Irland aus lauter Verfressenheit an die Angel ging. Kein Wunder, daß Vögel sich über die Menschen ihre eigene Meinung gebildet haben . . . Auf St. Kilda waren sie jedenfalls neben der Schafzucht die wichtigste Existenzgrundlage der hier lebenden Einwohner. Sie lieferten ihnen nicht nur Fleisch und Eier, sondern auch wertvolles Öl für ihre Lampen, Leder für die Schuhe, Dünger für die kargen Felder sowie Besen, die man aus ihren Flügeln herstellte. Sogar die spitzen Schnäbel wurden verwendet, um das Stroh auf den Dächern festzunageln. Und mit dem massenhaften Aufkommen von für den Export bestimmten Federn wurde die Pacht an die damaligen Grundbesitzer – das Adelsgeschlecht der McLeod of Skye – bezahlt.

Als später mit den Booten der Pacht-Kassierer auch immer mehr Touristen auf die Insel kamen, wurden sogar Souvenir-Postkarten gedruckt, auf denen die Inselbewohner im schönsten Sonntagsstaat oder als fromme Kirchgänger zu sehen waren. Doch die Isolation und die harten Lebensbedingungen veranlaßten mit der Zeit immer mehr

Menschen zur Inselfucht. 1859 kam es zur ersten großen Auswanderungswelle nach Australien, 1930 folgte dann schließlich nach einer großen Hungersnot und schweren Grippe- und Pockenepidemien die Evakuierung der Restbevölkerung.

Erst nach 27 Jahren, in denen die Inseln den Vögeln allein gehörten, kamen wieder Menschen nach St. Kilda, um hier seßhaft zu werden – diesmal jedoch unter wesentlich besseren Bedingungen als damals. 1957 wurde eine kleine Radarstation am Rande des alten Dorfes angelegt, ein idealer Ort für die Überwachung von Luft und See. Seitdem lernten auch viele Wissenschaftler die regelmäßigen Flug- und Schiffsverbindungen zur Insel schätzen, darunter die beiden Verhaltensforscher, denen wir zuschauen, wie sie die Wanderungen der Schafe und ihre Lebensweise unermüdlich mit dem Fernglas verfolgen. Ihre Forschungsergebnisse sollen später Zuchtbetrieben zugute kommen.

Beim Inselwart, einem Angehörigen der Army, holen wir uns Erlaubnis, die Insel zu durchstreifen. Später, nach unserer Rückkehr, verhilft uns der Captain der hier stationierten Einheit bereitwillig zur ersehnten heißen Dusche. Er ist als leidenschaftlicher Segler durchaus mit unseren Nöten vertraut. Im kleinen Army-Shop kaufen wir Postkarten, natürlich mit Sonderbriefmarken von St. Kilda; und wir vertrauen fest darauf, daß unsere Post per Hubschrauber oder Versorgungsschiff das Festland und somit auch unsere Heimat erreichen wird.

In früheren Zeiten konnte man da nicht so sicher sein, denn damals benutzten die Insulaner lediglich eine Art Flaschenpost: Ein bootsförmig geschnittener Holzklötz barg in seinem Inneren (wasserdicht in eine Kakaodose verpackt) den Brief, der alsdann mit einer luftgefüllten Schafsblase als Auftriebskörper auf die Seereise zum Festland geschickt wurde. Mit etwas Glück spülten die vorherrschenden Westwinde und Strömungen dieses »Postschiff« dann eines Tages an eine der Hebrideninseln, und die Botschaft erreichte so – vielleicht – ihren Adressaten.

Am Abend sitzen wir im gemütlichen »Puff Inn« (so getauft nach den *Puffins* genannten Papageientauchern) mit dem Captain und seinen Leuten beim Guinness zusammen. Es ist das billigste Bier ganz Schottlands, da vom Staat subventioniert, und fließt demzufolge reichlich. Zu vorgerückter Stunde erfahren wir eine andere »Postgeschichte«, nämlich die des tapfersten Bären von ganz Großbritannien.

Als die von Flugzeugen abgeworfenen Postsäcke wegen der hier unberechenbaren Starkwinde gelegentlich ins Wasser fielen statt auf die Insel, hatte einer der Piloten die Idee, vor dem Abwurf des Postsacks einen etwa gleich schweren Stoffteddy als Test vorauszuschicken. Landete dieser auf der Insel, so flog der Postsack hinterher; landete der Teddy im Wasser, fischte man ihn auf fürs nächste Mal. So wurde der kleine »Stuntman« bald zum Maskottchen der Station, und die Frauen der hier stationierten Soldaten strickten ihm liebevoll warme Kleidung.

25 Einsätze klappten vorzüglich, doch beim 26. Mal prallte der Teddy auf einen so harten Felsen, daß seine Freunde nur noch zerfetzte Überreste von ihm einsammeln konnten. Die Flagge von St. Kilda wurde daraufhin halbstocks gesetzt und Teddy posthum zum Sergeanten befördert, weil er sich im Dienst der Army buchstäblich zerschossen hatte. Dann setzte man seine Überreste mit allen militärischen Ehren im »Puff Inn« bei, und der kleine Sarg kann dort seitdem besichtigt werden. Die Soldaten schwören bei allen keltischen Heiligen, daß der Bär wirklich noch darin liegt . . .

Wir würden gern noch einige Tage auf dieser gastlichen, uns stark beeindruckenden Insel bleiben. Doch schon nach zwei Tagen herrscht auf FREYDIS Aufbruchstimmung, denn die Termine kneifen mächtig.

### *Aspekte des Bordlebens*

Nun ist es aber an der Zeit, auch einmal die soziale Seite unserer Segelei zu schildern. Diese unsere sechste Langfahrt mit der Yacht war wie üblich sehr sorgfältig vorbereitet. Die Route hatten Erich und ich nach langen Besprechungen mit unserem Freund Folkmar festgelegt. Er war es auch, der das Schiff dann auf der ersten Etappe nach Spanien überführte.

Auf der zweiten Rund-England-Etappe segeln aus der Stammcrew (außer Erich und mir) unsere Freunde Andreas (genannt Andy) und Helga mit. Die anderen fünf sind über Inserate in der YACHT zu uns gestoßen. Alle kennen durch mehrere gemeinsame Wochenendtörns unser Schiff ziemlich gut.

Fünf aus der Crew fahren die gesamte zweite Etappe mit; vier sind nur abschnittsweise dabei, da ihnen keine vollen vier Wochen Urlaub zur Verfügung stehen. So sind wir bis Irland zu acht, später zu neunt und werden auf dem letzten Abschnitt über die Nordsee zu sechst sein.

Warum so viele Teilnehmer? Nun, das ergab sich aus dem Revier des Nordatlantiks. Da hier mit Stürmen, Kälte, schlechter Sicht und Seekrankheit immer zu rechnen ist, wollten wir drei Wachtörns je vier Stunden fahren und jede Wache ausreichend besetzen. Wir meinen, daß Enge unter Deck leichter zu ertragen ist als fehlende Crew an Deck.

Der Dienstplan sieht folgende Wacheinteilung vor:

Erichs Wache (1) 08.00 – 12.00 Uhr

Uwes Wache (2) 12.00 – 04.00 Uhr

Andys Wache (3) 04.00 – 08.00 Uhr

und so weiter.

An dieser Stelle scheint mir eine Bemerkung zum Essen auf See angebracht: Eine kräftige Mahlzeit ist das beste Mittel, eine marode Crew wieder auf die Beine zu stellen. Deshalb sollte immer jemand an Bord sein, der in der Lage ist, trotz eigener Seekrankheit die Küchenarbeit zu übernehmen. Allerdings ist das leichter gesagt als getan, denn oft sind alle erkrankt und werfen damit den vorher festgelegten Rollenplan über den Haufen. Was mich selbst angeht, so koche ich sehr gern und freue mich, wenn es allen schmeckt. Außerdem habe ich herausgefunden, daß körperliche Tätigkeit – gleich welcher Art – auch ein Mittel gegen Seekrankheit ist (oder sein kann).

Ein Wort zum Rauchen an Bord erscheint mir beim Thema Seekrankheit wichtig: Auf der FREYDIS sind wir grundsätzlich bemüht, Raucher nicht zusammen mit Nichtraucher segeln zu lassen. Sollte sich trotzdem mal ein Raucher in der Crew befinden, so darf er keinesfalls unter Deck und möglichst auch nicht im Cockpit diesem Vergnügen nachgehen. Frische, saubere Luft ist der wichtigste Schutz gegen Seekrankheit.

Auf dieser Reise stellte sich leider niemand freiwillig als Smut für die ganze Fahrtdauer zur Verfügung. Deshalb werden Frühstück und Abendessen von Wache 3 und das Mittagessen von Wache 1 zubereitet, was – mit Ausnahme der Sturmtage – sehr gut funktioniert. Im übrigen bin ich als Mädchen für alles ja auch noch da und versuche dort einzuspringen, wo Not am Mann ist.

Was unser Zusammenleben etwas beeinträchtigt, ist die an Stürmen, Nebel und Flauten reiche herbstliche Jahreszeit sowie die mit vier Wochen zu kurz bemessene Reisedauer. Dadurch kommen auf einem solch langen Törn die der Regeneration dienenden Landaufenthalte zu kurz. Doch wir haben daraus gelernt und werden außer-

halb der Passatzonen nur noch mit maximal sechs bis acht Leuten (und ohne Katze!) auf Langfahrt gehen.

Das wichtigste Stimulans für eine abgeschlaffte, übermüdete Crew ist und bleibt jedoch vernünftiges Essen. Dazu gehört selbstverständlich, daß die Mahlzeiten gemeinsam eingenommen werden, was gerade bei schwerem Wetter psychologisch wichtig ist. Wenn es zu stark bläst, wird die FREYDIS für die Zeit des Kochens und Essens beigedreht. Dann kann der Sturm dem Smut wenig anhaben, und er zaubert selbst in Krisenlagen etwas Warmes auf die Back. Eine Tasse heiße Suppe mit einem Stück Brot, ein einfaches Rührei mit Kartoffelbrei aus der Tüte, ein deftiger Dosen-Eintopf, ja selbst ein rasch heißgemachtes Pappbecher-Sofortgericht kann dann wie eine Delikatesse munden und die Lebensgeister wieder wecken.

Im allgemeinen essen wir auf See in zwei Schichten im offenen Deckshaus, und zwar manierlich vom Teller. Nur wenn es zu sehr weht, geht's notfalls im Cockpit aus der Schüssel . . . Ich schmiere aber auch mal zum Abendbrot 30 belegte Brote und reiche sie zum Cockpit hoch, und jeder greift sich das, was ihm behagt.

Ganz allgemein ist zum Zusammenleben an Bord zu sagen, daß bei allen wichtigen Entscheidungen die Crew gehört wird und Probleme ausdiskutiert werden. Dann wird ein gemeinsamer Entschluß gefaßt. Die frühere patriarchalische (um nicht zu sagen »autoritäre«) Stellung des Skippers erscheint uns unzeitgemäß. Aufgrund jahrelanger Erfahrung mit Langfahrt-Crews ist bei uns an die Stelle einsamer Kapitänsentschlüsse die kooperative Zusammenarbeit getreten. Selbstverständlich bleibt der Skipper als der nach dem Gesetz verantwortliche Schiffsführer die letzte Instanz. Doch das wird von allen anerkannt, solange er die Crew in die Entscheidungsprozesse mit einbezieht.

Begreiflicherwise ist der eine oder andere mal schlecht gelaunt, wie es an Land ja auch der Fall ist. Dann muß man halt sehen, ob eine solche Indisposition auf Umständen beruht, die man ändern oder bei denen man helfen kann. Viele Menschen schleppen ja auch ihre häuslichen oder beruflichen Probleme mit an Bord, wo dann – bedingt durch Enge, Wetter, Seekrankheit oder Übermüdung – plötzlich unerklärliche Verhaltensstörungen auftreten. Sie können unter Umständen einen so ernsten Verlauf nehmen, daß es besser ist, sich unterwegs von einem solchen Crew-Mitglied zu trennen. Glücklicherweise haben wir nie mit solch einem Fall zu tun gehabt. Es gibt sie aber oft, auch wenn die Betroffenen sich darüber ausschweigen.

Ein Aspekt jedoch, dem man auf See gar nicht genügend Aufmerk-

samkeit widmen kann, ist der rapide geistige und körperliche Leistungsabfall infolge schlechten Wetters, Appetitlosigkeit bei Seekranken, Übermüdung durch ungewohnte Nachtwachen oder gestörten Schlaf auf Freiwache. Schlafentzug ebenso wie Nahrungsdefizit kann zu schweren Ausfallerscheinungen führen. Ein sicheres Anzeichen für das Nahen einer solchen Krise ist das wiederholte Einnicken beim Rudergehen. Sobald man es bemerkt, sollte man den Betroffenen zur Koje schicken und sechs bis acht Stunden durchschlafen lassen. Das Alter spielt in solchen Fällen keine große Rolle; ich kann allerdings nicht die weitverbreitete Meinung teilen, daß »junge Kerls« auf See mehr leisten als Ältere. Im Gegenteil: Junge Leute brauchen mehr Schlaf und Essen, ermüden rascher und haben auch im Ernstfall weniger Durchstehvermögen. Am besten ist daher eine Crew, bei der alt und jung gemischt ist.

Immerhin konnte Erich sein Versprechen einlösen, der Crew auf dieser Reise mindestens einen handfesten Sturm zu präsentieren. Und unsere in voller Übereinstimmung getroffene Absprache, den Einsatz des Motors auf ein Minimum zu beschränken, wurde ebenfalls realisiert: Wir haben die Maschine drei Wochen lang nur zu Hafenmanövern benutzt. Erst dann drängte die Zeit so sehr, daß wir den Heimathafen nur mit zeitweiliger Motorhilfe zur vorgesehenen Zeit erreichen konnten. Dies schafften wir dann auch mit Pünktlichkeit, wie sie beim Segeln durchaus keine Selbstverständlichkeit ist.

### *Hebriden – ein keltisches Relikt*

Die Hebriden sind eine Gruppe von 510 Inseln im Westen Schottlands. 100 davon werden bewohnt, und zwar von rund 80000 Einwohnern, von denen die Hälfte keltisch oder richtig gälisch spricht. Und dorthin wollen wir. Unser nächstes Ziel ist die Insel Skye, die zu den Inneren Hebriden gehört. Nach langer Zeit haben wir achterlichen Wind und können das Segeln so richtig genießen. Die FREYDIS läuft mit der ausgebaumten Genua wie der Teufel; aber leider ist es kalt wie immer, und Regenschauer wechseln ab mit Sonnenschein und blauem Himmel. Da mehrere Regenbogen gleichzeitig auf dem Wasser ein begehrtes Motiv sind, stürzt alles zu den Kameras.

Wir laufen westlich der Äußeren Hebriden nach Norden und stehen nach dem Lieblingsessen des Skippers – Labskaus mit Spiegeleiern und Essiggurken – dicht vor dem Sound of Harris, einer Passage

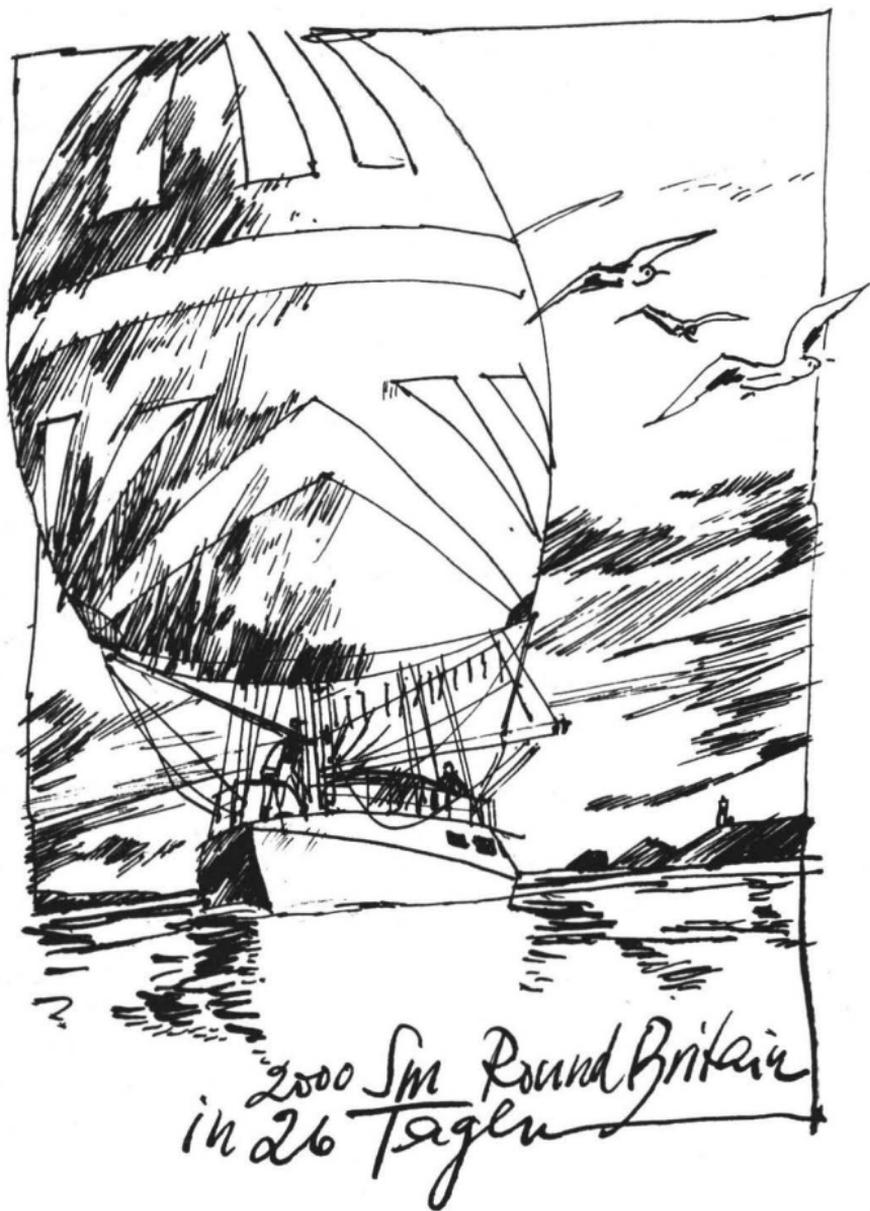
zwischen den Inseln North Uist und Harris. Da müssen wir hindurch, um nach Skye zu gelangen. Bei Hochwasser ist der Sund gute 5 m breit, doch lauern unter der Oberfläche unzählige spitze Felsen und scharfe Riffe. So ist es besser, ihn bei Niedrigwasser zu durchlaufen, denn einerseits werden dadurch viele Untiefen enttarnt, andererseits können uns die Gezeitenströme, die hier beträchtliche Stärke erreichen, nichts anhaben. So warten wir die Ebbe ab, um nach Osten in Richtung Skye abzdrehen.

Zwischen den beiden kleinen Inseln Shillay und Pabbay laufen wir geradewegs auf eine Barre zu, auf der sich das Wasser bricht. Sie zieht sich quer über den Pabbay-Sund und sieht gefährlich aus. »Es müßte gerade so passen«, meint Uwe beschwichtigend, nachdem er sich im Handbuch ausgiebig informiert hat.

»... und das war sein letztes Wort«, lautet Helgas lakonischer Kommentar beim kurz darauf folgenden kräftigen »Rums«. Das Schwert muß hoch! 20 Umdrehungen der Kurbel für jeden Wachhabenden, und die Gefahr ist gebannt: Die FREYDIS rutscht unversehrt über die Barre. Wer bis jetzt den tieferen Sinn eines Kielschwerts noch nicht verstanden hat, müßte nun bekehrt sein.

Das Segeln über den breiten Minch, eine Wasserstraße, welche die Hebriden von Skye trennt, ist problemlos. Noch ein kleiner Endspurt unter Blister bis zu unserem Ziel Loch Dunvegan, einem Fjord im Westteil der Insel Skye, dann machen wir um Mitternacht im Hafen von Dunvegan an einem stinkenden, schmuddeligen Fischkutter fest. Zu allem Überfluß geraten dessen Festmachertrossen bei dem Manöver in unseren Propeller. Mist!

Am Morgen wechseln wir zu einem Ankerplatz an der NO-Seite des inneren Teils der Bucht über, der bei ablaufendem Wasser trockenfällt. Auf einem Felsen hoch über der Bucht und umgeben von einem gepflegten Garten, beherrscht weithin sichtbar Dunvegan Castle das Bild der bizarren Landschaft. Es ist der stolze Stammsitz jenes Clans der McLeods, die einst Besitzer St. Kildas waren. Sie ist Großbritanniens älteste Burg, stammt aus dem 9. Jahrhundert und wird auch heute noch von Angehörigen der gleichen Familie bewohnt. Ein Teil des Gemäuers kann sogar besichtigt werden, und wir bestaunen dort zahlreiche skurrile Dinge – darunter die uralte ausgebleichene Seidenflagge, die, wie man uns erzählt, Menschen aus großer Gefahr retten kann, sobald sie dreimal geschwenkt wird. Ach ja, wir würden diese nützliche Reliquie gern in die umfangreiche Notausrüstung der FREYDIS einreihen. Man kann ja nie wissen...



Am Ufer liegt der kleine Ort Dunvegan. Er dient uns als Einkaufsplatz für Frischproviant und stellt zugleich den Ausgangspunkt dar für einen Ausflug im Mietauto.

Skye (die »Wolkeninsel«, wie die Wikinger sie taufen, oder auch *Misty Island* – Nebelinsel, wie die Schotten sie nennen) präsentiert sich uns in herrlichem Sonnenschein mit klarer Fernsicht und fotoge-

nen Wolken. Sie ist die größte der Hebrideninseln. Vor rund 70 Millionen Jahren hat die Lava hier bei einer vulkanischen Eruption eine Anzahl früher entstandener Inseln zusammengeschmolzen – das Ergebnis ist Skye –, und es macht zugleich auch verständlich, weshalb diese Insel auf allen Seiten so stark zerklüftet ist, mit vielen langen Landzungen. Auf gälisch, der Sprache der alten Kelten, die hier vielfach noch gesprochen wird, heißt das Eiland deshalb auch »geflügelte Insel«. Obwohl sie eine Länge von 80 km und eine Breite bis zu 40 km hat, soll kein Punkt in ihrem Inneren weiter als 8 km vom Meer entfernt sein.

Froh, an Land endlich wieder einen Gashebel treten zu können, legt Andy ein haarsträubendes Tempo vor, fast als ginge es hier um eine Hindernis-Rallye. Es grenzt an ein Wunder, daß wir an all den Schafen, Kühen und Ochsen unbeschadet vorbeikommen, die alle öffentlichen Straßen offenbar als Fußgängerzonen betrachten. Auch steile Hänge und die tief ins Land einschneidenden Fjorde (hier *Lochs* genannt) sind für Andy kein Hindernis, so daß wir auf unserer Wahnsinnsfahrt effektiv nur ein einziges Brückengeländer (halb) mitnehmen. Dabei ist die Landschaft so einmalig schön, daß man ihren Anblick gern ruhig und genußvoll in sich aufnehmen möchte. Aber sage das mal einer einem Autofan . . .

In Elgol, am Loch Scavaig im Südosten der Insel, machen wir endlich eine Pause und können hier die prächtige Kulisse der Cullin Mountains auf uns wirken lassen: 1000 m hohe Berge, die durch ihre bizarren, spitzen Gipfel wie Dreitausender wirken. Als wir nach der abenteuerlichen Fahrt wieder in Dunvegan sind, gibt es abends im »Misty Isle Hotel« als Aperitif Drambuie, einen schottischen Whisky-Likör, und danach gegrillte Forelle und Irish Stew vom Lamm, bei dem selbst die überzeugtesten Steakfreunde schwach werden. Bei diesem gemeinsamen Festmahl heißt es zugleich Abschied nehmen von der Wolkeninsel, vor allem aber auch von unserer Freundin Helga, die uns – trotz häufiger Seekrankheit – seit Jahren ein treuer Reisebegleiter auf der FREYDIS war. Doch nun geht ihr Urlaub zu Ende.

Die Hebriden-Inseln haben so starke magnetische Kraftfelder, daß unser Autopilot völlig wirr reagiert, als wir von Skye auslaufen. Wir können daher längere Zeit nur nach Sicht steuern. Gegen Mittag erreichen wir bei leichtem NNW die kleine Gruppe der Shiant-Inseln. Zwischen der größeren Insel Eileanan Mora und ihrer benachbarten kleineren Schwester Eileanan Mhuire fahren wir unter Motor hin-

durch, denn der Wind dreht hier ständig. Eileanan Mora hat an seiner Ostseite senkrecht zum Meer hin abfallende Hänge aus langen braunschwarzen Basaltsäulen, die wie gigantische Orgelpfeifen nebeneinanderstehen. Die Natur hat dieses Kunstwerk vor vielen Millionen Jahren geschaffen, als nach einer Eruption flüssige Lava erkalte.

Es gibt namhafte Wissenschaftler, darunter auch der bekannte Geschichts- und Altertumsforscher Steuerwald\*, die fest davon überzeugt sind, daß die Irrfahrten des Odysseus hier oben, im Gebiet der Hebriden, stattgefunden haben. Und daß die Shiant-Inseln mit den Sirenen- oder Toteninseln in Homers Odyssee identisch sind. Tatsächlich sind die Inseln an der engsten Stelle der Durchfahrt kaum weniger als 160 bis 190 Meter voneinander entfernt; wenn überhaupt, dann müßte es hier gewesen sein, wo Odysseus dem betörenden Gesang der Sirenen lauschte, während er mit seinem Kahn dicht an der steilen Felswand entlangschipperte.

Wahrscheinlicher aber ist, daß hier in Vorzeiten als spezielle Form des Totenkults die Leichname so lange der salzhaltigen Seeluft und dem Wind ausgesetzt wurden, bis sie mumifiziert waren. Die »Sirenen« konnten dann einfach Totenweiber gewesen sein, die mit Inbrunst ihre Klagelieder sangen.

Sirenen-Gesängen können wir auf unserer Fahrt entlang den Shiants nicht lauschen, dafür aber dem ohrenbetäubenden Lärm, den Abertausende von Seevögeln an den Steilwänden verursachen. Mit etwas Phantasie klingt es fast wie Klagerufe.

Gegen Nachmittag erreichen wir Stornoway, einen früher wegen seiner bedeutenden Heringsanlandungen sehr berühmten Fischerort. Er liegt auf Lewis, der größten Hebrideninsel, und ist mit seinen stattlichen 6000 Einwohnern die Hauptstadt des Archipels. Die hier oben schon früh untergehende Abendsonne zaubert warme Farben auf den schönen, gutgeschützten Naturhafen und die an der Ostseite liegende Häuserfront. Auch hier findet sich als Blickfang die obligate schottische Burg, und zwar Lewis Castle, entstanden im 16. Jahrhundert. Sie steht auf einem bewaldeten Hügel und war früher Stammsitz der McLeods of Lewis; heute ist sie Teil einer Technikerschule.

Um zur Pier zu kommen, müssen wir über vier Fischkutter balancieren. Das ist nicht viel, wenn man bedenkt, wie bedeutend dieser Hafen

\* Hans Steuerwald : WEIT WAR SEIN WEG NACH ITHAKA, Fischer-Verlag

für die Heringsfischerei noch bis in die 40er und 50er Jahre dieses Jahrhunderts war. Damals hätten wir hier wohl kaum einen Liegeplatz ergattert. Doch seitdem hat sich viel geändert: Man setzte statt auf Fischfang auf Ölvorkommen, die in Schottland – im Gegensatz zu den Fischen – vor der Haustür liegen. Schon bei der Einfahrt in den Hafen fiel uns die große Werft für Bohrinseln auf, die auf der Halbinsel Arnish, nicht weit vom Leuchtturm, ihre Hallen hat. Und dort, so scheint es, sind die meisten Fischer und ihre Nachkommen nun gelandet.

Das alles ist einige Studien wert, aber uns begeistert viel mehr das Spiel von drei Seelöwen. Sie tummeln sich nicht etwa an einem einsamen sauberen Strand, sondern tollen verspielt mitten im dreckigen Hafenbecken. Offensichtlich ist er ihr Revier, und so wird auch die FREYDIS eingehend von ihnen untersucht. Ab und zu kommt so ein Kugelkopf laut schnaufend neben uns aus dem Wasser und blickt uns so neugierig an, als wolle er nach einer Inspektion des Unterwasser-schiffs Einzelheiten über die Schwertkonstruktion erfragen.

Die lustigen Burschen scheinen es auch den Möwen angetan zu haben, denn ständig schwimmen »Emmas« um sie herum und zupfen an ihrem Fell, als wollten sie sagen: »Wann fangt ihr endlich den versprochenen Fisch für uns?« Trotz fiebriger Eile sind unsere Kameras wieder einmal zu spät schußbereit, als eine besonders dreiste Möwe auf Jupps Kopf steht und »Heiliger Geist« spielt. Solche Domestizierung ist übrigens bei vielen Tieren und durchaus nicht nur hier zu beobachten. In Kalifornien sind zum Beispiel die großen, unter Naturschutz stehenden See-Ottern inzwischen so an die Menschen gewöhnt, daß sie ihre Spiel-, Freß- und Paarungsplätze mitten zwischen die Yachten der riesigen Marinas verlegt haben.

Die Stadt besitzt nicht nur ein Museum, sondern besteht zum Teil selbst aus vielen geschichtlich und baulich interessanten Häusern. Und man wird voller Stolz darauf hingewiesen, daß in Stornoway auch Alexander McKenzie geboren wurde. Er war der erste Europäer, der im 18. Jahrhundert auf der Suche nach der Nord-West-Passage den später nach ihm benannten MacKenzie River bis zum arktischen Meer hinuntersegelte und dann als erster den nordamerikanischen Kontinent durchquerte.

Nach dem Stadtbummel lassen wir uns die berühmten Stornoway Kippers – gewürzte und geräucherte Heringe – munden und trinken dazu im alten »Lewis Hotel« an der längsten Bar Schottlands unser Guinness-Bier. Von der angeregten Unterhaltung Winfrieds mit zwei

Fischern, die offensichtlich schon recht tief ins Whiskyglas geschaut haben, kommen einige Gesprächsfetzen bei mir an: »You tell ma you have been to St. Kilda, just for looking at the birds? That doesn't go into my head!« – »Yacht? Pah – we don't like Yachties! We are proud of being fishermen!« Trotz dieser vernichtenden Kritik am Yachtsport hindert ihr Fischerstolz die beiden keineswegs daran, anschließend mit uns ewige Freundschaft zu schließen.

Die Wettervorhersage lautet NO 7, ein Tief südlich von uns zieht langsam hinter uns her. Das bedeutet aber zugleich: Alles gegenan! Zwar hatten wir geplant, schon am Tag nach unserer Ankunft in Richtung Pentland Firth weiterzulaufen, aber die 50 sm bis zum Cape Wrath mühsam aufzukreuzen, lockt uns wenig.

Deshalb entschließen wir uns, trotz der drängenden Zeit noch einen Tag in Stornoway zu bleiben. Mir kommt das sehr gelegen, denn ich hätte mir einen Besuch der berühmten *Standing Stones of Callanish* nur ungern entgehen lassen. Dieses »Stonehenge der Hebriden« wird schon vom griechischen Geschichtsschreiber Herodot als »großer Flügeltempel der nördlichen Inseln« erwähnt und ist nach Meinung der Archäologen eines der bedeutendsten prähistorischen Monumente Europas.

Wir nutzen den Tag: Morgens unternehmen wir einen Einkaufsbummel durch die vielen kleinen Woll-Läden. Dann besteigen wir gegen Mittag mit einer doppelten Portion *fish and chips* in der Hand den Bus an der South Beach. Und mit ihm geht es nun zu den Klängen schottischer Volksmusik aus dem Radio bis nach Callanish an der Westküste der Insel zu den *Standing Stones*. Der Weg führt vorbei an Mooren und Torffeldern, Tümpeln und dunklen Seen, hügeligen Weiden mit schwarzköpfigen Schafen und einsamen Gehöften mit kleinen, schiefergedeckten Cottages neben halbzerfallenen, strohgedeckten Bauernkaten. Eine Welt aus vergangenen Zeiten, könnte man meinen, wären da nicht die Fernsehantennen auf vielen Dächern und die Tiefkühlkost- und Lieferwagen, die selbst vor den entlegensten Haustüren stehen.

Nicht nur die Hebriden, nein, ganz Schottland und vor allem dessen Inseln sind reich an prähistorischen Relikten, aber auch an Mythen und Legenden, die sich um diese Stätten ranken. So besagt eine Sage von den *Standing Stones*, daß die Insel früher von Riesen bewohnt und Callanish der Ort ihrer jährlichen Versammlungen gewesen sei. Als dann keltische Mönche das Christentum auf die Insel brachten, berieten die Riesen auf einer Art Thing über die Vernichtung der

irrgläubigen Eindringlinge. Aber offenbar waren die Götter ihnen abhold, denn sie wurden noch während ihrer Plenarsitzung alle in Stein verwandelt: die *Standing Stones*. Das Rätsel aber, ob die kreuzförmig aufgestellten Monolithen in späterer Zeit als Tempel, Totenkultstätte oder astronomisches Observatorium dienten, bleibt ungelöst.

### *Pentland Firth – das britische Kap Hoorn*

Bei östlichen Winden um 7 Bft laufen wir am Sonntag morgen in Stornoway aus und nehmen Kurs auf Cape Wrath, die windige NW-Ecke Schottlands. Von dort aus geht es dann auf Ostkurs durch den Pentland Firth in die Nordsee. Doch grobe Schiffsbewegungen und ständiges heftiges Schlagen des Schwertes stellen unsere Freude am Segeln auf eine harte Probe. Als der Wind am Abend noch weiter auffrischt, binden wir das zweite Reff ins Groß und bergen die Fock; schließlich drehen wir bei. Augenblicklich werden die Bocksprünge der FREYDIS sanfter, und wir können während der Freiwache wenigstens etwas Schlaf finden.

Bis zum Abend des folgenden Tages hat sich an unserer Situation kaum etwas geändert. Wir liegen immer noch beigedreht, jetzt aber – versetzt von Strom und Wind – etwa 35 sm nordwestlich von Cape Wrath. Wenn wir doch nur Zeit gehabt hätten, in Stornoway auf günstigeren Wind zu warten! Nun werden die Mitsegler, deren Urlaub sich mit Riesenschritten dem Ende zuneigt – Klaus, Winfried und ich –, zunehmend unruhiger. Wir streichen schweren Herzens den Besuch von Durness an der Nordküste Schottlands und der dortigen Teufelhöhlen von Smoo, um den Pentland Firth so rasch wie möglich hinter uns zu bringen.

In der Nacht zum Dienstag raumt der Wind etwas und weht jetzt aus OSO. So erreichen wir mit Mühe das Kap, doch dann kommen wir mit ausgerefftem Groß und der großen Fock 1 gegen die holprige Stromsee einfach nicht an. Deshalb starten wir schweren Herzens den Motor, den wir auf der gesamten bisherigen Tour nur für Anlegemaneöver gebraucht haben, und laufen einige Stunden mit seiner Unterstützung ganz gute Fahrt. Etwa 40 sm noch, dann haben wir Dunnet Head querab, die nördlichste Spitze einer kleinen Landzunge am Westeingang zum Pentland Firth.

Der Firth selbst ist ein mehrere Meilen breiter Belt, der die Orkney-

Inseln vom schottischen Festland trennt. Wir sind natürlich sehr gespannt auf diese stürmische Meerenge, die von der Schifffahrt wegen ihrer Strömungen, Strudel und Wirbel seit je gefürchtet wird. Man sagt, die Strudel hätten sogar kleinere Boote angesaugt und zum Sinken gebracht – ähnlich wie es auch in alten Berichten über die Straße von Messina zu lesen ist.

Die Gezeitenströme mit Geschwindigkeiten bis zu 10 Knoten sind so gewaltig, daß manche Windjammer, die keinen Lotsen an Bord hatten, trotz günstiger, aber flauer Winde tagelang im Firth hin und her getrieben wurden. Immerhin werden hier Millionen Tonnen Wasser durch die vom Mond bewirkten Gezeitenströme etwa zweimal täglich in ständigem Wechsel von der Nordsee in den Atlantik und wieder zurück transportiert. Wind, Nipp- und Springtiden können die Strömung zusätzlich beeinflussen.

Schon den phönizischen Seefahrern war diese Wasserstraße bekannt, durch die auch heute noch ein Großteil der Schiffe geht, die, von der Nordsee kommend, auf dem Weg nach Nordamerika oder zur Westküste Großbritanniens sind.

Wir haben gerade Nipptide (eine extreme Phase des Niedrigwassers), und der Pentland Firth zeigt sich von seiner zahmsten Seite. Trotz Nieselregens ist die Sicht ausreichend. Der Strom schiebt mit, der Wind kommt günstig und weht mit 4 Bft – also die richtige Gelegenheit für eine rasche Durchfahrt. Selbst der »Merry Man of Mey« – der bedeutendste Wirbel, der sich bei entsprechendem Strom mit steil brechenden Seen quer über den ganzen Firth ausbreitet – ist uns freundlich gesonnen. Zwischen der kleinen unbewohnten Insel Stroma und dem Festland öffnet sich für uns die nur 1 sm schmale Einfahrt in den Inner Sound, durch den wir nun mit 9 Knoten Fahrt über Grund rauschen. Dann liegt der Pentland Firth hinter uns, und wir können nach Süden abdrehen.

Nachdem ich diese aufregende Segelei in einem wohl einzigartigen Revier noch miterleben durfte, muß ich schon wenig später meine Segeltasche packen. Vor uns liegt das Örtchen Duncansby, nur 1 sm von Duncansby Head, dem »Nordkap« des schottischen Festlands entfernt.

Hier legen wir an der kleinen Pier an, die sonst nur von den wenigen Fischerbooten genutzt wird, die an den felsigen Ufern des Pentland Firth auf Hummerfang gehen. Klaus und ich verlassen schweren Herzens die FREYDIS; Winfried bleibt weiter an Bord und hofft, Borkum vielleicht doch noch termingerecht zu erreichen. Leider muß

ich auch meine kleine, mir so ans Herz gewachsene Frikadelle an Bord zurücklassen, denn Tiere dürfen nun mal nicht mit aufs britische Festland. Ich bin aber sicher, daß sie von Erich gut versorgt wird.

Vom achteckigen Turm des über hundert Jahre alten »John O'Groats House Hotel«, dem nördlichsten Hotel Schottlands, blicken wir weit nach Norden über den Firth hinweg auf die Orkneys, die wie gewaltige gestrandete Wale im Wasser liegen. Und wenn wir den Blick südwärts richten, sehen wir die kleine rote FREYDIS im Hafen, die es so eilig hat, die heimischen Gewässer zu erreichen.

Vor dem gemütlichen, angenehm wärmenden und hellgelb lodernen Torffeuher des Hotelkamins sitzen wir bis spät in die Nacht zusammen und beschwören noch einmal die vielen unvergeßlichen Eindrücke herauf, die wir auf unserer dreieinhalb Wochen dauernden, 2000 sm langen Reise gewonnen haben. Am nächsten Tag folgt die Trennung, die mir diesmal besonders schwerfällt. Zum Schluß bliebe noch anzumerken, daß Schiff und Crew pünktlich zu Hause ankamen und keiner der Teilnehmer seinen Urlaub auch nur um eine Stunde zu überschreiten brauchte.

Organisation ist zwar nicht alles; sie verhindert aber, wenn sie gut ist, manchen Ärger.