

Sturm auf den Hebriden

Die Inselkette der Hebriden vor der Westküste Schottlands ist bekannt für die Stürme, die regelmäßig über die Inseln hinwegziehen. Auch die Freydis von Heide und Erich Wilts konnte 1985 einem Sturmtief nicht mehr ausweichen

Fliegende Gischt im Cockpit – auch in europäischen Gewässern kann es richtig kacheln



Das Sturmsegel wird mit Stagreitern an einem eigenen Stag gesetzt. Die Genua bleibt eingerollt und muss nicht geborgen werden

Das diesige Wetter hat im Verein mit leichtem Nieselregen die Sicht so herabgesetzt, dass wir Portmagee an der irischen Westküste nicht im Dunkeln anlaufen wollen, sondern es vorziehen, auf Wartekurs zu kreuzen, bis es hell wird. Safety first! Im Morgenrauen ist es dann soweit. Wir sind acht Tage vom galizischen Vigo unterwegs gewesen und haben 971 Seemeilen 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“, und einer Barkasse, die uns schon im letzten Jahr zu den Skellig Rocks brachte, wo wir die gut erhaltenen Überreste einer frühchristlichen Mönchssiedlung bestaunen konnten.

Ein Fischer schenkt der hungrigen Freydis-Mannschaft ein Dutzend stattliche „polacks“ – eine Art Köhlerfisch. So wird unser Schiff am Abend zur Fischbratküche. Nach

„Um von der irischen Küste freizukommen, heißt es, genügend Leerraum zu gewinnen“

der harten Kreuz futtern wir, als hätten wir eine Woche nichts gegessen. Auch Bordkatze Frikadelle bekommt ihren Teil ab und leckt sich danach genüsslich die Pfoten. In diesen Gewässern gibt es tatsächlich noch Fisch im Überfluss. Die Frage ist nur, wie lange noch ...

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. Anschließend widmen wir uns Irland mit seinem attraktiven Ring of Kerry.

Aber der Zeitplan drängt, er lässt nur wenig Spielraum und das längere Stück der

Reise liegt noch vor uns. Dann erhalten wir auch noch eine Sturmwarnung – zwei Tiefs sind im Anmarsch mit Böen um zehn Beaufort. Um nicht tagelang im Hafen von Portmagee festzusitzen, laufen wir eilig aus. Auf nach St. Kilda!

Zu allem Überfluss ist heute Freitag, der 13.! Draußen werden wir mit Südwestwind Stärke sieben empfangen. Um von der irischen Küste freizukommen, heißt es, genügend Leerraum zu gewinnen. Wir steuern deshalb zunächst 45 Grad von der Küste weg, um dann mit etwa 40 bis 50 Seemeilen Sicherheitsabstand parallel an ihr entlang nach Norden zu laufen. Diese Vorsichtsmaßnahme muss unter allen Um-

ständen 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.

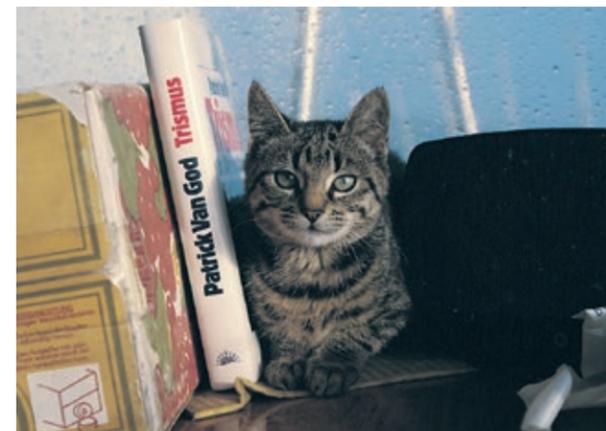
Unsere Segel werden, als der Wind weiter zulegt, Stück für Stück verkleinert, sodass zuletzt nur noch Trysegel und Sturmfock stehen. Trotz dieser winzigen Besegelung laufen wir Super-Etmale. Dabei wird die Freydis zwei Tage lang übel gebeutelt, und immer häufiger hängen grüngesichtige Crew-Mitglieder über der Reling und füttern die Fische. Dafür sind so probate Mittel wie Scopolamin-Pflaster und Vomex-Zäpfchen „in“. Im Logbuch wird vermerkt: Bordkatze Frikadelle erbricht auf Andys Koje, und Frikadelle darf Cockpit nicht mehr verlassen.

Winfried wird bei einem der Segelmanöver beinahe außerbords gespült. Aber zum Glück ist die Sicherheitsleine eingepickt, und er kann sich mit Volkers Hilfe, der einen seiner Füße zu fassen bekommt, wieder an Bord ziehen.

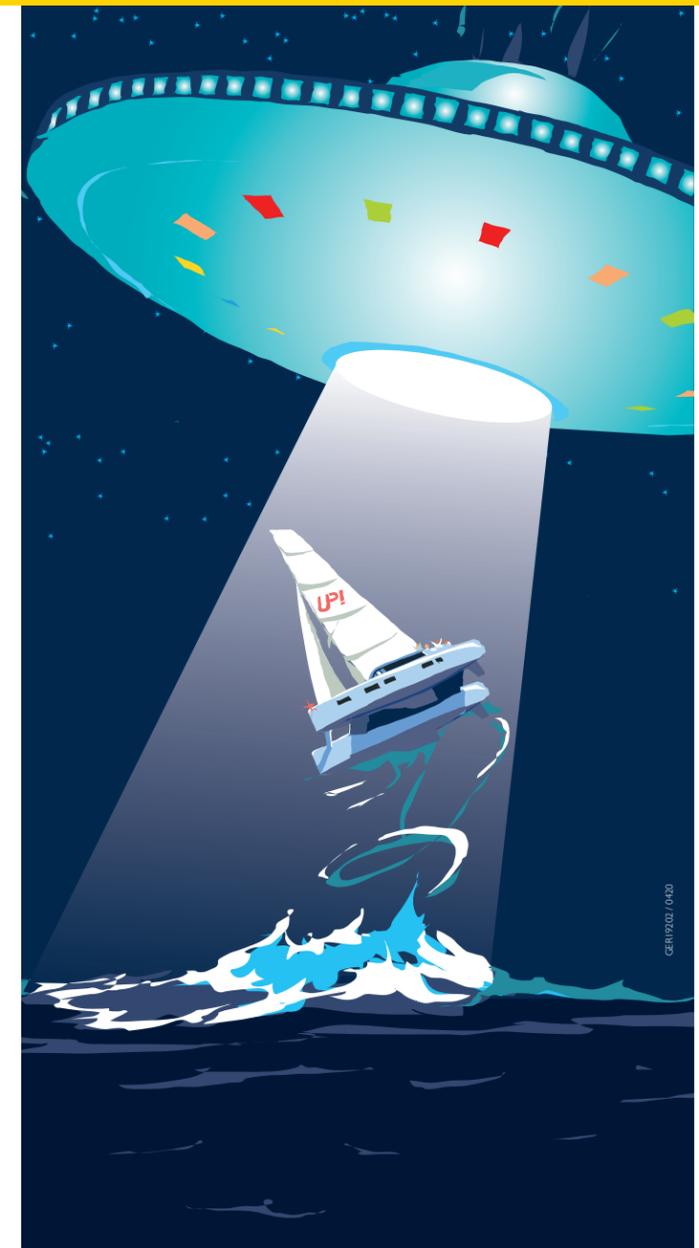
Zu alledem muss auch noch mehrmals die Bilge gelenzt werden, da das Klo undicht ist. Unter den zurzeit herrschenden Verhältnissen ist dies natürlich eine heiß begehrte Beschäftigung, um die man sich förmlich reißt. Schließlich werden die Sündenböcke gefunden, die den Schaden angerichtet haben, und vom 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

Bordkatze Frikadelle findet auch im Sturm immer ein trockenes Plätzchen



Es kam aus dem Nichts...



Zugegeben, damit haben auch wir nicht gerechnet. Manche Gefahren lassen sich jedoch nur schwer voraussehen. Umso wichtiger ist es, im Ernstfall den richtigen Versicherungspartner an seiner Seite zu haben.

PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · pantaenius.de



Bei der schweren See wechseln sich die Rudergänger halbstündlich ab



Bei Starkwind an der Kreuz zieht die *Freydis* schonmal die Reling durch das Wasser

nachlässt, muss die *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. Wir halten dabei jedes Mal die Luft an. Aber schließlich passt sie sich dem Rhythmus der Wellen wieder an.

Während des Sturms ist an Essen kaum zu denken. Doch irgendwann meldet sich der Hunger geradezu imperativ. Das gemeinsame Essen ist und bleibt das wichtigste Stimulans für eine abgeschlafte, übermüdete Crew. Eine Tasse heiße Suppe mit einem Stück Brot, ein einfaches Rührei mit Kartoffelbrei aus der Tüte, ein deftiger Dosen-Eintopf, ja selbst ein rasch heiß gemachtes Pappbecher-Sofortgericht mundet dann wie eine Delikatesse und weckt die Lebensgeister.

Bei der hohen Dünung bezahle ich meinen heroischen Einsatz beim Herstellen eines Bauern-Omeletts für die sieben hungrigen Mägen allerdings mit unzähligen blauen Flecken. Helga, Magen Nummer acht, wird

„Schon fallen kurze, harte Böen von den umliegenden Bergen ein und schleudern das Wasser plötzlich meterhoch“



Im Sturm ist das Arbeiten am Mast hart und gefährlich

bei der Essenzuteilung schon gar nicht mehr berücksichtigt, denn sie lebt in der Achterkammer seit Tagen nur noch von Vomex. 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.

Endlich Ruhe. Doch sie dauert nicht lange, denn kaum ist das Tief abgezogen, kommt schon die nächste „gale warning“. Und weil bis St. Kilda immer noch 60 Seemeilen abzureißen sind, reffen wir aus, damit wir den Archipel noch vor dem nächsten Sturm erreichen.

Der Conachiar auf St. Kildas Hauptinsel Hirta ist 424 Meter und der Felspfeiler Stac an Armin sogar 600 Meter hoch. Einsam und majestätisch ragen diese höchsten Klippen Großbritanniens aus dem hier, meist aufgewühlten, Atlantik. Sie sind rund hundert Seemeilen 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 gerade 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 Uhr sicher an einer dicken Festmachertonne in Village Bay an der Ostseite St. Kildas. 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 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 eine Bombenstimmung. Nach den vorangegangenen harten Segeltagen können wir nichts dringender gebrauchen als dies. Auch Frikadelle hat Nachholbedarf: Sie

frisst in kurzer Zeit zwei Tagesrationen des Dosenfutters nebst einem Stück Wurst als Nachtisch. Dann tollt sie verspielt im Cockpit umher, jagt ihren Schwanz und dreht sich dabei wie ein Kreisel.

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. Um anlanden und die Insel erkunden zu können, müssen wir das Schiff an eine kleine Pier im Norden der Bay verholen.

Der St.-Kilda-Archipel besteht aus einer Hauptinsel gleichen Namens – auch Hirta genannt – und den kleineren Inseln Dün, Soay, Boreray sowie einzelnen Klippen. Mich erinnert diese Inselgruppe an die Robinson-Crusoe-Insel Juan Fernández vor der chilenischen Küste oder an die „verwunschenen Inseln“ (Galapagos) im Ostpazifik oder auch an die Westmänner-Inseln südlich von Island. 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 Naturreservate von Pflanzen und Tieren, die sonst nirgendwo auf der Welt vorkommen. Die Vogelbrutstätten St. Kildas zählen zu den bedeutendsten des gesamten Nordatlantiks.

Wir verbringen den ganzen Tag auf St. Kilda, dieser Insel aus baumlosen, mit fahlgrünem Gras bewachsenen Hügeln, an deren Hängen sich vollkommen selbst überlassene Schafe der abgehärteten Soay-Rasse friedlich grasen. Oben auf den Kuppen bläst uns ein harter, kalter Wind so stark um die Ohren, dass wir schnell kehrtmachen und Zuflucht nehmen in einer geschützten Senke am Scheitel der Village Bay. Hier liegt ein verlassenes Ruinendorf, in dem zu keiner Zeit mehr als 200 Menschen lebten. Nach einer Hungersnot und Grippe- und Pockenepidemien wurde die Restbevölkerung 1930 evakuiert. In den letzten Jahren hat der National Trust die alte Kirche mit dem Schulhaus und einige der Steinhäuser von freiwilligen Helfern zu einer Art Museumsdorf herrichten lassen. 1957 wurde eine kleine Radarstation am Rande des alten Dorfes angelegt, ein idealer Ort für die Überwachung von Luft und See. Heute ist St. Kilda eine kleine, nahezu heile Welt – auch wenn die Stürme hier mitunter noch so toben.

Beim Inselwart, einem Angehörigen der Army, holen wir uns Erlaubnis, die Insel zu durchstreifen. Später, nach unserer Rückkehr, lädt uns der Captain der hier stationierten Einheit, selber ein leidenschaftlicher Segler, zur ersehnten heißen Dusche ein.

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 „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



Selten gelingen im Sturm eindrucksvolle Bilder, da jeder mit sich und dem Boot beschäftigt ist, und die Kamera unter Deck liegt

„Helga wird bei der Essenszuteilung schon nicht mehr berücksichtigt, denn sie lebt seit Tagen nur noch von Vomex“

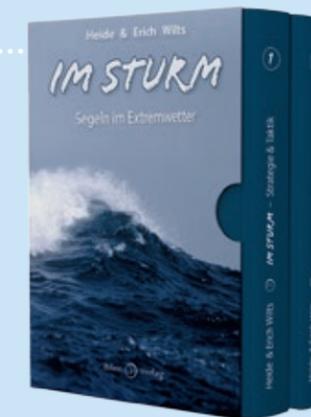
daraufhin halbstocks gesetzt und Teddy posthum zum Sergeanten befördert, weil er sich im Dienst der Army buchstäblich zerschissen hatte. Dann setzte man seine Überreste mit allen militärischen Ehren im »Puff Inn« bei, und der kleine Sarg kann dort seitdem besichtigt werden. Die Soldaten schwören bei allen keltischen Heiligen, dass der Bär tatsächlich noch darin liegt.

Wir würden gern noch einige Tage auf dieser außergewöhnlichen Insel bleiben. Doch schon nach zwei Tagen herrscht Aufbruchsstimmung auf der *Freydis*, denn die Termine kneifen mächtig.

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 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 einer Pünktlichkeit, wie sie beim Segeln durchaus keine Selbstverständlichkeit ist.

BUCHTIPP

Sturm oder gar Orkan mit haushohen Wellen – jeder Segeltörn birgt die Gefahr, in Schlechtwetter zu geraten. Es ist kaum möglich, diese Szenarien im Vorfeld zu trainieren oder im sicheren Umfeld zu erleben. Stattdessen kommt es beim Abwettern eines Sturmes auf die Erfahrung an. Heide und Erich Wilts segeln seit über 50 Jahren über die Weltmeere und haben in dieser Zeit so manchen Sturm hinter sich gelassen. In ihrem neusten Buch ziehen sie ein Resümee und lassen jeden Segler an ihren reichhaltigen Erfahrungen teilhaben. Die zwei Bände im Schuber „Im Sturm“ sind womöglich eines der besten Kompendien der seemännischen Kunst der letzten Jahrzehnte. Akribisch führen die beiden ihre Erfahrungen auf, analysieren sie und geben Empfehlungen. Getreu dem Motto „Erfahrung ist die Summe der gemachten Fehler“ schildern sie in einem Kapitel beispielsweise ihre Fehler, damit auch andere aus ihnen lernen können. Auf den fast 300 Seiten des ersten Bandes teilen die beiden ihre Erfahrungen über das richtige Schiff für den Sturm, die Ausrüstung, die Crew, das Wetter und zur Sturmtaktik. Eine Auflistung und Auswertung aller Stürme folgen zum Schluss. Im zweiten Band schildert Heide Wilts hingegen eindrücklich, wie sie die einzelnen Stürme erlebt hat. Anschaulich erzählt, nimmt Heide den Leser mit an Bord und durchlebt mit ihm bange Stunden zwischen Kälte und Angst. „Im Sturm. Segeln im Extremwetter“, ihleo Verlag, ISBN: 978-3966660174, 29,80 Euro



Rollos, Jalousien und Verdunklungssysteme an Bord

DOMETIC

FÜR ALLE FENSTER- UND LUKENGRÖSSEN ERHÄLTlich!



- Bewährte Produkte speziell für die Verdunklung an Bord (bis 2019 unter der Marke „Oceanair“ vertrieben).
- Individuelle Lösungen für besondere Anforderungen können produziert werden.

Tel. + 49 (0) 40 - 851 505 0
Mail: info@gotthardt-yacht.de
www.gotthardt-yacht.de

Verkauf ausschließlich über unsere Handelspartner