

Die Crew: Martin Edler  
Gaby Müller  
Torsten Grotjahn  
Andreas Breuer  
Andrea Höß

## 5. Juni 2010

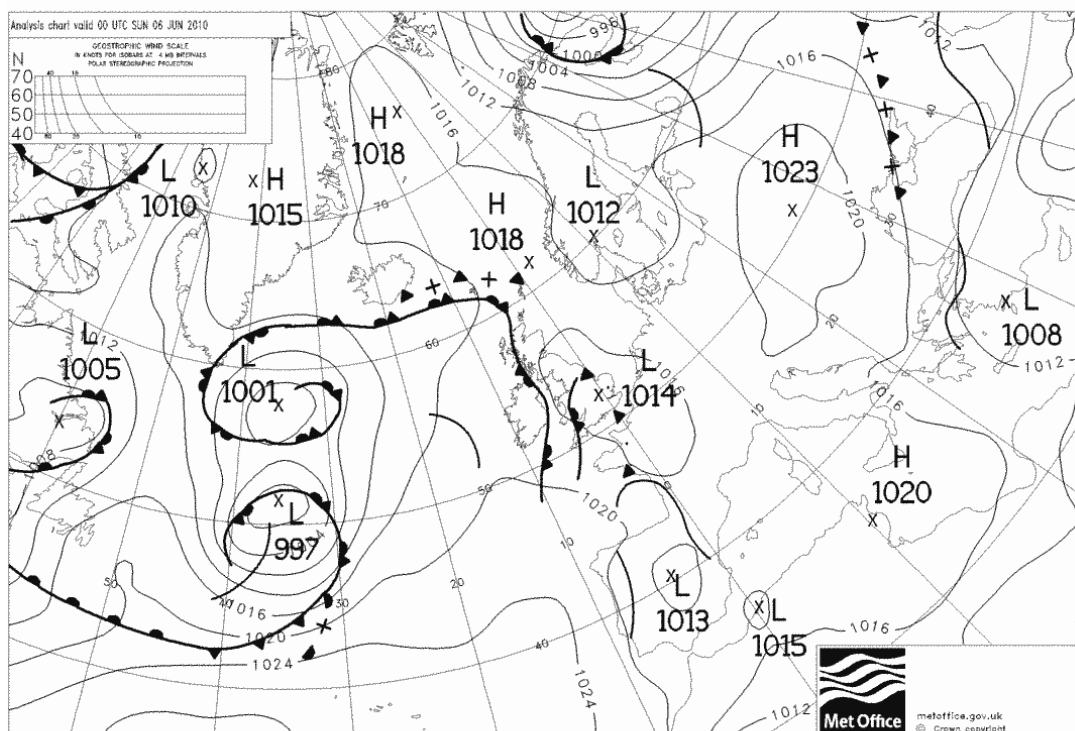
Ankunft der Crew auf der SY Dantés in der *Kip Marina* von Inverkip.

Bunkern des Proviantes. Stauen der Ausrüstung. Törnbesprechung im Cockpit.

Abends Dinner an Bord.

## 6. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage im Westen Schottlands wird durch eine schwache Okklusion bestimmt.

Um 10h40 BST (British Summer Time) legen wir ohne Wind von Inverkip ab. Wir motoren durch den *Firth of Clyde* gen S.

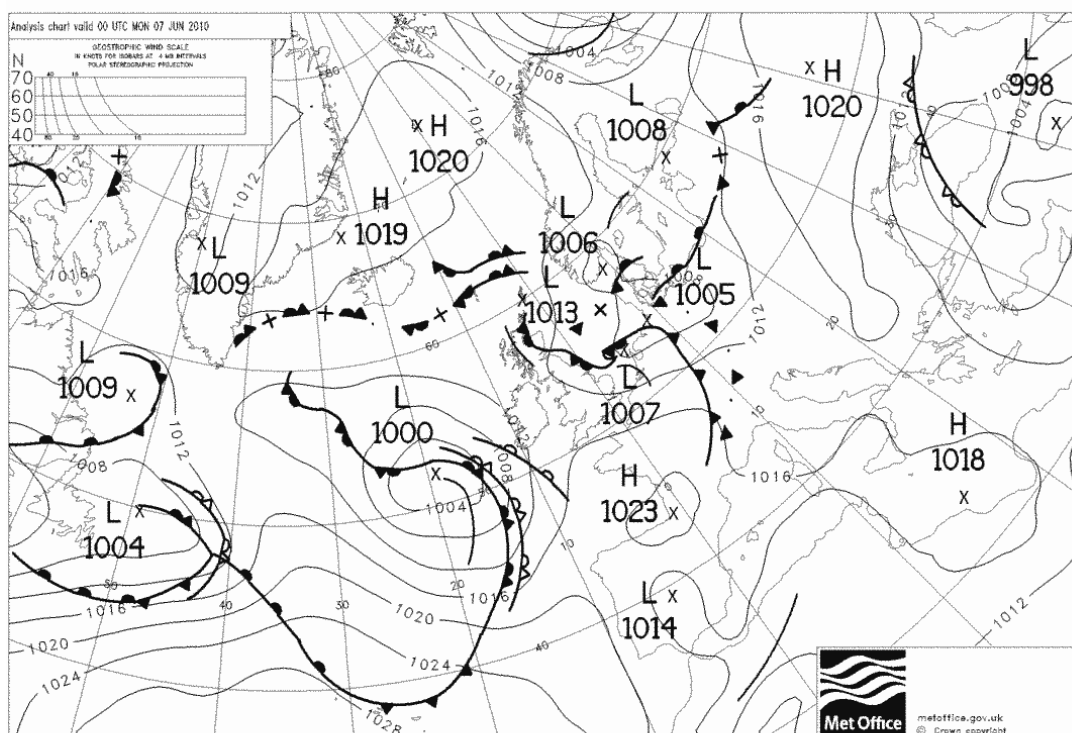
Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Nördlich von Arran Island kommt ein schwacher W-SW-Wind auf, den wir für Kreuzschläge in westliche Richtung, hinein in den *Kilbrannan Sound* nutzen. Mit südlichem Kurs segeln wir einen gelungenen Auftakt unseres Törns durch die schottische Inselwelt. Dabei werden delikate Häppchen gereicht. Mit Ansteuerung von Campbeltown bergen wir die Segel und machen um 18h30 in der kleinen Marina fest. Distanz: 50 sm.

Anleger im Cockpit, Landgang und Dinner an Bord.

## 7. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage im Westen Schottlands gestaltet sich weiterhin ohne Luftdruckgefälle.

Um 07h30 legen wir ohne Wind von Campbeltown ab. Wir steuern parallel zur Küste und runden mit der Tide das *Mull of Kintyre* im Nebel.

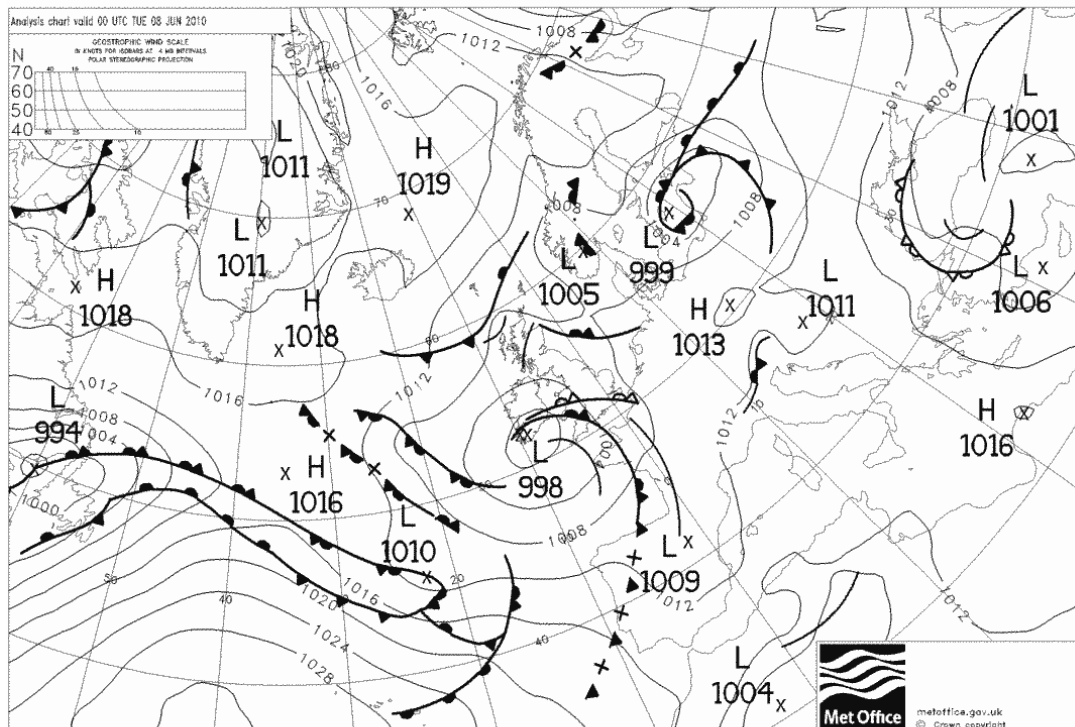
Der weitere Kurs führt uns gen N in den *Sound of Jura*. Bei langsam aufklarender Sicht steuern wir in das Loch Craignish. Die Sonne löst die Nebelschwaden auf und lässt das Granitgestein und das grün bewachsene Ufer zum Vorschein kommen.

Die Crew genießt die ruhige und milde Atmosphäre während wir mit Ardfarn unser Tagesziel ansteuern. Ankunft in der Marina um 19h00. Distanz: 78 sm.

Landgang durch das urig und wild bewachsene Ardfarn mit seinen verwunschenen Häusern...

**8. Juni 2010**

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage führt im Westen Schottlands an den Randzonen der umliegenden Luftdruckgebiete weiterhin zu keinem nennenswerten Wind.

Um 08h20 legen wir von Ardfarn ab, steuern durch das *Loch Craignish* gen S und durch die *Dorus Mor Passage* gen W. Wir haben den zeitlichen Ablauf so berechnet, dass wir mit dem westsetzenden Gezeitenstrom den *Golf of Corryvreckan* befahren.

Die Naturverhältnisse der sich komprimierenden Meeresströmungen sind auch ohne Wind eindrucksvoll. Aufgrund der indifferenten Unterwassertopographie stauchen sich Flächen ölglatte erscheinenden Wassers an weiteren Arealen mit sich brechenden Wellen und Wasserwirbeln.

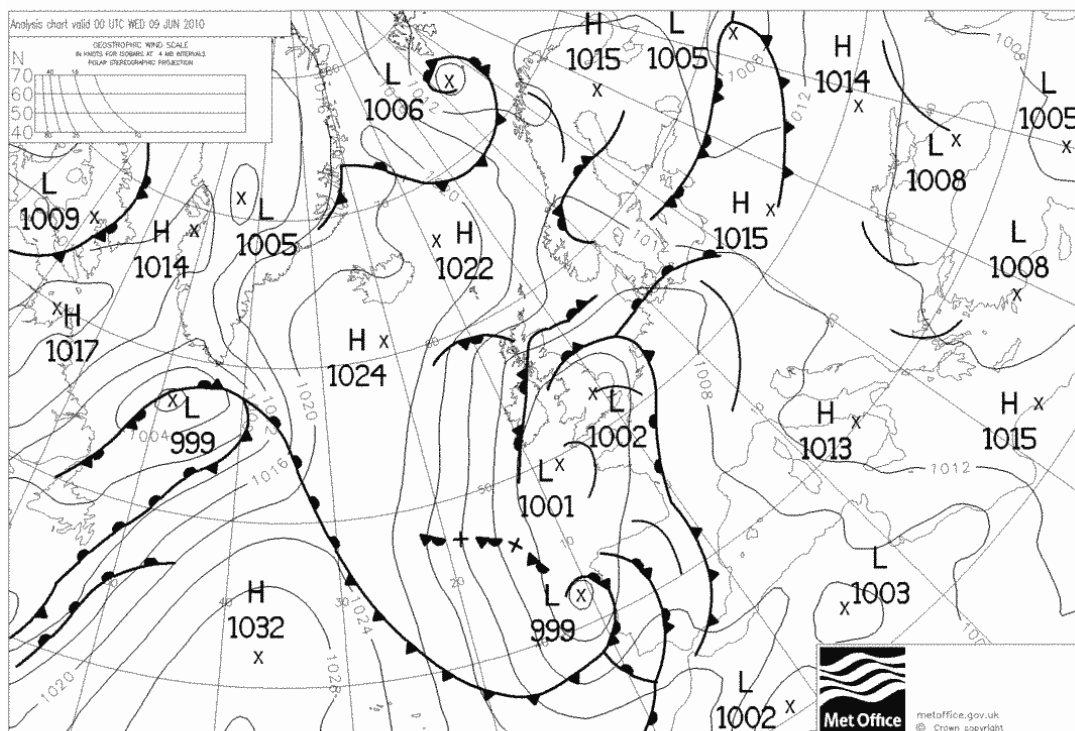
Wir runden die Insel Scarba und schlagen N-Kurs ein. Die flachen Inseln der Garvellachs bleiben ebenfalls Steuerbord liegen. Unser Kurs führt durch den *Firth of Lorne* vorbei am Duart Castle in den *Sound of Mull*.

Den aufkommenden N-Wind nutzen wir zum Segeln. Bei der weiteren Ansteuerung von Tobermory setzen jedoch wieder Flaute und dazu noch Regen ein. Um 16h00 machen wir in der Marina fest. Distanz: 48 sm.

Landgang in Tobermory, das auch im trüben Wetter sein Flair bewahrt.

## 9. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Auf der Rückseite von zwei Tiefdruckgebieten über dem *Englischen Kanal* und der *Keltischen See* strömt frischer N-NE Wind ins Seegebiet der *Hebriden*.

Um 09h50 legen wir von Tobermory ab. Bei NE 3-4 segeln wir mit NW-Kurs aus dem Westausgang des *Sound of Mull* in die Hebridensee. Mit auffrischendem Wind passieren wir den Leuchtturm am Point of Ardnamurchan, luven mit Kurs NNW höher zum Wind und binden zunächst das erste Reff, dann das zweite Reff ins Großsegel. Am Nachmittag gestaltet sich der Wind vorübergehend wechselhaft, so dass wir mit Segelmanövern reagieren.

Mit Ansteuerung der westlichen Steilküste der Isle of Skye nimmt der Wind jedoch auf steifen Starkwind zu, so dass wir unter Besegelung Genua III und Großsegel im dritten Reff gen Nord segeln. Mit Passieren des Leuchtturms Neist Point kreuzen wir der Ankerbucht Loch Pooltiel entgegen.

Die von der Steilküste hervorgerufenen Kappeffekte beuteln uns mit kräftigen Fallböen. Die Crew ist mit Sicherheitsleinen eingepickt, das Speigat wird gespült und die giftigen Böen rütteln am soliden Rigg aus Aluminium. Die Crew hält die Yacht mit aufmerksamen Steuerleistungen auf Kurs. Die Ansteuerung der Isle of Skye habe ich mit einer wasserdichten Kamera auf Video dokumentiert. Die Qualität der Nautor's Swan ist offensichtlich.

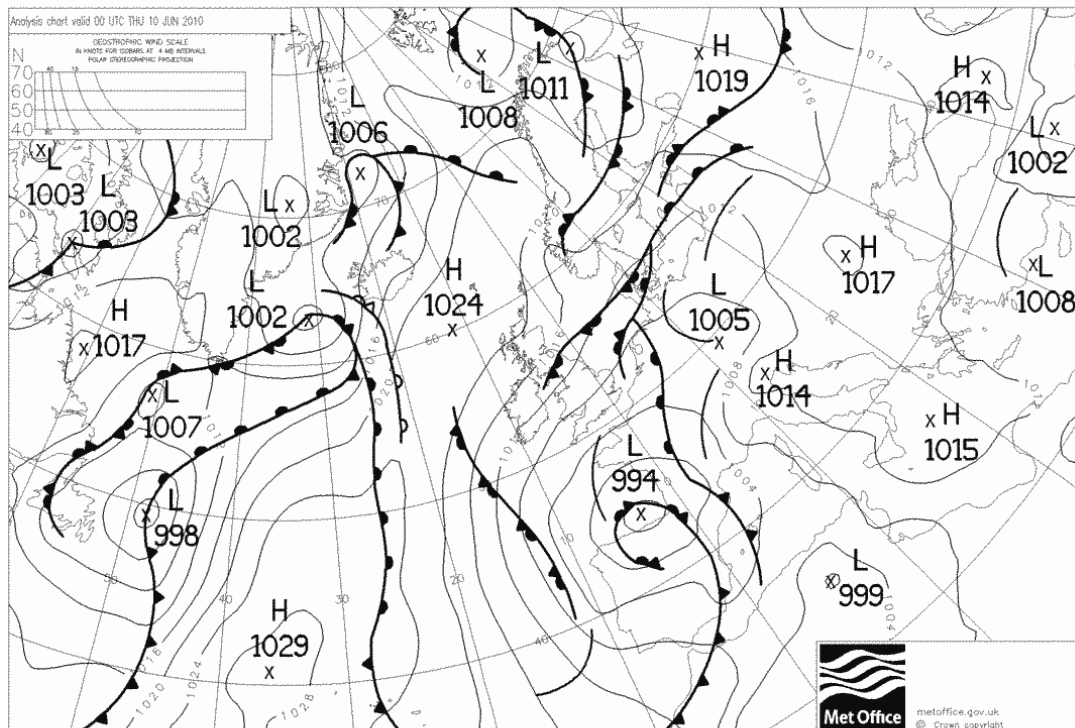
Der Riss des S-Spants schneidet beim Am-Wind Kurs ideal durch die See, während solide Bootsbaukunst und der hohe Ballastanteil für eine extrem gute Stabilität ursächlich ist. Dieser Aspekt der Sicherheit macht sich insbesondere bei Schwerwetterverhältnissen bemerkbar. Die von Olin Stephens gezeichnete Swan 48 S&S zieht mit ihrem S-Spant ihre Bahn wie am Lineal gezogen ihrem Ziel entgegen.

Mit Erreichen der Mündung der Ankerbucht kommen wir in die Abdeckung. Wir bergen die Segel und lassen um 19h00 im Loch Pooltiel den Anker fallen. Distanz: 65 sm.

Im Schutze der Westküste lassen wir den Tag Revue passieren: Die Diskrepanz in dieser kurzen Zeit zwischen Schwerwettersegeln und friedlicher Abend-Atmosphäre im Cockpit der Yacht...

#### 10. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Das uns beeinflussende Tief hat sich über der Biskaya etabliert. An dessen nördlicher Randzone hin zum Hochdruckgebiet über den Färöern weht im Norden Schottlands ein frischer NE-Wind.

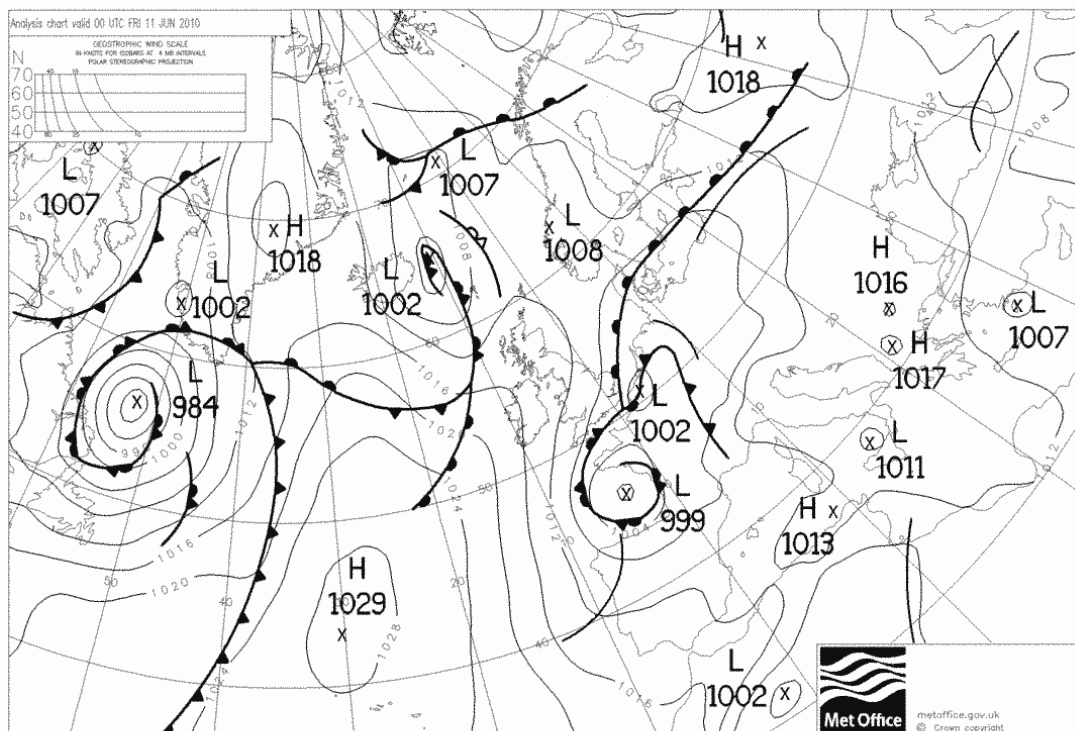
Um 10h20 holen wir den Anker ein und segeln mit nördlichem Kurs in den *Little Minch*. Bei mäßigem bis frischem NE-Wind segeln wir unter Genua III und erstem Reff im Großsegel der Insel Uist auf den Äußeren Hebriden entgegen.

Mit Kreuzschlägen steuern wir unsere Ankerbucht Loch Claidh an. Wir steuern tief in den Meeresarm hinein, vorbei an steilen grünen und felsigen Hängen, bis wir am Ende der Bucht um 17h20 den Anker fallen lassen. Distanz: 45 sm.

Ein Snack und Drink rundet in der Atmosphäre der unbewohnten und kargen Gegend auf den Äußeren Hebriden unseren Segeltag ab.

## 11. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage ändert sich über Nacht. Wir kommen unter den Einfluss eines Island-Tiefs, das uns zunächst auf seiner Vorderseite eine Okklusion schickt.

Um 06h10 holen wir den Anker auf. Es ist diesig und grau, mit einer hohen Luftfeuchtigkeit durchsetzt. Es ist die Charakteristik einer Warmfront. Wir erreichen die Mündung, steuern in den *Little Minch* hinein und setzen unter Besegelung Genua III und Großsegel im ersten Reff Kurs ENE ab. Der Wind weht frisch aus S und wir erreichen schnell 7 kn über Grund.

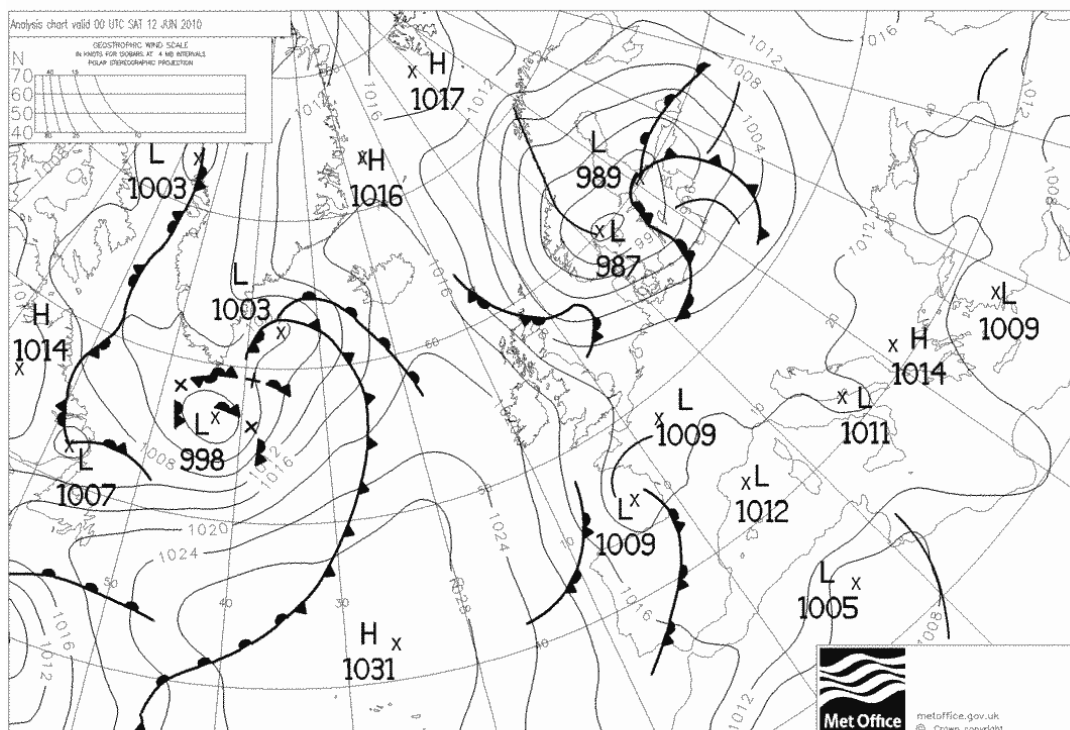
Im Tagesverlauf geraten wir auf die Rückseite des Tiefs. Es klart auf, der Wind dreht recht auf NW 4-5 und wir halsen. Mit Ansteuerung des nördlichen Festlandes an der Westküste von Schottland nimmt der Wind zu und wir binden das zweite Reff ins Großsegel.

Am frühen Nachmittag steuern wir mit Kinlochbervie in den Schutz der vorgelagerten Felsen der schroffen Küste. Die See beruhigt sich und wir erreichen den geschützten Fischereihafen, wo wir an einem Schwimmsteg längsseits festmachen. Distanz: 60 sm.

Der Hafenmeister freut sich über auswärtigen Besuch und zeigt uns in den Fischhallen, wo wir duschen können. Landgang in der kargen Landschaft. Am Abend gehen wir im ansässigen Hotel Essen. Es sind einfache Verhältnisse in der Abgeschiedenheit.

## 12. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Auf der Rückseite eines umfangreichen Tiefdruckgebietes über Skandinavien strömt Starkwind aus NW nach Schottland.

Um 06h30 legen wir von Kinlochbervie ab. Bedingt durch die Topographie weht der Wind zunächst wechselhaft. Wir arbeiten uns durch die an der Küste reflektierende See und setzen die Segel. Der Wind stabilisiert sich auf NW 5-6. Aufgrund des aufgewühlten Seegangs segeln wir unter Genua III und dritten Reff im Großsegel, um die Wechsellasten auf das Rigg in Grenzen zu halten.

Mit der Rundung vom Cape Wrath beruhigen sich Wind und See. Wir reffen aus und segeln bei mäßigem N-NW-Wind mit östlichem Kurs den Orkney Inseln entgegen.

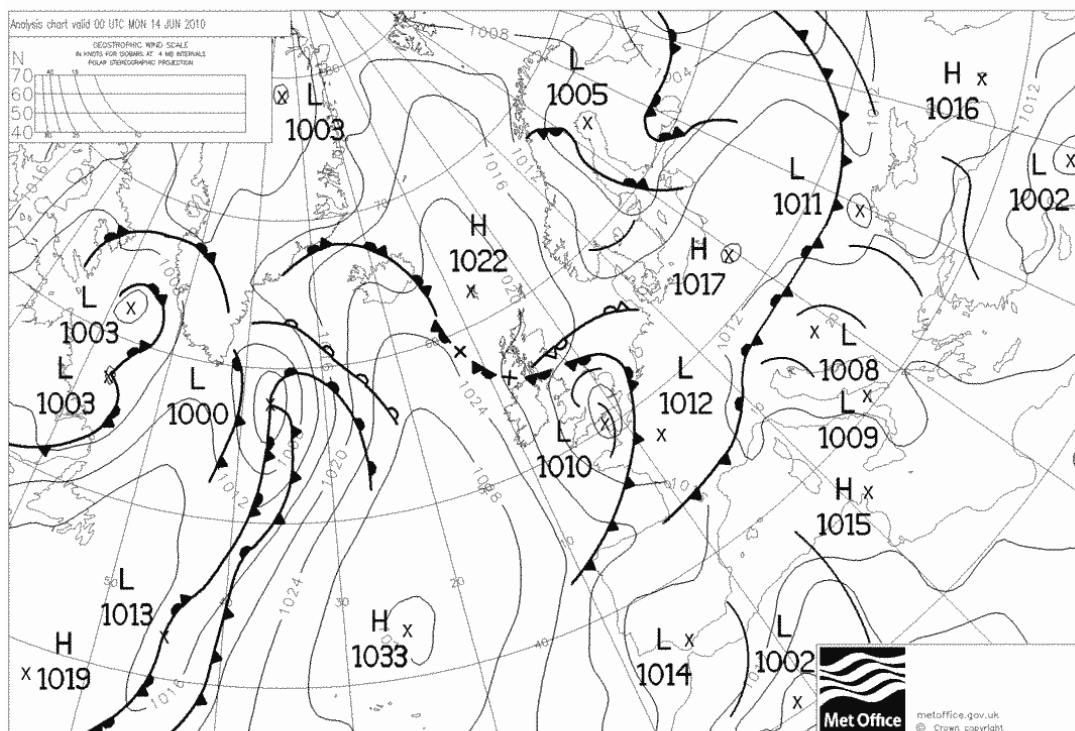
Mit Ansteuerung der steilen und imposanten Westküste (wie auf Helgoland gibt es auch hier eine ‚Lange Anna‘) flaut der Wind ab. Den mit Wasserwirbeln und -strudeln durchsetzten strömungsreichen *Sound of Hoy* befahren wir unter Motor. Ankunft in der kleinen Marina von Stromness um 20h00. Distanz: 34 sm.

### 13. Juni 2010

Hafentag. Wir besichtigen die Ausgrabungsstätten und die Relikte vergangener Kulturen. Wir besuchen Kirkwall und bekommen bei der Fahrt mit den öffentlichen Bussen einen Eindruck von der grünen Insel. Abends kehren wir zum Schiff zurück.

### 14. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Am Rande eines sich nach Norden ausweitenden Hochdruckgebietes weht im Seegebiet der Orkney Inseln ein leichter NW-Wind.

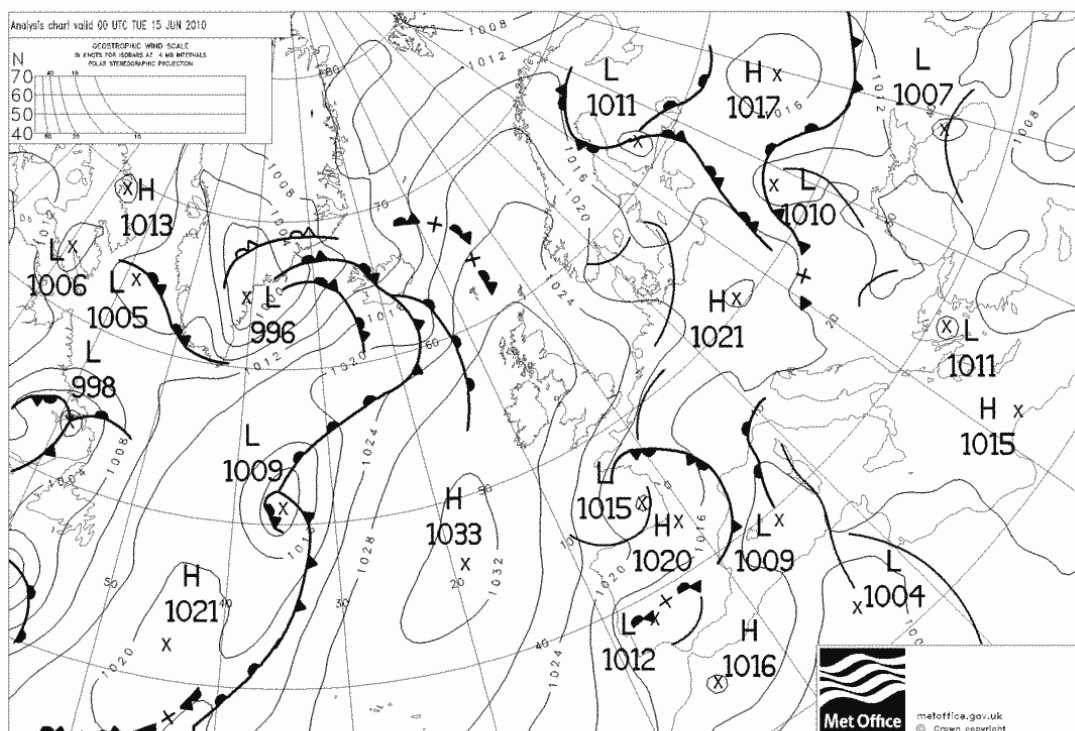
Um 11h00 legen wir mit der ablaufenden Tide von Stromness ab. Wir steuern durch den *Sound of Hoy* in westliche Richtung, segeln bei NW 2-3 unter Genua II und Großsegel in den Atlantik.

Durch den am späten Nachmittag abflauenden und unbeständigen Wind steuern wir auf unserer Etappe zu den Färöern zwischenzeitlich unter Motor Kurs NNW.

Für die bevorstehende Nachtfahrt teilen wir uns ins Wachsystem ein.

**15. Juni 2010**

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Am Rande des sich nach Süden verlagernden Hochdruckgebietes schickt ein über dem Süden Grönlands gelagertes Tief auf seiner Vorderseite eine Warmfront vorweg.

Über Nacht tritt die Wetteränderung ein. Der Wind dreht zurück auf SW und nimmt auf 3-4 Beaufort zu. Unter Genua II und Großsegel machen wir mit Kurs 335° gute Fahrt in die Dämmerung des Morgens.

Im Tagesverlauf frischt es auf 5 Beaufort auf - die Swan ist in ihrem Element und jagt durch den Nordatlantischen Ozean.

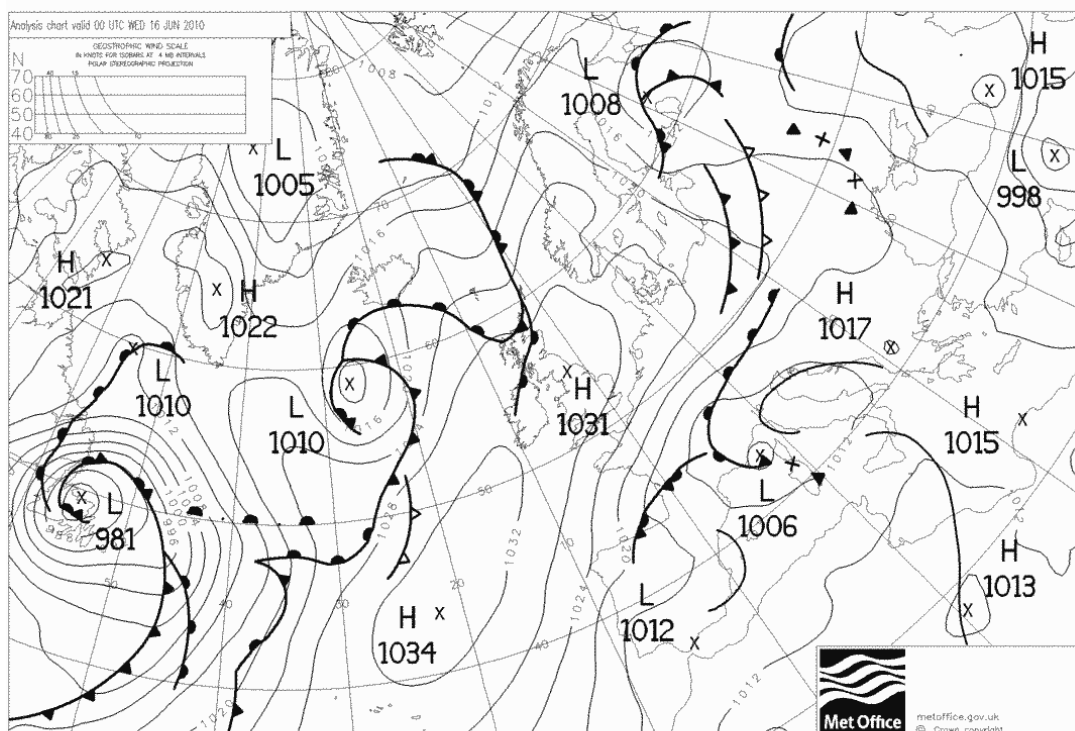
Am Nachmittag steuern wir mit Syderöy die südliche Insel der Färöer Inseln an. Nebelfelder verhüllen die sogenannten Schafsinselfn. Der hoch gelegene Leuchtturm Akraberg gibt über sein großes Horn Nebelsignale. In der diesigen Sicht zeichnen sich aus den tiefhängenden Wolken bei der Annäherung die Felsformationen ab.

Da die Winde unter Einfluss der Topographie der Inseln indifferent werden, steuern wir Vaag unter Motor an. Unter gleichzeitiger Beobachtung des Radars gewährleisten wir die sichere Navigation und machen um 18h00 im Fischereihafen fest. Distanz: 195 sm.

Ankunfts-Snack im Cockpit, Zolleinklarierung. Landgang, Dinner an Bord.

## 16. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Ein Hochdruckkeil sorgt im Seegebiet rund um die Färöer Inseln für schwachen Wind.

Um 04h50 legen wir bereits am frühen Morgen von Vaag ab. Wir nutzen die Tide auf unserem Kurs nach Norden. Wir steuern entlang der wilden und hohen im Atlantik aufragenden Inseln. Das Färöer Archipel präsentiert sich in grandioser Szenerie des Farbenspiels tief hängender Wolken und unter der Sonne aufklarendem Himmel.

Um 10h20 machen wir in Thorshavn fest. Distanz: 38 sm.

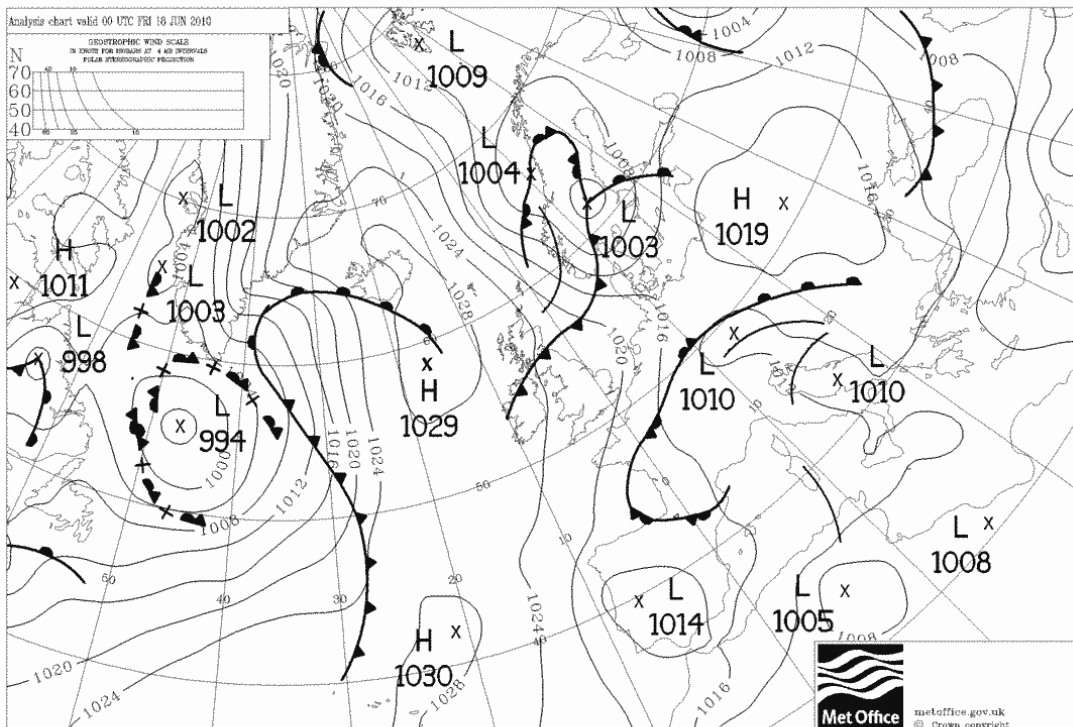
Zeit für Landgang und Erkundungen.

## 17. Juni 2010

Gestaltung des Hafentages. Bummel durch die Stadt. Inseltouren, Ausflüge zu den Grotten und Vogelfelsen, abends ein delikates Meeresfrüchte-Büffet im *Hotel Hafnia*.

## 18. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Auf der Vorderseite des sich von Island bis zu den Azoren erstreckenden Hochdruckgebietes komprimieren sich in der Randzone zur Rückseite vom Tief über Skandinavien die Isobaren. Das Luftdruckgefälle führt im Seegebiet rund um die Färöer Inseln zu Starkwind aus NNW.

Bedingt durch die Tide legen wir um 03h10 von Thorshavn ab. Im Einfluss der Inseln wirkt zunächst lediglich thermisch verursachter Wind, der sich jedoch im Verlaufe des Morgens im Skopen Fjord auf W-NW 5 entwickelt. Wir segeln nur unter Genua II mit Kurs WSW dem offenen Atlantik entgegen. Aufgrund der zu erwartenden Kapp- und Düseneffekte am Westausgang des Fjords setzen wir das Großsegel ins dritte Reff und rollen die Genua auf Genua III-Größe ein. Mit Passieren der hoch aufragenden Steilküsten weht es böig und steif mit N-NW 5-7. Die aufgewühlte See reflektiert an den Küsten des Färöer Archipels und führt zu chaotischem Seegang.

Die Nautor's Swan 48 S&S indes segelt aufgrund ihres hohen Ballastanteils sowie dem Linienriss des S-Spants sauber am Wind.

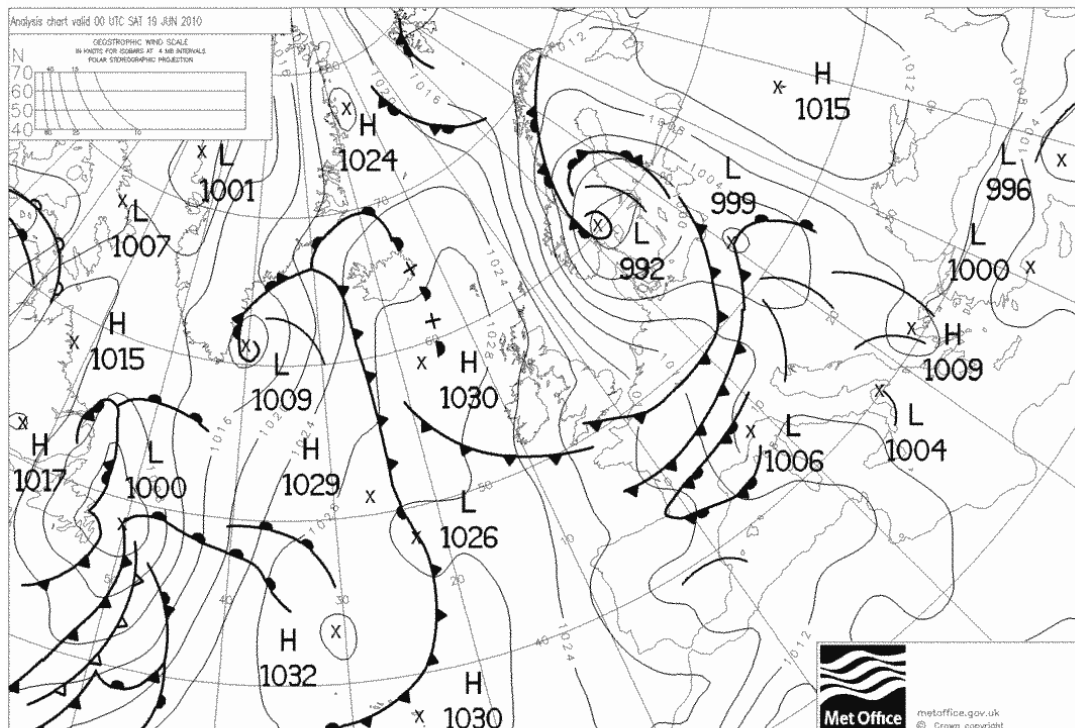
Dennoch öffnen wir den Winkel zum Wind um ca. 10° nach Lee, um Druck und Last auf Schiff und Crew zu reduzieren. Mit dieser Entscheidung geben wir etwas vom Anlieger-Kurs nach Island ab und segeln dafür schneller von den topographisch bedingten Windeinflüssen der Färöer Inseln weg. Zur späten Mittagszeit haben wir genügend Strecke nach W gemacht und der Wind lässt nach. Entsprechend der Windstärke reffen wir aus und luvén auf WNW an mit Kurs gen Südostküste von Island.

Die Entscheidung des Abfallens zeigt, dass diese Variante sogar effizienter und schneller war, als mit einem durch eine chaotische See bedingten harten Am-Wind-Kurs das Schiff und die Crew zu belasten.

Unter dem zunehmenden Einfluss des Hochdruckgebietes segeln wir in die Weite des Nordatlantischen Ozeans. Wir teilen uns erneut in ein überlappendes Wachsystem ein: Jedes Crewmitglied geht 4 Stunden Wache, 2 Stunden mit dem ersten, 2 Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Am Abend flaut der Wind weiter ab, wir steuern in die milde und in diesen Breitengraden im Sommer nur noch dämmerige Nacht.

#### 19. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Unter dem Einfluss eines Tiefs im Süden Grönlands schwenkt eine Warmfront über die *Irminger See*. Die Wetterlage führt zu auf WSW 3-4 Beaufort zurückdrehendem Wind.

Bei guten Segelbedingungen machen wir mit NW-Kurs Strecke. Im Tagesverlauf frischt es auf und wir binden das erste Reff ins Großsegel. Am Nachmittag zeichnen sich im gleißenden Sonnenlicht die hohen Konturen der imposanten Südostküste Islands ab.

Die Ansteuerung von Hornafjörður erfordert aufmerksame Navigation und zuverlässige Seemannschaft. In der grellen Abendsonne sind die Richtmarkierungen zur Lagune kaum zu erkennen. Die Interpretation des Radars ist unter diesen Umständen schwierig. Wir navigieren mit wachsamem Ausguck vorbei an den vorgelagerten und unbezeichneten Untiefen bis wir die Ansteuerungslinie erreichen. In der Zufahrt herrscht starke Strömung, die zu jeder Zeit mit den Peilungen der Richtmarken wachsam wahrgenommen werden muss, um die Yacht in entsprechender Vorhalte auf der notwendigen Kurslinie zu halten. Um 20h30 erreichen wir den Hafen von Höfn und machen nach Anweisung des Hafenmeisters längsseits am Pier fest. Distanz: 300 sm.

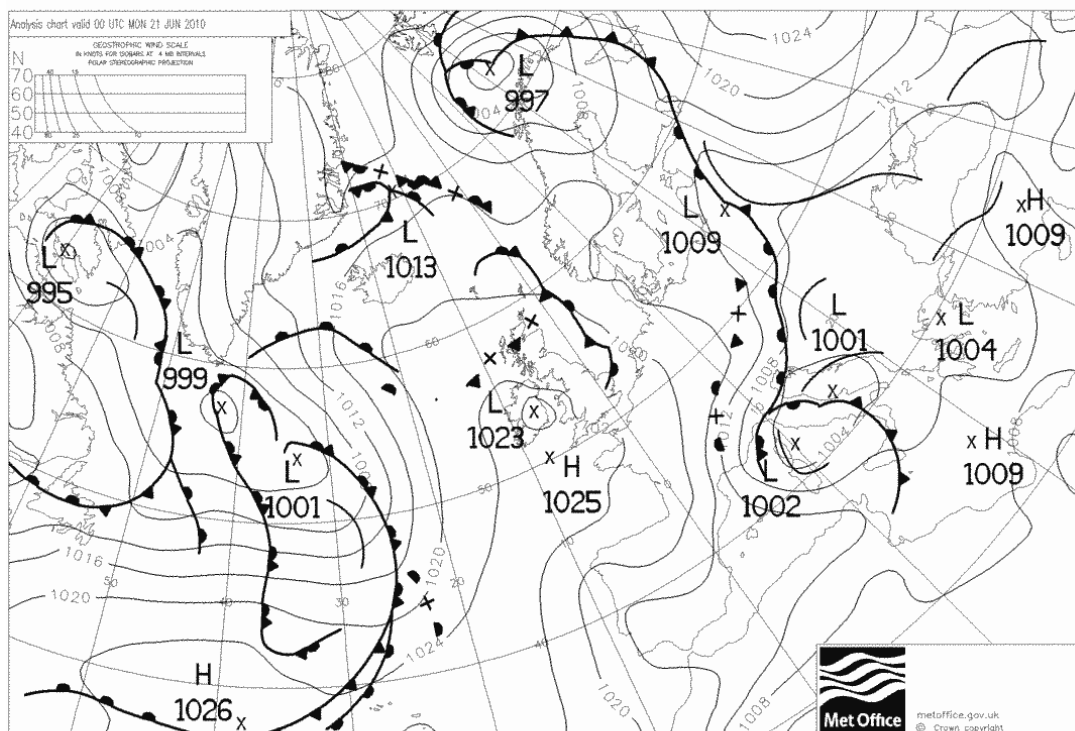
Anlege-Snack im Cockpit. Zolleinklarierung. Dinner an Bord.

## 20. Juni 2010

Hafentag. Wir unternehmen einen Ausflug durch die wilde Landschaft im Südosten Islands.

## 21. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):

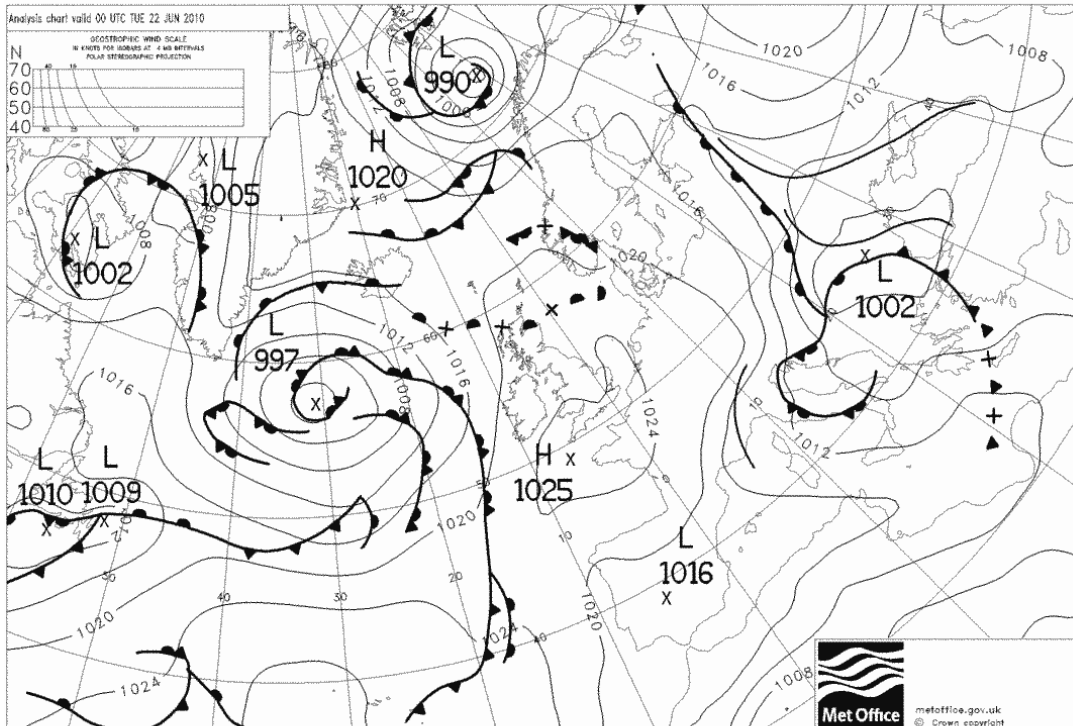


Das weite Tief über Island weist kein erkennbares Isobarengefälle auf.

Um 07h40 legen wir von Höfn ab. Wir folgen den Richtbaken durch die Lagune und steuern in den Atlantik. Bei einem leichten ENE-Wind verlieren sich die Segelversuche, wir setzen unseren Kurs gen SW unter Motor fort. Die Fahrt steht unter dem Eindruck des großartigen Gletschers Vatnajökull, der uns in der Kulisse im Süden Islands über Stunden begleitet. Wir steuern in eine weitere milde, leicht graue Nacht.

**22. Juni 2010**

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage in der *Irminger See* kommt unter den Einfluss eines südwestlich gelegenen Atlantik-Tiefs, auf dessen nördlicher Seite frischer östlicher Wind resultiert.

Um Mitternacht setzt leichter ENE Wind ein. Wir setzen das Großsegel und segeln mit ausgebaumter Genua II Kurs WSW. Der Wind dreht rechts und frischt auf E 5 auf, wir schiften die auf Backbord auszubauende Genua und sichern das Großsegel auf Steuerbord mit einem Bullenstander.

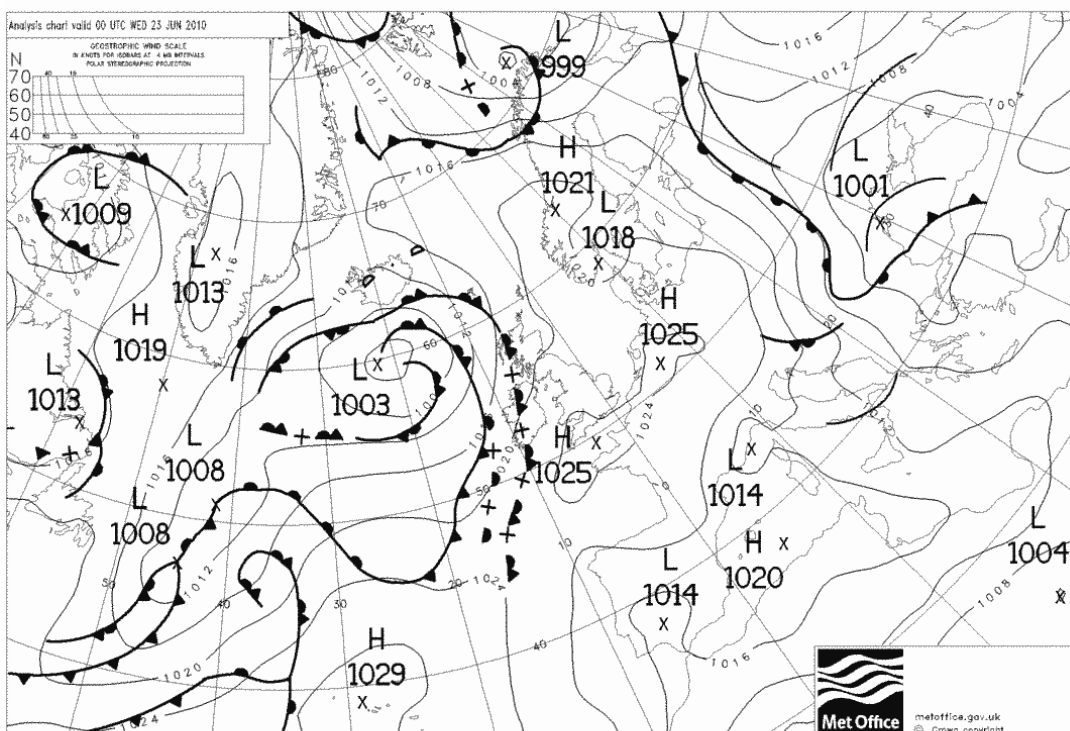
Mit Kurs WzN segeln wir ‚platt vorm Laken‘. Wir nähern uns in rascher Geschwindigkeit den Westmänner Inseln, die in bizarren Konturen aus dem Atlantik ragen.

Mit Ansteuerung von der Insel Heimaey bergen wir das Großsegel. Wir segeln nur unter Genua II in die vom erloschenen Lavastrom eines Vulkanausbruchs gezeichnete Zufahrt zum Hafen. Ankunft um 07h50. Distanz: 155 sm.

Nach dem Frühstück nehmen wir uns Zeit zum Landgang, den wir individuell gestalten. Die Kraterwanderung gibt Einblicke in die Natur samt Aussicht über die Inselgruppe bis nach Island. Der Besuch des Schwimmbads sorgt für Entspannung in den von Thermalenergie erwärmten ‚Hot Pots‘. Nach einem Bummel durch die etwas karge Ortschaft gestalten wir den Abend mit einem Dinner an Bord.

### 23. Juni 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



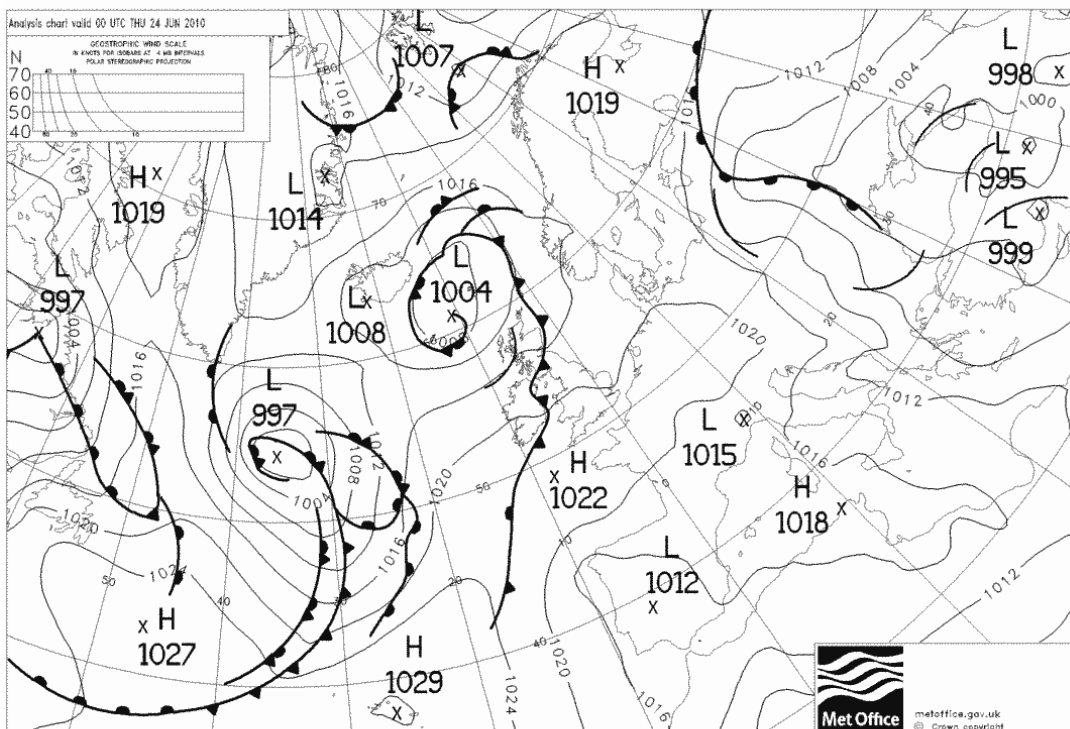
Das Tief liegt südlich von Island und führt auf seiner Nordseite im Seegebiet rund um die Westmänner Inseln zu NW-Wind.

Um 03h20 legen wir von Heimaey ab. Im Tagesverlauf entwickelt sich der Wind auf einen frischen NW-Wind. Mit Kurs WNW segeln wir unter Genua II und Großsegel der SW-Huk von Island entgegen. Schon von weitem wird das Kap Reykjanes seinem Namen der ‚Rauchenden Bucht‘ gerecht. Die heißen Thermalquellen Islands weisen uns mit ihrem weißen aufsteigenden Wasserdampf den Weg zu unserem Törnziel der ‚Blauen Lagune‘.

Zuvor sind wir in Nautik und Seemannschaft gefordert. Mit der Rundung vom Kap Reykjanes binden wir ein Reff ins Großsegel und rollen das Vorsegel auf Genua III-Größe ein. Bei frischem NW-Wind kreuzen wir entlang der Westküste in nördliche Richtung und steuern am späten Nachmittag den Hafen von Sandgerdi an. Um 18h00 machen wir längsseits am Pier fest. Distanz: 98 sm.

**24. Juni 2010**

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Das nach Osten ziehende Atlantiktief bringt uns im Nordostquadranten frischen NE-Wind.

Um 09h30 legen wir von Sandgerdi ab. Bei N-NE 4-5 kreuzen wir mit auf Genua III-Größe verkleinertem Vorsegel und gerefftem Großsegel um die sich nach Westen erstreckende Küstenformation. Nach Rundung der Huk reffen wir aus und segeln unserem Zielhafen Keflavik entgegen. Ankunft um 12h10. Distanz: 13 sm.

Gesamtstrecke: 1.225 sm.

Der Besuch der Blauen Lagune stellt den idealen Abschluss des vielseitigen und ereignisreichen Hochseetörns dar - zu den Inseln im Nordatlantischen Ozean...

\*\*\*\*\*