

# INSELN DES GLÜCKS

*Schutzlos sind die **ISLES OF SCILLY** vom Südwestzipfel Englands dem anrollenden Nordatlantik ausgeliefert. Selten ist das Wetter hier gut genug, um hinzusegeln. Wer es schafft, taucht ein in eine **ANDERE WELT***

Ankerplatz zwischen den Inseln Gugh und St. Agnes, die eine Sandbank verbindet

## GUT ZU WISSEN

Der Archipel heißt „Isles of Scilly“, nicht „Silly Islands“ (blöde Inseln). Die Einwohner, die Scillonians, sind verständlicherweise wenig amüsiert, wenn Besucher dies nicht respektieren

Hugh Town auf St. Mary's.  
Bei Niedrigwasser fällt der  
Ankerplatz hier trocken



Die Küste Trescos. Im  
Vordergrund die Überreste  
von Cromwells Castle

**S**eit Tagen anhaltender Hochdruck über dem Südwesten Englands. Beinahe spiegelglatt ruht der Atlantik am Übergang vom Ärmelkanal zur Keltischen See; von der sonst so typischen, unangenehmen Dünung keine Spur. Das eröffnet die seltene Chance, die Küsten Devons und Cornwalls an Steuerbord zu lassen und weiter westwärts zu segeln – hinaus zu den Isles of Scilly.

Wie ein Vorposten liegt der für seine Abgeschiedenheit gleichermaßen berühmte wie berühmte Archipel rund 20 Seemeilen vor der britischen Mutterinsel. Er wird gebildet von weit über hundert kleinen und kleinsten Eilanden, von denen lediglich fünf bewohnt sind.

Schon in der Steinzeit siedelten Menschen auf den heutigen Inseln, die damals noch mit dem britischen Festland verbunden waren. Die Legende besagt gar, dass sie erst im fünften Jahrhundert entstanden seien, als die City of Lions im sagenumwobenen Land von Lyonesse, das zwischen Großbritannien und den Isles of Scilly gelegen haben soll, im Meer versank. Tatsächlich dürf-

ten die Inseln eine Folge des in den letzten 10 000 Jahren kontinuierlich angestiegenen Meeresspiegels gewesen sein. Heute kann man noch bei extremem Niedrigwasser zwischen einigen der Inseln trockenen Fußes hin und her laufen.

Den Ruf als raues und nur schwer zu erreichendes Revier verdanken die Isles of Scilly ihrer exponierten Lage. Dem ungebremst von Westen anrollenden Nordatlantik sind sie schutzlos ausgeliefert. Es gibt auch keine Marina, in der Segler Zuflucht suchen könnten, lediglich Ankerbuchten.

## DER KURS FÜHRT VORBEI AN DER VERSUNKENEN LÖWEN-STADT

Die sind dafür aufgrund ihres teils fast karibischen Flairs umso charmanter. Ohne gutes Ankergeschirr sollte man aber auch sie nicht ansteuern. Zu oft steht Wind oder Schwell oder beides in die Buchten, was die Nächte mitunter arg unruhig gestaltet.

**W**er sich unter Segeln auf den Weg zu den Inseln macht, sollte die Gezeitennavigation beherrschen. Die starken Strömungen, die um die Kaps und entlang der Südküste Englands laufen, müssen zur richtigen Zeit erwischt werden. Insbesondere an Tagen mit schwachem Wind, wie sie eine Hochdrucklage häufig mit sich bringt, lassen sie sich zum eigenen Vorteil nutzen.

Als Starthafen kommt das zwar weiter entfernte, dafür aber bezaubernde Falmouth infrage. Oder man tastet sich zunächst vor bis in einen Hafen in Mount Bay vor Land's End, wie etwa Newlyn. Idealerweise wird Runnel Stone zwei Stunden vor Hochwasser Dover passiert, dies gibt den optimalen Schub um Land's End herum. Der Rückweg von den Isles of Scilly nach England ist in puncto Gezeiten dann weniger kritisch.

Nicht lange, und Wolf Rock Lighthouse kommt in Sicht. Das Seven-Stones-Riff an Steuerbord ist nur zu erahnen. Hier soll die Stadt der Löwen, errichtet auf sieben Steinen, gelegen haben. Heute markiert eine stattliche Tonne nicht nur die Untiefe, sondern auch das hiesige Verkehrstrennungsgelände. Segler sollten sich gut davon freihalten. Viele Schiffe ändern hier unvermittelt den Kurs gen Norden, um zwischen Land's End und den Isles of Scilly hindurch ihre Fahrt fortzusetzen.

Von Falmouth sind es knappe 40, von Newlyn nur 15 Seemeilen bis zum Ziel. Von einer größeren Hochseepassage kann also keine Rede sein. Und doch nähert man sich den Isles of Scilly mit Respekt, und an Bord macht sich beinahe andächtige Stille breit. Es ist, als tauche man ein in eine andere Welt. Das zeigt sich allein schon beim Blick auf die zwar wenigen, dafür aber umso auffälligeren anderen Boote, die sich gleichfalls auf den Weg gemacht haben.

Die Red Ensign am Heck des nahe gelegenen Englands kommt dabei seltener vor als Flaggen aus Frankreich, Holland oder Irland. Auch einige deutsche Schiffe finden



**GOLFSTROM-KLIMA**

Oldtimer vor Häusern, in deren Gärten exotische Blumen blühen und Palmen wachsen



**MEERESFRÜCHTE**

Die Jacobsmuscheln, die im Pub serviert werden, kommen aus dem Archipel

den Weg zu den Inseln. Allesamt scheinen ihre Crews mit einem Hauch mehr Abenteuerlust versehen zu sein als herkömmliche Segler. Ihre Boote sind in der Mehrzahl höchst individuell und längst nicht mehr auf Messen zu finden. Alte Traditionsschiffe aus Holz sind genauso darunter wie mit deutlichen Rostspuren überzogene Stahlyachten oder auch zum Trockenfallen bestens geeignete Kimmkieler und Mehrumpfer.

Was sie hier, gleichsam am Ende der Welt, zu finden hoffen? Vielleicht das Unprätentiöse, die heutzutage so oft angepriesene Entschleunigung, gar den Atem des Atlantiks? Oder einfach nur das Erlebnis von Gemeinschaft und Miteinander beim Bier mit Gleichgesinnten im Pub?

Zur Ansteuerung bietet sich der St. Mary's Sound an. Dabei werden die Inseln Great Minalto und Mincarlo in Deckpeilung gebracht. Wer zum ersten Mal kommt, dreht danach meist in die St. Mary's Road nach Steuerbord ein, um den ersten Landgang auf der Hauptinsel und deren Hauptort Hugh Town zu unternehmen. In St. Mary's Pool sind sogar 38 Muringbojen eng nebeneinander ausgelegt, um so vielen Crews wie →