



**Dünung so hoch, dass ganze Frachter dahinter
verschwinden – typisch für die Biskaya.
Die Topographie des Meeresbodens ist schuld**

BISKAYA? BIS HOLLAND!

*Die See vor Westfrankreich und Nordspanien flößt Seglern seit jeher größten **RESPEKT** ein. Vor allem, wenn sich ab Herbst die Stürme häufen. Kein guter Zeitpunkt, das Revier zum ersten Mal zu besegeln. Reportage*





Vor der portugiesischen Küste bereitet sich die Crew, noch zu viert, auf die Überfahrt vor

Nanu? Da war doch gerade noch ein Fischtrawler an Steuerbord ziemlich dicht hinter uns. Jetzt ist er weg. Ich schaue nach vorn. In der Finsternis entdecke ich an Backbord irgendetwas Großes, das auf uns zukommt. Muss eine Welle sein, denke ich. Im nächsten Moment wird das Schiff auch schon angehoben, der Fischtrawler achteraus kommt wieder in Sicht.

Über mein Gesicht streicht eine warme Brise. Die stinkt. Nach Großstadt. Genauer gesagt, nach Großstadtmüll. Vor 20 Minuten erst, um sechs Uhr in der Früh, haben wir noch im Dunkeln das spanische La Coruña verlassen. Hier, weit im Westen, geht die Sonne Ende September erst spät am Tag auf, gegen halb neun. Selbst die Dämmerung lässt noch auf sich warten.

Als die Welle unter uns durch ist, verschwindet der angelnde Lampenpalast erneut aus dem Sichtfeld. Und es riecht wieder nach Meer. Bis zur nächsten Fahrstuhlfahrt. So geht es noch eine Weile weiter: Seeduft, Landmuff, Licht an, Licht aus. Zumindest

das Auf und Ab wird uns die nächsten Tage begleiten. Die Dünung ist mächtig. Dabei haben wir die kleine Bucht von La Coruña noch nicht mal verlassen.

Wir, das sind Sönke Roever, zum dritten Mal in diesem Seegebiet unterwegs, und ich, Biskaya-Novize. Gemeinsam wollen wir eine Hallberg-Rassy 42 F nach Holland überführen. Auf der hatte Sönke mit seiner Familie den Sommer im Mittelmeer verbracht.

**SEIT FEBRUAR
WARTE ICH AUFS
LOSFAHREN.
JETZT BIN ICH
AUFGEREGT**

Geschlafen habe ich in den Tagen zuvor nicht sonderlich gut, zu aufgeregt war ich vor meiner Biskaya-Premiere. Was würde mich erwarten in dem so berühmten Gewässer? Hält das Wetter? Macht das Schiff die Strapazen mit? Und würde mein Magen die Herausforderung überstehen?

Wir planen, die Etappe über die offene See so kurz wie möglich zu halten. Unser erstes Ziel ist daher die Ile d'Ouessant, der westlichste Punkt der Bretagne. Der liegt von unserer gegenwärtigen Position aus genau auf der anderen Seite der Biskaya, etwa 360 Meilen nordöstlich. Also noch drei Tage Aufzug fahren. Dann mal los!

Kaum aus dem Hafen und schon derart imposante Wellen, das hatte ich nicht erwartet. Und von wegen Atem des Ozeans. Ist eher Keuchhusten, was der Atlantik da produziert, kurz und steil und hoch sind die Wogen. Schuld daran ist das Sturmtief Nadine, das sich Tage zuvor über der Karibik um ein Haar zu einem Tropical Storm ausgewachsen hätte, sich dann aber doch für den Weg quer über den Großen Teich nach Europa entschieden hatte.

Immerhin, wir hatten es rechtzeitig kommen sehen und uns in der galizischen Hafenstadt versteckt. Nun ist der größte Wind zwar durch – zwischenzeitlich hatten wir über 35 Knoten gemessen –, aber Nadine hat seit Amerika das Wasser vor sich hergetrieben. Entsprechend baut sich nun die See auf, insbesondere hier, eingangs der Biskaya, wo die Wassermassen ungebrems auf den Kontinentalschelf treffen. Von über 4000 Metern Tiefe steigt der Meeresgrund binnen weniger Meilen rapide auf 120 Meter an. Ein Stau entsteht, die Wellen sammeln sich sozusagen noch mal, um sich dann in suizidaler Absicht und schön der Reihe nach irgendwo auf einen Felsen zu schmeißen.

Das Ergebnis bekommen wir zu spüren: Unser Untersatz schaukelt, als ob er seine Insassen gleich den Wellen hinterherwerfen wollte. Und das, obwohl es sich um ein ausgewachsenes Seeschiff handelt, 13,20 Meter lang und zwölftehalb Tonnen schwer. Der Gegenentwurf zum fragilen Spielzeugboot. Mit solch einem Gefährt kann man ruhig durch die Biskaya segeln, auch im Sturm. Dennoch ist es besser, dem Tief auf dessen Rückseite zu folgen, als vor ihm wegzufahren. Daher haben wir ziemlich lange in La Coruña gewartet.

Los ging für mich alles schon viel früher, bereits im Februar diesen Jahres. Denn da trafen zwei Dinge aufeinander. Zum einen plagte mich die übliche Segel-Winterdepression, die auch 2012, wie seit nunmehr fast 15 Jahren, mit „James Last – Biskaya, Live 1982“ in nicht mietshaustauglicher Lautstärke ertränkt wurde. Und mit CD-Player auf „Repeat“. Etwa zeitgleich schrieb Freund Sönke eine E-Mail, dass er auf der Suche nach Mitseglern sei, in Etappen von Gibraltar nach Holland. Dorthin muss das Schiff. Es steht zum Verkauf und der, so der Eigner, sei in Holland nun mal einfacher zu bewerkstelligen als am Mittelmeer.

Sofort klickte es: Warum immer nur Biskaya hören, wenn man ebenso gut drübersegeln kann?

Warum also nicht im Herbst mit einem ordentlichen Schiff und einem erfahrenen Skipper einmal dieses Wagnis eingehen? Westwind, Wellen, weites Wasser und raumschots da rüber. So ein Jungsding, bei dem man reichlich Erfahrung sammelt und das sich auf „Repeat“ irgendwann einmal den Enkeln erzählen lässt. Kurzum: Zu-



Zeit	Position	Wetter	Wind	See
10:00	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
10:15	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
10:30	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
10:45	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
11:00	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
11:15	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
11:30	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
11:45	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
12:00	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
12:15	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
12:30	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
12:45	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7
13:00	43° 21' N, 006° 21' W	1/2 H.S. 0,0	35/37	6/7

Bordalltag: AUSGUCK gehen, LOGBUCH führen und SCHLAFEN. Einen festen Wachrhythmus gibt es nicht. Wir wechseln uns ab, wenn die MÜDIGKEIT kommt



gesagt, Flug gebucht. Wir treffen uns am 12. September in Lissabon. Ich bin aufgeregt! Das war, wie erwähnt, im Februar.

Jetzt und hier, im schwedischen Edelfahrstuhl vor La Coruña, frage ich mich, ob es wirklich eine gute Idee war, die mich da im Akkordeon-geschwängerten Winterblues geritten hatte. Der Windmesser berichtet von 6 bis 7 Beaufort im Masttopp, der Magen von einer mittleren Wellenhöhe von etwa viereinhalf Metern.

Das deckt sich übrigens mit den Gribfiles. Wir wussten, was uns erwartet: Erst ein heftiger Anfang, danach soll der Wind mehr und mehr abnehmen bis zur Flaute. Besser so als andersrum, haben wir uns gedacht und die Leinen losgeworfen. Allerdings sind die Bedingungen ohne Zeit für eine Eingewöhnung eine echte Herausforderung. Das liest sich in den Gribfile-Karten mit den kleinen bunten Pfeilen deutlich harmloser, als es in der Realität tatsächlich aussieht.

Die Wetterkarten in den Tagen seit Lissabon haben wir alle sechs Stunden angeschaut und uns gefragt, wann sich das Wetterfenster öffnet. Gern wären wir nämlich zu viert gesegelt, das hätte die Wachsituation entspannt. Doch die beiden anderen Mitsegler hatten leider nicht genügend Zeit, um mit uns auf ebenjenes Fenster zu warten. Noch vor Nadine das Revier zu überqueren hätte vielleicht geklappt, doch es wäre knapp geworden. Zumal es zu Beginn der Reise zwei Tage Motoren bedeutet hätte, um vor den 40 Knoten Wind, die vorhergesagt sind, in der Bretagne anzukommen. Da genügt schon ein Tampen in der Schraube, und die Planung ist im Eimer und das Schiff mitten im Sturm. Keine Option, entscheidet die Crew zusammen mit dem Skipper. Schweren Herzens warten wir also zu zweit in La Coruña auf den rechten Moment, drei Tage lang. Und das zu Recht.

Denn obwohl die HR ihren Job wirklich gut macht und das Mittelcockpit eine enorme Sicherheit vermittelt, sind Spitzen von gut 30 Knoten Wind absolut ausreichend. Die Wellen sind steil. Etwas mehr Wind, und die Kämme beginnen zu brechen. Das möchte ich mir gar nicht vorstellen, sonst müsste ich es ihnen gleichtun. Zumal der Autopilot dann wohl überfordert wäre und wir selbst steuern müssten.

So indes kann sich der Wachgänger unter der Sprayhood verkriechen und dem Geschehen quasi als Gast beiwohnen, während der eiserne Steuermann seinen Job verrichtet. 60 Grad am scheinbaren Wind geht es über eine Welle nach der anderen. Manchmal fühlt es sich an, als ob dem Schiff einfach der Boden weggezogen würde. Rasant schmeißt sich der Bug dann in die See. Es dauert eine Weile, bis man versteht, dass das der Yacht nichts ausmacht. Immer setzt sie weich ein, auch bei Geschwindigkeiten von um die sieben Knoten.

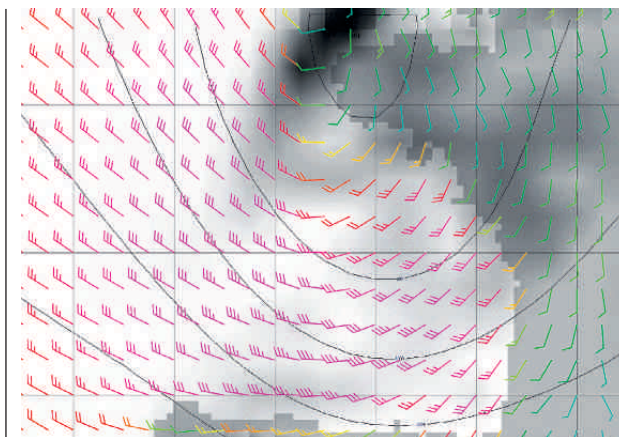
Die Bewegungen sind allerdings weder rhythmisch noch vorhersehbar, zu kon- →

ALTERNATIVE: DIE KÜSTE ENTLANG



Wem der **DIREKTE WEG** zu weit erscheint, der kann sich die Küste entlanghangeln. Das ist weniger anstrengend. Das Revier ist sogar für **FERIENTÖRNS** bestens geeignet (s. YACHT 6/2010)

VIEL, VIEL WIND
Wetterdaten (Gribfiles) sind via Internet zu bekommen und sehr genau. Hier zu sehen das Sturmtief Nadine. Am Kontinentalschelf trifft der bis zu 40 Knoten starke Westwind rechtwinklig auf die Stufe im Meeresboden. Die Daten geben eine mittlere Wellenhöhe von sieben Metern an. Zu viel für uns



fus zeigt sich das Wellenbild. Ein Gefühl für den Seegang will sich nicht einstellen. Das macht das Bordleben, wie etwa das simple Anziehen einer Latzhose, zum Youtube-fähigen Slapstick: Steht man gerade auf einem Bein und verliert auch dieses den Kontakt zum Boden, weil es im Wellenfahrrad ge-

rade mal wieder abwärts geht, während sich das andere irgendwo im Hosenbein befindet, also nicht bei der Stabilisierung helfen kann, landet man auf dem Boden. Zum Glück sind die Ecken und Kanten im Salon überall abgerundet und verursachen daher keine allzu großen Schmerzen beim Aufprall.

Einmal drin im mehrlagigen Nachtwache-Outfit, bleibt die Hoffnung, nicht allzu bald pinkeln zu müssen. Denn das bedeutet Aus- und Anziehen. Also gleich zweimal den Balanceakt unter Deck. Sich schnell mal an der Reling erleichtern geht nicht. Nicht hier, nicht allein auf Wache und schon gar nicht bei Dunkelheit.

Nach einem Tag haben wir die Schelfkante hinter uns gelassen. Nächstes Land: etwa vier Kilometer nach unten. Die Wellen honorieren den vergrößerten Rückzugsraum mit weniger Aggressivität. Die Bocksprünge über die Wasserberge werden rhythmischer, der Gleichgewichtssinn wagt die ersten vorsichtigen Prognosen hinsichtlich kommenden Schiffsbewegungen. Auch der Magen beruhigt sich allmählich, die Eingewöhnung ist überstanden!

Bordleben stellt sich ein: Wir schrauben hier ein bisschen und dort ein wenig, trimmen Segel, schreiben Logbuch, lesen viel, hören Comedy oder Musik vom MP3-Player und fangen an zu kochen, Curryreis mit Gemüse. Ein Gericht, auf das in einem Restaurant niemals im Leben meine Wahl fallen würde. Nach anderthalb Tagen mit Keksen und Müsliriegeln ist es jedoch eine unbeschreibliche Köstlichkeit.

Als der Wind sich, wie vorhergesagt, rar macht, schmeißen wir den Diesel an. Auf der Biskaya trödeln wir nicht rum. Zumal die Wellen zwar weniger steil, aber keineswegs weniger hoch sind, auch ohne Wind. Die Segel schlagen, und das Boot hüpfert nun wie verrückt ohne die stabilisierende Kraft aus dem Rigg. Abwarten hat also keinen Zweck. Mit gut fünf Knoten Fahrt schiebt uns der Volvo fortan einen Tag und eine Nacht lang gen Frankreich.

Auf dem Weg dorthin begegnen wir diversen Frachtern, die von Zeit zu Zeit hinter den Wellen verschwinden. Das ist nicht weiter schlimm, dank AIS und Radar bleiben sie unter Kontrolle. Deutlich unangenehmer sind die unzähligen Euro-Paletten, die immer wieder unversehens auf dem Wasser treibend auftauchen und die wir mitunter nur knapp verfehlen.

Im „Reeds“, der britischen Seglerbibel, wird eigens darauf hingewiesen, dass die Biskaya ein Sammelplatz für die Paletten zu sein scheint. Zur Entspannung trägt das nicht eben bei. Anders die Delphine, die uns



Nachts verschwimmen Meer und Horizont.
Die Welt reduziert sich auf den Kosmos Boot

nun immer wieder begleiten. Sie scheinen den Klang des Schiffsdiesels zu mögen. Stundenlang spielen sie um die Yacht herum und haben offenbar ihren Spaß. Warum die wohl nicht gekommen sind, als wir noch unter Segeln waren?

Per Satellitentelefon erhalten wir von daheim den aktuellen Wetterbericht: Ein weiteres Tief nähert sich von Westen und bringt 20 bis 25 Knoten Wind mit sich. Soll uns recht sein, kennen wir schon, können wir. Und den Motor abzustellen ist schließlich immer eine Wohltat. Mit besagtem Tief, das diesmal keinen Namen bekommen hat und daher weniger kräftig zu sein scheint, uns aber trotzdem den ersehnten Wind beschert, erreichen wir schließlich Frankreich.

Die Tide schiebt uns kräftig an die Ile d'Ouessant heran – und schließlich einfach dran vorbei. Wie zunächst geplant dort ankern möchten wir nun aber nicht. Warum auch? Ist doch alles prima an Bord. Es geht momentan richtig gut vorwärts. Das Handy-netz reicht zudem für eine Meldung nach

Hause: „Geschafft! Die Biskaya liegt hinter uns, alles bestens!“ Erleichterung auch bei den Leuten in der Heimat. Das Wort Biskaya bereitet anscheinend auch dort Sorgen.

Wir aber haben das berühmte Seegebiet hinter uns gelassen. Ein etwas heftiger Anfang zwar, aber ansonsten eine sehr saubere Überfahrt, bedenkt man, dass es Ende September ist und dass die „Pilotcharts“ für

diesen Seebereich im Herbst eine mittlere Windstärke von 6 Beaufort ausweisen. Die hatten wir zwar, aber bei weitem nicht als durchschnittliche Geschwindigkeit, eher als Obergrenze, von wenigen Ausnahmen am Anfang abgesehen.

Das Warten auf ein passendes Wetterfenster hat sich gelohnt. Zumal sich dieses Fenster gerade zur Panoramascheibe ausweitete: Eine kurze Periode mit Flaute von hinten – bei der HR bedeutet das alles unter etwa zwölf Knoten Wind –, und dann soll es gleich weitergehen mit westlichen 6 Beaufort, verrät uns ein weiteres Telefonat mit der Heimat. Für den Englischen Kanal, der jetzt vor uns liegt, sind das achterliche oder raume Kurse mit der für das Boot genau richtigen Stärke. Perfekt. Der Gedanke, in einem Rutsch bis Holland durchzufahren, keimt auf und setzt sich langsam im Kopf fest.

Leider folgt nach einigen Stunden Segeln erneut eine Phase unter Maschine. Eine Nacht lang arbeiten wir uns durch Fischereiflotten, die durch Unberechenbarkeit ihrer Kurse glänzen und den Wachgänger auch von sehr kurzen Ruhephasen gänzlich →

**ANHALTEN,
WENN ES GUT
LÄUFT? DAS
WOLLEN WIR
NICHT!**



**Ausguck gehen lohnt nur auf dem Wellenkamm.
Im Tal ist häufig kaum mehr als Wasser zu sehen**

abhalten. Es wird eine anstrengende Nacht, verglichen mit denen auf der Biskaya.

Immerhin, wir kommen Alderney allmählich näher. Das ist eine der englischen Kanalinseln, wenn auch weniger bekannt als Jersey oder Guernsey und etwas weiter nördlich gelegen. Dort, so der Skipper, könne man nötigenfalls gut ankern und auf Wind warten, falls er bis dahin nicht wieder einsetzt. Doch auch den ganzen nächsten Tag daddelt der Diesel vor sich hin.

Wir bekommen es nun zusätzlich mit der Tide zu tun. Zwar schiebt die zwei Stunden länger in den Kanal hinein, als sie wieder hinausläuft. Aber wenn sie bremst, dann richtig. Bis auf eineinhalb Knoten sackt unsere Geschwindigkeit über Grund ab. Da kein Land in Sicht ist, verrät nur die Anzeige auf dem GPS, dass uns gerade selbst über den Meeresboden kriechende Krebse überholen könnten. Zum Glück habe ich in der Zeit Freiwache und schlafe.

Als wir Guernsey in Sicht haben, ein anderes Bild: Die Flut schiebt uns vor sich her. Sie läuft durch die Enge bei Dover in die Nordsee und von dort zurück in den Atlan-

tik. Außerdem hilft auch der Wind wieder mit und schiebt von achtern. Mit ausgebaunter Fock und dem Groß am Bullen messen wir nun acht Knoten Fahrt über Grund. Wer denkt da ans Ankern? Ich nicht und Skipper Sönke auch nicht. Wenn es läuft, wollen wir weiter. Nächstes Etappenziel: Boulogne sur Mer. Das liegt sozusagen um die Ecke südlich von Calais.

ANKOMMEN HABE ICH MIR NACH FÜNF TAGEN ANDERS VORGESTELLT

Wir fahren fortan quasi auf dem Radweg zwischen der Autobahn und dem Industriegebiet. An Backbord liegt das Verkehrstrennungsgebiet Englischer Kanal, mit etwa 500 Frachterbewegungen pro Tag der Schnellweg für die Berufsschifffahrt. Und an Steuerbord passieren wir die hellerleuchteten Häfen entlang der französischen Küste. Immer wieder biegt plötzlich einer der Frachter von der Autobahn ab und hält auf einen der Häfen zu. Dazwischen: wir!

So gilt es vor allem in der Dunkelheit, besonders oft und gut Ausguck zu gehen. Da es von Nacht zu Nacht deutlich kälter wird, entwickelt sich das AIS zu unserem treuen Freund. Dank diesem Apparat lässt sich vom Kartentisch aus auf dem Laptop bequem beobachten, was die Großen da draußen so veranstalten und vor allem, ob Kollisionsgefahr besteht. Dennoch, zu viel Technikgläubigkeit ist auch nicht angeraten. Im Zehnminutentakt geht es daher raus an Deck. Schon weil schließlich längst nicht alle anderen Verkehrsteilnehmer einen AIS-

Sender an Bord haben. Bestes Beispiel: die Hallberg-Rassy, auf der wir uns befinden.

Am späten Abend erreichen wir die Meerenge zwischen Calais und Dover. An sich kein Problem, allerdings kommen hier reichlich Fähren in die Quere. Sie pendeln wie am Schnürchen von einer Küste zur anderen und zurück. Und das nicht eben im Kriechgang.

Wir selbst segeln bei 6 Beaufort mit ausgebautem Vorsegel und mitlaufender Tide. Es geht ordentlich zur Sache, bis zu zehn Knoten durchs Wasser beim Surf von der Welle plus Strömung. Da ergeben sich enorme Annäherungsgeschwindigkeiten. Also weiter auf der Hut bleiben. Wir gehen jetzt vorsichtshalber sogar gemeinsam Wache. Meist einer unter, der andere an Deck.

Wird es eng, helfen AIS und UKW-Funk. Sönke erkennt die „Pride of Canterbury“ als möglichen Kollisionsgegner. Ein Funkspruch beruhigt: Man habe uns auf dem Radar, wir sollen einfach weiterfahren, die Fähre passe am Heck, kommt es von deren Brücke. Und so geschieht es dann auch.

Als endlich die Morgendämmerung einsetzt, liegt eine anstrengende Nacht hinter uns. Denn auch vor Zeebrugge kreuzten noch einmal immens viele Fähren unseren Kurs. Wieder war volle Konzentration gefragt.

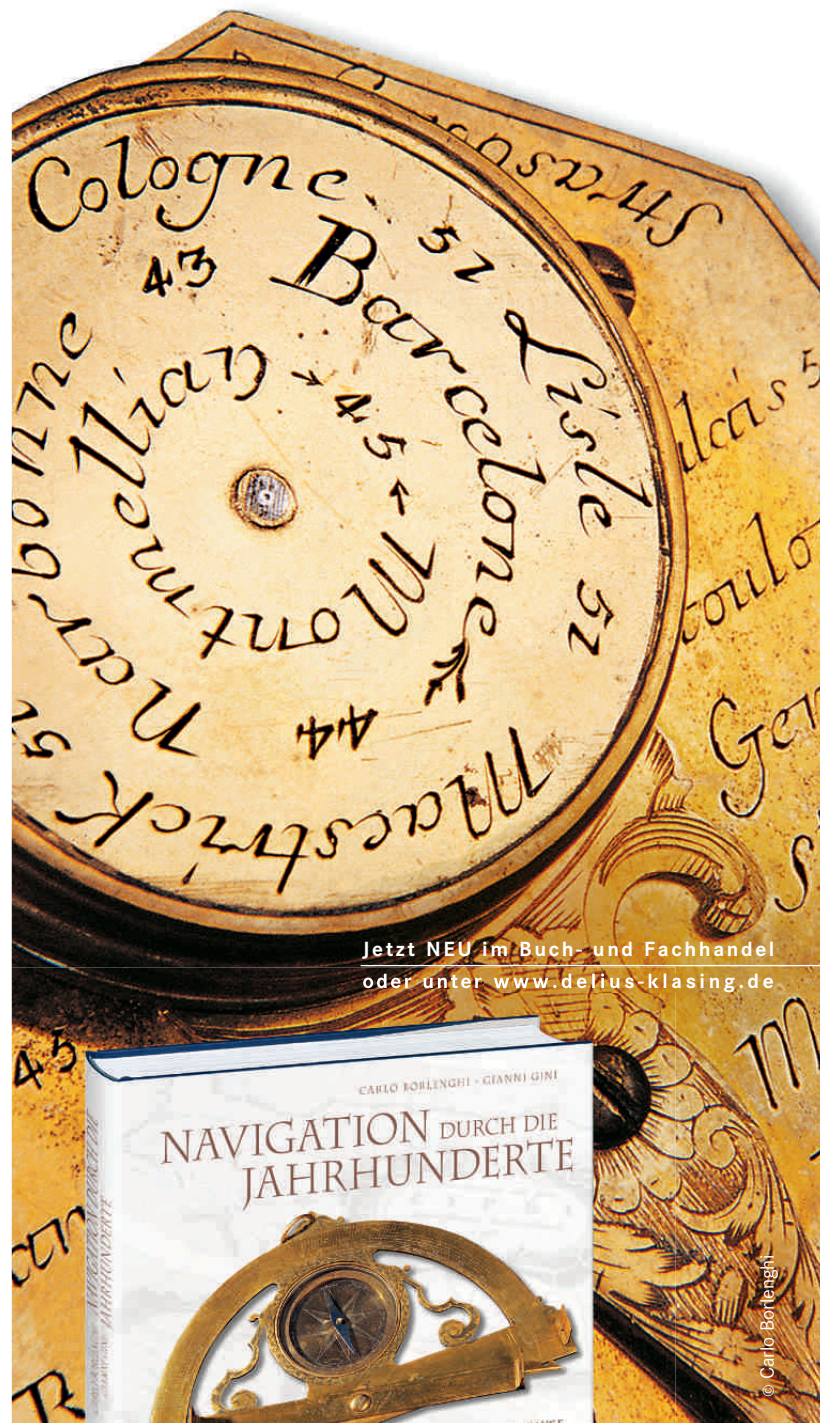
Ans Ausruhen denken wir nun, nachdem die größten Herausforderungen hinter uns liegen, dennoch nicht: Nur noch ein paar Meilen sind es bis zur Roompot-Schleuse. Die verbindet die Nordsee mit der Oosterschelde und entpuppt sich beim Näherkommen als großes, graues Betonmonster.

Den ersten Landfall nach fünf Tagen und sieben Stunden auf See habe ich mir irgendwie spektakulärer vorgestellt, vielleicht feierlicher. Doch niemand fragt, wo wir herkommen. Keiner interessiert es, dass wir zuerst die Biskaya und dann den ganzen Ärmelkanal durchfahren haben. Im September, auf einer Segelyacht. Irgendwie schade.

Nach dem Schleusen legen wir in der nahen Marina an, vertäuen das Schiff, schälen uns aus dem Ölzeug und gönnen uns ein Bier. Und dann eine Dusche. Das war alles? Das ist Ankommen nach so einem Seestück? Skipper Sönke grinst: „Wenn du mal irgendwo ankommen und richtig willkommen heißen werden willst, fahr mit der ARC nach St. Lucia!“ Danke für den Tipp.

ALEXANDER WORMS

FASZINIEREND!



Jetzt NEU im Buch- und Fachhandel
oder unter www.delius-klasing.de



Carlo Borlenghi / Gianni Gini
Navigation durch die Jahrhunderte
216 Seiten • € 68,- [D]
ISBN 978-3-7688-3547-3



DELIUS KLASING