

Englischer Kanal und Biskaya

Vorweg: Wie alle Erfahrungsberichte sind auch die unseren subjektiv. Wobei die Subjektivität nicht nur eine Frage der Berichterstattung ist. In der Erinnerung, aus dem Rückblick heraus, ändert sich so manche Einschätzung, sei es bewusst oder unbewusst. Doch auch bereits während des Erlebens ist die Wahrnehmung ein unsicherer Kantonist. Mehr als einmal staunten wir, dass unser Erlebnis ein scheinbar völlig anderes war, als das einer parallel segelnden Crew. Die Erfahrungen sind in starkem Maß abhängig vom Boot (Größe, Ausstattung), der Crew (Anzahl, Erfahrung) und persönlicher Eigenschaften (Vorsicht, Draufgängertum) usw. Beispiel: Windstärke 7 kann für die einen gut segelbarer Wind sein, für die anderen voller Sturm.

Wie dem auch sei, wir haben uns bemüht, unsere Erfahrungsberichte zum Nutzen des Lesers so objektiv wie möglich zu verfassen, wohl wissend, dass dies letztlich gar nicht möglich ist.



Kein Wind im Englischen Kanal. Wir motoren nach Dover, um dort möglichst bei HW einzutreffen.

Der Englische Kanal

Unsere Kanalpassagen unterschieden sich deutlich voneinander. Beim Aufbruch zu unserer großen Reise segelten wir in Etappen längs der englischen Südküste, machten also viele Stops und wir waren eine Zwei-Personen-Crew. Vor allem: unser Equipment war noch sehr bescheiden: keine elektronische Seekarte, kein AIS, keine Wetterinformationen per sailmail, immerhin ein aktiver Radartransponder war an Bord. Als **Just do it** zurückkehrte, segelte Martin einhand, stoppte an der bretonischen Küste, querte den Kanal zweimal und legte die Strecke in relativ langen Schlägen zurück. Mittlerweile war das Boot ausgestattet mit einem aktiven AIS, mit elektronischen Seekarten, per Funk konnte er Wetterdaten abrufen, zur Not hätte Anke ihm per Satellitentelefon (Iridium) jede gewünschte Information geben können. Nur der Radartransponder war längst vom Mast „gefallen“. Erfolgte die Fahrt gen Westen in der ersten Augushälfte, so fand die Rückkehr gen Osten im letzten Septembertertel statt.

Der Kanal ist in unserer Meinung besser als sein Ruf. Wir fanden schon die erste Passage weitaus angenehmer als befürchtet. Auf der Hinfahrt wollten wir der Berufsschiffahrt ausweichen, daher war unsere Strategie, früh - von Den Helder aus - den aus der Nordsee kommenden Dampfertrack zu queren und nördlich davon westwärts zu reisen.¹

Die Großschiffahrt nutzt die Verkehrstrennungsgebiete (VTG) bei Dover, Alderney und an der NW-Ecke der Biskaya. Zwischen den VTG nehmen die Dicken die kürzeste Route, bewegen sich also schön in der gedachten Verlängerung der jeweiligen VTGs. Segelt man außerhalb dieser „Autobahnen“, hat man seine relative Ruhe. So machten auch wir es. Wir kreuzten zwischen englischer Küste und ungefährer Grenze des Dampfertracks und konnten ganz entspannt segeln, während sich „neben“ uns die Karawane der Großen bewegte.

¹ Eine Passage längs der französischen Küste scheuten wir, da wir fürchteten, in der Mehrwertsteuerfrage Probleme zu bekommen, da für unser Boot als Eigenbau natürlich kein entsprechendes Dokument besteht. Und da gab es schlimmste Gerüchte. Wie so oft erwies sich das Problem als ziemlich überbewertet, denn bei meiner Rückkehr interessierte sich niemand für dieses Thema, obwohl ich die französischen Zöllner sogar darauf ansprach.

Auf der Rückreise sah das anders aus. Hilfreich: wegen der gerade aktuellen Wirtschaftskrise war wenig los. Wichtiger noch, *Just do it* war mittlerweile bestens ausgestattet. Mittels AIS und ganz selten mal mit Hilfe des Radars hatte ich stets einen perfekten Überblick über die Verkehrslage. Die Strecke Guernsey - Dover legte ich nonstop zurück. Den ostgerichteten Track querte ich bei Tage, verbrachte den größten Teil der Nacht zwischen den Tracks und querte den westgehenden Track noch bei Dunkelheit. Mit AIS kein Problem. Ich vermied allerdings die Querung der VTGs. Zwischen den Tracks gab es bis auf zwei Fischer keine „Hindernisse“, so dass ich mir während der Nacht auch meine 20-minütigen Schlaf- bzw. Ruhepausen gönnen konnte.

Freundlicherweise verfügen heutzutage die meisten Kanal-Fischer über AIS und benutzen es auch! (Das ist nicht überall so.) Eine echte Erleichterung für alle Beteiligten.

Wenn man **an der Kreuz** ist, empfiehlt es sich, wegen der Tiden und der vielen Strömungsänderungen in Küstennähe nur kurze Schläge zu machen, So vermeidet man, was uns anfangs aus Unkenntnis geschah, dass man nämlich durch eine kleine Änderung der Verhältnisse auf der gleichen Linie zurückkreuzt, auf der man gekommen ist.



St. Peter Port, Guernsey. - O Schreck, das Wasser ist weg! Genau hinschauen: der Pfeil markiert einen schwachen Schatten. Dort befindet sich ein Drempel, danach geht es 3 m abwärts. Für Spätankommer gibt es draußen einen Warteschlengel.

Die **Tiden** im Kanal spielen vor allem dann eine Rolle, wenn man in Häfen oder Flusseinfahrten des Kanals hinein will. Anders als bei Elbe und Weser erschien uns bei den meisten Einfahrten eher der Tidenhub als die Stromgeschwindigkeit das Problem (von ein paar Ausnahmen abgesehen.) Manche Flüsse sind zu kurz, um einen starken Strom zu generieren, und oft befinden sich die Häfen unmittelbar an der Küste. Wichtiger war der Tidenstand zum Zeitpunkt der Ankunft: Viele Tidenhäfen der englischen und französischen Küste sind nur bei bestimmten Wasserständen zugänglich, also rund ums Hochwasser. Sonst nicht. Da ist es schon ratsam, den eigenen Fortschritt zu beobachten und ggf. die Maschine zu nutzen, damit man das „Zugangsfenster“ nicht verpasst.

Will man nonstop durch den Kanal, sind die Tiden im Grunde recht uninteressant, soweit es das Fortkommen betrifft. Mal schieben sie, mal bremsen sie. *That's it*. Man sollte allerdings wegen der ggf. heftigen *races* etwas Abstand von den Kaps halten. Mit größerer, erfahrener Crew kann man natürlich auch küstennah segeln und versuchen, günstige Strömungen auszunutzen. Aber das ist ein Kapitel, das eher für Regattasegler interessant ist. Unangenehm können sich die Tidenströme bemerkbar machen, wenn sie heftigen oder stürmischen Winden entgegenstehen. Wind gegen Strom - Nordseesegler wissen Bescheid. Sind derartige Verhältnisse zu erwarten, empfiehlt es sich, frühzeitig Schutz im sicheren Hafen zu suchen.

Ein **Tidenatlas** kann nützlich sein, um seine Route ein wenig den Tidenströmen anzupassen, wirklich wichtig ist das aber nicht. Mit den Angaben eines Tidenkalenders, mit wx-tide oder den Tiden aus C-Map usw. kommt man auch so gut klar. Und wer den Reeds Nautical Almanac mit sich führt, ist eh bestens ausgestattet. Generell auf **Querströmungen** bei den Einfahrten in die Häfen achten. In **Nieuwpoort** (Belgien) beispielsweise gibt es selbst jenseits der Molenköpfe noch Querstrom, da die Molen keine geschlossenes Bauwerke sind. Das ist schon ziemlich fies, weil man das nachts nicht sieht. Wer rechnet denn mit so was. Ich bin jedenfalls beinahe in die Mole gesammelt.

Zum Trost: Es klingt alles komplizierter als es ist. Besonders auf der englischen Seite kann man wunderbar in Tagesetappen oder mit einer eingestreuten Nachtfahrt an der Küste entlang hoppeln. Die gefürchteten **races** (heftige, küstennahe Strömungen) machten sich für uns so gut wie gar nicht bemerkbar. Wenn man angemessenen Abstand von den betreffenden Kaps und Huks hält, geht man jedem Problem aus dem Weg. Bei Portland Bill wurde man sogar von der britischen *coastguard* gerufen und darauf hingewiesen, einen ausreichenden Abstand zu halten!

In **Dover** werden Yachten von der Port Control bevorzugt durch den südlichen „Entry“ geschickt. Dort kann es bei entsprechenden Strom- und Windverhältnissen jedoch zu extrem rauen und für kleine Boote gefährlichen Kreuzseen kommen. Wann dieser Zustand erreicht ist? Keine Sorge, das sieht man deutlich! (Ist ja auch eine Frage der Bootgröße.) In einem solchen Fall um Erlaubnis bitten, die besser geschützte nördliche Einfahrt nehmen zu dürfen. Aber Aufpassen, dort herrscht starker Fährverkehr.

Noch ein paar Worte zu den **Verkehrstrennungsgebieten** (von Martin):

Auf dem Weg von Dover nach Nieuwpoort musste ich zwangsläufig ein VTG queren. Ich wählte eine Stelle etwas östlich von Dover, um dem Fährverkehr zwischen Dover und Calais auszuweichen, hatte aber doch mit dem Verkehr von Ostende zu tun. Zuvor hatte ich mich, eingedenk der strengen deutschen Gepflogenheiten, um Auskunft von dieversen Seiten bemüht. Die waren allerdings widersprüchlich: Von „ganz korrekt sein, sonst gibt’s Ärger“ bis „you may proceed as you need“ von der englischen *coastguard* !!! Ich habe daraufhin die Kurse der querenden Fähren im AIS beobachtet und danach beschlossen, es auf dem Weg nach Nieuwpoort *auch* nicht so genau zu nehmen: Keine Beschwerden.



AIS ist für alle Beteiligten eine echter Vorteil. Völlig ohne Drama gehe ich vor den dicken Pöthen durch das Verkehrstrennungsgebiet. Also: AIS ist eine wirkliche Empfehlung. Aber nur ein aktives bitte, eines, das auch die eigenen Daten sendet!

Die Biskaya

Für sie gilt, was für viele (mythische) Ecken gilt: Die wüsten Geschichten sind nur die halbe Wahrheit. Auch die Biskaya hat viel von ihrem Schrecken verloren. Für die Querung von Falmouth aus nach A Coruña muss man bei einem halbwegs brauchbar segelnden Boot etwa 5 Tage rechnen, von der Bretagne aus (L’Aber-Wrac’h) mit 3 Tagen. Zeiträume, für die man heute besonders im Sommerhalbjahr eine halbwegs verlässliche Wetterprognose bekommt. Mit schnellen Überraschungen wie in der Kap-Horn-Region muss man in der Biskaya weniger rechnen. Obwohl das auch vorkommen kann. Der klassische Weg ist (besonders von Falmouth aus), zunächst in gewissem Maß Raum nach

West gut zu machen und erst aus einer reichlichen Vorhalteposition das Ziel anzusteuern. Bei unserer Premiere ging es schief. Wir wären einer Menge Starkwind aus dem Weg gegangen, wenn wir statt West zunächst östlicher gehalten hätten! So kann's gehen.

Sieht die Prognose gut aus, würde wir heute das Ziel direkt ansteuern. Ansonsten keine Angst, es wird schon kein ganz ausgewachsener Sturm aus dem Nichts kommen.

Also ganz kurz unsere Erfahrung: Hinfahrt = recht kräftige Westwinde mit leicht südlicher Tendenz. Unfreundlicherweise über rund 48 Std. Bf 5-6 bis zu Bf 7. Unangenehm war folglich der harte Am-Wind-Kurs. Wir hatten vor lauter Respekt die Segelfläche zu stark reduziert, so dass wir kaum vorwärts kamen und uns in den Wellen fest stampften. Nachdem wir uns überwunden hatten und wieder ausrefften, lief es. Zügiges Segeln und den Umständen entsprechend weich in der Welle. Die war übrigens die ganze (!) Zeit über erträglich.

Auf der Heimreise, startete Martin - es war leider unvermeidlich, um dem nächsten sich andeutendem Tief zu entgehen - in relativ starken Wind hinein. Hatte aber nach dem ersten Drittel nur noch Flaute und die Bretagne sicher erreicht, bevor das Tief eintraf.

Übrigens: Für Anke war *unsere* erste bereits die zweite Biskaya-Querung. Ihre persönliche Premiere hatte sie vor Jahren auf der FALLADO VON RHODOS gemacht. Im Oktober. Bei anhaltender Flaute! Auch das gibt es. Davor und danach herrschte allerdings Sturm.

Die Verkehrstrennungsgebiete am nördl. Rand der Biskaya (Richtung der Scillies und an der NW-Ecke der Bretagne) spielen für den Segler auf den klassischen Routen keine große Rolle, weil man sie in der Praxis nicht berühren muss.

Soweit so gut und allzeit fair winds
Martin und Anke



Oben: Raue Bedingungen während des „Höhepunktes“ unserer ersten Biskaya-Querung: Gegessen wird auf dem Boden.

Unten: Vor lauter Respekt zu wenig Segelfläche.

Großes Foto: kabbelig, aber eigentlich nichts los - die Biskaya präsentiert sich auf der Heimreise nach dem ersten Drittel zunehmend friedlich.

