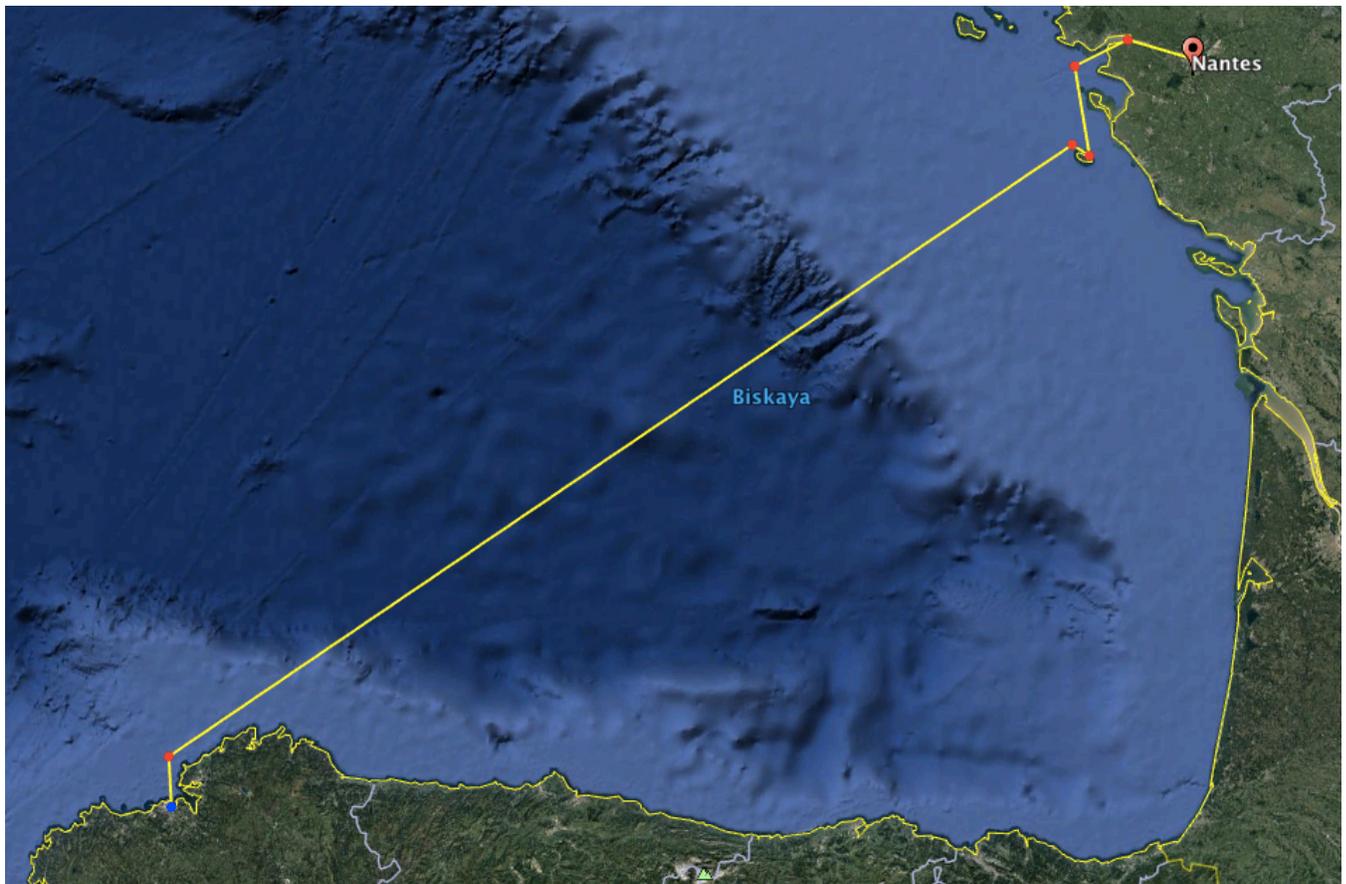


## Die Große Überfahrt

„Aber bis Spanien ist es noch ein weiter Weg, den wir morgen antreten werden.“



Freitag, 17. September; Nantes - Paimboeuf

Wir legen erst nach zwei Uhr ab - bis dahin wäre die Strömung zu stark gegen uns gelaufen - und folgen dem Fluss seewärts mit dem Ziel St Nazaire in der Loire-Mündung. Routinemäßig rufen wir an und fragen nach einem Liegeplatz, aber ach, man ist komplett, weil alles für eine Regatta reserviert ist. Wir mögen ausweichen nach L'Herbaudiere, etwa 15 Meilen weiter südlich. Na ja, in St Nazaire wären wir erst spät angekommen, L'Herbaudiere scheint uns zu weit, also planen wir um nach Paimboeuf am links-loirischen Ufer. Unterwegs sehen wir noch einen „Bootsunfall“, den wir bei der Hinfahrt nicht haben fotografieren können. Das ist so skurril, dass wir dieses Mal näher ranfahren an das Kunstwerk.



Paimboeuf erreichen wir erst am späten Nachmittag und legen am Schwimmsteg an. Über Nacht ist die SCHWALBE hier einer mächtigen Strömung ausgesetzt, aber dagegen kann man ja gut fest machen. Allerdings schmeißt es uns nachts fast aus den Kojen, als draußen ein Frachter vorbei fährt; trotz Ruckdämpfern fürchte ich um unsere Klampen, aber alles blieb heil.



Paimboeuf ist ein kleiner, unscheinbarer Ort, ua mit Seilerei-Betrieben; einer davon renommiert mit einem der gewaltigsten, konventionell produzierten Tauen, 350 m lang, 7 cm dick, 12 Tonnen schwer. Nun, das ist ja die gleiche Gewichtsklasse wie die vollgepackte SCHWALBE!

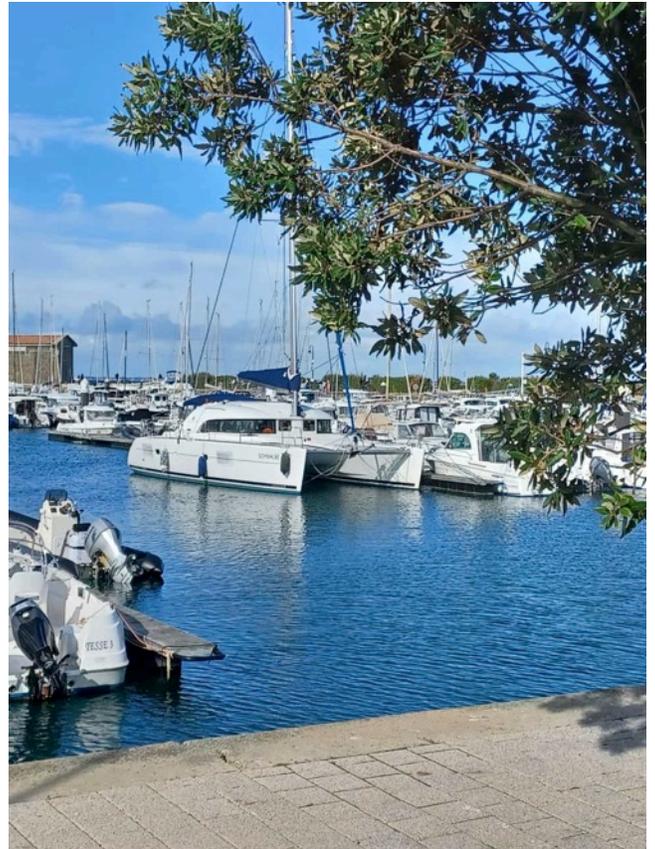
Witzig fanden wir die Fassaden - offenbar - einer Elektronik-Werkstatt und einer Schreinerei.



Samstag, 18. September; Paimboeuf - L'Herbaudiere

Gegen 10 Uhr erlaubt es die Strömung, abzulegen und gegen den Wind die Loire runter zu fahren. Draußen setzen wir Segel und kreuzen nach L'Herbaudiere auf der Halbinsel Noirmoutier, wo wir am frühen Nachmittag ankommen. Ein netter kleiner Hafen, vom Ort haben wir nicht viel gesehen.

Mittlerweile verdichten sich sowohl unsere Überlegungen zur Biskaya-Überquerung wie auch die Zuverlässigkeit der Wettervorhersage für die kommende Woche. Wie immer, wenn die Planung genau und sicher sein muss, checken Mary und ich zunächst gesondert die Lage und kommen dann zu gemeinsamen Konsultationen zusammen. Es herrscht Einigkeit: Nachdem wir die Großwetterlage geprüft haben, und dann auch die Vorhersage an den zur geplanten Zeit zu erreichenden Positionen, steht für uns fest: Von Montag, besser Dienstag bis Donnerstag sind die Wetterverhältnisse günstig, beständig um die 15 kn aus NO, Donnerstag aufbrisend, Freitag Abend drehend. Wir sollten also spätestens am Freitag angekommen sein. Wir einigen uns auf die Ile d'Yeu als Startpunkt, am Dienstag soll es los gehen.



Sonntag, 19. bis Montag, 20. September; L'Herbaudiere - Port Joinville (Ile d'Yeu)

Wir erreichen Port Joinville auf der Ile d'Yeu nach einer schönen Kreuz am Nachmittag.



Die Ile d'Yeu liegt 20 Meilen vor der französischen Küste und ist somit die am weitesten vom Festland entfernte französische Atlantikinsel. Sie muss täglich tausende Tagesbesucher aushalten, die mit großen Auto-Fähren, schnellen Katamaranfäheren oder auch per Hubschrauber anreisen (Flugpreis ab Nantes 105 €). Viele reiche Pariser unterhalten hier Wochenend- und Ferienhäuser. Der bekannteste Einwohner war der

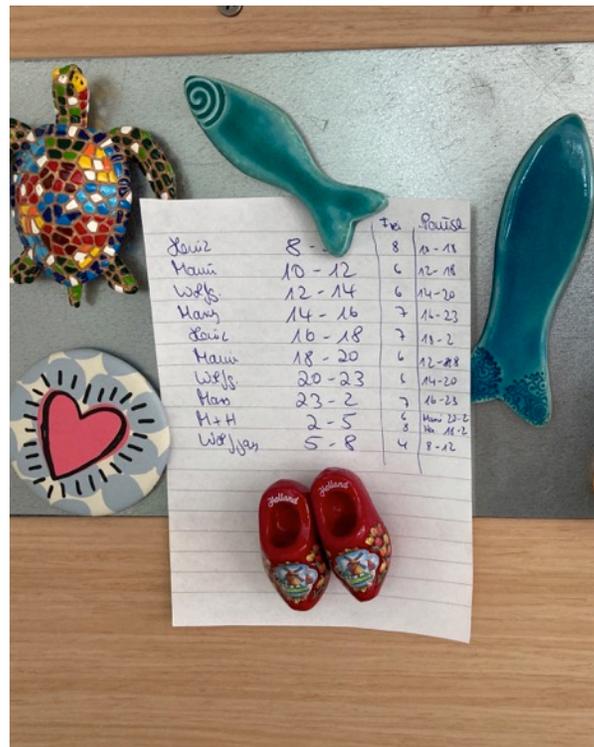
Marschall Philippe Pétain, Chef des Vichy-Regimes, nach Kriegsende wegen Kollaboration zum Tode verurteilt, dann begnadigt zu lebenslanger Haft in Port Joinville, wo er auch gestorben und beerdigt ist.

Jenseits der Touriströme ist das Örtchen propper, stellenweise gar beschaulich.



Wir bereiten uns in Ruhe auf die große Überfahrt vor, legen Seezeug raus, bringen Strecktaue aus, überprüfen die Westen, stimmen Verhaltensregeln ab, bunkern Diesel und Wasser, nehmen den AB vom Dingi runter, und Mary erstellt einen Wachplan. Dann aber schleicht sich das Übel langsam und heimtückisch ran, in Form einer echt fiesen Erkältung, die Mary feste packt und ihr weiche Knie beschert. Wir vereinbaren, den Törn auf unbestimmte Zeit, bis zur vollständigen Genesung, zu verschieben. Nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern eine Biskaya-Überquerung soll ja Spaß machen und in guter Erinnerung bleiben. Dann aber, am Montag Mittag, hält es Mary nicht mehr im Bett; sie muss werkeln und frickeln, und am Abend meldet sie sich eingeschränkt dienstfähig zurück.

Dann kann sie ja los gehen, die Große Überfahrt!



Dienstag, 21. bis Donnerstag, 23. September; Port Joinville - La Coruna

Wir planen etwa 60 Stunden für die etwa 360 Meilen bis La Coruna. Um dort noch im Hellen anzukommen, gehen wir auf Nummer Sicher und legen morgens um halb acht ab. Zunächst müssen wir die Insel an ihrer Nord-Westseite halb runden, bevor dann Kurs 235° nach La Coruna anliegt. Die ersten Meilen sind arg rumpelig, und jeder denkt sich im Stillen seinen Teil: Was mach ich hier eigentlich? Und das noch tagelang?! Aber es beruhigt sich, die lang gezogene Atlantik-Welle löst die ruppige See vor der Ile d'Yeu ab. Der Wind kommt wie vorhergesagt aus NO; das ist für die Besegelung mit Groß und Vorsegel nicht so schön. Zeit, unsere rote Blase hoch zu ziehen. Das tun wir, und da bleibt sie auch erst mal!



Ich habe die erste Wache; Das habe ich mir so gewünscht, die Morgen- und die Abendwache, ich möchte nämlich Sonne und Mond im Meer auf- und untergehen sehen. Heute ist das ja nicht lange, aber natürlich bin ich viel zu aufgeregt, um nach meiner Wache was anderes zu machen als zu gucken.

Dafür lege ich ein feines Mittagsschläfchen ein, was mit dem direkten Blick nach draußen aber etwas schwer fällt: Es gibt noch immer viel zu sehen, und der auf Matratzenhöhe vorbeiziehende Atlantik ist einfach ein Traum, der mich vom Träumen abhält.



Derweil hat Heinz seine Wache angetreten. Er scheint es zu genießen, jedenfalls hält sich der Stress in Grenzen. Die SCHWALBE läuft beständig zwischen sechs und acht Knoten, kat-typisch ohne Rollen und parasailor-typisch ohne Geigen. Keinerlei besonderen Vorkommnisse.



Es ist so ruhig, dass man bedenkenlos auf's Vorschiff gehen kann, das silbrige Glitzern des Meeres gucken.



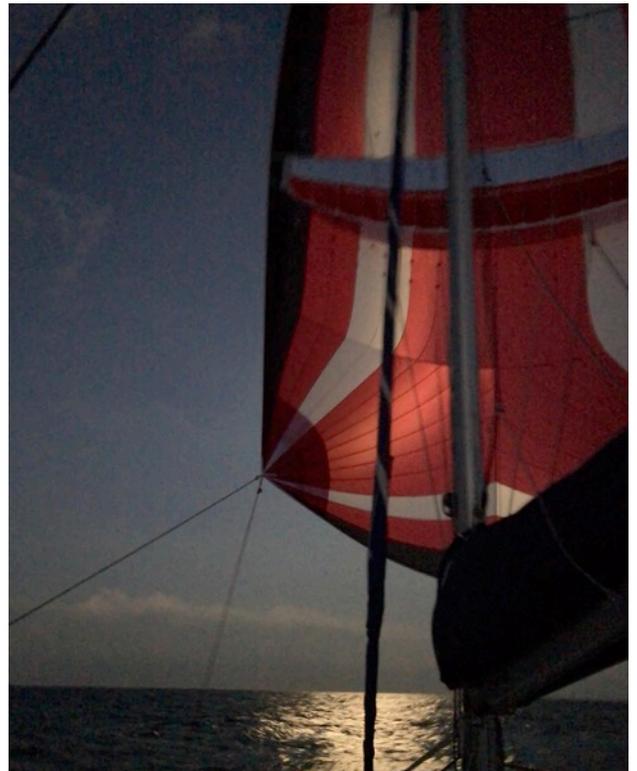
In meiner ersten Abendwache beobachte ich den Mondaufgang. Perfekte Planung: Vollmond!



Es wird eine herrliche Zeit auf dem Steuerstand. Die anderen sind schon in die Horizontale gegangen, und ich hab das Boot für mich allein. Gut eingepackt in meinen Hoody mit Kapuze gebe ich mich der Stille und der Weite hin, es ist zum Seufzen schön. Weit und breit kein anderes Schiff in Sicht, nur per AIS lassen gibt sich der eine oder andere Frachter zu erkennen.

In meiner Morgenwache verschwindet der Mond hinter dem Parasailor und hinterstrahlt ihn stimmungsvoll.

Am Ende der Wache geht die Sonne auf, und Heinz muss mich fast mit Brachialgewalt vom Steuerstand entfernen.





Am zweiten Tag kommt etwas mehr Traffic auf. Es ist schon verrückt, wie nahe man sich auf dieser riesigen Wasserfläche zu kommen glaubt, aber unterm Strich sind es etliche Meilen, die die Frachter vor oder hinter uns durchlaufen.



Am zweiten Abend auf See nehmen wir den Parasailor runter, denn es soll aufbrisen; jedenfalls bestätigt das ein vorbeikommender Frachter, den ich per Funk um das aktuelle Wetter gebeten hatte: 25 knots NO. Thank you, und haben Sie noch eine gute Uhr! Aber wir liegen bestens im Zeitplan, und nur unter Vorsegel laufen wir auch noch über sechs Knoten. Ich beobachte auf dem Plotter einen anderen Segler, der zwar schneller ist als wir, uns aber nicht einholt, weil er immer wieder den Kurs ändert: Offenbar kreuzt er vor dem Wind, statt das Groß einfach zu bergen. Später funkt er Mary an und fragt sie nach dem Wetter; das konnte Mary brühwarm weitergeben, aber bei der Frage, ob das jetzt noch mehr wird auf dem Weg nach La Coruna, und ob er da jetzt auch hinfahren soll, macht Mary ihn auf seine Rolle als Skipper aufmerksam, die sie ihm nicht abnehmen kann. Die PUFFIN dreht nach Süden ab in direkter Richtung auf die Küste.

In ihrer Wache refft Mary das Vorsegel, denn sie will auf keinen Fall im Dunkeln der Küste nahe kommen: Allzu bekannt sind die unbeleuchteten Bojen und Netze der spanischen Fischer. Trotzdem läuft die SCHWALBE immer noch schnell genug. Am Vormittag heißt es dann: Land in Sicht backbord voraus!



Höchste Eisenbahn also, die Trikolore einzuholen und die spanische Gastlandflagge zu setzen. Das ist Marys Aufgabe, spätestens nachdem sie sich einmal über den Bungschen Knoten beschwert hat, mit dem ich solche Wimpel zu versehen pflege. Die haben den Vorteil, dass sie nicht mehr aufgehen, oder nur mit allerlei Gepiddel, was insbesondere bei Seegang eher entbehrlich scheint. Außerdem macht Mary die entschieden bessere Figur bei der Fotosession auf dem Dach.



Es dauert noch ein wenig, dann fahren wir am Leuchtturm Torre de Hércules vorbei, und dann am Castillo de San Anton, in Bordsprache Burch vom hilligen Tünnes, rein in die Marina des Real Club Nautico.



Geschafft! Um 15:30 haben wir fest gemacht, nach 370 Meilen herrlichsten Segelns in 56 Stunden. Ein schönes Gefühl, und darauf den ersten Drink seit Abfahrt, natürlich einen Aperol Spritz - Schampus lehnt die Crew ab. Hä, is was?

Meine persönlich erste Hochsee-Etappe! Obwohl, genau genommen war das keine Hochsee, denn die bekommen die meisten Segler nie zu Gesicht. Hochsee ist weder Nord- oder Ostsee, noch Mittelmeer, sondern die See mindestens 200 sm entfernt vom Festland. Na gut, dann auch für mich keinen Schampus! Ein grandioses Erlebnis war es trotzdem!



Freitag, 24. bis So. 26. September; La Coruna

Wir bleiben ein paar Tage in La Coruna, Hauptstadt der Autonomen Gemeinschaft Galizien. Der natürlich geschützte Hafen der Stadt war schon bei den Phöniziern, den Kelten und den Römern beliebt; ihre Blüte erlebte La Coruna im 14. und 15. Jhd, ua als Zielhafen für englische Pilger auf dem Jakobsweg nach Santiago di Compostella. Heute ist der Hafen spezialisiert auf Flüssiggüter wie etwa Öl, aber auch auf Kreuzschiffahrt; zudem ist La Coruna einer der bedeutendste Fischmärkte Spaniens.

La Coruna wird auch die Gläserne genannt, wegen der Galerias, den verglasten Holzvorbauten, die hier allerorts die Fassaden dominieren.



Am Abend müssen wir erst mal die Sintflut abwarten, bevor wir uns auf den Weg in die Stadt machen. Als endlich alle Katzen und Hunde abgereget sind, trauen wir uns in einem Fischrestaurant der Fressmeile an eine Meeresplatte ran, die es in sich hat. Na gut, die Crustaceen erfordern mehr Schanzzeug, als man zur Verfügung gestellt bekam, und mehr Geschick, als wir aufbringen konnten. Trotzdem eine gute Erfahrung!



Am Rande des weitläufigen, zentralen Platzes der Stadt steht das repräsentative Rathaus.



Der Platz ist benannt nach Maria Pita, einer Metzgerfrau, an deren renitentem Widerstand der Angriff eines Sir Francis Drake gescheitert ist. Der hatte der Stadt, von der aus die Armada 1588 in ihr Debakel gestartet war, im Folgejahr einen unfreundlichen Besuch abgestatten wollen, musste aber dank Maria Pita unverrichteter Dinge den Schwanz ein- und selbst wieder abziehen.



Die älteste Kirche La Corunas, die Iglesia De Santiago, diente im 14. und 15. Jhd auch als Treffpunkt der Stadt-Oberen. Als wir sie besuchten, fand gerade eine recht üppige Hochzeit im vornehmsten Kreise statt; als Fotograf fiel man zu Ende des geselligen Beisammenseins nicht besonders auf.



Am Sonntag überrascht uns Manu mit ihrem Plan einer Stadtführung per Segway. Das kannte ich bislang noch nicht, war aber sehr gespannt, und es war richtig spannend.



Unser Führer Roberto nahm uns sehr fürsorglich unter seine geübten Fittiche und zeigte uns einige Highlights der Stadt, unter anderem ein Felsenfeld, das zum Gedenken an die Opfer des Spanischen Bürgerkrieges errichtet worden war.

In dieser Bucht am Fuße des Torre de Hércules war 1976 der Tanker URQUIOLA brennend aufgelaufen und hatte mit 100.000 Tonnen Rohöl eine riesige Ölpest verursacht. 1992 wiederholte sich der Unfall. Die Aegean Sea geriet beim Versuch, den Ankerplatz auf der Reede zu verlassen und zum Schutz vor aufkommendem Sturm in den Hafen einzulaufen, in eben diesen Sturm mit neun Meter hohen Wellen, strandete, explodierte und verlor 80.000 Tonnen Öl. Die schwarzen Streifen an der Küste seien, so Roberto, noch die Spuren des haushohen Feuers.



Der Torre de Hércules ist ein Wahrzeichen der Stadt. Er wurde 110 n. Chr. von den Römern gebaut und gilt heute - nach einigen Renovierungen und Instandsetzungen - als der älteste noch funktionierende Leuchtturm der Welt.



Uns hat La Coruna gut gefallen, eine an Sehenswürdigkeiten und Leben reiche Stadt. Aber jetzt zieht es uns weiter Richtung des berühmten, sturmumtosten und nebelverhangenen Cabo Finisterre, an die spanische Westküste.