

Abenteuer in der Irischen See

Claudia und Jürgen Kirchberger segelten mit ihrer Stahlyacht «La Belle Epoque» über den Ärmelkanal nach Schottland und machten Halt in der Irischen See.

01

01 Die über 200 Scilly-Inseln stehen unter Naturschutz.

02 Claudia und Jürgen Kirchberger geniessen ihre vielen Abenteuer.

02



✍️ Claudia Kirchberger

Im grauen Schleier der Morgendämmerung verblassen die Leuchtfeuer voraus. Deutlich heben sich die Konturen der einzelnen Inseln hervor. Der Wind hat abgeflaut und der Seegang ist ruhiger geworden. Obwohl unsere schwere Stahlyacht La Belle Epoque unter ihren gerefften Segeln nur noch langsam vorankommt, setzten wir nicht mehr Tuch. Wir wollen nicht bei Gegenstrom ankommen, warten lieber bei Schleichfahrt vor der Küste auf das Kippen der Tide.

Etwas erschöpft sind wir froh, die letzte Etappe hinter uns zu wissen. Die Querung des Ärmelkanals von Brest zu den britischen Scilly-Inseln war nicht nur eine schnelle und raue Fahrt, der pausenlose Schiffsverkehr forderte auch unsere

ganze Aufmerksamkeit. Doch wie einfach ist es geworden, dieses einst gefährliche Seestück anzulaufen! Mit neuen Wetter- und Gezeiteninformationen an Bord und bestens ausgestattet mit Radar, AIS, elektronischen Seekarten und UKW-Funk ist auch für eine kleine Crew der Segeltörn zur Südspitze Grossbritanniens zu meistern. Das war nicht immer so. Zur Zeit der alten Rahsegler und Dampfschiffe galten die Scillys mit ihren 120 niedrigen Inseln, ihren Untiefen und über 90 Felsen südwestlich von «Land's End» in Grossbritannien als besonders gefährlich. Bis heute liegen vor den Inseln über 800 Wracks und begeistern die Sporttaucherinnen und Sporttaucher.



01 St. Mary's ist die grösste der Scilly-Insel.

02, 03 Hugh Town heisst die Hauptstadt von St. Mary's.

01



02

Zwischen den Inseln schläft der Wind ein, wir streichen die Segel und drehen unter Motorkraft eine Runde um Saint Agnes Insel. Der Ankerplatz ist winzig und von schroffen, dunklen Felsen umgeben. Ausserdem ist er hoffnungslos überfüllt. Wir ziehen weiter. Die nächste Ankerbucht ist nicht weit. Keine zwei Meilen später erreichen wir die Insel Saint Mary's. Auch hier erwartet uns ein überfüllter Ankerplatz. Es ist Ende Juli und unzählige Crews geniessen dieses wärmste Segelziel Grossbritanniens. Sobald unser Anker gesetzt und eingefahren ist, kommt ein Zodiak längsseits. Entschuldigung werden wir gebeten, den Anker wieder zu lichten. Wir liegen im Umkehrwasser der Fähre. Etwas ratlos ziehen wir durchs dicht belegte Ankerfeld und finden schliesslich einen kleinen Flecken freies Wasser, um La Belle Epoque zwischen den vielen Yachten zu verankern.

Die grösste Insel der Scillys besticht mit ihrer geringen Grösse. Hugh Town, das wie «huge» – «riesig» klingt, besteht aus ein paar Pubs und Wohnhäusern. Das Dorf drängt sich auf einen



Revierinfo Irische See

Die beste Zeit für Segeltörns in der Irischen See sind die Sommermonate von Juni bis September. Allerdings bleibt auch dann das Wetter wechselhaft. Über den Nordatlantik heranziehende Tiefdrucksysteme bringen mitunter Südwestwinde bis Sturmstärke. Generell sind im Sommer Westwinde vorherrschend. Ausführliche Seewetterberichte werden laufend veröffentlicht unter www.metoffice.gov.uk

Die Irische See ist relativ klein und vor dem Seegang des Atlantischen Ozeans geschützt. In Verbindung mit den Gezeitenströmen kann sich dennoch steiler Seegang aufbauen. Innerhalb der Irischen See verbuchen die Küste von Lancashire und Cumbria die höchsten Gezeitenunterschiede, die zu Springtide maximal 8 m Tidenhub betragen kann. Während am Carnsore Point an der Südostküste Irlands eine maximale Gezeit von 1,75 m verzeichnet wird.

Staatsbürger der Schweiz und der EU müssen bei der Einreise einen gültigen Pass besitzen, vor Erreichen von britischem Seegebiet einen «Pleasure Craft Report» einsenden und beim Einlaufen die Q-Flagge setzen. Informationen zur Einreise per Segelboot finden sich unter: www.gov.uk/guidance/sailing-a-pleasure-craft-that-is-arriving-in-the-uk Detaillierte Seekarten sowie diverse Küstenhandbücher und Almanache sind für das Revier vorhanden und können unter anderem bei www.imray.com in englischer Sprache bezogen werden.



03





01 Küste von Milford Haven in Wales mit Aussicht auf die Irische See.

02-04 Die irische Hauptstadt Dublin hat eine Menge zu bieten, aber auch viele Touristinnen und Touristen.

01

Dünenstreifen, der keine 200 Meter breit ist. Hugh Town liegt am Fuss des höchsten Hügels der gesamten Inselgruppe: dem «Telegraph» mit einer Höhe von 48 Metern... Diese niedrig gelegene Aussichtswarte spielte immer schon eine wichtige Rolle in der Inselgeschichte. Sie wurde einst gebaut, um die Dorfbewohnerinnen und -bewohner von ankommenden spanischen Privateers zu warnen und die Truppen im Fort rechtzeitig zu mobilisieren. Auch nach der gefährlichen Zeit von plündernden Handelsschiffen hatte die Warte auf Telegraph ihren Zweck: Permanent waren hier im letzten Jahrhundert Männer der Küstenwache stationiert. Sie hissten einen schwarzen Ball, sobald die Fähre laut Fahrplan die englische Küste verlassen hatte. Kam die Fähre in Sicht, wurde dieser Ball vom Mast gestrichen und damit die Bevölkerung informiert: «Touristen in Sicht!» Dadurch war Hugh Town stets gut organisiert, sobald die Fähre ankam: Die Taxis standen bereits im Hafen und die Souvenirs vor den Geschäften. Die Pies wurden aus den Öfen genommen und der Kaffee aufgesetzt. Und vielleicht tauschte auch der eine oder andere Pub-Betreiber seine Preisschilder aus, sobald der schwarze Ball vom Mast der Warte gestrichen wurde. Wer weiss das schon so genau?

Grünes Irland

Wir bleiben nicht lange in Hugh Town. Einige Inseln der Scillys sind unbewohnt und laden zum Entdecken ein. Zum Ankerplatz von St. Helen's müssen wir gut planen, die Anfahrt führt über trockenfallende Küste und kann nur bei Flut unternommen werden. Vorsichtig tasten wir uns mit unseren zwei Metern



02



03



04

Tiefgang um sechs Uhr früh voran. Dann endlich öffnet sich die Bucht von St Helen's vor uns und die Wassertiefe fällt auf einige Meter unterm Kiel. Wenige Yachten liegen bereits vor Anker. An Land finden wir die Überreste des alten Pesthauses. Ein kleines Steingebäude, das für den einen oder anderen Seefahrer zur letzten miserablen Heimat geworden war. Schiffe mit Kranken an Bord durften nicht nach England einreisen, sie mussten hier auf Scilly ihre Quarantäne abwarten. Doch gab es kaum Versorgung für die Quarantänestation und so kam zur Krankheit oft noch die Hungersnot dazu. Einst hier angekommen, schwanden die Chancen, diesen Ort lebend zu verlassen, mit jedem Tag mehr. West und Südwestwinde mit vier Beauforts lassen uns weiterziehen, die Scilly-Inseln verschwinden im Morgengrauen im Kielwasser. Wieder segeln wir eine Nacht durch, um ein Stück in den Norden zu gelangen. Nach einem mehrtägigen Zwischenstopp im Milford Haven an der Nordküste des Bristolkanal kommen wir in die Irische See. Eine graue Wassermasse, die unruhig schwankt und brodelte. Eissturmvögel spielen im Wind über den Wellen, Papageientaucher und andere Alkenvögel flüchten unter Wasser, sobald ihnen La Belle Epoque zu nahe kommt. Die Luft ist schwer mit Wasser, die Küstenwache meldet Dunst, der immer wieder in richtigen Nebel übergeht.

Dann erreichen wir Irland. Der ehemalige Fährhafen von Dun Laoghaire ist gross genug, dass wir innerhalb seiner schützenden Hafenmauern ankern können. Heute wird der Hafen ausschliesslich von Yachtclubs benutzt, neben Yachtstegen

sind unzählige Bojen ausgebracht. Wir bevorzugen dennoch am eigenen Anker zu schwojen. Eine gepflegte Vorstadt streckt sich hinter der Hafenanlage. Mit der Stadtbahn erreichen wir das Zentrum von Dublin, und tauchen ein in das irische Grossstadttreiben. Natürlich geht es zuerst ins Hafenviertel, den Dublin Docklands. Doch anstelle von alten Hafenanlagen und Pubs für Seefahrer finden wir an beiden Ufern des Flusses Liffey modernste Gebäude und Firmensitze. Nur ein paar Statuen und ein alter Dreimaster erinnern an die Geschichte des Hafens. Über die Half Penny Bridge schlendern wir in Dublins Kultviertel Temple Bar. Eine Altstadt mit unregelmässigem Kopfsteinpflaster, engen Gassen, kunterbunten Fassaden von kleinen Läden mit Kunst und Krempel. Die Gassen sind gesäumt von Cafés und Restaurants, Museen, Ausstellungen. Sie sind gefüllt mit buntem, lautem Leben. Aus den Pubs klingen Shanties und keltische Musik mit Fiedel und Flöten. Touristenscharen aus aller Welt drängen sich durch die engen Fussgängerzonen, füllen die Pubs und Bistros und fallen über die kleeblattgrünen Souvenirs her. Wir verschieben den Pubbesuch lieber auf ein anderes Mal.

Von Riesen und Reichen

Ein Ausflug per Mietauto führt uns bis an die schroffe Nordküste der grünen Insel. Unser Ziel: «The Giant's Causeway» – der Pfad der Riesen. Eine Formation aus hexagonalen Säulen, die sich über fünf Kilometer entlang der Küste bis ins Meer streckt und am Meeresgrund sogar weiter bis an die

01, 02 Die Küste im Norden von Irland mit dem Giant's Causeway.

03, 04 Die Isle of Man liegt Mitten in der Irischen See.

schottische Küste verläuft. Einst soll der Riese Fionn mac Cumhaill diese Säulen ins Meer gebaut haben, um mit seinem schottischen Nachbarn Kräfte zu messen. Das geologische Naturwunder gehört seit 30 Jahren zum Unesco WeltNaturerbe. Es ist geradezu unglaublich, wozu vulkanische Aktivität fähig ist. Beim Anblick dieser markanten sechseckigen Formen und der glatten Oberfläche der Säulen wundert es uns nicht, dass es unzählige Sagen und Legenden über die Entstehung dieser Küste gibt. Zurück an Bord lichten wir den Anker. Obwohl es in Irland noch viel zu entdecken gibt, setzen wir die Segel. Das perfekte Segelwetter ist einfach zu verlockend, um es nutzlos durchziehen zu lassen. Wir nehmen Kurs auf die Insel im Herzen der Irischen See – die Isle of Man. Sie ist klein und vor allem unter Motorrad-Fans bekannt, denn sie beherbergt jährlich eines der gefährlichsten Motorradrennen der Welt. Mehr wusste ich im Vorfeld des Besuchs nicht. Umso erstaunter bin ich jetzt, als ich feststelle, dass die Insel weder zu Grossbritannien gehört noch Teil der EU ist. Isle of Man ist eine «autonome Grundbesitzung der britischen Krone» oder anders gesagt: eine unabhängige Insel des Kings. Eine Insel, die aufgrund der fehlenden Körperschaftssteuer unzähligen Briefkastenfirmen als Steueroase dient, und die sich selbst als «Wahlheimat britischer Millionäre» sieht. Die Isle of Man unterscheidet sich derart von meinen naiven Vorstellungen, dass mich jeder Quadratmeter, den wir erkunden, überrascht. Das Land fällt weder durch kurvenreiche und gefährliche Strassen inmitten dunkler Schluchten oder entlang von Küstenklippen auf, noch durch pompöse Villen in ausladenden Parkanlagen mit breiten Einfahrten und herumschwirrenden privaten Hubschraubern. Im Gegenteil, wir finden uns an der Südspitze einer Insel, die mit winzigen, trockenfallenden Fischereihäfen und kleinen, schlichten Häusern zwischen Schafkoppeln in ihrer Einfachheit besticht. Nach einem Nachmittag an Land wandern wir zurück nach Port Erin und geniessen strahlenden Sonnenschein bei herrlicher Aussicht über den langen Strand. Isle of Man gefällt uns. Wir schmieden Pläne, spielen mit dem Gedanken, die kommenden Tage einen Ausflug mit der alten Dampfisenbahn in den Norden zu unternehmen oder ein Stück des Küstenwanderweges zu bestreiten. Doch zuerst müssen wir unser Schiff verholen und ein paar Besorgungen erledigen. So ziehen wir am folgenden Morgen kurz



vor sechs Uhr den Anker aus dem Schlamm, um den strömungsgeplagten Calf Sund an der Südküste der Insel bei besten Bedingungen zu erreichen. Der Südwind der letzten Tage ist eingeschlafen, wir passieren den engen Sund bei ruhiger See und bald schon gehen wir in Port Saint Mary vor Anker. Oder besser gesagt, versuchen, dort vor Anker zu gehen. Die Hafemeister haben nicht übertrieben, was den losen Muschelschlick betrifft: Ganze fünf Ankermanöver benötigen wir, bis der Anker endlich hält. Mittlerweile haben wir die gesamte Bucht ausgelotet und ein leichter Nordwind hat eingesetzt. Wir erledigen unsere Einkäufe, waschen die Wäsche in der lokalen Münzwäscherei und werden von der Betreiberin, einer älteren Dame aus Irland, auf ein Bier ins Pub geladen. Was für eine Kultur, wo man von Omas nicht auf einen Kaffee oder Tee, sondern auf ein Nachmittagsbier geladen wird. Das nasse Wetter der Insel durchkreuzt alle unsere Pläne. Kaum zurück an Bord verdunkelt sich der Himmel und öffnet seine Schleusen: Es schüttet in Strömen, der Nordwind heult im Rigg und anstelle von Wanderungen und Zugfahrten müssen wir auf Ankerwache bleiben. Die Wetterberichte versprechen düstere Aussichten:

Ein kurzes Zwischenspiel von variablen Winden soll die einzige Chance bleiben, die kommende Strecke durch den North Canal zwischen Irland und Schottland bis zu den Inneren Hebriden zu schaffen, bevor der nächste ausgedehnte Nordwind einsetzt. Schade, die Insel der Motorradhelden und der britischen Millionäre werden wir damit also doch nicht genauer kennenlernen, denn wir wollen auch nicht wochenlang hier festhängen.

So schlucken wir die bittere Pille, starten den Motor und zwingen La Belle Epoque 120 Seemeilen durch Nebel, Regen und ruppige See. Unsere treue Miss Aries kann ohne Wind keine Dienste leisten und der elektrische Autopilot hat vor kurzem seinen Dienst an Bord beendet, indem die Elektronik in Rauch aufging. So wechseln wir uns die mondlose Nacht und den grauen Tag hindurch am Steuer ab, La Belle Epoque auf Kurs zu halten und das trübe Wasser der Irischen See hinter uns zu bringen. Erst die letzten fünfzehn Seemeilen vorm Ziel kommt endlich passender Westwind auf, die Sonne bricht durch die Wolkendecke und der Sund von Jura glitzert vor dem vom Regen gewaschenen Boot. Willkommen in Schottland! 🍀

