Elbsegler auf Englandtour 2009

Vorbemerkung

Am 18. Mai 2009 ist es endlich geschafft: Wir verlassen mit unserer Albin Ballad FLIEGENDER STERN den Hamburger Yachthafen Wedel elbabwärts. Unsere Ziele: Holland und England. Umfangreiche Vorbereitungen und Vorarbeiten liegen hinter uns:
Klaus` Berufsleben als Stadtplaner ist beendet, Uli hat über mehrere Jahre ein Sabbattjahr angespart. Wir haben Haus und Garten hergerichtet und an Ute übergeben. Wir haben unsere Kenntnisse in Navigation und Wetterkunde aufgefrischt, einschlägige Reiseberichte gelesen, die Bootsausrüstung überprüft und verbessert:
Erstmalig ist ein VDO-Kartenplotter mit AIS an Bord, auch ein neues UKW-DSC-Funkgerät mit Anschluß zum alten Garmin-GPS für ein Notsignal mit Standortangabe. Eine WEATHERINFOBOX WIB2D stellt uns jederzeit aktuelle NAVTEX-Meldungen sowie den Luftdruckverlauf zur Verfügung. Ein neuer Motor vom Typ YANMAR 2YM15 hatte schon im Vorjahr seinen Dienst angetreten. Etliche Karten und Handbücher haben wir erworben, studiert und verstaut sowie alle möglichen und notwendigen Betriebs- und Lebensmittel. Wegen strenger holländischer Vorschriften zum Schutz der Gewässer ergänzt ein Trockenklo vom Typ Ernst-August unser neues Pump-WC. Die Schrauberei im Elekronik-Bereich und erst recht die Stauerei reichten bis in die letzten Nächte hinein, eine große Abschiedsparty war leider nicht drin.
Wir hoffen jedoch, mit Hilfe unseres Netbooks vom Typ SAMSUNG NC 10 Kontakt zu unseren Freunden und Verwandten halten zu können. Einen einfachen, kostengünstigen Vertrag für einen Internetzugang im gesamten vorgesehenen Fahrtgebiet haben wir nicht gefunden.
Dieser Reisebericht ist eine Überarbeitung und Ergänzung von Zwischenberichten, die wir unterwegs per Mail versandten.

Elbe, Ostfriesische Inseln und Holland

Über die Elb-Stationen **Freiburg** und **Cuxhaven** erreichen wir bei NW-lichen Winden **Horumersiel** an der Jade. 36 sonnenbadende Seehunde auf der Brammerbank bei Glückstadt finden wir hier erwähnenswert. Die Flussmündungen und die Nordsee hingegen haben wir werktags bei kühlem Wetter weitgehend für uns allein.
Der erste Ausreiseabschnitt findet abends in Horumersiel an Bord der Ballad BALU bei Maret und Iko einen gemütlichen Abschluß. Das Buch über ihre Atlantiküberquerung hat Klaus sowieso grad „in Arbeit“.
Mit Familienbesuch aus Oldenburg setzen wir die gesellige Komponente am folgenden Tag fort.
Die nächsten (Tages-)Törns führen uns über **Norderney** und **Borkum** nach **Lauwersoog**. Dort treffen wir auf Ulrike und Michael von der HÖGER RAN, einer Elan 31 aus Cuxhaven – alte Konkurrenten aus Zeiten der Otterndorfer Seewettfahrt. Nach Erörterung der Wettervorhersage (SW 5-6, Regen) folgen wir Michaels Empfehlung, heftige Kämpfe gegen Wind und Seegang auf der Nordsee zu vermeiden und lieber der „Staande Mastroute“ über die Binnenkanäle zu folgen. Am Morgen des 26.05.09 schleusen wir also durch auf das Lauwersmeer und im Gefolge der HÖGER RAN geht es bald durch enge und weite Kanäle mit Stationen in **Dokkum**, im Yachthafen **Sneekerhof** und in **Lemmer.** Wir durchfahren ein wunderschönes Land mit vielen Booten, viel Wasser und großer Weite.

Etliche Brücken und wenige Schleusen unterbrechen die Fahrt. Wir sind den Anwohnern so manches Mal quasi durch die Vorgärten ihrer „Puppenhäuser“ geschippert.
SW-Sturm und Regen lassen sich so - ohne großen Seegang und ohne Kreuzschläge – leichter ertragen und wir kommen voran!
In Lemmer am Ijsselmeer müssen wir uns bei inzwischen frühsommerlichem Wetter von der HÖGER RAN trennen. Nach einer Station in **Stavoren** sind wir dann rechtzeitig beim holländischen Balladtreffen 2009 in **Hindelopen** aufgekreuzt.
Es gab ordentlich Hallo und Wiedersehensfreude mit unserem Ex-Mitsegler Simon (Ballad-Cup in Lysekil 1996) und mit seiner Annelies. Später folgten Ansprachen, Klönschnacks, kleine Geschenke und ein prima Buffet und natürlich auch Bootsbesichtigungen hin und her. Sogar Ballad-Segler aus Australien waren dabei. Wir hatten eine richtig gut gelaunte Pfingstparty bei allerschönstem Pfingstwetter.
Die nächsten Tage am Westufer des Ijsselmeeres und in **Urk** waren mit angenehmer Raumschootssegelei, Wanderungen und Stadtbesichtigungen verbunden. Wir erlebten gut gefüllte Yachthäfen – aber immer eine weite Verteilung der Boote auf dem Ijsselmeer.
Über **Volendam** (Stop für eine zügige Genuareparatur bei Jan Schokker) und **Marken** haben wir dann plangemäß am 6. Juni **Huizen** am Randmeer erreicht und wurden dort von den vorausgesegelten Simon und Annelies abgeholt zum dinner at their home - fernöstlich und sehr lecker!
Annelies und Simon starten jetzt mit ihrer BALANS in den Segelurlaub. Wir hatten schon vor längerer Zeit verabredet, den gemeinsamen Urlaubstörn von 1997 Richtung England zu wiederholen.
Am nächsten Tag waren wir froh, als wir nach abermaligem Passieren der Holland-Brücke (diesmal im Ballad-Doppelpack) das Randmeer wieder heil verlassen hatten: Mit Kling-klong rappelte unsere UKW-Antenne wie am Vortag an der Unterseite der Betonbrücke entlang. Gut, daß der Wasserstand inzwischen nicht gestiegen war!
Amsterdam und dann **Haarlem** waren unsere nächsten Stationen: Immer verbunden mit Stadtbesichtigung und Stadtgeschichte (von Simon mit Engelsgeduld und großer Kenntnis vorgetragen). In **Gouda** kamen Simons ebenso kundiger Ex-Kollege Willem mit seiner Frau Lisbeth hinzu. Wir sahen große Marktplätze, große und viele Kirchen diverser Glaubensrichtungen (mind. 6 pro Stadt) und würdige Rathäuser. Alles gut erhalten und gepflegt und von wunderschönen Grachten durchzogen.
In den folgenden Tagen dringen wir in den stärker industrialisierten Süden vor: Bei **Rotterdam** und **Dordrecht** begegnen uns viele schnelllaufende

Binnenschiffe, die uns mit überraschenden Manövern auch den einen oder anderen Adrenalinschub verpassen. Wir machen am 10. Juni Station in **Willemstad** (Gründung der Festung durch den Prinzen von Oranje), um dann über das Volkerak und nach Passage von zwei Schleusen und Brücken **Bruinisse** zu erreichen. Kaum hatten wir unsere Schiffe festgemacht, gingen gleich zwei heftige Gewitter hernieder.
In **Bruinisse** gibt es erstmalig auf unserer Reise einen freien Internetzugang inklusiv im Hafenpreis. Sonst musste der Zugang extra nach Zeiteinheiten gekauft werden und das Einloggen funktionierte dann z.T. doch nicht.
Zwei wunderschöne Sonnentage verbringen wir segelnd und badend im weitgehend abgedämmten und als Erholungsraum mit etlichen Inseln und Bootshäfen hergerichtetem **Grevelinger Meer**. Über die Schleusen bei **Bruinisse** geht's dann weiter Richtung Oosterschelde: **Zieriksee** und die **Roompotmarina** sind nächste Häfen mit reichlich Tide, die durch das gegen Sturmfluten errichtete Sperrwerk ein- und ausschwingt. Wieder weichen wir wegen des vorhergesagten Schietwetters mit Wind gegenan der Nordsee aus und fahren mit Umweg binnen auf das **Veerse Meer**.

Wir verabschieden uns dort bei einem feierlichen Open-Air-Frühstück mit köstlichen Pannekoken von Annelies und Simon. Deren Urlaub ist knapp bemessen, sie müssen zurück. Gemeinsam England zu erreichen, war diesmal leider nicht drin. Wir schippern mit dem FLIEGENDEN STERN alleine weiter an **Middelburg** vorbei nach **Vlissingen**.

Belgische und französische Küste

Am nächsten Tag können wir mittags die kräftig ablaufende Tide in der Westerschelde nutzen, passieren **Zeebrügge** und **Blankenberge** und erreichen nach 6 Stunden und 34 sm den Royal North Sea Yacht Club im belgischen **Oostende**. Starkwind aus WNW lässt uns am nächsten Tag pausieren, da wird sogar mal richtig gekocht an Bord des FLIEGENDEN STERN (lecker Fisch!).
So gestärkt geht's dann am 20. Juni über 5,5 Stunden weiter nach **Dunkerque**. Die freundliche Begrüßung mit „Bonjour Madame" klang zwar wie Musik in Ulis Ohren, unsere kümmerlichen Sprachkenntnisse hemmten uns aber doch ein wenig. Ex-Nautiker Günther von der TIMANA aus Duisburg hilft uns mit seinem Werkzeug bei der Reparatur des Mastbeschlages für den Kicker. Eine große Poppnietzange konnten wir dank Ulis Französisch bei einer benachbarten Werft ausleihen.

Ungünstige Tidenzeiten und unpassende Windrichtung halten uns zwei Tage in **Dunkerque** fest. Ausreichend Zeit, um die bis heute katastrophalen Kriegsfolgen im zerrissenen Stadtbild wahrzunehmen und Souvenirs einzukaufen.

Kanalüberquerung und Dover

Bei NE 4-5 sind wir dann am 23. Juni überwiegend unter Spinnaker in 8 Stunden bis **Dover** gerauscht: Es fing ganz sachte mit leichter Brise an. Aber wenn der Spi erstmal oben ist, dann macht auch etwas mehr Wind keine Probleme. Schließlich hatten wir bis zu 8 Knoten auf der Uhr! Dann wollten wir den Spi vor den Verkehrstrennungsgebieten wegen ggfls. erforderlicher einfacher Manövrierbarkeit bergen. Aber da war fast gar keine Großschiffahrt - also sind wir mit Spi bis zu den Goodwin Sands durchgefahren.
Vor **Dover** gab es reichlich Fährverkehr (wenn auch keine Hovercrafts mehr). Dover Port Control begrüßte Uli per Funk freundlich und deutlich mit „Good afternoon, Ma`am“, hieß uns einige Minuten warten und erlaubte dann (alles gut verständlich!) die Einfahrt in den großen Vorhafen zur Marina. Im Dockhafen bekamen wir einen geschützten Liegeplatz zugewiesen.
Die Hafenszene in **Dover** leidet trotz des Kanaltunnels unter heftigem fährenbedingtem LKW-Verkehr: Eine autobahnähnliche Hauptstraße trennt Hafen und Stadtzentrum brutal. Eine neu gestaltete „Hafencity“ fehlt, das alte Hovercraft-Gelände wird gerade erst geräumt. Wir klettern auf die alten eingegrünten und überwucherten Festungsanlagen auf den Kreidefelsen, kommen ordentlich ins Schwitzen und genießen wunderbare Aussichten!

Downtown sehen wir die lebendigen Einkaufsstraßen mit vielen Ketten-Filialen, aber auch reichlich Leerstand. Ein Cafe für unseren Cream-Tea fanden wir in einem sonnigen Wintergarten im Hinterhof. Schön, nach so vielen Jahren wieder mit dem Boot in England zu sein!
Zu den angenehmen Erfahrungen gehört jetzt auch die Währungs- und Preissituation: Natürlich hatten wir schon vor dem Reiseantritt mitgekriegt, daß das Pfund abgewertet und die Mehrwertsteuer gesenkt wurde. Daß wir jedoch in Supermärkten die Lebensmittel z. T. günstiger als in Deutschland einkaufen können und daß auch unsere (eher seltenen) Restaurant- oder Pub-Besuche preislich günstiger ausfallen, das hatten wir nicht erwartet. Bleibt als bittere Pille der meist über 20 Pfund hohe tägliche Obolus für die Marina; das sind allerdings meist moderne schwimmende Anlagen mit

elektrischen Anschlüssen und gepflegten Sanitärräumen, vielfach mit Schleusen oder Schwellen gegen den Tidenhub geschützt.
Ein Hafentag wg. Starkwind kommt hier am 24. Juni gerade richtig.

Englische Südküste bis Isle of Wight und retour

Schon spät abends verholen wir in den Tidal Harbour, um am nächsten (frühen!) Morgen unabhängig von der Tide nach dem OK von Dover Port Control Richtung Eastbourne auszulaufen. Bei ENE 4-5 wäre jedes andere Ziel nur sehr mühsam zu erreichen gewesen; wir setzen den Spinnaker bei ablaufender Tide, aber schon um 10.00 Uhr haben wir Niedrigwasser und müssen dann mehr als 4 Stunden gegen die Flut segeln. Wir erreichen gleichwohl nach 48 sm um 17.00 Uhr die Sovereign Harbour Marina in **Eastbourne**: immerhin 5 Knoten als Durchschnittsgeschwindigkeit über Grund!
Ein großer Dockhafen ist hier in eine umfangreiche Stadterweiterung mit Geschosswohnungsbau, Einfamilienhäusern, einigen Restaurants und riesigen Einkaufsmärkten (mit ebenso riesigen Stellplatzanlagen) eingebettet. Der Schleusenbetrieb jeweils zur vollen und zur halben Stunde ist immer wieder spannend und kommunikativ und hält so manchen Spaziergänger oder Passanten fest. Die an den Schleusenwänden auf- und absteigenden Festmachestege sind richtig komfortabel!
Der nächste Tagestörn führt uns zunächst mit Groß und Genua II gegen die Tide und kreuzend bis Beachy Head. Leider erwischen uns hier unerwartet plötzlich die angesagten Fog Patches, und zwar mit reichlich viel Wind und so dick, dass uns angst und bange wird. Wir laufen möglichst direkt nach **Newhaven**. Glücklicherweise klart es beim Einlaufen in die zwischen den felsigen Ufern eingeschnittene Flussmündung etwas auf und es ist gemäß AIS auch grad keine Riesenfähre im An- oder Abmarsch. Wir finden einen prima Gastliegeplatz mit ausreichend tiefem Wasser. Allerdings schaffen der riesige Verladeplatz für Schrott gegenüber, die Anlegebrücke für die Kanalfähren sowie mehr oder weniger verfallene und z. T. aufgegebene Anlegebrücken für Fischereifahrzeuge bei niedrigem Wasserstand mit durchziehenden Nebelschwaden ein düsteres Szenario. Ein belgisches Seglerpaar aus Antwerpen mit einer Spirit 28 liegt am gleichen Steg, auch vom Nebel gestoppt. Am Ende ihrer Urlaubsreise zur Isle of Wight können sie uns einige wertvolle Tipps zu den schönsten Häfen geben.

Erst zur Mittagszeit des nächsten Tages löst sich der Nebelspuk endlich auf und wir können bei Sonnenschein die 10,9 sm nach **Brighton**

rübersegeln. Eine riesige Marina mit großen zweistöckigen Hauptpontons empfängt uns: Profis dirigieren die Gastyachten an ihre Liegeplätze und endlich haben wir mal wieder einen Zugang zum Internet inklusive!
Ein doppelstöckiger Touristenbus mit offenem Oberdeck bringt uns in das Zentrum von Brighton; Strand und Vergnügungspier sind bei warmem und sonnigem Wetter Attraktionspunkte für sehr viele Menschen. Nur Klaus findet´s etwas schwierig auf diesen Massenbetrieb umzuschalten.
Erst am späten Vormittag des 28. Juni schweigen endlich die Nebelhörner an der Hafeneinfahrt, die seit Stunden monoton unseren Halbschlaf begleitet haben. Mittags motoren wir bei Flaute etwa 8 sm die Küste längs in Richtung Westen und erreichen **Shoreham** über eine große Schleuse. Die kleinere Schleuse für Sportboote ist wohl defekt. Hinter der Schleuse erstreckt sich ein ausgedehntes Hafen- und Industrieareal mit Kohlekraftwerk, Kaianlagen und unserem leicht angestaubtem Yachthafen mit Bootsausrüster und Kneipe.
Am 29. Juni haben wir nach dem Ausschleusen nur noch eine Stunde ablaufendes Wasser in unserer (westlichen) Kursrichtung, überwiegend laufen wir bei SE 3-4 unter Spi, Genua II und Großsegel gegen die Tide. Beim Queren der Fahrwasser in den Solent braucht es Motorunterstützung wegen des abgeflauten Windes. Nach 37 sm über Grund (die Logge verzeichnet 43,7 sm) erreichen wir um 18.00 Uhr **Bembridge** im Osten der Isle of Wight: 4,9 Knoten durchschnittliche Geschwindigkeit über Grund trotz überwiegend Tide gegenan! Mit der Großschiffahrt von oder nach Southampton und Portsmouth gabs keinerlei Probleme – sie war nicht vorhanden. Auch Yachten haben wir unterwegs nur vereinzelt gesehen. Trotzdem waren die Anlegestege für Gastyachten besetzt, wir fanden einen letzten freien Platz. Ein sehr eindrucksvolles Landschaftsbild ergab sich mit der Vielzahl im Fluß vermurter Boote, bei Niedrigwasser meist trockenfallend.

Ein Hafentag gab uns Gelegenheit, Bembridge und die östlichsten Teile der Insel zu erkunden: Das milde Klima führt offensichtlich zu üppiger, z.T. tropischer Vegetation und auch zu sehr vielen großen Ferien- und Landhäusern.
Reichlich früh verlassen wir Bembridge am nächsten Morgen ca. 1 Stunde nach Hochwasser (6.40 Uhr) und laufen in den östlichen Solent ein. Mittags erreichen wir das Seglermekka Cowes, machen eine Hafenrundfahrt in den River Medina, finden aber keine attraktive Bleibe. Wir laufen also wieder aus und schippern bei s-lichen Winden 10 sm weiter durch den West-Solent nach **Yarmouth**. Der Solent wird reichlich besegelt. Er erinnert als weiter Schlauch mit Tide und beidseitig erreichbaren Häfen ein wenig an die Elbe.

In Yarmouth bekommen wir einen Liegeplatz an einem Schlengel ohne Landverbindung zugewiesen. Für Landgang mit Lebensmitteleinkauf und Besuch der sanitären Anlagen müssen wir unser Schlauchboot aufpumpen.
Warmes Sonnenwetter und das historisch geprägte, kleinteilige und gepflegte Stadtmilieu von Yarmouth lassen eine entspannte Urlaubsstimmung aufkommen. Frohgemut in Gummibötchen herumpaddelnde Segler und die Kulisse unzähliger Segel auf dem Solent tragen dazu bei.
Wir segeln am nächsten Tag auf die gegenüberliegende Seite des Solent und laufen dann bei ausreichend Wasser in den **Beaulieu River** (sprich: Bjoulie) ein. Nach einer Stunde gewundener Flussfahrt durch eine wunderschöne Landschaft mit teils bewaldeten Ufern und mit vielen Booten an Mooring-Tonnen erreichen wir **Buckler,s Hard Yacht Harbour** und erhalten einen Liegeplatz für den absoluten Spitzenpreis von 31 plus 2 Pfund für die Elektrizität, die wir im Regelfall für Teewasser, Leselicht, Notebook und andere Akku-Geräte gern nehmen. Die „Ortschaft“ besteht aus einem Yachtwerft- und –lagereibetrieb sowie aus zwei historischen Gebäudezeilen, die teils als Hotel und Restaurant, teils als Museum genutzt werden. Hier wurden schon zu Nelsons Zeiten Schiffe für die britische Navy gebaut und Werftarbeiter angesiedelt. Ein dort verankertes hölzernes Schnellboot dokumentiert diese Bautätigkeit bis in den 2. Weltkrieg hinein. Leider haben wir dann auf die zweistündige Wanderung nach Beaulieu verzichtet: Ein Ausflug qua google earth offenbart heute (mehr als die vor Ort durch einen Wald beschränkte Sicht) eine wunderbare amphibische Landschaft mit Beaulieu Village and Palace House als Höhepunkt.

Am Morgen des 3. Juli legen wir zwei Stunden nach Hochwasser ab (10.45 Uhr) und haben bei frischem SW-Wind gegen 12.00 Uhr schon Cowes in östlicher Richtung passiert. Es geht wieder zurück nach Brighton, denn die Ostküste und London waren und sind unsere primären Ziele. Jetzt zum Freitag belebt sich der Solent zunehmend mit Sportbooten. Die lange Strecke von den Outer-Ouwers-Bänken bis Brighton sind wir dann allerdings wieder ziemlich alleine unterwegs. Bei kräftigem Wind und Seegang von achtern kämpfen wir beständig mit der Genua, die immer wieder vom Großsegel abgedeckt wird. Aber bei so viel Wind und bei dem kräftigem Seegang mögen wir weder Spinnaker setzen, noch mit der Genua „Schmetterling“ fahren. Gegen 19.00 Uhr erreichen wir **Brighton**, laufen nach sorgsamer Absprache unter Motor und Großsegel mit Tempo und Herzklopfen hinter die schützende Mole: schnell runter mit dem Segel - und die geschützte Marina hat uns wieder. Nach ausgiebiger Promenadenwanderung und nach Ulis

erfolgreicher Teilnahme am Delfinrennen auf der Vergnügungspier (Plüsch-Delfin gewonnen!) verlassen wir Brighton tags drauf am 4. Juli bei auflaufender Tide (east going), um nach reichlich Flaute und Motorfahrt nach 9,5 Stunden um 20.40 Uhr in **Eastbourne** anzukommen.

Die „Seven-Sisters-Felsformation“ und Beachy Head konnten wir dieses Mal bei prima Sonnenschein und guter Sicht wunderbar in Augenschein nehmen und fotografieren. Auch Badepausen waren drin.
Am 5.07.09 nehmen wir **Eastbourne** (den langjährigen Urlaubsort von Friedrich Engels) per pedes etwas genauer in Augenschein: die Promenade, Hotels und die Pier. Jetzt am Sonntag können wir auch den regen Regattabetrieb vor der Küste mit Jollen, Katamaranen und Kielyachten bewundern.
Nach dieser Pause geht’s dann am Montag, dem 6. Juli, um 5.00 Uhr mit der Tide los. Leider zwingt uns SW 5 zu wiederholten Halsen. Trotzdem bleibt der Stand der Genua vor dem Wind instabil. Vor Dungeness fordert uns ein plötzlich aufkommender „Safety Ranger“ zu einem strikten Kompasskurs von 90 Grad auf, damit wir nicht in das dortige Schießgebiet hineinfahren. Sorry, ein navigationsmäßiger Lapsus unsererseits, denn das hätten wir der Karte und dem Reeds entnehmen müssen! Oder war es doch unbewusster passiver Widerstand der Friedensfreunde?
Vor einer aufziehenden Wetterfront reffen wir sicherheitshalber das Großsegel. Vor **Dover** überrascht uns dann eine extrem unruhige See (Wellenreflexionen an den Hafenmolen?). Wir laufen unter Segel in die w-liche Hafeneinfahrt ein (wieder nach Anmeldung und OK von Dover Port Control) und hoffen, dass uns zwei an der Westpier liegende Kreuzfahrtschiffe Windschutz zum Bergen der Segel geben werden. Denkste! Durch Düseneffekte extrem verstärkte Böen pfeifen uns derart um die Ohren, dass wir nur mit Schwierigkeiten die Segel bergen können. Wir sind froh, als unser Boot schließlich ordentlich festgebunden in der zugewiesenen Box liegt.

Dover

Abends in der Dover-Marina sind wir dann in eine richtige Polizeikontrolle geraten: Wir legen grad am Steg umständlich unsere Genua II zusammen, da treten zwei dunkelblau uniformierte Herren zu uns. Sie wollen nach Klaus` Eindruck an uns vorbei, warten aber freundlicherweise die Zusammenlegearbeiten ab. Sie sagen auch so etwas oder Ähnliches - natürlich in der Sprache des Landes. Klaus hielt sie immer noch für Clerks

der Marina und flachste rum, ob sie uns helfen wollten. Uli wunderte sich schon. Schließlich kapierte dann auch er, daß hier tatsächlich die Polizei eine förmliche Kontrolle der Personen und des Bootes vornehmen wollte. Die Beamten baten, dazu an Bord kommen zu dürfen (spätestens jetzt fielen Klaus die dicken schwarzen Stiefel auf!) und baten um unsere Ausweise und die Bootspapiere. Heilige Ordnung: unsere Ausweise und Führerscheine fanden wir einigermaßen schnell, der Internationale Bootsschein aber blieb unauffindbar. Und nun bewiesen die treuen Diener der Königin echten Sportsgeist: Das vom Schatzmeister unseres Ballad Klubs ausgestellte und wunderbar offiziell anmutende Klassenzertifikat wurde von den Beamten als Eigentumsnachweis akzeptiert! Wir waren mächtig erleichtert.
Mit freundlichen Wünschen für die weitere Reise verabschiedeten sich die Beamten.
Bei Regen und Wind aus NW 4-5 war nach solchen Schrecken ein Hafentag fällig.

Englische Ostküste, River Medway und Thames

Tags drauf, am 8. Juli, geht es über 17,6 sm an der Kreideküste längs in nördlicher Richtung nach **Ramsgate**. Nach drei Stunden erreichen wir dort die Hafeneinfahrt, melden uns über Funk an und können in die West-Marina des Royal Harbour einlaufen. Stadtrundgang, Lebensmitteleinkäufe und ein Besuch im königlichen Yachtclub oberhalb des Hafens sind hier zu verzeichnen. Die Cervisia ist dort tatsächlich lauwarm! Wegen des stürmischen Westwindes gibt es am 9. Juli auch hier einen Hafentag.
Am 10. Juli starten wir um 8.30 Uhr bei W-NW 5 Richtung Themsemündung und London. Um 10.20 Uhr wird das Großsegel gerefft. Ab 11.00 Uhr laufen wir wieder nach Ramsgate zurück, da wir einerseits die Kreuzerei im Princes Channel (Wind gegen auflaufende Tide) fürchten und auch schon absehbar ist, dass wir dann ab 15.00 Uhr gegen die Ebbe Queenborough als nächsten Hafen bei Tageslicht nicht mehr erreichen werden. Um 14.00 Uhr können wir in Ramsgate wieder festmachen.
Am nächsten Tag neues Spiel und neues Glück: Wir starten um 7.20 Uhr, der Wind hat etwas nachgelassen, kommt etwas nördlicher und die Tide gibt uns mehr Zeit. Nach der ersten Stunde wechseln wir auf die größere Genua II und können dann bald Richtung Westen „abbiegen“ in die „Margate Road“. Darauf folgen wir der Küste von Kent in der „overland passage“. Nur wenige Kreuzschläge bei sehr ruhigem Wasser waren nötig, dann hatten wir auch schon den „Four Fathoms Channel“ passiert. Gegen 13.00 Uhr kam **Sheerness**, die Schlepper- und Lotsenstation für die Themse, an der Mündung des River Medway in Sicht. Manchmal war sie beängstigend flach, diese Passage: Aber solange das Wasser ohne großen Seegang aufläuft, kann eigentlich nicht viel passieren. Mit aufgefierten Segeln und immer noch mit der Flut geht’s nun schwungvoll in den Medway River hinein bis zur **Gillingham-Marina**. Uns begegnen an diesem Samstag viele Jollen und Yachten auf Regattakurs, allerdings auch Kraftwerke und andere Industrie- und Hafenanlagen am Fluß. Wir schleusen um 15.40 Uhr nach 46 zurückgelegten Seemeilen ein. Die Marina ist ein wunderschöner ruhiger Dockhafen. Als Besucher sind wir hier quasi unter uns. Wir besuchen das „Dock-Yard Museum“ im benachbarten **Chatham** und lernen, wie sehr die

Royal Navy hier mit Werft- und Hafenanlagen schon vor mehreren hundert Jahren Ausgangspunkt für Siedlungs- und Stadtentwicklung gewesen ist. In der Ropery können wir bei der Herstellung von Tauwerk mitmachen. Eine der riesigen hölzernen (!) Werfthallen ist der
Geschichte der Lifeboats mit wundervollen und ehrwürdigen Exponaten bei (brandungs-) akustischer Untermalung vorbehalten. Auch das freundliche Gespräch am Stand von „THE WORLD SHIP SOCIETY“ mit dem Kapitän, der vielfach Hamburg angelaufen ist, verdient erwähnt zu werden. Der Tag ist mal wieder viel zu kurz und Ulis Kräfte sind bei Hitze allzu knapp bemessen, um alle Teile des riesigen Ausstellungsgeländes in Augenschein zu nehmen oder zu erfassen. Schon vom Straßen- und Stadtbild her wird deutlich, dass Gillingham und auch Chatham am Freizeit- und Erholungsboom der Südküste nur wenig teilgenommen haben und dass in dieser Randlage vielen die wirtschaftliche Basis verlorengegangen ist: alte Autos, Leerstände und ungepflegte Gebäude und Vorgärten mit Anzeichen von Verwahrlosung.

Wir setzen unsere Reise am 13. Juli zunächst als „Stadtbesichtigung per Boot“ flussauf fort und segeln dann den Medway wieder abwärts bis nach **Queenborough**. Einen sicheren Hafen gibt es hier für uns nicht, so müssen wir mit einer der Mooring-Tonnen im Strom vorlieb nehmen. Wegen der starken Strömung verzichten wir auf Landgang per Schlauchboot.
Schon früh am nächsten Morgen kommt der Hafenmeister per Boot, um 9 Pfund Liegegeld zu kassieren. Wenig später starten wir bei ablaufendem Wasser, verlassen den Swale-Nebenarm, dann den Medway, um bei kräftigem SE-Wind dicht am Ufer der Isle of Grain in die Themse einzulaufen. Endlich findet Klaus auf gleichem Kurs einen würdigen Sparrings-Partner: ein 34-Fuß-Kutter mit langem Kiel segelt dicht an der Wattkante, um dem kräftigen Ebbstrom des Fahrwassers auszuweichen. Luvwärtig können wir aus Gründen des Tiefganges nicht vorbei, da guckt das Watt schon raus. Leewärtig geraten wir in seinen „Windschatten“ oder in das flott ablaufende Themsefahrwasser. Wir brauchen ziemlich lange, um an dem Kutter in Verbindung mit einer leichten Winddrehung vorbeizukommen und die Schnellsegeleigenschaften der Ballad so richtig zur Geltung zu bringen. Schnell sind so 10 sm bis zum ersten Themsebogen zurückgelegt. Bald läuft auch die Tide mit. Um in der zunehmend engen und gewundenen Themse nicht kreuzen zu müssen, wählen wir abschnittsweise Motorfahrt und erreichen um ca. 16.00 Uhr **St. Katharine´s Dock** direkt vor der Tower Bridge. Nach reichlich Wartezeit - an einer der Mooring-Tonnen angebunden – können wir endlich durchschleusen und kriegen dann einen wunderbar

ruhigen Liegeplatz, quasi im idyllischen Hinterhof etlicher Wohngebäude und Hotels im Zentrum der Stadt.

Auf der Themse begegneten uns ein Kreuzfahrt- und ein Containerschiff.
Mehrere Tankschiffe, Spezialtransporter und Fährschiffe lagen an ihren Terminals. Viele Schuten schienen uns ohne Arbeit, einige Großschiffe lagen weit draußen wartend „auf Reede“. - Die Elbe oder den Nord-Ostsee-Kanal kennen wir weitaus belebter.
Ein denkwürdiger, starker Kontrast ergab sich zwischen diesen oft ungenutzten, immer etwas moderigen und gammeligen Schiffahrts- und Industriestrukturen an der Themse und den neu bebauten Docklands - Canary Wharf insbesondere: Rausgeputzte und hochgeschnuckelte Gebäude, Plätze und Menschen. Alles sehr aufwändig gestaltet und geordnet, lückenlos überwacht und fortlaufend gesäubert. Gefüllt mit aktiven und zielstrebigen jungen Menschen. Gewaltige Dimensionen in der Höhe, riesige unterirdische Shopping-Malls, alles wunderbar mit der Docklands Light Railway verbunden. Sogar Bäume und Grünanlagen sind dort reichlich vorhanden.

Da wir London schon ein wenig kennen, konzentrieren wir uns bei Stadtbesichtigung und Spaziergängen auf die Docklands und auf Greenwich.
Für **Greenwich** scheint der Wandel gebremst: Ein Gaswerksgelände an der Themse wird zwar neu bebaut, aber die „Cutty Sark“ verbirgt sich nach dem Brand noch unter großen Planen und wird restauriert. Der Greenwich Foot Tunnel von 1902 mit Ein- und Ausstiegsbauwerk, die alten Häuser und Plätze sowie Markthalle, Institute und Museen mit ihren Parks lassen den Ort beschaulich und altmodisch wirken.
Nach einem Besichtigungstag verlassen wir **London** schon wieder. Wir wollen segeln und die Ostküste für uns entdecken!

Am 16. Juli schleusen wir schon um 7.55 Uhr aus. Eine Carter 33 kommt mit und uns gerade recht: bis vor den Medway werden wir unsere Geschwindigkeiten vergleichen wollen; bei solcher Flußschiffahrt muß das Regattasegeln erfunden worden sein!
Die überwiegend bebauten Themseufer mit ihren mehr oder weniger hervorragenden Merkpunkten laufen wie in einem Film vor uns ab: Wir umrunden Canary Wharf mit den angrenzenden Stadtteilen der Docklands, passieren Greenwich, den Millenium Dome, die Thames Tidal Barrier und die Queen Elizabeth II. Bridge. Fortwährend alte Hafenanlagen, nur selten moderne Umschlagplätze. Am Nordufer ehemalige Festungsanlagen zur Sicherung von Themse und London. Am Südufer bei Gravesend neue und hohe Wohngebäude.
Die Themse ist unterhalb von London ein überwiegend bebauter und kanalisierter, enger Fluß. Erst das letzte Drittel der Strecke bis Sheerness macht mit grünen Ufern und der sich öffnenden Mündung einen noch naturlandschaftlichen, weiten Eindruck. Kraftwerksschornsteine gehören auch hier mit zur Szenerie. Von London bis **Queenborough** haben wir 42 sm in 8 Stunden zurückgelegt. Die Entfernung ist ähnlich der von Hamburg bis Cuxhaven, aber hier haben wir schon bei Blankenese einen sehr weiten Fluß mit einer Prägung durch angrenzende Naturlandschaften und grüne Deiche.
Bei tiefer Ebbe sind unsere weiter nördlich gelegenen Reiseziele jetzt nicht mehr erreichbar. Wir pausieren bis zum nächsten Morgen wieder an einer Mooring-Tonne vor **Queenborough**. Wir können bei Sonnenschein sogar baden.
Erstaunlich, wie sich dann ein relativ großes Frachtschiff mit der Flut zwischen den Mooring-Tonnen den Swale-Seitenarm aufwärts hindurchmanövriert!

Englische Ostküste, River Blackwater and Orwell

Ab 8.20 Uhr spülen und schieben uns Ebbstrom und SW 5-7 aus dem River Medway und dann aus der Themse raus. Wir passieren einige Auflieger,

haben die üblichen Probleme mit der Genua III platt vor dem Laken und fahren um 10.00 Uhr lieber eine Q-Wende anstelle einer Halse. Es schiebt uns ganz ordentlich. Umso erstaunter sind wir, als allmählich eine Thames-Barge mit ungerefften, aber irgendwie merkwürdig stehenden Segeln von achtern aufkommt. Sie überholt uns schließlich im West Swim Fahrwasser. Wir passieren Maplin Edge und laufen über das Spitway Fahrwasser und die Barre bei Knoll und Eagle in

die weite Mündung des **River Blackwater** ein. Unter Ramsey Wick gönnen wir uns im Landschutz an einer Mooring-Tonne um 14.30 Uhr eine Verschnaufpause und laufen erst später bei ausreichend hohem Wasserstand in die **Bradwell Marina** ein.
Zwei Tage hält uns dort ein kräftiger Sommersturm fest und gibt uns Zeit für ausgedehnte Spaziergänge und Landausflüge. Tag und Nacht rüttelt und heult es gewaltig in unserem Rigg, es zerrt an den Festmacheleinen und drückt auf die Fender. Auch tagsüber ist kaum eine Menschenseele im Hafen zu sehen. Doch, ein einsamer Skipper stemmt sich auf unserem Steg gegen den Sturm und begutachtet seine Festmacher. Als wir ihn passieren, hören wir zur Begrüßung den beiläufigen Hinweis: „Breezy one!“ Mehr nicht. Trockener britischer Humor halt.
Der Hafenmeister fährt uns freundlicherweise nach Tillingham. Er weiß, dass man sich hier ohne fahrbaren Untersatz nicht versorgen kann: In Sarah`s Öko-Farmladen gibt es frisches Gemüse und Früchte aus eigener oder lokaler Produktion. Praktikanten aus Frankreich und Deutschland helfen seit Jahren in der Saison mit und lernen Englisch dabei. Sie sind in Caravans auf dem Grundstück untergebracht und leben und arbeiten mit der Familie. Wir werden sehr freundlich empfangen, kaufen ein und sind froh, dass wir nach einem zweiten Einkaufsstop in einem Krämerladen mit unseren Einkäufen zur Marina zurück gefahren werden.
Anschließend ist unsere Wanderung nach Bradwell dran. Häufig finden wir „Public Footpaths“. Oft in der Form, daß Landwirte Randstreifen ihrer Korn- oder Rapsfelder unbebaut lassen und so für Wanderer freigeben. Die Landwirte hier sind offensichtlich behutsam mit Knicks, Bäumen und Baumgruppen umgegangen, so daß immer wieder der Eindruck einer parkartigen Landschaft entsteht. Ein Royal Pub in Bradwell öffnet nach Beendigung des Gottesdienstes in der Kirche gegenüber und hilft uns über unseren mittäglichen Hunger hinweg. Er schützt uns zugleich vor einer prasselnden Regenflage.
Alte Karten weisen uns im Pub auf einen aufgelassenen Militärflughafen NW-lich von Bradwell hin. Gute Ausgangsposition z. B. für einen Flug nach Hamburg oder Dresden. Die Schrecken der Vergangenheit können plötzlich so ganz nah sein.
Das Kernkraftwerk am Ufer des River Blackwater ist von schönen Stränden und bewaldeten Flächen umgeben. Wir hoffen, daß alles gut gesichert und kontrolliert ist und machen dort einen ausgiebigen Strandspaziergang.
Abends unterhält sich Uli auf dem Weg zu den Waschräumen mit einer älteren Lady (so gut das bei dem tosenden Sturm eben geht), als ihnen drei Segler begegnen. Statt einer Begrüßung schallt ihnen eine Einladung entgegen: „Hello girls, would You like some sailing?“ Es braucht wohl mehr als zwei Sturmtage, um den Engländern die gute Laune zu vermiesen.
Nach dem Abflauen des Sturmes verlassen wir den River Blackwater am 20. Juli Richtung Norden und segeln (endlich mal wieder mit Spinnaker) weiter in den **River Orwell**. Nach dem Passieren der Mündung zwischen **Harwich** und **Felixstowe** mit großen Anlagen für Fähr- und Containerschiffe überrascht uns ein ruhiger und lieblicher Fluß mit vielen Booten an Mooring-Tonnen, mit schilf- oder baumbestandenen Ufern, eingebettet in eine hügelige Landschaft mit Getreidefeldern und Knicks. **Woolverstone** ist die Marina unserer Wahl, es soll einen Internetanschluß geben.

Überraschung am Abend: Da geht doch offenbar regelmäßiger Ro-Ro-Verkehr mit „Cobelfret“ und auch Schiffahrt mit Massengütern bis nach Ipswich rauf - schon vier Schiffe seit unserer Ankunft hier. Die gönnen der Themse wohl gar nichts mehr!
Tags drauf verholen wir uns nach **Ipswich**, begegnen an der Schleuse einem kleinen Bulk-Carrier aus Itzehoe, der hier seine Holzladung abgeliefert hat. Wir machen in der Neptune Marina, gleich an der neuen „Waterfront“, fest. Ein Riesen-Dockhafen wird jetzt überwiegend für Wassersport genutzt.
Unmittelbar angrenzend an das Dock ist eine neue „Waterfront Skyline“ mit Hochschule, Restaurants, Dancehouse, Hotel, Wohnungen, Büros und einer Promenade gebaut worden. Z.T. noch im Bau oder im Baustop. Alles so schön und imposant, daß wir glaubten, Ipswich-Center nach einem abendlichen Fußmarsch uns in etwa erschlossen zu haben. Die Stadtkarte und freundliche Hinweise zu den Einkaufsmöglichkeiten im Hafenbüro am nächsten Tag belehrten uns jedoch eines besseren:
Wir stießen – 15 Minuten vom Hafen entfernt - auf große und sehr belebte Einkaufsstraßen, Fußgängerzonen und etliche Passagen, dazu auf eine Vielzahl von Kirchen und kulturellen Einrichtungen. Gut, daß wir noch ein zweites Mal hingesehen haben. Ein Frisiersalon für Klaus findet sich auch.

Englische Ostküste, River Deben

Nachmittags verholen wir uns wieder nach **Woolverstone**, um dann am folgenden Donnerstag, dem 23. Juli ab 8.10 Uhr den Orwell abwärts zu segeln, Harwich zu passieren und möglichst 2 Stunden vor Hochwasser (d.h. um 11 Uhr) in die 5 sm weiter nördlich gelegene Mündung des **River Deben** einzulaufen. Diese Ansteuerung wurde ein Highlight unseres Törns:
Wir waren etwas spät dran, ein Ausweichmanöver gegenüber einer auslaufenden Fähre und etwas schwächelnder Wind hatten uns aufgehalten, aber die Richtung des Windes (SW, wie fast immer bisher) stimmte: Spinnaker hoch, und schon rauschen wir mit 7 kn die Küste rauf bis zur Ansteuerungstonne Woodbridge. Drei andere Boote kämpfen mühsam mit Motorkraft gegen die an der Küste SO-wärts gerichtete auflaufende Tide. Ca. zwei Stunden vor Hochwasser sei der günstigste Zeitpunkt zum Überqueren der Barre vor der Flußmündung - so der East Coast Pilot. Runter mit dem Spi an der Tonne, vorher Genua II wieder hoch und wir rauschen mit Affenzahn – jetzt auch strömungsbedingt – rein in die Mündung. Nur 10 Minuten nach dem angestrebten Zeitpunkt - ein gutes Ergebnis!
Eine englische Yacht mit Großsegel und laufendem Motor vor uns wird dann doch zum Problem, weil sie zu langsam ist und weil Klaus ein Überholen in

der engen und flachen Passage doch etwas riskant scheint. Mit alten „Jollentricks“ nehmen wir die Fahrt raus: die Genua flattert, das Großsegel wird back gehalten. Unsere Bremserei fruchtet, wir gewinnen wieder Abstand zum Vordermann. Sandbänke, Brandungszonen, Pfähle, Fahrwassertonnen und Steinschüttungen sausen vorbei, dann erste Moorings. Jetzt ist endlich wieder mehr Platz und wir können überholen. Über alle Biegungen des Flußlaufes können wir fast 7 sm mit der Flut bis nach **Woodbridge** raufsegeln.
Herrliche Blicke auf ehemalige Herrensitze, sandige oder grüne Flußufer mit sanft ansteigenden Getreidefeldern, mit Knicks oder auch Waldungen. Immer wieder Mooring - Bojenfelder mit kleinen und oft sehr schönen Booten in Warteposition - meistens ohne Menschen. Umso überraschender, wenn dann unsere Vorbeifahrt unter der Woche über das übliche Winken hinaus mit einem freundlich gerufenem „Welcome !“ ergänzt wird. Wie alle Seeschiffe führen wir am Heck unseres Bootes die Nationalflagge, als Regattaschiff außerdem ein GER im Segel. Offensichtlich ist diese Flagge hier so selten - seit London haben wir keine deutsche Yacht mehr gesehen, - daß diese freundliche Begrüßung der kleinen deutschen Besucheryacht gilt. Gefreut haben wir uns auch über das kleine Mädchen, das uns mit Schwester und Eltern auf einem kleinen Boot entgegenkam und uns fröhlich winkend „Germany, Germany“ herüberkrähte, offenbar nachdem die Eltern ihm die ungewöhnliche Nationalität erklärt haben.

Um 12.30 Uhr passieren wir kurz vor Hochwasser die Schwelle zum **Tide-Mill-Harbour** in **Woodbridge** und machen an dem uns abermals per Funk zugewiesenen Liegeplatz fest. Früher war dieses Wasserbecken das Reservoir für die berühmte Woodbridge Tide Mill, deren holzverschalter weißer Baukörper sehr dominant am Flussufer emporragt. Natürlich haben wir dieses wunderbare und würdige Denkmal besichtigt:
Die Getreidemühle wurde seit Jahrhunderten mit dem Wasser der Tide, die den Fluß auf- und abläuft, angetrieben: Die Flut läuft in ein Speicherbecken ein, wird dort festgehalten und dann bei niedrigem Wasserstand auf das Mühlrad losgelassen. Etwa zwei mal vier Stunden täglich konnte so der Mahlbetrieb vonstatten gehen. Wie direkt und genial hier die Anziehungskraft des Mondes genutzt wurde! Seit der Umnutzung des Speicherbeckens zum Dockhafen steht nur noch ein kleineres Becken für Demonstrationszwecke zur Verfügung.

Ausgiebige Stadtbesichtigung, Einkaufstour, die Versorgung mit Wasser und Diesel haben wir am nächsten Tag zwischen einigen Schauern absolviert. Ein Deichspaziergang am malerisch gewundenen Fluß führte uns zu wunderschönen Aussichten.

Die Wirtin im Pub „Ye olde Steelyard“ in Woodbridge erkannte uns schnell als Deutsche und outete sich als gebürtige Cellerin, die es vor 30 Jahren der Liebe wegen nach England verschlagen hat.

Nach Kalender- und Kartenstudium entscheiden wir uns in **Woodbridge** zur Rückreise in heimatliche Gewässer: Septembertermine in Hamburg und die kürzer werdenden Tage sind gute Gründe. Wichtigste Ziele haben wir ja auch erreicht.

Nach einem letzten erholsamen Hafentag in Woodbridge haben wir dann am Samstag, dem 25. Juli, den River Deben wieder verlassen und sind in die Shotley-Marina bei Harwich gesegelt.

Das Wochenende, die beginnende Ferienzeit, erst recht aber das schöne Wetter bringen Wassersport und Strandleben am Deben und auch an der Nordsee ordentlich in Schwung. Hinzu kommt natürlich die Bündelung der Aktivitäten am Fluß auf die Zeiten um das Hochwasser herum: nur bei Hochwasser plus/minus 2 Stunden ist es wegen der Schwelle möglich, den Dockhafen Woodbridge Marina zu verlassen, ähnliches gilt für die Mündung. Auch Badebetrieb und Angelei dürften sich entsprechend konzentrieren.

Wir konnten den Fluß wieder runtersegeln, dabei einer Carter 30 und anderen Booten das Heck zeigen.

Die Mündung erreichten wir just zur Hochwasserzeit: Der S-Wind stand allerdings gegenan, so daß Motorfahrt mit Großsegel und einige Kreuzschläge uns raushelfen mußten. Auf der Barre lief die Ebbe schon mit

entsprechend rumpeligem Seegang (Strömung gegen den Wind). Aber von Klaus` nasser Büx mal abgesehen (beim voreiligem Genuasetzen :-), haben wir das routiniert gemeistert. Ebenso den anschließenden flotten Törn in den Harwich Harbour: immer schön den „Recommended Yacht Track“ zur Vermeidung von Konflikten mit der Großschiffahrt und natürlich den Speed der gleichlaufenden Segelyachten beachten!
In der Shotley-Marina bekam die Hafenmeisterin Miriam glänzende Augen, nachdem sie Heimathafen HAMBURG in unserer Anmeldung gelesen hatte. Sie hatte mal 3 ½ Jahre zufällig auch in Celle gelebt und wohl gute Erinnerungen an Deutschland.

Crossing the Thames Estuary, von Shotley nach Ramsgate

Die Schleusenmeister am Eingang zur Shotley-Marina (Dockhafen mit Schleuse) konnten uns dann am nächsten Tag gleich nochmal begrüßen, da wir nach Winddrehung auf Süd mit der Aussicht auf stundenlange nasse und hackige Kreuzerei nach zwei Stunden auf den Fortgang der Reise Richtung Süden verzichteten und wieder nach Shotley zurückliefen. Natürlich waren das freundliche Begrüßungen: Wir kriegten (sogar?) dieselbe Box (oder Berth - wie die Engländer sagen), wie in der Nacht zuvor. Aber beim Abschied am folgenden Tag wurden wir doch feinsinnig gefragt, ob wir denn in zwei Stunden wieder da wären und sie schon das nächste Formular zur Anmeldung vorbereiten sollten. Wir haben fröhlich zurückgerufen, dass uns die Shotley-Marina eben besonders gut gefallen hätte.

Unsere Route von Shotley nach North Foreland auf dem Kartenplotter. Hier im Überseglermaßstab und mit Stömungspfeilen. Mehr als die Hälfte ist schon geschafft!

Umkehr oder auch Abbruch haben noch allzu oft einen schlechten Ruf: „Bidreiht ward nich!“ - Durchhalten ist die Devise für harte Männer und Frauen!! Am folgenden Tag, am Montag, dem 27. Juli, haben wir dann im 2. Anlauf bei günstigen NW 4, später W und SW einen knackigen 46 sm-Segelschlag über die Außen-Themse nach **Ramsgate** gemacht. Nur die abschließende scheinbar unendliche Kreuzerei vor Ramsgate bei SW 5 gegen die Tide hat uns dann nicht mehr so geschmeckt. Unglücklich waren wir auch mit dem im **Royal Harbour Ramsgate** zugewiesenen, schwer unruhigen Liegeplatz in der Eastern Marina am South Breakwater für commercial and fishing boats: Ungepflegt, wortwörtlich abgerissen und mit direkter Sichtverbindung auf die Seaside und entsprechend direktem Zulauf des Seeganges von dort. Nach mühsamer

Festmachekunst und dem Ausbringen aller Fender fand sich dann schließlich doch ein ruhiger Liegeplatz in der West Marina.

Kanalüberquerung von Ramsgate nach Nieuwpoort:

Der folgende Tag begann für uns um 5.30 Uhr mit dem Handy-Weckruf und brachte wenig später den sehr formlosen Abschied und letzte wehmütige Blicke zu der Insel mit den Kreidefelsen. Aber was solls: noch war die Wind- und Wettervorhersage einigermaßen günstig. Wir erlebten bei der Überquerung nach dem belgischen Nieuwpoort denn auch prompt einen wunderbar sonnigen Tag mit guten Wind- und Sichtverhältnissen. Nach drei Stunden war die Tide gegenan, aber 1,5 kn Gegensstrom kann man bei 6,5 bis 7 kn Schiffsgeschwindigkeit verschmerzen. Hätten wir denn noch früher aufstehen sollen?
Die Verkehrstrennungsgebiete möglichst rechtwinklig queren, einem Tankschiff erkennbar ausweichen - es war zunächst alles sehr übersichtlich und einfach.
Die „Einfädelung" in die der französischen und belgischen Küste vorgelagerten Rinnen und Sandbänke wurde dann schon etwas schwieriger: Der kräftige Tidenstrom gegen den Wind und die Untiefen erzeugen immer mal wieder bedrohlich steilen und z. T. brechenden Seegang, der aus der Seekarte nicht abzuleiten ist. Da steckt man denn schon mal das Kajütschott gegen evtl. von achtern einsteigendes Wasser rein, legt Schwimmwesten mit Lifelines an und kontrolliert fortlaufend und mißtrauisch Standort, Kurs und Wassertiefe nach Karte und Navigationsgerät. Nur wenige kleine Tonnen markieren das Fahrwasser. Wenn dann auch noch das Echolot seine Anzeige einstellt (verwirbeltes Wasser, wie manchmal im Kielwasser der Großschiffahrt?), dann fragt man sich schon mal, ob dieser gewählte Kurs wirklich der günstigste und richtige ist oder der Törn nach Dünkirchen nicht viel einfacher gewesen wäre. Die unvollständigen Bootspapiere und die diesbezüglich angeblich besonders strenge französische Zollbürokratie hatten uns davon abgehalten! Jedenfalls waren wir froh, vor uns einen Segler auf ähnlichem Kurs zu sehen. Mit dem Einsetzen der Flut vor Nieuwpoort haben sich dann die Bedingungen auf dem Wasser beruhigt. Nach 10 ¾ stündiger Überfahrt konnten wir in der Nieuwpoort Euromarina festmachen.

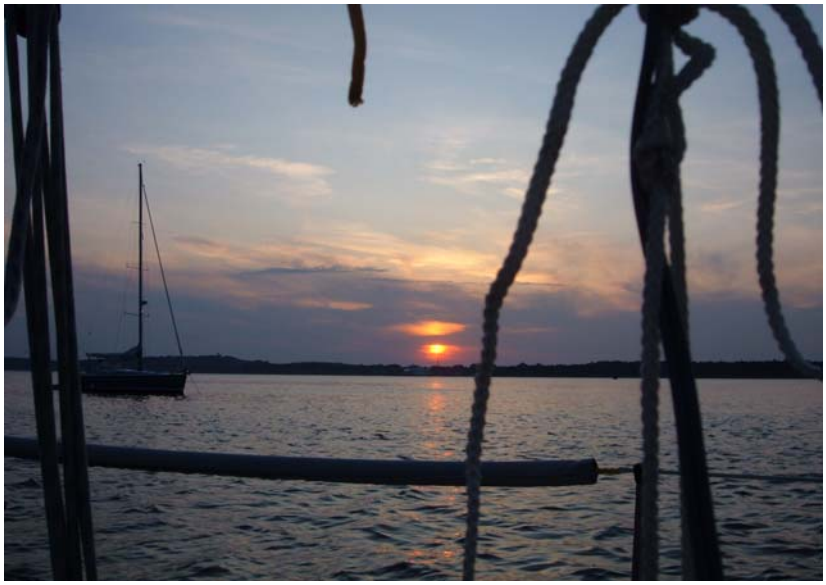
Wir pausieren in **Nieuwpoort** wegen Starkwind oder Sturm: Zwei Tage pfeift und rappelt es wieder ganz mächtig im Rigg - da sind wir im Hafen besser

aufgehoben, auch wenn uns die belgischen Lebensmittel- und Restaurantpreise gar nicht gefallen. Viel teurer als auf der Insel! Mit der Besichtigung der Altstadt von Nieuwpoort, des Hafens und der neuen fontänengeschmückten Promenade füllen wir die Hafentage. Die im Yachthafen angebotenen Leihfahrräder sind uns dabei ein besonderes Vergnügen.

Belgische und holländische Küste bis Lauwersoog

„Rolling home“ ist nun unsere Devise. Und das auch noch mit Wind- und Wetterglück:
Unser Logbuch verzeichnet weiter südliche und östliche Winde, täglich geht der Spinnaker hoch, um uns dann mit etwa 6 Knoten durchs Wasser zu schieben. Die Luft bleibt sommerlich warm.
Die erste Etappe ging am 30. Juli von Nieuwpoort nach **Blankenberge** (Belgien) über etwa 20 sm. Ein erster ALDI-Markt führt Ulis Lieblingsschokolade, aber auch unsere in diesem Sommer zur Gewohnheit gewordene Portion frischer Erdbeeren.
Weiter gehts am nächsten Tag (mit Spi); wir queren das Fahrwasser nach Zeebrugge (mal wieder ein respektvolles Ausweichmanöver zum einlaufenden Feeder-Containerschiff), dann die Westerschelde - diesmal ohne Großschiffahrt. Es geht weiter auf NE-Kurs bis zur Mittagsflaute, weiter mit Motorfahrt; dann wieder segeln, die Oosterschelde queren und schließlich gegen die Tide ins Slijkgat einlaufen. Durch die Haringvlietschleuse geht’s zur **Stellendam-Marina.**
Nach 57 sm in 10 Stunden hatten wir uns jetzt einen Restaurantbesuch und einen Hafentag redlich verdient, zumal der Sommer mit Höchsttemperaturen und Sonne auch in dieser Region Einzug gehalten hatte. Unsere Strandwanderung mit geplantem Nordseebad scheiterte jedoch an allzu großen Entfernungen, am vorgelagertem Schilf und am Naturschutz. Dabei hatten die Sandbänke beim Einlaufen sehr einladend ausgesehen!
Weiter gehts am 3. August nach Scheveningen unter Spi. Wir queren den **Maasmond** vorschriftsmäßig mit Anmeldung und Erlaubnis auf Kanal 3. Das hält einen eiligen Hopperbagger nicht davon ab, uns jenseits aller Regeln mit der Macht des Stärkeren brutal unseren Weg abzuschneiden. Die Radarüberwachung warnt uns per Funk vor dem großen Schiff von Steuerbord, als wir schon längst ungläubig den Riesen taxieren. Ruder rumgerissen, Halse, Spinnaker flattert blöde rum - dann ist das Ungetüm vor uns durch und wir gehen auf unseren alten Kurs zurück. Anzeige? Beschwerde? Aber wann und bei wem und wo? Wäre ohne unser Manöver des letzten Augenblicks vielleicht sogar alles klar gegangen? Waren wir zu vorsichtig? Oder unterschätzte der Schiffsführer des Baggers unsere Geschwindigkeit unter Spi so sehr? Wir belassen es dabei.
Schon um 15.00 Uhr erreichen wir **Scheveningen** nach 30 Tagesmeilen. Die Hafenmeile ist hier noch im Umbruch, obwohl schon reichlich Restaurants vorhanden sind. Eine riesige Baustelle ist stillgelegt: keine Bauarbeiter, keine Kräne.
Unsere nächste Station ist **Ijmuiden**, „Vorhafen“ zu Amsterdam mit Hochöfen, Schleusen und auch regem Seebadebetrieb, der uns bei Wärme und Sonnenschein an den Strand und ins Wasser lockt.

Klaus hatte die Nordseetemperatur schon verschiedentlich von der Badeleiter aus getestet. Bootsgeschwindigkeit und Sicherheit des Badenden (der ja nicht von der Leiter gerissen werden soll) schränkten die Bademöglichkeit jedoch meist ein.
Richtung Norden folgen wir bis Den Helder den niederländischen Urlaubsküsten. Die systematisch aufgestellten farbigen Badehäuser geben dem Strand eine für uns erkennbare Struktur - Personen sind für uns meist wegen der Entfernung zur Küste nicht mehr erkennbar - ansonsten Dünenketten, selten unterbrochen von mehr oder weniger hoch aufgetürmten Urlaubsorten. Nebenbei beobachten wir natürlich die seglerische Konkurrenz: Welche Größe, welche Besegelung, welche Geschwindigkeiten: Mit unserem Spi kriegen wir (fast) alle!
Nach 42 Tagesmeilen erreichen wir am 5. August **Oudeschild auf Texel**: Gäste seien sehr willkommen, hieß es im Reeds (dem gewichtigen Handbuch für Nordsee bis Gibraltar). Aber was sehen wir: die Marina signalisiert mit roter Flagge und Schild: „Haven vol“. Was bleibt uns nun? Im Handelshafen eine Runde drehen, Enttäuschung überwinden, und dann ran an ein passendes Päckchen von anderen Booten und fragen, ob man längsseits kommen darf. Wir finden sogar ein Päckchen mit Landgangsmöglichkeit. Ein anschließender Restaurantbesuch half auch über sanitäre Unzulänglichkeiten des Hafens hinweg. Am nächsten Morgen will natürlich eines der innenliegenden Boote früh weg. Für unser Frühstück machen wir deshalb noch mal neu an einem anderen Päckchen fest.
Die Marina bleibt geschlossen. So entscheiden wir uns für die Weiterreise nach **Vlieland**. Leider auch hochverdächtig für Überfüllung in der niederländischen Ferienzeit. Schon vor ca. 35 Jahren haben sie Georg und Klaus deshalb abgewiesen und sie mußten auf Reede ankern. Aber der Hafen ist im vergangenen Jahr erweitert worden und die Reede wird wohl noch vorhanden sein!



Wir umrunden die Südspitze von Texel und passieren die Westküsten von Texel und Vlieland bei herrlich warmen und sonnigem Wetter. Nur der Wind hätte ruhig etwas zulegen können: Nach geschlagenen 8 Stunden und 36 zurückgelegten sm laufen wir in das Vliesloot ein und haben auch bald die Hafeneinfahrt vor Augen: Zwei rote Flaggen, „Haven vol“ und eine Menge Ankerlieger auf Reede vor dem Hafen. Wir finden einen Ankerplatz mit ausreichender Tiefe, außerhalb des Fahrwassers und in ausreichenden Abstand zu nächsten Booten. Ankerball hoch und dann können wir uns in

der Nordsee abkühlen. Die Strömung war eher träge - fast hätte Klaus schwimmend das Schiff umrundet.

Exkurs über das Ankern mit dem FLIEGENDEN STERN:

- Bei uns ist Ankern unbeliebt - jedenfalls nachts - weil doch immer unruhig.
- Wir Ankern deshalb selten, sind auch nicht gut vorbereitet – wir fahren z. B. keine schwere Ankerkette, die mit ihrem Gewicht die Haltekraft des Ankers verbessern würde
- Wir haben besonders schlechte Erfahrungen mit dem **Ankern auf der Elbe bei Wind gegen Tide:** Schon zweimal hat das vom Wind getriebene Schiff sich so dusselig mit seinem Kiel um die Ankerleine gewickelt, daß wir allergrößte Mühe hatten, die Leine und den Anker wieder an Deck zu kriegen. (Mit Kette wäre das wohl nicht passiert. Die hätte sich mit ihrem Eigengewicht eher auf den Grund gelegt. Aber diese Gewichte!)

Jedenfalls sind wir nach unserer Abendmahlzeit müde in die Kojen gegangen und wohl auch bald weggeschlummert. Klaro, daß wir beim Einbruch der Dunkelheit mit Ankerlaterne unseren Standort und Status kundgetan hatten.

Ein langgezogener Ton eines Signalhorns schreckte uns zur Mitternacht hoch: Heftige Strömung ringsum und eine ankernde Segelyacht jetzt 4 m neben uns! Da hatte sich einiges verändert! Der Flutstrom setzte mit voller Kraft in das Vliesloot hinein und hatte den FLIEGENDEN STERN schon um einige 100m vertrieben. Von einem dritten Boot mit Nachteule an Bord war dies offenbar beobachtet und ein akustisches Warnsignal gegeben worden. In Sekundenschnelle Pullover über die Schlafanzüge ziehen, Motor an, Positionslaternen an, Anker auf, Algenkraut und Mudd vom Anker entfernen, neuen Ankerplatz suchen, Anker wieder ausbringen und hoffen, daß er diesmal besser greift. Peilungen und Beobachtungen ergaben, daß er jetzt (erstmal) hielt - die restliche Nacht haben wir dann im Viertelstundentakt den Kopf aus der Luke rausgehalten und den Standort kontrolliert. Aber - ein schwieriger Ankerplatz mit immer wieder heftiger Strömung. Gut, daß der Wind einigermaßen moderat und warm quer kam und uns so die Ankerprobleme bei Wind gegen die Tide erspart blieben.

Nach diesem nächtlichen Abenteuer waren wir besonders daran interessiert, einen Liegeplatz im Hafen zu kriegen. Eine ganze Reihe von Schiffen verließ den Hafen. Ein Funkgespräch mit dem Hafendienst stellte in Aussicht, daß bald die roten Flaggen eingezogen und der Hafen geöffnet werden würde.

Ein Rudel von 15 Schiffen mit gleichgelagertem Interesse umlagerte fortan die Hafeneinfahrt - ähnlich wie an der Startlinie bei einer Regatta - hier subtilere Positionskämpfe, weil ungeregelt. Schließlich kam ein Schlauchboot des Hafendienstes herausgefahren und - oh Wunder - handverlesen und mit Fingerzeig wurden zuerst die kleinsten Boote ausgewählt, die in den Hafen einlaufen durften: Heilfroh liefen wir als Nr.2 in den geschützten Hafen ein, ein zweiter Mitarbeiter des Hafendienstes wies uns eine wunderbar ruhige Box in der Tiefe des Hafens bei den kleineren Booten zu. Wir waren wieder im Urlaubsland angekommen!

Vlieland: Ein toller Hafen, gut gemanaged, mit Yachten aller Art und vielen Familien und einer großen Schar von kleinen Kindern, die mit Keschern, Senknetzen und Pützen den Wasserlebewesen im Hafen nachstellten. Eine tolle Insel mit tollen Stränden, Dünen und Kiefernwald. Mit Cranberryfeldern und mit einer turbulenten Dorfstraße, mit Fahrrädern, Cafes und Restaurants, mit Gauklern und Zauberern. Ein Hafentag war da fällig!

Bei NE-Wind und Springhochwasser sind wir anderntags durch das **Wattenfahrwasser von Terschelling** gesegelt und motort, 30 cm Wasser unter dem Kiel mußten beim Wattenhoch ausreichen. Nach dem Verlassen des Seegatts sind wir dann jedoch die fast 15 sm lange Insel **Ameland** gegen die Ebbe entlanggefahren und schließlich auch noch das Fahrwasser nach **Lauwersoog**. Nur kurz half uns bei abendlichem Sonnenschein unser Spi. Nach ca. 60 sm in 13 Stunden konnten wir dort schließlich im Fischereihafen an einem der zahlreichen Fischtrawler festmachen - in der Hoffnung, daß genau dieser am nächsten Morgen nicht allzu früh auslaufen würde. Die Schleusenwärter hatten bei unserer Ankunft längst Feierabend gemacht, sodaß die Fahrt in die binnen gelegene Marina nicht mehr möglich war.
Der Fischtrawler ist dann natürlich prompt um 6.30 Uhr ausgelaufen, das Gerummel der vielen anderen Trawler hatte uns aber eh nur Dämmerschlaf erlaubt. Die armen Nordseefische können einem leid tun, wenn man den Einsatz dieser riesigen Fangflotte allein von Lauwersoog aus bedenkt.

Kanalfahrt über Groningen nach Delfzijl

Jetzt am 10. August war Schluß mit günstigem Wind - nämlich Flaute! Die Tide immer noch extrem ungünstig: entweder total früh aufstehen (noch vor den Fischern) oder aber so spät losfahren, daß Ankunft auf Borkum in nachtdunkler Zeit sicher schien. Da beides unerwünscht war, haben wir uns für die Binnen-Kanal-Route über Groningen und Delfzijl entschieden. Auf Dauer zwar auch anstrengend – durch das ewige monotone Motorengebrumm und den Zwang zum aufmerksamen Fahren - aber viel besser kalkulierbar als die Seefahrt.
Zunächst ging es über das weite Lauwersmeer mit zahlreichen Inseln, dann folgte die Kanalfahrt zwischen grünen Deichen, Wiesen und Feldern. Kühe, Kraniche und Reiher beäugten uns misstrauisch von den Ufern her.
Das Highlight des Tages (am Abend) war **Groningen** von der Wasserseite:

Wir passierten alte Gewerbe und Industrieflächen, Werften, mutige Neubauprojekte am Wasser (mit und ohne Hafen), herrliche Villen mit Wassergrundstück und viele Hausboote. Wir durchfuhren Grachten mit Hansekogge und anderen alten Schiffen. 13 Brücken mussten für uns (und unseren Konvoi) von den Brückenmeistern geöffnet werden, bevor wir schließlich den zentral gelegenen Innenstadthafen mit resoluter, aber freundlicher Hafenmeisterin erreichten.
Da rauschte so viel Lebendiges und Städtisches an uns vorbei! Restaurantbesuch, Stadtspaziergang und Pop-Konzert auf dem Rathausmarkt bildeten den krönenden Tagesabschluß. Wen würde da ein bischen Fusselregen stören?
In **Groningen** haben wir die Bekanntschaft mit Carl und Detlef von der SALÜ aus Wilhelmshaven gemacht, sind gemeinsam auf dem Emskanal nach **Delfzijl** getuckert, um dann gemeinsam über die Oosterems und übers Watt nach **Juist** zu segeln.
Über **Delfzijl** können wir leider trotz seiner hervorragenden Lage nicht schwärmerisch berichten: Die vielen Hafen- und Wasserzonen trennen die Stadtteile, vor allem aber ist in der Stadt am Ende des zweiten Weltkrieges doch sehr viel zerstört und nicht wieder zusammenhängend aufgebaut worden. Unser 20-Uhr-Spaziergang führte uns in wirklich menschenleere Straßen. Welcher Gegensatz zum quirligen Groningen!
Aber prima, prima, die Neptunus-Marina hat WiFi, wir können wenigstens Mails empfangen und senden.

Nach Juist, Norderney und Spiekeroog

Am 12. August ging es von Delfzijl emsabwärts und über die Oosterems nach **Juist**. Wir hatten Glück mit dem Wind und mit der Windrichtung: Ohne Kreuzschläge gegen die auflaufende Tide - das hieß ruhiges Wasser und dann ausreichende Wassertiefe in der Osterems, die laut aktueller Seekarte bei Niedrigwasser 0,6 m und 0,3 m trockenfällt. Trotzdem liegen dort Fahrwassertonnen. Wir hatten dort auch einige entgegenkommende Boote.

Es zeigte sich, daß die SALÜ aus Wilhelmshaven mit ihrer Länge von 33 ft. doch ein bisschen schneller ist, aber wir haben es ihr nicht leicht gemacht! In der Oosterems gab es bei auffrischendem Wind kurze lebhafte Wellen und der FLIEGENDE STERN samt Besatzung wurde mal wieder eingepökelt. Nach dem Queren der Memmert-Balje und nach etlichen Pricken des Wattfahrwassers erreichten wir nach 34 sm bei Hochwasser die **Insel Juist**.

Dort ist im vergangenen Jahr ein neuer Yachthafen gebaut worden. Die Tendenz zur Verschlickung ist aber bei der Planung wohl nicht richtig berücksichtigt worden: Schon nach dem ersten Betriebsjahr liegen die Boote dort bei halbem Wasser (sprich: halber Tide) dick und fett im Schlick.
Ansonsten können wir die Insel nur in höchsten Tönen loben, Carl und Detlef hatten nicht zu viel versprochen: keine Autos, stattdessen Pferdefuhrwerke und Fahrräder, keine Hochhäuser, aber große Dünen und superweiter, weißer Strand. Alles dicht beieinander und locker zu Fuß erreichbar. Wenn wir mal einen Strandurlaub machen wollten, das wäre eine schöne Umgebung! Sogar ein paar Runden Tischtennis konnten wir im Haus des Kurgastes spielen und einem Kurkonzert lauschen. Eindrucksvoll

während unseres Juist-Aufenthaltes war auch die Besichtigung der SALÜ: Detlef hat sein Boot nach Plänen des berühmten Konstrukteurs Van de Stadt in 1 ½ jähriger Arbeit aus Aluminium selbst gebaut. 4 ½ Tonnen schwer, 33 ft lang und 130 cm tief. Als Aluminium-Schweiß-Ingenieur hatte er natürlich gewisse Vorkenntnisse. Gleichzeitig sind aber auch Holzausbau und elektrische und Gasinstallationen offensichtlich von super Qualität. Wir kamen bei der Besichtigung ordentlich ins Staunen. Beeindruckend ist immer wieder, daß Boote, - gerade mal einen Meter länger als der FLIEGENDE STERN - beinahe doppelt so viel Platz unter Deck haben. An die Schiffsbesichtigung schloß sich ein langer Abend mit vielen interessanten - auch politischen - Debatten

und Gesprächen an. Am nächsten Tag haben wir uns dann bei Hochwasser und Flaute per Motorfahrt zur Nachbarinsel **Norderney** verholt.
Mit Bahn und gut frequentiertem Fähr-verkehr kommt dort kurzentschlossen am Samstag Vormittag unsere Freundin Birgit aus Bremerhaven angereist, um am Wochenende mit uns zu segeln. Zusammen mit einer holländischen Comet 30 verlassen wir mit

verstärkter Besatzung kurz vor Niedrigwasser bei satten 5 Bft den Hafen Richtung Spiekeroog: das Seegatt ist bei Windrichtung SW noch ruhig, erst im Dove-Tief wird es etwas lebendiger. Vor dem Wind kreuzend und auch von der Flut geschoben passieren wir Norderney, Baltrum und Langeoog. Die lange und hohe Dünung mit ewigem Auf und Ab war leider nicht das Richtige für Birgits Magen, auch der stabilisierende Spinnakereinsatz konnte ihr nicht helfen. Hinter dem mit tosender Brandung überzogenem Westerriff konnten wir in die **Otzumer Balje** und schließlich in den **Hafen von Spiekeroog** einlaufen. Sehr viel später traf dann auch die Comet 30 ein: Mit Wind direkt von achtern sei der Blister nicht effektiv gewesen, berichtete uns der Skipper.
Spiekeroog: Eine beschauliche Insel ohne Autos, ein grünes Dorf mit vielen Bäumen, mit etlichen Restaurants und lauschigen Terrassen.
Nach Studium der Wettervorhersagen, der Seekarten und Distanzen entschieden wir schließlich, Birgit direkt in Bremerhaven abzusetzen und ihr damit stundenlange Bahn- und Busfahrt durch die niedersächsische Provinz zu ersparen: Wind und Tide würden uns am Sonntag gut in die Weser hineinbringen können, bei vorhergesagtem SW 4 sollte dann am Montag ein problemloser Trip nach Cuxhaven möglich sein.
Dementsprechend sind wir am Sonntag, dem 16. August überwiegend raumschots, teils unter Spi, in die Außenweser und nach **Bremerhaven** gesegelt. 53 sm in 10 Stunden, allerdings überwiegend gegen die Tide, was wieder dicken Seegang und ordentlich Schiffsbewegungen erzeugte.
Sicherheitshalber steckten wir ein Schott in den Niedergang zum Salon, und siehe da: Eine brechende Welle fand tatsächlich den Weg in unser Cockpit!

Bremerhaven, Weser- und Elbmündung

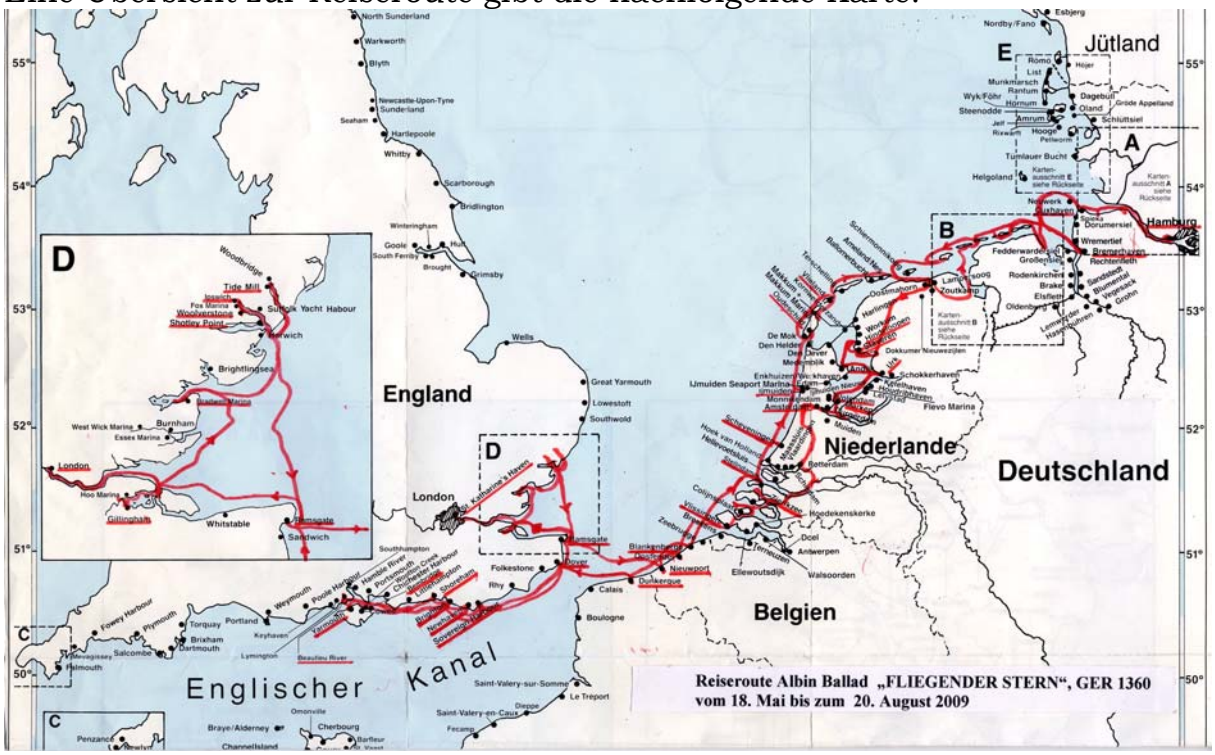
Über die Neue Schleuse erreichten wir die **Lloyd-Marina**, mitten drin in der neu gestalteten Wasserfront von **Bremerhaven**, die mit Klimahaus, Mediterraneum, Zoo am Meer und Kongresshotel in Segelform schöne Ergänzungen zum Deutschen Schiffahrtsmuseum gekriegt hat. Grünflächen, Pflasterungen, Wege und Kaimauern fassen alles dezent zu einem lebendigen Gesamtkunstwerk zusammen. Nachdem wir Birgit zum Hauptbahnhof und ihrem Vorortzug nach Loxstedt gebracht und uns fröhlich verabschiedet hatten, waren wir jedenfalls insgesamt sehr angenehm überrascht von der Entwicklung Bremerhavens seit unserem letzten Besuch vor ca. 8 Jahren, insbesondere im Bereich Grüngestaltung hatten da welche ein sehr geschicktes Händchen! Die Stadt strahlt wieder Optimismus und Leben aus.
Am Montag kam Birgit wie versprochen um acht Uhr morgens auf ihrem Arbeitsweg wieder zu uns an Bord, um uns frische Brötchen zu bringen. So gestärkt ging es für uns dann raus auf die Weser: die Tide passte, der Wetterbericht hatte uns SW 4 versprochen. Aber denkste: zweimal Genuawechsel und schließlich hatten wir WNW 6, in Böen 7. Das bescherte uns reichlich Seegang und Arbeit beim Kreuzen. Nachdem wir die Nordergründe nachmittags endlich passiert hatten, ging es dann mit prima Geschwindigkeit in die Elbe nach **Cuxhaven**: „50 sm in 8 Stunden und 40 Minuten“ hat Uli abends seufzend im Logbuch festgehalten. Viele Mitsegler oder Entgegenkommer trafen wir bei dem Wetter nicht. Hatten diejenigen, die im Hafen geblieben waren, denn zutreffendere Wetterberichte?

Hausrevier Elbe

Über unseren Hafentag in **Cuxhaven**, den folgenden Kurztrip nach **Otterndorf** bei allerschönstem Sommer- und Sonnenwetter (mit Bad am dortigen Grünstrand) am 18. August gibt es nicht viel Aufregendes zu berichten. Ein Segeltörn bei Hochwasser nach **Barnkrug** (ein sehr kleiner, leider weitgehend verschlickter Hafen hinter dem Schwarztonnensand) und dann zurück in den **Ruthenstrom** schloß sich an. Neben den Hauptorten und -routen des Wassersports und des Kurbetriebes gibt es hier mit weitem Blick auf den großen Strom eine ganz eigene Beschaulichkeit und Ruhe. Die Hitzewelle ertragen wir an der Elbe gut, sie findet ein Ende mit einem heftigen nächtlichen Gewittersturm. Am Freitag, dem 21. August, erreichen wir dann schließlich wohlbehalten unseren Liegeplatz im Heimathafen **Hamburg-Wedel**.

Statistik

Wir haben an 96 Tagen insgesamt 1944 sm zurückgelegt und haben dabei 68 Häfen angelaufen. Von den 96 Tagen waren 21 Hafentage.
Die durchschnittliche tägliche Fahr- oder Segelzeit lag (zwischen den Extremwerten von 12,75 und 0,75 Stunden) bei 5,88 Stunden. Die durchschnittliche Tagesstrecke lag (zwischen den Extremwerten 63 und 1,1 sm) bei 28,28 sm. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit betrug 4,83 sm/h.
Eine Übersicht zur Reiseroute gibt die nachfolgende Karte:



Fazit:

Wir haben die gemeinsame freie Zeit gut genutzt: In einer bunten Mischung haben wir Naturerlebnis, Sightseeing und Länderkunde, Seemannschaft und Sport eng miteinander verbunden, - hervorragend bleibt das schöne Gefühl, über so viele Tage und Meilen hinweg bei Wind und Wetter erfolgreich gesegelt zu sein!

Die Reviere: Wir haben Holland und England erneut als attraktive Reiseländer mit komfortablen Häfen und schönen Städten, mit wunderschönen Küsten und Flüssen kennen gelernt - die freundlichen Menschen dort werden wir nicht vergessen. Unsere englischen Sprachkenntnisse haben uns alle Kontakte sehr erleichtert.

Nachdem die Wechselkurse zwischen dem englischen Pfund und unserem Euro in ein besseres Verhältnis zueinander gebracht wurden, kann nach unserer Erfahrung das Attribut „teuer“ für die britische Insel entfallen: Lebensmittel- und andere -kosten haben sich weitgehend angeglichen. Auch von daher kann das Vereinigte Königreich als Reiseland wieder neu empfohlen werden.

Die Vielzahl der Häfen entlang unserer Routen ermöglichten uns in Verbindung mit unserem Zeitpolster weitgehend stressfreie Tagestörns. Von zwei Ausnahmen abgesehen, haben wir immer einen komfortablen Liegeplatz gefunden oder zugewiesen bekommen. Die Möglichkeiten für eine Internetverbindung waren doch recht sporadisch und auch preislich sehr unterschiedlich. Sie haben uns gleichwohl sehr geholfen, den Kontakt zu Freunden und Verwandten zu halten. Wegen der hohen Roaming-Gebühren haben wir dann nur selten telefoniert.

Wettervorhersagen via NAVTEX und die Ausweichmöglichkeiten auf die holländischen Kanäle, Flüsse und das Ijsselmeer haben uns geholfen, allzu heftige Auseinandersetzungen mit der Nordsee zu vermeiden. Wir behalten so die Nordsee als einigermaßen friedliches Gewässer in guter Erinnerung.

Schiff, Ausrüstung, Mannschaft: Unser schnelles Schiff vom Typ Albin Ballad, die gewählte Ausrüstung und die Mannschaft haben sich durchweg bewährt (beim Kettenvorläufer haben wir nachgebessert, ein besserer Platz für den Kartenplotter ist noch „in Arbeit“).

Mit unseren Erfahrungen von Elbe, Nord- und Ostsee sowie mit unseren Vorbereitungen mit Karten und Handbüchern sind uns unangenehme Überraschungen weitgehend erspart geblieben.

Wir werden die „East Coast“ hoffentlich wiedersehen und können dieses Reiseziel auch anderen Seglern wärmstens empfehlen!

Für Fragen oder Tips stehen wir gern zur Verfügung.

Klaus Lange, Ulrike Gebauer April 2010