Reisebericht Claudia und Johannes
„Sommer 2016 mit dem IF-Boot „Schnecke“

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Einleitung 3
Dienstag, 09. August 2016 3
Mittwoch, 10. August 2016 3
Donnerstag, 11. August 2016 4
Freitag, 12. August 2016 5
Samstag, 13. August 2016 6
Sonntag, 14. August 2016 7
Montag, 15. August 2016 7
Mittwoch, 17. August 2016 10
Donnerstag, 18. August 2016 11
Freitag, 19. August 2016 11
Samstag, 20. August 2016 11
Sonntag, 21. August 2016 12
Montag, der 22. August 2016 12
Dienstag, 23.August 2016 13
Donnerstag, 25. August 2016 14
Freitag, der 26. Aufgust 2016 14
Samstag, der 27.August 2016 16
Sonntag, der 28. August 2016 16
Montag, der 29. August 2016 17
Dienstag, der 30. August 2016 18
Mittwoch, der 31. August 2016 19
Donnerstag, der 1. September 2016 19

Einleitung

So, jetzt sitzen wir nun im gemütlichen Waddenhaven Texel und beginnen mit unserem Bericht.

Dienstag, 09. August 2016

Nach einigen Verzögerungen haben wir es heute Mittag geschafft mit einem Tag Verspätung zum Boot nach Warns/NL aufzubrechen. So sind wir um ca. 15:00 dort eingetroffen und stellten mit Verwunderung fest, dass die mit dem Hafenmeister vereinbarten Arbeiten an der Schnecke tatsächlich erledigt worden waren, und so hing unter anderen ein neuer Radarreflektor an der Oberwant.
Als erste Tätigkeit begann Claudia umgehend damit die Reste der Ijsselmeerfliegen zur beseitigen, welche sich seit der letzten Tour noch im Boot befanden (da allerdings noch lebend). Ich habe während dessen das Großsegel und den neuen Baumendbeschlag montiert, den Spi-Baum in Ordnung gebracht und so weiter . . .
Im Anschluss daran begannen wir damit das Boot für die Tour zu beladen. Dies zog sich noch hin bis zum späten Nachmittag, begleitet von mehreren Wetterumschlägen zwischen Sonne und Regen. Diese etwas ungemütlichen äußeren Bedingungen verleiteten uns schließlich zum Entschluss, die Abfahrt um einen Tag zu verschieben und stattdessen bei Elain der Hafengastronomie zum Essen zu gehen. Also, den Entschluss gefasst und prompt umgesetzt saßen wir auf unseren Stühlen vor zwei großen Hamburgern mit Pommes, welche recht gut schmeckten. Im Anschluss suchten wir die Koje auf und schliefen recht früh ein, vielleicht auch den Anstrengungen der vorherigen Tage geschuldet.

Mittwoch, 10. August 2016

Vielleicht verursacht durch das frühe zu Bett gehen am Vorabend, erwachten wir am Morgen so gegen 8:30 erholt auf unserem Boot. Nachdem wir erst einmal Kaffee gekocht haben, sind wir aufgestanden und haben noch kurz den Hafenmeister aufgesucht, um kurz an den Mastkran zu kommen um einen Wackelkontakt am Toplicht zu beheben. Dies stand zwar ursprünglich auch auf seiner ToDo-Liste, aber wir wollen den guten Mann ja nicht überfordern. Um 9:30 bekamen wir den Termin am Mastkran im Nachbarhafen und haben das Problem hoffentlich endgültig behoben (bis jetzt funktioniert es einwandfrei). An Ort und Stelle nutzte der frischgebackene Ehemann noch die Gelegenheit, einige Gelcoat-Arbeiten auszuführen, auch wenn er dazu ins Wasser musste.

So, genug der Vorrede: Um 13:00 ging es los. Der Plan direkt durch bis nach Texel zu fahren stellte sich aber als zu ambitioniert heraus. So erreichten wir gegen 13:00 bei 4-5 Bft und einer längeren Kreuz den Gemeindehafen den Oever. Den kannten wir schon von vorherigen Aufenthalten und entschieden erst einmal dort zu bleiben und das Segeln für heute einzustellen. Der Hafenmeister wies uns den Platz G5 zu, was uns so gar nicht passte. Üblicherweise sind wir einfach am „Meldesteiger“ liegen geblieben, aber nicht heute, mit dem dezenten Hinweis, es könnte ja noch jemand kommen.
Wir nutzten den beginnenden Abend noch für einen längeren Spaziergang nach den Oever mit dem Ziel der Nahrungsaufnahme, kamen aber nach knapp 2 Stunden zurück zum Boot, mit 2 Tetrapack Kondensmilch und begannen Ravioli mit Knackwurst zu kochen und im Anschluss zu essen.
Die Wetterprognose für den nächsten Tag lies nichts Gutes erahnen, und so stellten wir uns schon auf einen längeren Aufenthalt ein.

Donnerstag, 11. August 2016

Wie schon angedeutet, hatten wir uns aufgrund der Wetterprognose auf einen längeren Aufenthalt in den Oever eingestellt. Der Windfinder meldete für die Waddenzee durchgehend 5-6 Beaufort aus West und die KNRM hatte eine Sturmwarnung ausgegeben. So bestand eigentlich keine Chance nach Texel zu kommen, da solche Bedingungen in der Waddenzee sehr unangenehm werden können. Wenn sich durch die Gezeiten Strom gegen Wind befindet, kann sich, bedingt durch die geringe Wassertiefe, eine sehr unangenehme hohe See aufbauen.

„Gegen 10:30 auf dem Weg zur Hafentoilette, die der Kapitän an diesem Tage schon zum wiederholten Male aufsuchte, was möglicherweise der neuen Kaffeemaschine geschuldet war, traf er eine einsame Entscheidung! „Wir segeln“ verkündete er zurück an Bord und begann sofort damit, das erste Reff ins Großsegel zu binden ...“
So oder so ähnlich muss es sich zugetragen haben, zumindest fand sich die Schnecke samt Crew gegen 13:00 in der Stevens-Sluis in den Oever wieder, nicht ohne vorher das neue Funkgerät eingeweiht zu haben, um mit dem Schleusenwärter zu kommunizieren.

„Please repeat“ kam aus dem Lautsprecher zurück und so sagte der frisch mit der Funklizenz versehene Schiffsführer sein Sprüchlein abermals auf, was dann verstanden wurde und mit der Aufforderung quittiert wurde, nach dem Fischtrawler und den beiden Zweimastern in die Schleuse zu fahren. Gesagt getan, Wind und Wetter fühlten sich gut an und so ging es ab in die Nordsee.
Anfangs herrschten auch recht händige Bedingungen und so überholte die Schnecke kurzerhand die beiden Zweimaster und bog in die Waddenzee ab. Nach ca. einer Stunde frischte der Wind merklich auf und erreichte doch noch die angekündigten 5-6 Bft, welche Claudia an der Pinne aber gekonnt aussegelte. Und so bogen wir schließlich nach einer halbstündigen Kreuz Richtung Texel-Waddenhaven ab.

Auf dem Halbwindkurs begann das Segeln dann auch bei den eben erwähnten Bedingungen richtig Spaß zu machen, was sicher auch dem angenehmen Seeverhalten des IF-Bootes geschuldet war. So wurde der eben noch funkende „Kapitän“ kurzerhand zum „Fockaffen“ degradiert und Claudia segelte das Boot sicher vor die Hafeneinfahrt, wo ich nochmal kurz unter Motor übernehmen durfte.

Alles in allem endete ein anstrengender aber nicht unangenehmer Segeltag mit von der Gischt salzigen Gesichtern im Waddenhaven. Nach ausgiebiger Dusche ging es dann ab in das neben dem Hafen befindliche Restaurant, wo der obligatorische Hamburger gegessen wurde.

Die Wetterprognose für Freitag sah noch etwas schlechter aus als die heutige und so haben wir uns entschieden, auf Texel zu bleiben und am Samstag in aller früh weiter zu segeln.

Freitag, 12. August 2016

Wie angekündigt legten wir heute einen Hafentag ein. Der Wind wehte beständig mit 6 Bft aus West, kein Boot verließ den Hafen und so taten wir es den anderen gleich. Das wird einem im Waddenhaven Texel auch leicht gemacht, da er ausgesprochen einladend ist, versehen mit guten sanitären Einrichtungen, Waschmaschinen, Trocknern und einer Bibliothek. In dieser konnte dann tagsüber Olympia geschaut und ein 2:1 Sieg der deutschen Hockey-Nationalmannschaft über die Niederländer gefeiert werden (sehr verhalten).
Weiterhin standen einige Reparaturen am Boot an. Der vorherige Segeltag hatte doch seine Spuren am Boot hinterlassen.

Wie wir später erfuhren, hat der Kapitän eines zeitgleich sich in der Waddenzee befindlichen Plattbodenschiffs nur hektisch alle Segel eingeholt und ist unter Motor mit vollem Tempo den Hafen angelaufen. So zumindest 2 Mädchen die mit an Bord waren. Das Plattboden hatten wir unterwegs auch getroffen, dann aber aus den Augen verloren.
Außerdem hörten wir, dass zeitgleich 5 Meilen weiter östlich eine Dehler im Watt havariert war. Die Besatzung wurde von der KNRM geborgen und Gott sei Dank gab es keine Verletzungen oder Schlimmeres. Das Schiff erlitt einen Kielverlust. Bei viel Wind kein einfaches Revier…
Texel ist mit Bootsausrüstern gut bestückt und so war es kein Problem die zu ersetzenden Teile zu bekommen. Weiterhin besorgten wir uns Signalraketen und Handfackeln und niemand wollte, sehr zu Claudias Ärger, einen Befähigungsnachweis sehen (Pyroschein). Die Niederländer scheinen mit dem Thema entspannter umzugehen als ihre deutschen Nachbarn.
Als wir wieder an Bord waren tauschten wir diverse abgerissene Mastrutscher und den Violinenblock des Baumniederholers aus, wobei der Violinenblock wohl schon länger defekt war. In einem wurde auch die dazugehörige Schot gewechselt. Akut waren aber nur die abgerissenen Mastrutscher auf den Vortag zurückzuführen.
Auch unsere Vorräte an Lebensmitteln und Benzin wurden aufgestockt, schließlich sollte am nächsten Tag der lange

Schlag nach England folgen. Die Wetterprognose sagte ab 16:00 auf 4 Bft abflauende Winde voraus, welche im Laufe der Nacht auf Nord drehen sollten. Eigentlich keine so schlechten Bedingungen. Doch so kam es nicht. . .

Samstag, 13. August 2016

Wir hatten geplant den Waddenhaven gegen 16:00 mit dem ablaufenden Hochwasser zu verlassen, unter Motor das Marsdiep zu befahren, dann nach Norden abzubiegen, das Molengatt zu durchqueren und dann auf Kurs 300° am Wind Richtung Verkehrstrennungsgebiet OFF-Texel. So zumindest der Plan. Wir sprachen noch ein Weilchen mit unserem Stegnachbarn, einem Niederländer der mit seinen beiden Jungs zum Hafenfest nach Texel gekommen war. Dabei bot er an Bilder von unserer Abfahrt zu machen. Gegen 16:00 legten wir dann ab und die Fahrt unter Motor gegen den Wind Richtung Marsdiep verlief erstaunlich angenehm. Eigentlich hatte ich für diese Strecke mit unangenehmer See gerechnet. An der Tonne T2 bogen wir, weiter unter Motor, in das Molengatt ab. Als Seegatt bezeichnet man die Durchfahrt zwischen Sandbänken oder Inseln welche dicht beieinander liegen. Diese Seegatten können es in sich haben, da man keinen Spielraum zum Ausweichen hat und relativ schnell auf Grund sitzt, wenn man die Fahrrinne verlässt. Uns begrüßte im Seegatt eine beachtliche See mit geschätzter Wellenhöhe von fast 2 Metern. Unter Motor kämpften wir uns vor von Tonne MG-H bis MG-A um dort die Segel zu setzen. Ganz klar handelt es sich bei der „Schnecke“ um ein Segel- und kein Motorboot. So hofften wir auf ein Mehr an Stabilität wenn wir erst mal segelten. Der Crew ging es zu diesem Zeitpunkt nur mäßig gut und Claudia entschied sich nach einer weiteren halben Stunde die Fische an der Mahlzeit des Tages teilhaben zu lassen. Mir ging es zwar etwa flau im Magen ansonsten noch ganz O.K. . Allerdings keine idealen Voraussetzungen für so eine lange Überfahrt. So entschieden wir gegen 20:00 nördlich von Texel umzudrehen. Dies stellte sich als nicht so einfach heraus, und so kommunizierten wir ausgiebig mit Den Helder Traffic auf Kanal 62, welche den Verkehr in diesem Gebiet regelten. Nachdem noch ein Lotse den Hafen verlassen hatte konnten wir um 2:00 nachts in die Königliche Marina einlaufen. Alles in allem waren wir ca. 10 Stunden auf See, inklusive unserer ersten Nachtfahrt. Die Schifffahrtsstraßen um Den Helder sind beleuchtet wie der Rudolfplatz bei Nacht und so muss man sich sehr konzentrieren, um nicht auf Land zu laufen in diesem Lichtermeer.

Sonntag, 14. August 2016

Nach unserem wenig rühmlichen Versuch die Insel zu erreichen bzw. zu verlassen, ruhten wir uns am folgendem Tag im „Königlich-Niederländischem Yachtclub Den Helder“ aus. Der freundliche Hafenmeister berechnete uns für die erste Nacht nichts, da wir ja genau genommen erst am Morgen angekommen waren. So verbrachten wir den Tag mit am-Meer-liegen und gingen am Abend im „Königlichem Yachtclub“ essen. Wir zogen uns relativ ordentlich an, da wir dachten, dass dies für einen „Königlichen Yachtclub“ so angemessen sei. Weit gefehlt, wir waren die ersten, die den Club betraten. Uns folgten weitere Niederländer in kurzen Hosen und mit Badelatschen. Auch das Essen war nicht besonders. Was würden die Niederländer ohne ein Fritteuse machen? Ich hing dem Gedanken noch etwas weiter nach, wie kommt man überhaupt auf die Idee etwas zu frittieren, eine Entwicklung abgeleitet vom Braten in der Pfanne, und noch viel wichtiger, muss man alles frittieren, auch ganze Hähnchen? Ich lasse das alles mal so dahingestellt. Das anschließende Eis enthielt nichts Frittiertes und versöhnte wieder und die Aussicht auf den Texelstrom war großartig. Gesättigt suchten wir das Boot auf und gingen früh ins Bett. Am nächsten Morgen um 5:50 war Hochwasser und wir wollten den nächsten Versuch starten. Beim Hafenmeister hing die Prognose mit 3-4 Bft aus Ost für den nächsten Tag aus, ideale Aussichten.

Montag, 15. August 2016

Um 5:00 verließen wir, in leicht angespannter Erwartung einer tollen Fahrt, die Kojen. Wir kochten Kaffee, nahmen britische Stugeron gegen die Reisekrankheit, machten klar Schiff und legten gegen 6:00 Uhr ab. Mit uns verließen einige weitere Schiffe den Hafen und wir fragten uns, ob sie wohl das gleiche Ziel haben mögen wie wir. Wir setzten uns zusammen mit einer größeren Hallberg-Rassy an die Spitze der Gruppe und verloren die anderen Boote

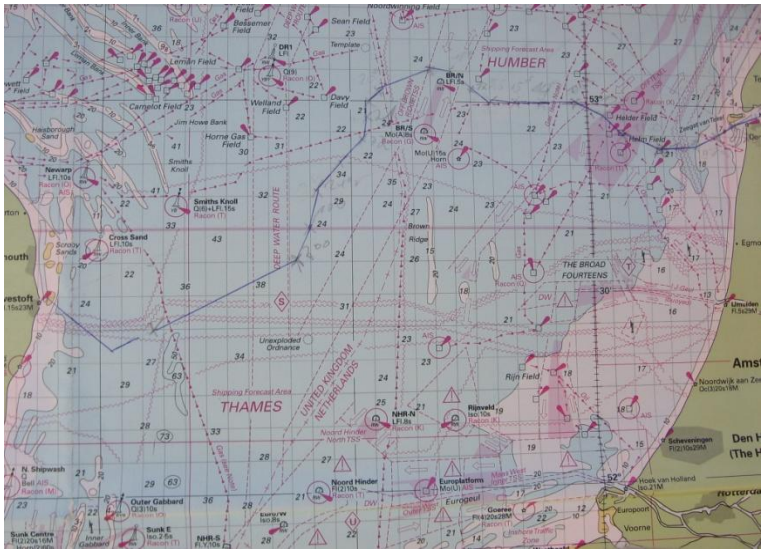
aus den Augen.
Der Wind wehte mit knappen 3 Bft aus Ost und wir machten mit großer Genua und ohne Reff gute 4 Knoten Fahrt. Mit der Hallberg-Rassy lieferten wir uns eine Stunde lang eine kleine Regatta (Ob die das wohl auch so sahen? Man kann Zweifel haben). Wir liefen zumindest lange einen parallelen Kurs dicht beieinander. Irgendwann bog die HR Richtung Süden ab, vermutlich nach Ijmuiden. Wir liefen weiter Kurs Nord-West und machten mittlerweile gute 5 Knoten Fahrt.
Nun erreichten wir das Verkehrstrennungsgebiet OFF-Texel. Dieses hatten wir wie vorgeschrieben im rechten Winkel zu queren und so passten wir den Kurs entsprechend an. Am Horizont erschien auch ein Tanker aber wir gingen sicher vor ihm durch, mittlerweile bei fast konstanten 6 Knoten, was für ein IF-Boot schon recht schnell ist. Das lag wohl vor allem an der 130°- Genua, welche genau so groß wie das Hauptsegel ist.
Die Sache mit den Verkehrstrennungsgebieten verhält sich wie folgt: Man kann sie sich wie Straßen vorstellen, auf denen die Berufsschifffahrt nur in eine Richtung fahren darf. In der Mitte befindet sich ein Bereich, welcher von der Berufsschifffahrt gar nicht befahren werden sollte um Kollisionen zu vermeiden. Dann folgt die Straße in die entgegengesetzte Richtung. Die Verkehrstrennungsgebiete sollten von der Sportschifffahrt nur im rechten Winkel gequert werden. Dies wird von der Küstenwache per Radar überwacht. Ist aber auch im eigenen Interesse, da die Frachter und Tanker mit bis zu 20 Knoten angefahren kommen, so dass zwischen Sichtung und Kontakt nicht viel Zeit bleibt. Das TSS OFF-Texel ist gleichzeitig auch ein großes Industriegebiet auf der Nordsee und so passierten wir viele Bohrinseln und Verlade-Terminals.

Nachdem wir das TSS (Trafic-Separation-Scheme) OFF-Texel erfolgreich und ohne Kollision gequert hatten, gingen wir auf Kurs 270° Richtung Westen. Die Nordsee zeigte sich weiterhin mit wenig Welle und konstanten 4 BFT aus Ost von ihrer besten Seite. Gegen 19:00 drehte der Wind auf Nord-Ost und wir passten den Kurs auf ca. 240° an. Bei dieser Gelegenheit setzten wir auch den Spinnaker, der uns bis 20:30 ein gutes Fortkommen sicherte.

Um 20:30 bargen wir den Spinnaker, da die Sonne gegen 21:00 untergehen sollte und uns das Fahren unter Spi in der Nacht zu heikel erschien. So setzte wir wieder die große Genua und fuhren in die Nacht hinein. Immer Ausschau haltend nach der Berufsschifffahrt. Die Sonne legte sich derweilen hin, Claudia tat es ihr gleich, und ich fuhr eine ganze Zeit alleine.

Gegen 2:00 weckte ich Claudia wieder. Der Wind hatte merklich aufgefrischt und wir rauschten in beängstigendem Tempo auf Raumschot-Kurs durch die Nacht. Ich wollte die Segelfläche reduzieren, da mir das ganze langsam unheimlich wurde und wir bei weiter auffrischendem Wind mit Sicherheit ein Problem in der momentanen Konfiguration bekommen hätten. Claudia übernahm das Ruder und ich ging auf das Vorschiff um die Fock zu setzen. Dies sollte sich als kluge Entscheidung herausstellen, da der Wind nochmals zulegte und wir in eine weitere Schifffahrtsstraße einfuhren.
Ich weckte Claudia abermals, da ich nun reichlich übermüdet Hilfe benötigte. Die Fock bargen wir bei dieser Gelegenheit komplett und Claudia beobachtete den vielbefahrenen Deep-Water-Way und passte auf, dass uns kein Boot zu nahe kam. Gegen 6:00 legte ich mich hin, ich sah mittlerweile Lichter die es nicht gab, und übergab Claudia das Ruder. Ich schlief sofort ein und war wohl auch nur schwer um 9:00 wieder zu wecken. In den nächsten 3 Stunden liefen wir mit einiger Kreuz, ein Vorwindkurs erschien uns beim momentanen Wellengang zu riskant, nur unter Groß Richtung Lowestoft. Um 11:30 funkten wir Lowestoft Harbor-Control auf Kanal 14 an und baten um Einfahrterlaubnis. Diese wurde auch gewährt, stellte sich aber bei auflandigem Wind und viel Welle als kompliziert heraus. Um 12:00 erreichten wir endlich erschöpft den Hafen. Doch dieser war voll! Eigentlich war unser Plan in der Royal Norfolk and Soffolk-Yachtclub-Marina zu liegen. Selbst die Queen soll dort schon zu Gast gewesen sein, aber wir entschieden uns gegen das Päckchen-Liegen und steuerten die in einem alten Industriehafen gelegene Nachbarmarina an. Diese war ziemlich leer, was dem rustikalem Charme eines alten englischen Hafens geschuldet sein könnte. Der Hafenmeister war ein Telefon, welches an einem Sanitärcontainer hing. Dort konnte man anrufen und gegen Angabe von Schiffsgröße und Kreditkartennummer wurde einem der Zugangscode für die sanitären Einrichtungen mitgeteilt, zusammen mit dem Hinweis, dass am nächsten Morgen jemand die Rechnung bringt. Für uns stellte sich der Hafen aber als passend heraus, wir hatten Zugang zum Strom und konnten die Batterie landen. Wir legten uns nach 30 Stunden und 140 gesegelten Seemeilen erst einmal schlafen.

Gegen 18:00 weckte Claudia mich wieder und wir gingen nach Lowestoft essen. Bei Lowestoft handelt es sich um eine ehemals industriell geprägte Hafenstadt, welche wie wohl viele Orte Ihresgleichen in England einem ziemlichen Niedergang ausgesetzt zu sein scheint. Gleichzeitig ist Lowestoft für sein Seebad bekannt und für die Tatsache, dass es sich um den östlichsten Punkt von Großbritannien handelt.



Mittwoch, 17. August 2016

Nach der doch recht anstrengenden Überfahrt legten wir heute einen Hafentag ein und besichtigten Lowestoft. Hervorragendes Wetter steuerte seinen Teil zu einem angenehmen Aufenthalt bei. Wir besichtigten das Seebad und gingen im Anschluss einkaufen. Als erstes stand ein Rucksack auf der Einkaufsliste, ein Gegenstand von großer Wichtigkeit für das Fahrtensegeln. Man kommt ja doch hin und wieder in die Verlegenheit Einkäufe zum Boot bringen zu müssen. Für den nächsten Tag war die Weiterfahrt nach Harwich geplant. Dafür war eine genauere Betrachtung der Gezeitenströme notwendig, welche die Fahrt vereinfachen aber auch unmöglich machen können. Hilfreich war hierbei Reeds Nautical Almanac. Den haben wir schon im Vorfeld der Reise besorgt. Er enthält Informationen zu den Häfen, Strömungen und relevanten Funkkanälen, welche im jeweiligen Revier benötigt werden. Geplant war eine Abfahrt gegen 6:00.

Donnerstag, 18. August 2016

Gegen 6:15 verließen wir nach der Erlaubnis der Lowestoft Harbour Control, wo man sich auf CH14 abzumelden hatte, den Hafen. Der Wind wehte tatsächlich mit den vorhergesagten 3-4 Bft aus Ost und die Welle lag auch in einem erträglichen Maß. So legten wir Kurs 200° an und fuhren nach Süden. Die Sonne schien und unterstützt von der Tide liefen wir mit 7-8 Knoten unserem Ziel entgegen. Es folgte der bisher schönste Segeltag entlang der englischen Ostküste.

Schon gegen 13:00 legten wir in Harwich an, nachdem wir über Funk beim Hafenmeister per Funk nach einem Liegeplatz angefragt haben. Nachdem auf unsere Anfrage positiv geantwortet wurde liefen wir in die Schleuse der Shotley-Marina ein. Schon in der kleinen Schleuse empfing uns der Hafenmeister und überreichte uns einen Stecker-Adapter

und einen Hafenplan mit der Boxnummer. So einen Service haben wir bis jetzt noch in keinem Hafen erlebt. Positiv bleibt noch zu erwähnen, dass in der Shotley-Marina auch weiterhin die EU-Flagge weht. Die Wetterprognose für die nächsten drei Tage stand wieder auf Sturm und so sollten wir hier wohl noch länger liegen. Wir überlegten, unseren Besuch in London per Zug vorzuziehen. Segeln bei 5-6 Bft mag in der Waddenzee funktionieren, in der Themsemündung wollten wir das nicht ausprobieren.

Freitag, 19. August 2016

Wegen der Wettervorhersage und Wind mit 6 Bft aus West legten wir einen Hafentag ein. Der Tag verläuft ereignislos, Wäsche wurde gewaschen, Spaziergänge gemacht und das Boot aufgeräumt. Für den kommenden Samstag war der Ausflug nach London geplant.

Samstag, 20. August 2016

Gegen 8:30 nahmen wir in Shotley den Linienbus nach Ipswich, um dort auf den Zug umzusteigen. Die Busfahrt durch die Landschaft längst des River Orwell war landschaftlich ansprechend und so verging die Busfahrt schnell. In Ipswich stiegen wir auf den Zug um und nach einer guten Zugstunde kamen wir in London Liverpool-Street an. Der erste Anlaufpunkt in London war ein Geschäft für Bootsbedarf. Uns fehlte noch die Seekarte für den Bereich Ärmelkanal und Normandie. Leider scheinen die von uns bevorzugten NV-Seekarten in England nicht so verbreitet zu sein und so erwarben wir eine entsprechende von Imray. Darauf folgend starteten wir einen längeren Fußmarsch zur Themse und besichtigten die Tower Bridge und liefen durch die City.

Im Anschluss folgte noch ein längerer Fußmarsch zum Hotel, wo wir noch etwas Olympia schauten und den Abend ausklingen ließen.

Sonntag, 21. August 2016

Am darauffolgenden Tag standen wir früh auf um noch Westminster zu besichtigen. Gegen 10:00 trafen wir dort ein und waren überwältigt von der Menge an Touristen, die schon vor uns eingetroffen waren. Wir nahmen das dann als Pflichttermin war, der nun mal zu einer London-Besichtigung gehörte. Nach ein paar Fotos traten wir dann auch den Rückzug an und frühstückten erst mal.

Gegen 11:00 traten wir den Rückweg nach Shotley an. Der Rückweg führte wieder über Ipswich. Gegen 14:30 trafen wir wieder in Shotley ein. Zusammenfassend kann man sagen, dass London schon sehenswert ist. Es ist aber wirklich sehr teuer. Da kann man sich schon fragen, wie teuer es sein muss hier zu leben. Fünf Stationen U-Bahn fahren war teurer als die Busfahrt von Shotley nach Ipswich. Außerdem war es sehr, sehr laut und die Stadt eine einzige riesige Baustelle. Vielleicht war der Kontrast zwischen einsamen Segeln und der vollen Stadt einfach zu groß.

Montag, der 22. August 2016

Nach drei Tagen, die wir wegen Wind und des vorgezogenen London-Ausflugs abwarten mussten, stand für heute die Querung der Themse-Mündung mit dem Zielhafen Ramsgate an. Bei der Themse-Mündung handelt es sich um ein sehr anspruchsvolles Teilstück unserer Reise. Man könnte sagen, die Themse ist die Biskaya der Engländer. Die ganze Mündung ist gespickt mit Sandbänken und die Tonnen haben Namen wie Shipwash oder South Knock.
Die erste Sandbank hatten wir aber gleich bei der Schleusenausfahrt aus Shotley mitgenommen. Bei Niedrigwasser steht einem eine ca. 4 Meter breite Fahrrinne zur Verfügung, welche nur durch die Schleusentore und zwei Pinne in ca. 100 m Entfernung markiert ist. Mit kräftigen Strom von Steuerbord saßen wir ca. nach der Hälfte der Strecke fest. Ein Freikommen war unmöglich, da der Strom zu stark drückte. Glücklicherweise kam genau in diesem Augenblick die Harbour Control Harwich vorbei, welche uns freundlicherweise frei zog. Die erste Hürde war geschafft.
Die Windvorhersage sagte 5 Bft abnehmend im Laufe des Tages auf 3 Bft voraus. Und so war es dann auch. Nur sorgen 5 Bft in der Themsemündung anscheinend zu einer Wellenhöhe, die wir noch nicht kannten und so beschlossen wir nach einigen Stunden, in denen wir in der Hauptsache damit beschäftigt waren das Boot unter Kontrolle zu halten, uns in die Themse zu verdrücken und legten Kurs 270°. Nach einer weiteren Stunde war der Spuk dann vorbei und wir liefen unter Motor mit knappen 2 Knoten gegen den Strom. Um ca. 21:00 ging die Sonne unter und gegen 23:00 erreichten wir nach 14 stündiger Fahrt Ramsgate. Wir haben die Themsemündung geschafft und sie hat sich als so anspruchsvoll herausgestellt wie befürchtet. Wir waren glücklich, dass wir dieses Teilstück hinter uns gebracht haben. Spätestens nach diesem Tag war für uns klar, warum die Engländer in Lowestoft völlig entgeistert waren, wie wir ohne Sprayhood unterwegs sein konnten. Die Wellen können schon dort eine andere Qualität aufweisen.

Dienstag, 23. August 2016

Aufgrund der späten Ankunft am Vortag legten wir in Ramsgate eine weitere Pause ein. Da unser Urlaub nun schon weiter fortgeschritten war, beschlossen wir am nächsten Tag den Ärmelkanal zu queren und langsam den Rückweg anzutreten. Der Wetterbericht für den kommenden Tag sagte Temperaturen bis 30°C und die völlige Abwesenheit von Wind voraus. So stellten wir uns schon mal auf eine längere Motorfahrt ein. Ramsgate ist eine schöne Stadt mit Strand und schöner Altstadt und so hatten wir keine Mühe den Tag mit Aufgaben zu füllen. Zum Abschluss suchten wir noch den Strand auf und genossen den Tag. Gegen 20:00 gingen wir ins Bett, da die morgige Abfahrt durch die Gezeiten diktiert auf 3:30 festgelegt wurde.

Mittwoch, 24. August 2016

Heute stand die Querung der weltweit meistbefahrensten Schifffahrtsstraße an. Gegen 3:30 verließen wir nach kurzer Klärung mit Ramsgate Harbour-Control den Hafen. Die Fahrt verlief, bis auf die Tatsache, dass das Handy, welches uns als Navi diente, den Geist aufgab, eher unspektakulär. Claudia saß am Ruder und ich bestimmte fortlaufend die Position, um sie umgehend in die Karte einzutragen. Der Verlust des Navigationsprogrammes machte die Sache etwas schwerer, aber es musste auch so gehen. Vor ein paar Jahren gab es so etwas wie GPS-gestützte Navigation auf Segelyachten noch nicht und die Menschen sind trotzdem um die Welt gesegelt. Die Bestimmung der Position war aber auf Grund des starken Stromversatzes nicht zu vernachlässigen. Der Verkehr im Ärmelkanal ist schon beeindruckend und man ist gut beschäftigt alle Schiffe im Auge zu halten und auf eventuelle Kollisionsgefahr zu überprüfen. Die Ozeanriesen fahren mit bis zu 20 Knoten, allerdings recht berechenbar, den Kanal entlang.
Gegen 14:00 local time holten wir die britische Gastlandflagge ein und zogen die Französische den Mast hoch.
Das Wetter war blendend, die Sonne schien und der Wind glänzte weiterhin durch Abwesenheit. Es war schön wieder in Frankreich zu sein und mit dem ersten sich einstellenden Wind segelten wir die Küste entlang um gegen 16:00 in Dünkirchen, der nördlichsten Stadt Frankreichs, anzulegen. Der Kontinent hatte uns wieder.

Donnerstag, 25. August 2016

Der nächste Zielhafen war Nieuwpoort. Der Wind wehte mit knappen 2 Bft aus West und so zogen wir den Spinnaker hoch und überholten so gut wie alle Yachten, denen wir begegneten. Das Segeln mit Spi scheint unter Fahrtenseglern nicht so beliebt zu sein.
Irgendwann schlief der Wind komplett ein und wir warfen notgedrungen den Motor an um gegen 18:00 den Yachthafen in Nieuwpoort zu erreichen.
Der Hafen war gigantisch und wir kamen uns irgendwie klein vor, als wir mit der „Schnecke“ zwischen den ganzen Luxusyachten einliefen. Uns wurde ein Liegeplatz am Steg für kleine Motorboote zugewiesen.
Es schienen alle Nationalitäten in diesem Hafen versammelt sein und es drängte sich langsam der Eindruck auf, dass es sich um den Yachtclub der in Brüssel ansässigen europäischen Bürokratie handelt. Bestärkt wurde dieser Eindruck noch durch die überall präsente EU-Flagge.

Freitag, 26. August 2016

Für diesen Tag stand nur ein kurzes Teilstück von ca. 17 nm an. Es sollte von Nieuwpoort nach Blankenberge gehen. Vorher wurde noch im Europa-Yachtclub die Wäsche gewaschen und getrocknet und ausgiebig gefrühstückt. Ein Bäcker im Yachthafen ermöglichte uns dazu eine neue Qualität und so gab es Croissant und Teilchen zum Kaffee. Gegen 12 kamen wir nun endlich los und liefen gegen einen schwachen Wind aus Ost die Küste hoch. Mit uns noch einige andere Boote und ein kleiner Schweinswal, mit denen wir uns getreu dem Motto „Zwei Boote sind eine Regatta“ ein kleines Rennen bis Oostende lieferten. Wir schlugen uns nicht schlecht und mussten uns nur einer größeren Yacht französischer Bauart geschlagen geben. Diese drehte in Oostende um, der Strom mit ihr, und so warfen wir an der Mole

zum Hafen Oostende den Motor an, um im „Schnecken“-tempo gegen 19:30 Blankenberge zu erreichen. Der Hafen war voll, aber der nette Hafenmeister fand für uns noch eine freie Box. Überhaupt haben wir die ganze Fahrt über von unserer Bootsgröße profitiert. Zumindest was die Liegeplätze anbelangte. Die allermeisten Boote, die wir gesehen haben, beginnen so ab ca. 34 Fuß. Mit 25 Fuß ist man schon fast ein Exot.
Blankenberge ist ziemlich vom Strand-Tourismus geprägt. Wir begaben uns an die Promenade um Pommes zu essen, den Sonnenuntergang zu genießen und dann noch etwas durch die Stadt zu flanieren.
Am nächsten Morgen ging es um 9 Uhr ab zum Aldi, der sich in Hafennähe befand, um die Vorräte aufzustocken. Um 10 Uhr hieß es „Leinen los“.

Samstag, 27. August 2016

Wie schon geschrieben, legten wir gegen 10:00 ab. Unser eigentliches Ziel war Stellendam im Haringvliet, dies bedeutete ca. 52 nm Richtung Nord-Ost.
Es stellte sich bald heraus, dass das Ziel wegen des späten Aufbruchs und fehlender Winde nicht zu erreichen war und so bogen wir nach ca. 15 nm in die Westerschelde ab. Zuvor hatte unser Motor den Dienst verweigert und wurde auf

See auseinandergenommen. Nach der Reinigung der Zündkerze und dem Spülen des Zylinders durch mehrmaliges Ziehen des Starterseils lief er wieder.
Es kam ein schwacher Wind auf, wir wollten den Motor aber nicht abstellen und motorten so in die Westerschelde ein, direkt in ein Regattafeld. Im Anschluss bestand unsere Hauptaufgabe im Ausweichen der Regattaboote. Ich würde es auch nicht mögen, wenn mir jemand unter Motor bei einer Regatta im Weg rum fährt. Es waren viele „schwarze" Segel zu sehen und es wurde „delikat" gesegelt, was auf ein gewisses Niveau der Veranstaltung hinwies.

Wir liefen den Hafen von Breskens relativ problemlos an und stellten mit Erstaunen fest, dass dort eine riesige Veranstaltung im Gang war. Sofort funkten wir den Hafenmeister an und er wies uns per Funk eine Box zu, die wir sofort anliefen. Unser Motor machte immer noch leichte Zicken und so waren wir froh drinnen zu sein.
Vor Ort stellte sich heraus, dass wir mitten durch die offene niederländische Meisterschaft in den ORC-Klassen gesegelt sind, sowie das J/111 Rennen als Einheitsklasse aus der Ferne bewundern konnten. Nun überraschte uns auch das Tempo der Boote nicht mehr. Zum Abend gab es eine Veranstaltung im Festzelt, wir tranken einige Bier und gingen Pommes essen. Für den nächsten Tag planten wir endlich Stellendam zu erreichen.

Sonntag, 28. August 2016

Gegen 9:00 legten wir, zusammen mit den J's, die kurz vor uns den Hafen verließen, ab. Die Prognose waren 3-5 Bft aus West. Es war schon etwas Druck in der Luft, aber wir machten uns keine größeren Gedanken; 5 Bft waren ja auch maximal angesagt. Das ist ja schon etwas. Wir montierten die Fock, verzichteten aber auf das Einbinden des ersten Reffs.
Kaum hatten wir den Hafen verlassen, ging es los. Uns empfing ein Wind, wie wir ihn bis jetzt noch nicht kannten.
Naja dachten wir, wird wohl der Düsen-Effekt der Schelde sein, die 3 nm raus kreuzen wir uns frei und draußen wird es besser. So setzten wir die Segel und taten unser möglichstes. Gleichzeitig lief der Strom noch leicht in die Westerschelde und machte uns zusätzlich zu schaffen. Die „Schnecke" legte sich ein ums andere mal auf die Backe und wir fuhren eine harte Kreuz, kamen aber nicht recht vorwärts. Die J's waren uns inzwischen enteilt, aber das wunderte uns auch nicht weiter. Nach 2 Stunden Kreuzen, in denen wir nur marginal vorwärts kamen, offenbarte ein Blick auf die Fock auch den Grund dafür. Sie flatterte völlig ausgeweht im Wind, hatte total die Form verloren. So konnte man keine Höhe laufen. Die Fock ist an der Kreuz das wichtigste Segel und unsere war ein Zombie.
Wir besprachen uns kurz und liefen dann unter Motor mit gefühlt einem Knoten Fahrt den Hafen wieder an.
Die fertige Fock nahm uns auch etwas den Frust, dass die Regattaboote anscheinend ihr komplettes Rennen gefahren waren, während wir es nicht einmal raus geschafft hatten. Sie fuhren auch wieder in den Hafen. Wir belegten unsere alte Box und wurden abermals beim Hafenmeister vorstellig, dass wir noch gerne bleiben würden. Kein Problem, die Box war frei und so kümmerten wir uns erst mal ums Boot. Die Fock verstaut und meine Segeljacke, welche sich auch in Auflösung befand, zum Trocknen aufgehangen, gingen wir erst mal in den Yachtbedarf. Glücklicherweise hatte er während des Breskens-Sailing-Weekends auch am Sonntag auf. Wir erstanden neues Motoröl für unseren Außenborder und hatten den Plan, eine neue Segeljacke zu erwerben. Die Preise waren aber so, dass sich eine Weiterfahrt mit der alten Jacke anbot. Zurück im Hafen merkten wir, dass die anderen Boote auch wieder drinnen waren. Der gemessene Wind auf dem Schiff der Regattaleitung hatte bei durchgehenden 30 Knoten gelegen, was einer sehr guten Windstärke 7 entspricht (ab 34 Knoten hat man Windstärke 8). In Böen hatten wir die sicher, so wie es uns auf die Seite gelegt hat. So wurden die Rennen auch abgebrochen und die Boote liefen wieder den Hafen an.
Die „Schnecke" hatte das alles noch recht gut weggesteckt, wenn man bedenkt, dass wir nicht gerefft, sondern uns auf die Prognose verlassen hatten.
Für den nächsten Tag waren 3 Bft aus Nord angesagt. Das bedeutete für uns zwar kreuzen, ließ aber eine Fahrt mit Genua zu, die Fock war ja hin.

Montag, 29. August 2016

Gegen 9 Uhr verließen wir den Hafen und liefen durch ein Seegatt vor Vlissingen Richtung Nord-West aus der Westerschelde heraus. Es war recht viel Berufssschiffahrt unterwegs und gegen 11Uhr überholte uns noch die Schweizer J/111 „Lallekönig", welche wir am Vortag noch segeln gesehen haben.

Nachdem wir das Seegatt verlassen hatten, setzten wir die Segel und kreuzten die niederländische Südküste hoch. So gegen 20:30 erreichten wir das Haringvliet, aber wir beschlossen weiter zu segeln. Der Grund, warum wir die Marina in Stellendam anlaufen wollten, war der, dass wir die Hafeneinfahrt von Rotterdam nicht bei Nacht queren wollten. Nun gab es die Chance, dass aber noch in der Dämmerung zu schaffen und so segelten wir weiter in den Abend hinein. Mit einbrechender Dunkelheit erreichten wir die Maas-Mündung. Unser Plan war nicht aufgegangen. Langsam tasteten wir uns von Tonne zu Tonne vor, immer orientiert an den Lichtern, welche gerade am hellsten waren. Weiterhin funktionierte unser Navi-Handy wieder sporadisch, schaltete sich aber von Zeit zu Zeit aus, weshalb wir uns darauf nicht verlassen wollten. Bei Kardinaltonne MV meldeten wir uns auf Kanal 3 über Funk bei Maas Entrance und kündigte an, dass wir die Maas-Mündung und damit die Einfahrt zum Europoort Rotterdam über den „recommended small craft track“ queren wollten. Vor der Einfahrt warteten geschätzte 20 Frachter und Tanker auf Einlass. Gleichzeitig verließen andauernd Schiffe in großer Fahrt den Hafen. Maas Entrance wies uns an unsere Fahrt fortzusetzen und auf Kanal 3 im Standby zu bleiben. So taten wir es und liefen unter Motor bei Vollgas ca. 3 Knoten gegen den Strom der Maas-Mündung entgegen.
Kurz bevor wir die Mündung von ca. 1 Seemeile Breite queren wollten wies uns der Operator an kurz zu warten, da 2 Schiffe mit ca. 24. Knoten einlaufen würden. Und so passierte es dann auch. Wir versuchten so gut es ging auf der Stelle zu stehen und vor uns rauschten 2 Schiffe vorbei. Dann wurde uns bedeutet weiterzufahren. Kurz darauf kam der nächste Funkspruch an uns, wir sollten Kurs und Geschwindigkeit unbedingt beibehalten, es kämen 2 Schiffe aus der Mündung. Das erste würde vor uns queren, das zweite knapp hinter uns. Das Kurshalten war kein Problem, da sich als Ansteuerung der Leuchtturm Scheveningen anbot, welcher gut zu erkennen war. Und so querte das erste Schiff vor uns, das zweite knapp hinter uns. Man hatte allerdings die ganze Zeit, auch wenn man angespannt war, ein relativ sicheres Gefühl, da der Operator die Situation gut im Blick zu haben schien. Und dann waren wir durch. Es querte zwar noch ein weiteres Schiff, aber schon etwas mehr hinter uns. Ich bedankte mich bei Maas Entrance für die Hilfe, bekam aber keine Antwort. Das scheint eher unüblich zu sein. Unser eigentlicher Plan war die Nacht bis Ijmuiden durch zu segeln, aber bei Claudia machte sich einige Erschöpfung und Hunger breit. So legte sie sich schlafen und ich steuerte unterdessen Scheveningen an, ein Hafen in Den Haag.
Gegen 2:00 am Morgen trafen wir dort ein, aber das Hafenbecken war voll mit Yachten, die alle im Päckchen lagen. Hier sahen wir auch die „Lallekönig“ wieder. Die waren sicher schon einige Stunden am Schlafen. Wir blieben entgegen der Vorschrift einfach am Meldesteiger liegen und legten uns für 4 Stunden hin.

Dienstag, 30. August 2016

Um 6:00 standen wir wieder auf, legten dem Hafenmeister von Scheveningen einen Umschlag in den Briefkasten mit einer Entschuldigung und Geld, und fuhren weiter Richtung Ijmuiden. Anfangs segelte Claudia und ich legte mich erst mal hin. Die Sonne schien und es versprach ein schöner Tag zu werden. Leider war der Wind etwas schwach. So um 9:00 stand ich auf und kochte Ravioli und Kaffe und wir frühstückten erst mal. Der Wind wehte schwach aus Nord-West und wir versuchten mit Spinnaker unser Fortkommen etwas zu beschleunigen. Das gelang aber auch nicht so gut und so bargen wir ihn relativ schnell wieder. Unter Motor liefen wir bei strahlendem Sonnenschein weiter Richtung Ijmuiden, wo wir gegen 15:00 ankamen. Wir Schleusten und hatten die Nordsee wieder verlassen. Unter Motor ging es nun weiter über den Nordseekanal Richtung Amsterdam. Claudia schlief während dessen auf dem Vordeck. So gegen 17:00 erreichten wir Amsterdam und uns erwartete ein Verkehrschaos, welches Rotterdam mit Leichtigkeit in den Schatten stellte. Frachter, Tanker und permanent querende Fähren ließen einen fast wahnsinnig werden.

Irgendwie schafften wir es dann aber doch und liefen nach einiger Sucherei den berühmten Sixhaven gegenüber dem Hauptbahnhof an. Wir gingen eigentlich nicht davon aus noch einen Platz zu bekommen und stellten uns schon auf Päckchen-Liegen ein. Aber Tatsächlich waren am 8-Meter Steg noch einige Boxen frei und so machten wir fest. Der Hafenmeister war schon im Feierabend und so erledigten wir die Formalitäten an einem bereitstehenden Automaten, an dem man das Liegegeld bezahlen konnte. Das waren knapp 14 Euro für 8 Meter Boot. So günstig übernachtet man sonst in Amsterdam sicher nicht in so exponierter Lage. Nach uns kam noch ein wunderschön restauriertes IF-Boot ähnlichen Baujahres wie unseres in den Hafen und wir unterhielten uns noch kurz mit der Besatzung, einer niederländischen Familie, über die Boote und unsere Reise. Im Anschluss gingen wir zur Dusche, um dann die Stadt zu erkunden. In unmittelbarer Nähe zum Sixhaven legt eine Fähre zum Hauptbahnhof ab und man ist in nicht 5 Minuten mitten im Zentrum der Stadt. Wir liefen erst mal durch das Bahnhofsviertel um etwas zu essen. Wir fanden eine Pizzeria und kehrten ein. Die Pizza war gut und das Bier schmeckte auch. Darauf folgend gingen wir noch etwas durch die Stadt spazieren, lagen aber um 10:00 wieder in der Koje. Die beiden Vortage verlangten ihren Preis und so schliefen wir recht früh tief und fest.

Mittwoch, 31. August 2016

Für heute Stand die Fahrt durch das Markermeer von Amsterdam nach Enkhuizen an. Den Sixhaven muss man bis 12:00 verlassen haben und so legten wir gegen 11:00 ab. Unter Motor fuhren wir durch die Stadt und kamen nach erneutem Schleusen ins Markermeer. Der Wind glänzte durch Abwesenheit und so motorten wir weiter Richtung Enkhuizen. Die Sonne schien und bei diesem Wetter muss man aufpassen, dass man nicht von einer Fliegeninvasion auf dem Ijsselmeer heimgesucht wird. So ließen wir die Segel unten und gaben Gas. Am späten Nachmittag erreichten wir die Schleuse ins Ijsselmeer. Claudia fuhr uns gekonnt durch die Schleuse und legte darauf folgend im Companiehaven Enkhuizen an. Enkhuizen ist eine schöne Stadt, die wir schon oft besucht haben, und so wussten wir, wo es am Abend zum Essen hinging. Es gab Burger und Nudeln. So langsam realisierten wir, dass sich unsere Reise dem Ende näherte.

Donnerstag, 1. September 2016

4-5 Bft aus Nord-West ließen auf eine gute Rückkehr in unseren Heimathafen hoffen. Mehr wäre nicht gut gewesen, da unsere Fock ja das Zeitliche gesegnet hatte. Um 11:45 hieß es „Leinen los“ auf unserem letzten Teilstück von Enkhuizen nach Warns. Der Wind blies gut mit der vorhergesagten Stärke aus ebenjener Richtung und so sausten wir mit einem enormen Tempo Stavoren entgegen. Wir überholten mehrere Schiffe, einige große Bavarias und wurden in der Schleuse Stavoren, die wir nach 1:40 Minuten erreichten, angesprochen, was für ein schnelles Boot wir hätten. So was geht natürlich runter wie Öl. Nach dem Schleusen setzten wir die Gastlandflaggen am Vorstag und fuhren unserem Hafen entgegen.

In Warns angekommen hieß es erst einmal das Boot ausräumen. Das ganze Klar-Schiff-Machen nahm geschlagene 2 Stunden in Anspruch, aber das nimmt man gerne in Kauf. Es ist ein schönes Gefühl, wenn man zum Segeln kommt und das Boot aufgeräumt ist. Leicht traurig verabschiedeten wir uns von der „Schnecke“, die uns so sicher durch die Nordsee getragen hatte.

Unsere Reise dauerte 24 Tage und wir sind in 4 europäischen Ländern gewesen. Wir haben 2 Hauptstädte besucht, Den Haag allerdings nur für 4 Stunden zum Schlafen. Wir haben die Nordsee gequert und den Ärmelkanal wieder zurück. Leider sind wir nicht so weit in den Süden gekommen wie wir es geplant hatten, aber der Wind spielte einfach nicht mit. Wir sind den größten Teil der Reise gesegelt und unser IF-Boot hat uns nicht im Stich gelassen. Selbst bei meterhohen Wellen in der Themsemündung und 7 Bft in der Westerschelde hatte man eher das Gefühl, die Crew gibt auf bevor das Boot aufgibt. Natürlich haben wir am Boot einiges an Verbesserungs-Potential gesehen, welches wir im nächsten Winter auch umsetzen werden. Eine neue Fock muss her und ein neuer Plotter. Alles in allem war unsere Reise aber zu keinem Zeitpunkt gefährlich oder unsicher. Sicher, es war kein Erholungsurlaub, aber ein unvergessliches Erlebnis, das uns Einiges abverlangt hat. Wir sind viel gesegelt, haben viel gefunkt, navigiert, Gezeitenströme berechnet und sind am Ende wohlbehalten wieder angekommen.

Die Nordsee hat sich als schwieriges Revier gezeigt, aber das war keine große Überraschung. Die Anzahl an Randbedingungen, die eine sichere Fahrt ermöglichen, sind mit Tide, Wind und Tageszeit größer als im gezeitenarmen Revier. So bringt es nichts, wenn man nachts um 3 die passende Tide hat, dafür aber keinen Wind. Noch viel wichtiger ist die Situation bei der Ankunft. Ein Strom von 3 Knoten quer zur Hafeneinfahrt kann sich als sehr unerfreulich herausstellen. So wird der Mannschaft einiges an Vorausplanen abverlangt und am Ende kommt es doch ganz anders als erwartet.
Doch wie sagt der Engländer: “ Who fails to plan, plans to fail“

Wir hoffen, unser Bericht hat euch gefallen,

Claudia und Johannes