

## Ein Segeltörn nach England

Mit der Segelyacht „Kuddels P“ hatten vier Svl<sup>er</sup>, K.Pastors, K.H.Heinert, U. Heuser und ich G. Josmann, 11 Tage Zeit für die Hin- und Rückfahrt.

Am Donnerstag, dem 25.5.1995 legten wir in Warns ab, fuhren da der Wind nur schwach war, unter Maschine durch das IJsselmeer nach Enkhuizen und haben dort erstmals Diesel getankt. Doch sofort ging es weiter zur Grabbersgat-Schleuse, durch Marker Meer nach Amsterdam. Hier konnten wir zügig die Brücke und die Oranje-Schleuse passieren und sind dann weiter durch den Nordsee-Kanal bis zur Seeschleuse IJmuiden gefahren, wo wir die erste Nacht, nach 48,7 sm, verbrachten. Es war 21.25 Uhr und leichter Regen setzte ein.

Am 26.5.95 machten wir schon um 07.00 Uhr die Leinen los, denn wir wollten so weit wie möglich kommen und bei schwachem Wind aber ab 10.00 Uhr Sonnenschein, schafften wir bis 21.10 Uhr eine Strecke von 68,8 sm bis zur Roompot Marina hinter der Schleuse in der Oosterschelde. Hier hatten wir auch noch Zeit für ein Bierchen an Land, im netten Hafental, aber das Sauna- und Schwimmbadangebot, das im Hafengeld von 32,50 Gulden enthalten ist, haben wir nicht wahrgenommen.

Um 09.00 Uhr am 27.5.95 fuhren wir dann die 2 sm zur Schleuse, setzten auch die Segel, durchquerten die vielbefahrene Westerschelde, wechselten die niederländische mit der belgischen Gastflagge und waren nach 10 Stunden um 19.15 Uhr nach 45,5 sm in Oostende an der hohen Spundwand vor der Schleuse vom Yachthafen Mercator fest. Heute am Sonntag, dem 28.5.95 wollten wir den Sprung nach England wagen. Jetzt kam es besonders darauf an den Strom zu nutzen und die Zeit unserer Ankunft von Pover einzuhalten. Zu Hause haben wir natürlich den Stromatlas und den Tidenkalender studiert und wußten deshalb auch, daß um 22.52 Uhr in Dover Hochwasser ist. Eine Stunde vor H.W. Dover ist dort Stillzeit. Der Hafen „Wellington Dock“ den wir erreichen wollten, liegt am Ende des riesigen Hafenbeckens und wird mit einer Schleuse abgeschottet, die nur 1 Stunde vor und 2 Stunden nach Hochwasser geöffnet wird. Der Tidenhub bei Springzeit, in der wir gerade waren, beträgt 6,80 m. Berechnet hatten wir 5 Stunden nach Hochwasser Dover um 15.30 Uhr von Dünkirchen abzufahren. Da wir in Oostende waren gab es keine Probleme den Zeitplan einzuhalten.

Wir legten um 09.10 Uhr in Oostende ab und der SW-Wind bließ mit 6 Bf uns fast entgegen. Wir haben wie immer Wegepunkte im GPS eingegeben, der uns den Kurs sicher durch die recht vielen Untiefen der Sandbänke zeigte. Doch genau an der schwierigsten Stelle, der sogenannten „Zuiderstrombank Passage“ vor Dünkirchen, steuerte der Autopilot nicht den richtigen Kurs, den wir aber sofort erkannte. Der Fehler lag bei mir, ich hatte mich bei der Kartenarbeit um 1 Meile verguckt. Danach wurde doppelt kontrolliert.

Für die Kanalüberfahrt hatten wir uns die engste Stelle vom Verkehrstrennungsgebiet, das wir ja in rechten Winkel queren müssen, ausgesucht. Auf der 10 sm langen Strecke kam uns kein Frachter zu nahe und wir haben dann an der gelben Begrenzungstonne CS 4 einen Kurs von 260 Grad direkt auf Dover gesteuert. Der führte aber genau auf das alte Feuerschiff „Goodwin Süd“ zu, so daß wir den Autopilot kurz ausschalten mußten, um das Feuerschiff nicht zu rammen.

Um 22.30 Uhr, der Wind hat bis auf 3 Bf nachgelassen, die englische Gastflagge war längst mit der französischen getauscht worden, die Dämmerung war weit fortgeschritten, kamen wir vor dem hell erleuchteten Hafen Dover an. Der Hafen hat eine Ost- und Westeinfahrt. Eine Anmeldung über UKW Funk 74 für die Ein- und Ausfahrt ist in englisch erforderlich. Wir mußten wenige Zeit warten bis eine Fähre aus dem Hafen kam und eine wartende einlief, wurden dann zur Westeinfahrt beordert, wo uns das Hafenpatrollboot mit Schweinwerfern in Empfang nahm und uns bis zur noch geschlossenen Schleuse des Wellington Dock brachte. Nach 15 Minuten konnten wir in den schönen, sauberen Hafen, der nur halb besetzt war einlaufen und waren um 24.00 Uhr (23.00 Uhr englischer Zeit) fest. Bei dem freundlichen Hafenmeister zahlten wir sofort für 2 Tage die Hafengebühr von 20,80 Pfund und dann gings ab in die Kojen nach 15 Stunden Fahrt, davon 2 Stunden Regen, und einer Strecke von 68,2 sm.

29.5.95 Hafentag in Dover.

Das Wetter war freundlich, der Himmel nur halb bewölkt. Wir gingen in das Städtchen, das von grünen Berghügeln umschlossen wird. Zuerst fiel uns beim Überqueren der Straßen der Linksverkehr auf und die links geparkten Autos. Wir besuchten einige originelle Pubs, aßen zu Mittag und staunten über die

vielen, vielen Biersorten und über die bis zum Rand gefüllten Gläser die man selbst holen und auch gleich bezahlen mußte.

Nach einem Besuch in einem unterirdischen alten Gefängnis, wo die Gefangenenfiguren mittels Projektfilm Synchron Sprache, Lippenbewegung, Augenaufschlag und Mimik uns fast echt vortäuschten, stiegen wir den Kreidefelsen hinauf, auf dem das mächtige und überall sichtbare „Dover Castle“ liegt. Über die hohen und sehr dicken Festungsmauern hatte man einen Überblick über ganz Dover und das schäumende Meer. Wir hatten unser Ziel „ENGLAND“ mit der Kuddels P“ erreicht und konnten zufrieden die Heimreise antreten.

Dienstag am 30.5.95 öffnet die Schleuse um 11.55 Uhr bei ausgeglichenem Wasserstand und wir können passieren. Noch ein Blick auf die alles überragende Festung und schon nimmt und das Patrollboot des Hafens in seine Obhut. Es geleitet und bis kurz neben der Westausfahrt. Hier müssen wir warten bis ein Luftkissenfahrzeug das noch an Land steht, sich erhebt, dreht, aufs Wasser schwebt und mit seinem vier Propellern und hoher Geschwindigkeit den Hafen verläßt.

Nachdem die drei roten Signallichter auf grün weiß grün umgeschaltet hatten, konnten wir den Hafen verlassen. Draußen sahen wir dann auch zum erstenmal am Tage und bei Sonnenschein die hohen weißen Kreidefelsen links und recht von Hafen Dover.

Wir nahmen zurück durch das Trennungsgebiet die gleichen Wegepunkte wie bei der Hinfahrt und konnten 2/3 der Strecke bis Dünkirchen segeln. Schon um 19.45 Uhr waren wir nach 38 sm im Tidenbecken vor der Schleuse und Brücke zum Stadthafen fest. Wir waren in Frankreich. Natürlich gingen wir in ein Restaurant zum essen, vom Käpten Kurt eingeladen, das auch viel besser war als in England.

31.5.95

Nach dem Frühstück gehen zwei Mann zu den in Hafennähe liegenden vielen aber kleinen, festen Fischstände und kaufen zwei kräftige frische Aale. Auf dem Steg wurden sie sofort ausgenommen, abgezogen und dann auf Eis bzw. Kühlkissen gelegt und später am Abend gebraten.

Um 10.30 Uhr verlassen wir Dünkirchen, als gerade ein großer Frachter in den Hafen einfährt. Mit dem Strom, aber nur 2 - 3 Bf aus NW fahren wir so schnell es geht bis zur Roompot-Schleuse. Bei Einbruch der Dunkelheit hatten wir unser Ziel noch nicht erreicht und wir mußten uns vorsichtig durch das nichtbefeuerte Fahrwasser kämpfen bis wir das Richtfeuer der Schleuse sahen. Nach 65,4 sm habe wir um 23.05 Uhr am Schlengel vor der Roompot Schleuse festgemacht.

Am 1.6.95 legen wir um 11.15 Uhr von der Roompot-Schleuse ab. Auch heute haben wir nur 2 Windstärken, können nicht segeln und es ist diesig. Um 17.25 Uhr passieren wir Hoeck van Holland die Einfahrt nach Rotterdam. Hier haben wir auch über KW unsere Absicht, das Fahrwasser zu queren, mit Kurs und Geschwindigkeit angemeldet. Zwei von vielen ein- und auslaufenden Schiffen mußten wir ausweichen. Um 19.00 Uhr hatten wir Scheveningen querab und waren schließlich nach 60,4 sm um 23.15 Uhr im neuen fast leeren modernen Außenyachthafen von Ijmuiden fest.

Am 2.6.95 legten wir schon um 07.00 Uhr ab, wir wollten bis nach Texel, und hatten deshalb auf die Tide zu achten. Genau 40 sm zeigte die Logge um 13.30 Uhr an, als wir in Oudeschild auf Texel fest waren. Hier haben wir vom Tankschiff Diesel gebunkert und beim Landgang gab es eine Fischsuppe, Matjes und zwei Bierchen. Heute am Samstag wollte Kurt nur nach Den Oever. Er war dort mit befreundeten Seglern aus Essen, die mit 38 Schiffen eine Regatta von ?????? aus starteten, zum Grillfest eingeladen.

Wir legten die ca. 12 sm in 3 Stunden zurück und waren bereits um 13.00 Uhr in Den Oever, wo am Zollboote nur unsere Pässe kontrolliert wurden. Der Hafenmeister wies uns in dem zweigeteilten Hafen im hinteren Becken eine Box zu. Erst später, da Flaute kamen nach und nach die Essener an und wir alle mischten uns unters Volk am Zapfhahn und Grillstände.

Nach dem wir uns am 4.6.95 Frohe Pfingsten gewünscht hatten, legten wir um 10.05 Uhr in Den Oever ab. Die gesamte Strecke nach Stavoren konnten wir auf den 102 Grad Kurs mit dem Westwind segeln. In Stavoren mußten wir 1 Stunde vor der Schleuse warten da doch reger Verkehr herrschte und außerdem ein Berufsschiff ein Schleusenvorgang für sich alleine nutzte. Das Schleusenvorbecken ist nach dem Bau des neuen Außenhafens, bei westlichen Winden, überhaupt

nicht mehr gegen Wellenschlag geschützt, da es völlig offen zum IJsselmeer ist. Schon bei diesem 3 Bf liefen die Wellen ungehindert bis zur Festmacherstelle und sorgten für Unruhe.

Um 15.00 Uhr waren wir im Heimathafen Warns fest und hatten in den 10 Fahrtagen 461,7 sm hinter uns gebracht.

Es waren viele Langstrecken dabei, wenn auch der Autopilot über den GPS uns meistens das Steuern abnahm, sind wir doch sehr zufrieden unser nicht ganz einfaches Ziel in der vorgenommenen Zeit ohne Schaden erreicht zu haben.

G.J.