Törnbericht
Törn der Klubyacht Oeding von Saint Malo nach Boulogne sur Mer
vom 03.bis 17.09.2016

1. Woche

Barbara Novak, Skipper, 49 Jahre, SHS
Dr. Karsten Idel, Coskipper, 71 Jahre, SHS
Friedhelm Adolfs, 65 Jahre, BK
Jörg Runge, 53 Jahre, SKS
Pascal Kremmers, 40 Jahre, SKS

2. Woche

Barbara Novak, Skipper, 49 Jahre, SHS
Dr. Karsten Idel, Coskipper, 71 Jahre, SHS
Friedhelm Adolfs, 65 Jahre, BK
Arne Hillerkus, 45 Jahre, BK
Uwe Bartsch, 50 Jahre, SKS

Anreise:
Am Freitagabend um 23 Uhr starten wir in Krefeld. Die Anfahrt verläuft ohne Staus und weitere Vorkommnisse mit regelmäßigen Pausen und Fahrerwechseln. Um 9 Uhr sind wir am Samstag in Saint Malo am Supermarkt und ergänzen unseren Proviant mit frischen Lebensmitteln. Pünktlich um 10 Uhr erfolgt die Übergabe der Yacht.

Reiseverlauf

Nachdem wir unser Gepäck und Proviant verstaut haben, stärken wir uns erst einmal mit Frikadellen und Erfrischungsgetränken. Anschließend wird die Crew ausführlich in alle vorhandenen Sicherheitsmittel und –ausrüstungen eingewiesen. Die Funktionen der Rettungsmittel und die Notrollen sind ebenso Programm wie die richtige Toilettenpumpenbedienung und die gesonderte Entsorgung des Toilettenpapieres, um einer Verstopfung des Fäkalientankes vorzubeugen. Wir überprüfen gemeinsam den Motor (der Luftfilter muss erneuert werden), die Segel, die gesamte Ausrüstung und schoten die Genua 3 innen, um einen guten Kurs hoch am Wind fahren zu können. Das Leck im Trinkwassersystem finden wir nicht, die Vorcrew hat seit einigen Tagen Wasser im Schiff bemerkt und den Grund dafür nicht finden können. Wir haben Bodenbretter gelöst, mit allen gemeinsam gesucht und dabei den vollkommen durchnässten Schlauch der Notlenzpumpe zum Trocken am Tisch hochgebunden. Wir trockenen die Bilge soweit möglich und werden unsere Forschungen in den nächsten Tagen weiter betreiben und bis zum Auffinden

des Lecks mehrmals täglich die Bilge leeren. Danach holen wir den fehlenden Schlaf nach, alle sind ziemlich müde. Bei unserem Vorgänger wurde das Schloss im Steckschott durch einen versuchten Einbruch, so heißt es, beschädigt. Wir messen es aus und bestellen bei unserem Takelwart ein neues, das unsere Wechselcrew dann bestenfalls schon mitbringen kann. Solange können wir nicht alle gemeinsam im Hafen von Bord gehen, und das gefällt uns gar nicht. Während vier von uns die Altstadt am Abend besichtigen bleibt Friedhelm daher an Bord und bewacht unser Hab und Gut. Der historische Stadtkern intra muros (innerhalb der Stadtmauern) macht etwa 20 % der Gesamtfläche der Stadt aus und wird von drei Seiten vom Wasser umspült. In der abendlichen Beleuchtung bietet die ehemalige Wehrmauer einen schönen Anblick. Danach lassen wir den Abend noch gemütlich ausklingen und planen den Ableger am nächsten, frühen Morgen.

Sonntag, 04.09.2016, 1. Segeltag, 35,3 Seemeilen

Ablegen um 07:30 Uhr (gut 2 Stunden vor Hochwasser) mit einem Wasserstand über der Einfahrt von 3 Metern. In der Bucht von Saint-Malo kann man einen der größten Gezeitenunterschiede Europas bestaunen: bis zu zwölf Meter Differenz zwischen Niedrigwasser und Hochwasser.

Hochwasser *Niedrigwasser*

In der Flussmündung der Rance befindet sich seit 1966 das bis 2011 größte Gezeitenkraftwerk der Welt. Wir konzentrieren uns jedoch auf unseren Törn. Im engen Tonnenstrich motoren wir zunächst gegen den Wind und setzen am Ende die Segel, das Groß im ersten Reff bei 4 Beaufort. Durch die innen an den Wanten vorbei geschotete Genua können wir mehr Höhe laufen. Die Oeding läuft super! Um es noch rechtzeitig in die Marina St. Helier zu schaffen, segeln wir nicht um die Untiefentonnen herum, sondern kürzen über die bei Hochwasser ungefährlichen Flachs ab. Dafür wird akribisch genau gerechnet. Das Wasser ist teilweise sehr kabbelig durch den Strom. Durch geschicktes Ausnutzen der Strömung zeigt unsere Logge 9 und teilweise sogar 10,3 Knoten an. An der Tonne „Hinguette“, die Backbordtonne der Ansteuerung von St. Helier, bergen wir die Segel. Die Hafeneinfahrt zeigt 3 rote Lichter, eine Fähre kommt aus dem Hafen, danach wechselt die Beleuchtung auf grün, wir dürfen jetzt einfahren. Wir erreichen die Marina St. Helier 20 Minuten bevor die Barre bei 0 Meter steht und die Einfahrt gesperrt wird. Perfekt getimt! Wir haben uns einen guten Liegeplatz ausgesucht, der Hafenmeister ist einverstanden, wir können hier heute Nacht liegenbleiben. Mit 2,2 m soll es hier tief genug für uns sein. Beindruckt schauen wir zu, wie sich eine Yacht auf einer Stufe, die augenscheinlich hierfür gemacht ist, trockenfallen lässt, um Arbeiten am Unterwasserschiff machen zu können.

Im Hafen von St. Helier *Arbeiten am Unterwasserschiff*

Im Anschluss erkunden wir die nähere Umgebung. Zu unserem Programm gehört ein Gang über die King Street, Saint Heliers Haupt-Einkaufsstraße. Von der King Street gelangt man über den Halkett Place zum 1881 erbauten Central Market. In der viktorianischen Halle gibt es etwa 50 Verkaufsstände für Blumen, Obst, Gemüse, Fleisch, Geflügel, sonstige Lebensmittel und Feinkost. Die Markthalle hat leider geschlossen, ebenso wie die kleinere Fischhalle. Eine Busrundfahrt findet leider heute auch nicht mehr statt. Saint Helier, Hauptstadt der Insel und Hauptort der gleichnamigen Pfarrgemeinde, ist das lebendige Zentrum Jerseys, wie wir am geschäftigen Trubel live miterleben. Der Royal Square war bis Mitte des 18. Jahrhunderts unter dem Namen „Place du Marchè" der Marktplatz von Saint Helier. Auf dem langgezogenen Platz mit dem konischen Grundriss lässt es sich gut verweilen, hier genießen wir im Pub „The Cock & Bottle" leckere „Fish and Chips" und trinken regionales Bier. In der Mitte des Platzes steht das Denkmal von George II.. Seinen Namen „Royal Square" verdankt der Platz allerdings Charles II., der hier 1649 mit den Worten „Vive le Roy Charles Second" (Lang lebe König Karl II.) zum König von England ausgerufen wurde. Nach dem sehr guten Imbiss geht es zurück auf die Oeding. Für morgen ist knackiger Wind angesagt, den wir ausnutzen möchten um Guernsey anzusteuern.

Liegegebühr in Saint Malo: 40,00 €; saubere Sanitäranlagen in guter Ausstattung

Montag, 05.09.2016 2. Segeltag, 35 Seemeilen

Wir sind heute scheinbar die einzigen, die den Hafen um 8 Uhr bei 3 m Wasserstand über der Barre verlassen. Hochwasser ist um 08:30 UTC, nach unserer Zeit also 10:30 Uhr. Der Tidenhub beträgt heute Vormittag stolze 8,66 m. Es nieselt, die Sicht ist diesig. Kurz gesagt, es ist ziemlich ungemütlich. Die über Funk hereinkommende Wettervorhersage von und für Jersey kündigt 4-6 Beaufort an. Das erste Stück muss unter Maschine erfolgen, Strom und Wind sind voll gegen an. Direkt nach der Ausfahrt sehen wir Delfine, eine echte Überraschung für mich, die hätte ich hier nicht vermutet. Eine ganze Delfinschule mit einigen Jungtieren begleitet uns über längere Zeit und es kommen immer wieder weitere Tiere dazu. Danach findet knackiges Segeln statt, bei dem wir auf unsere Kosten kommen. Super Wind! Allerdings haben wir starken Strom gegen an und unsere Fahrt über Grund sieht darum nicht sehr rühmlich aus. Für die Oeding sind 5 Knoten bei dem tollen Wind nicht viel.

Ob wir es rechtzeitig noch nach St. Peter Port schaffen wird sehr fraglich. Wir planen um und nehmen Kurs auf die Südseite von Sark, um dort an der Mooringtonne in der Derrible Bay eine leckere Mahlzeit zu uns zu nehmen. Die Bucht ist wunderschön, raue Felsen und viel Grün umgeben uns. Es gibt allerdings nur zwei Mooringbojen. Nach knapp 5 Stunden Pause legen wir unter Segeln ab, zur Sicherheit läuft kurzfristig die Maschine mit. Es folgt schönes Segeln mit nur einem einzigen Kreuzschlag bis vor den Hafen St. Peter Port. Für 1 Stunde müssen wir noch an den Wartesteiger, um dann in den Hafen einfahren zu können. Hochwasser ist um 20:52 UTC mit einer Höhe von 8,8 m. Wir haben Springzeit. Für morgen ist Schwachwind vorhergesagt. Das beobachten wir schon seit Tagen, darum haben wir für Guernsey einen Hafentag eingeplant.

Liegegebühr in St. Helier: 37,25 Pfund; saubere Sanitäranlagen in sehr guter Ausstattung

Dienstag, 06.09.2016, Hafentag, 0 Seemeilen

Wir nutzen den Tag heute für eine Rundreise mit dem Bus, Linie 92, um die Insel. Die Tagestickets kosten 4,50 Guernsey-Pfund und erlauben uns immer wieder an sehenswerten Orten auszusteigen und mit dem stündlich fahrenden Bus wieder zur nächsten Station zu fahren. Somit ist man mit einer relativ geringen Gebühr ziemlich flexibel. Unser erster Halt ist bei Vale Castle, es wurde im 14. Jh. erbaut. Damals sollte es die Meerenge zwischen Guernsey und Clos du Valle sichern. Heute ist Vale Castle eine Ruine, stehengeblieben sind die

Außenmauern und eine Toreinfahrt. Ein Besuch der Festung lohnt sich schon wegen der weiten Aussicht aufs Meer und die Nachbarinseln. Weiter geht es in zwei Gruppen: Barbara, Karsten und Friedhelm fahren mit dem Bus nach Fort Hommet, zu den alten Bunkeranlagen. Die anderen gehen zu Dolmen Le Déhus, einem Ganggrab von denen es auf den Kanalinseln einige gibt

und zum Fort Doyle. An der Vazon Bay treffen wir uns zum gemeinsamen Imbiss und kühlen Getränken wieder. Leider fährt in der nächsten Stunde kein Bus in Richtung Südwesten, darum entschließen wir uns zum Schiff zurückzukehren und zunächst eine defekte Segellatte zu reparieren und, weil wir gerade am Basteln sind, auch noch eine Latte im Rost der Backbord-Achterkoje wieder zu befestigen. Wir kommen dem Wasserleck näher, der Trinkwassertank ist am unteren Ende tropfnass und die Zuleitung aus dem Tank ebenfalls. Man kommt jedoch sehr schlecht dran und wir vertagen das Problem zunächst, informieren aber den Takelwart über unsere Vermutung. Inzwischen ist es Abend geworden und wir fahren mit dem Bus zur Fermain Bay, dort wollen wir Abendessen, weil das Restaurant einen herrlichen und in Europa einzigartig schönen Blick aufs Meer haben soll. Leider hat das Restaurant schon geschlossen. Was wir erst feststellen, nachdem wir den steilen Weg dorthin hinabgestiegen sind. Der wunderschöne Blick lässt sich jedoch auch so genießen und ist wirklich sehr, sehr schön. Mit dem Taxi fahren wir zurück in den Hafen um dort zu speisen. Wir wundern uns über die vielen Menschen im Hafen, überall sitzen sie auf den Bänken und scheinen auf etwas zu warten. Eine Flugshow, wie wir erfahren. Schon am Mittag haben wir zwei Flugzeuge beobachtet, die Loopings über dem Hafengebiet machten. Jetzt wissen wir warum, das war die Generalprobe für ein Feuerwerk aus der Luft. Ein beeindruckendes Spektakel, das wir beim Essen genießen.

Liegegebühr in St. Peter Port: 41,00 Pfund/Nacht; akzeptable Sanitäranlagen in einfacher Ausstattung

Jörg

Pascal

<u>Mittwoch, 07.09.2016, 3. Segeltag, 23,9 Seemeilen</u>

Die Ablegezeit ist heute mit 10 Uhr sehr angenehm. Die zweieinhalb Stunden vor Hochwasser haben wir dem Stromatlas als die beste Abfahrtszeit entnehmen können und brauchen sie natürlich auch, um über den Drempel zu kommen. Der Drempel ist übrigens 4,20 m hoch. Wir haben überwiegend mitlaufenden Strom. Heute bekommen wir ein wunderschönes Segelerlebnis bei allerbesten Bedingungen geboten. Spannende Navigation insbesondere im „Swing“, dem westlich von Alderney gelegenen schmalen Fahrwasser, in das wir zu Beginn mit 10 Knoten einfahren, es dann am Ende mit 1,5 Knoten Fahrt verlassen. Beide Geschwindigkeiten sind allein dem Strom geschuldet, der Wind war gleichbleibend mit 2 Beaufort. Das Wasser an der Oberfläche wechselt ständig von Strudeln bis hin zu starken Kabbelungen. Es ist jetzt eine Stunde nach Hochwasser Alderney. Ein anderer Segler (Wettbewerber) vor uns, der den gleichen Kurs hält und zu dem wir dann kurz vor Alderney ohne Probleme aufschließen, holt für die Passage durch den Swing die Segel herunter und fährt unter Maschine weiter. Wir segeln kreuzender Weise in kurzen Schlägen Richtung Mole Alderney. Nach einem tollen Segeltag fahren wir von der Mooring mit unserem Dinghi an Land, um den einzigen Ort und somit auch Inselhauptstadt St. Anne zu erkunden. Mit ihren zahlreichen engen Gassen und pittoresken Landhäusern besitzt St. Anne den Charme einer alten französischen Stadt.

Barbara

Wir gehen durch die Hauptstraße (Viktoria Street) zum Friedhof und in die Kirche (St. Anne´s Church), anschließend in einen Pub, um unter ausschließlich einheimischen Anwesenden ein leckeres Bierchen zur Erfrischung zu trinken. Bevor wir zum Schiff zurückkehren, wo Friedhelm auf uns wartet (immer noch kein abschließbares Schiff), gehen wir am Strand baden und

Karsten

Friedhelm (vorne)

anschließend duschen. Die Dusche hätten wir uns sparen können, der Rückweg mit dem Dinghi ist gegen den Wind und die beiden, die vorne sitzen werden patschnass. Gut das an Bord auch eine Dusche zum Salzwasserabspülen ist. Der Wind frischt am Abend wie angekündigt auf. Nach einer leckeren Mahlzeit sitzen wir noch lange im Cockpit.

Liegegebühr für die Mooring in Alderney: 15,00 Pfund; saubere, moderne Sanitäranlagen in sehr guter Ausstattung

<u>Donnerstag, 08.09.2016, 4. Segeltag, 27,5 Seemeilen</u>

In der Nacht sind heftige Böen aufgetreten. Wir haben zwei Leinen an der Mooring befestigt, eine als Hahnepot an der Mooringleine und eine direkt durch die Metallöse auf der Mooringtonne als Sicherheit. Beim Ableger, zwei Stunden vor Hochwasser Alderney, fallen immer noch 6er Böen in den Hafen

ein. Wir setzen die Genua, unser Kurs ist fast genau vor dem Wind. Karsten ist am Steuer, als er uns mitteilt, dass er keine Wirkung mehr am Ruder verspürt. Ich denke zunächst, dass wir auf einer Welle „surfen“ und darum kurzfristig kein Ruderdruck zu spüren ist. Dem ist jedoch nicht so, Karsten gibt erneut die Meldung, keine Ruderwirkung mehr, das Steuerrad ist ohne Funktion. Alle bleiben erstaunlich ruhig und besinnen sich sofort auf ihre Rolle in der gut durchgesprochenen Notrolle Ruderschaden. Als erstes bergen wir das Segel und machen die Maschine an, die Notpinne wird herausgeholt und eingesetzt und mit Leinen über die Winschen geführt. Jetzt zeigt sich, dass wir

gut vorbereitet sind, jeder Handgriff sitzt. Innerhalb weniger Minuten ist das Schiff wieder unter voller Kontrolle. Wie gut, dass Karsten, der auch für die Sicherheitsausrüstung unserer Schiffe verantwortlich ist, so beharrlich im Winterlager vor einigen Jahren darauf bestanden hat, dass eine Öse an der

Notpinne angebracht wurde, damit man hier Leinen befestigen kann, mit denen über die Winsch, das Schiff gesteuert werden kann, denn die Bedienung der Notpinne erfordert einiges an Kraft. Der Autopilot funktioniert noch und wird eingeschaltet, um die Crew für das Hafenmanöver zu schonen. Sehr präzise kann man so noch steuern, was mit Hilfe der Leinen schwieriger war. Über Funk informieren wir kurz vor Erreichen des Hafens den Hafenmeister, damit man weiß, dass eine manövriereingeschränkte Yacht unterwegs ist. Wir bitten darum ein Schlauchboot zu entsenden, das uns dann eventuell beim Anlegen helfen kann, so wie man im Mittelmeer unterstützt wird. Im Vorhafen schalte ich den Autopilot aus, Karsten bedient die Notpinne, ich den Gashebel und gebe die Richtung an. Wir haben uns eine kleine Strecke zum Üben eingeplant, um das Manövrieren zu testen. Eine sehr gute Zusammenarbeit, wie wir sofort merken. Das Schlauchboot kommt in Sicht und macht längsseits fest, jedoch am Heck. Uns wundert das, aber wir vermuten, dass er damit bereits Erfahrung hat. Der erste Anleger geht schief; als wir fast am Steg sind, gibt das Motorboot uns einen Schubser vor das Heck und unser Bug wird hierdurch und durch den Seitenwind kräftig weggedrückt. Mühsam steuern wir rückwärts. Die Notpinne kann man hierbei kaum noch halten. Das Schlauchboot behindert uns leider dabei und zieht uns auch noch in die falsche Richtung. Pascal, der ausgezeichnet französisch spricht, bittet den Steuermann, uns es einmal alleine versuchen zu lassen und das Manöver klappt hervorragend. Hätten wir das mal gleich gemacht, aber es ist ja nichts passiert. Die Ursache für den Ausfall der Steuerung haben wir noch auf See erkundet, ein Kardangelenk ist gebrochen. So wie es aussieht ein Ermüdungsbruch nach vermutlich länger zurück liegender Vorschädigung, denn wir entdecken Abschürfungen an den Halteelementen des Kardangelenkes. Noch auf See informieren wir unseren Takelwart Michael Foller, der sich sofort um Ersatz bemüht. Er telefoniert mit X-Yachts in Dänemark und erforscht welches Ersatzteil wo bestellt werden kann. Seine Bemühungen sind vorbildlich, was man von der Firma Jefa, die die Steuerung herstellt und uns das Ersatzteil liefern soll, nicht sagen kann. Das werden wir in den nächsten Tagen noch spüren. Bei der Forschung nach der Ursache und der genauen Teilebeschreibung und Fotografie finden wir auch endlich den wahren Grund

für den Trinkwasserverlust. Der Heißwasserboiler ist undicht, wir klemmen ihn ab. Allerdings läuft noch etwas Restwasser, das noch im Boiler ist, nach. Wir haben genug Zeit, die durchgefeuchtete Schleppleine zu trocknen, alles weitgehend abzudichten und auch andere Kleinigkeiten zu reparieren. Die nächsten Tage werden wir im Hafen verbringen. Den heutigen Abend verbringen wir an Bord. Das Erlebnis wird ausgiebig besprochen, dabei lecker gegessen (Spaghetti mit Meeresfrüchten) und auch getrunken.
Liegegebühr in Cherbourg: 46,80 €; saubere, moderne Sanitäranlagen in sehr guter Ausstattung

<u>Freitag, 09.09.2016 – Mittwochnachmittag 14.09.2016,Hafentage, 0 Seemeilen</u>
Den Freitagvormittag verbringen Jörg, Karsten und Friedhelm damit, das Kardangelenk auszubauen um die Bestellung des Ersatzteils auf den Weg zu bringen. Wir mailen Fotos, damit man bei Jefa Steering das Ersatzteil präzise auswählen kann. Es gibt, so erfahren wir, zwei Varianten. X-Yachts hat im Baujahr 2010 auf einigen Yachten andere Kardangelenke verbaut als üblich. Die Firma hat ihren Sitz in Dänemark und ist nicht besonders flexibel, was den Versand von Teilen angeht. Man arbeitet nur mit ganz bestimmten Kurierdiensten zusammen, da gibt es keine Ausnahmen. Heute hat die Versandabteilung bereits um 9 Uhr geschlossen und unsere Kontaktperson hat ebenfalls in wenigen Minuten (12 Uhr) Feierabend. Vor Montag kann das Teil also nicht in den Versand gehen und keinesfalls vor Dienstag geliefert werden.

Ich überlege zunächst mit Karsten wie man die Crew am besten unterhalten kann. Es gibt hier ein Meeresmuseum und die Stadt ist auch nicht weit. Gemeinsam mit den anderen entscheiden wir uns für die Stadt. Am Place du Général de Gaull entdecken wir einen Fischladen, den au vivier, der eine hervorragende Auslage bietet, die eine wahre Augenweide ist. Wir kaufen für die Vorspeise Austern für Friedhelm und Gambas für alle anderen, Wolfsbarsch, Rotbarben und Seezungen gibt es zum Hauptgang. Natürlich noch Salat und Baguette und einen guten Wein dazu. Uns allen schmeckt es ausgezeichnet und diesen wunderbaren Fischmarkt werden wir am nächsten Tag wieder aufsuchen.

Der Samstagvormittag vergeht mit ausgiebigem Frühstück mit leckeren

Croissants und Baguette, Duschen und ungeduldigem Warten auf die Wechselcrew. Jörg und Pascal werden uns heute leider verlassen. Wenigstens haben sie vier Tage segeln können. Die Aussichten auf Segeln für Arne und Uwe, die heute zu uns kommen, sind nicht so rosig. Dennoch, so haben sie uns versichert, freuen sie sich auf die Reise. Sie bringen schon erste Ersatzteile mit. Wir bringen einen neuen Luftfilter an und bauen das mitgebrachte Schloss ein. Zur Begrüßung gibt es zum Abendessen vom „au vivier“ wieder Gambas als Vorspeise und als Hauptgang Kabeljau, Dorade und Rotbarben. Grandios, wie schon beim letzten Ma(h)l.
Der Sonntag beginnt früh mit Triathlon. Nein, nicht für uns. Wir schauen zu. Die Schwimmstrecke verläuft direkt an der Oeding vorbei. Zuerst starten die Herren, gefolgt von den Damen und nach einiger Zeit kommen auch Kinder und Jugendliche, die ihren eigenen Triathlon haben. Wir verfolgen das Spektakel im Hafengebiet weiter, wo noch Fahrrad gefahren und anschließend gelaufen wird. Für den Nachmittag haben wir uns das Museum „la Cité de la Mer“ ausgesucht. Das Museum ist spezialisiert auf die Tiefseeforschung und befindet sich im ehemaligen transatlantischen Hafenbahnhof von Cherbourg (-Octville). Hier kann man einige Unterwasserfahrzeuge und auch ein großes, begehbares U-Boot besichtigen. Es handelt sich hierbei um das erste französische Atom-U-Boot mit dem Namen Le Redoutable, das hier in Cherbourg gebaut wurde und nach seiner Außerbetriebnahme ausgestellt wurde.

Le Redoutable

Tiefseeforschungsfahrzeug

eine Muräne

das Museum „la Cité de la Mer“

In einer weiteren Ausstellung kann man die Reise der Titanic nachempfinden, die hier auf ihrer Jungfernfahrt angelegt hat. Man spürt in der Eingangshalle das Gefühl der aufgeregten Reisenden von damals. Ein Breitbandfilm zeigt den Ablauf vom 10. April 1912, als das Schiff in Cherbourg ausläuft bis zum Untergang am 12. April um 23:40 Uhr sehr eindrucksvoll.
In 17 Aquarien (eines davon 10,7 m tief) mit mehr als 1.000 Fischen wird gezeigt, wie sich der Mensch von der Welt der Fische inspirieren ließ, um neue Forschungsgeräte zu entwickeln und weiter in die Tiefe zu tauchen.
Ein virtuelles Meeresforschungsabenteuer soll dem Besucher eine Reise in die Tiefsee vermitteln. Die Museumsbesucher können dies in Kleingruppen je 15 Personen erfahren. Dabei werden wiederholt Teile einer Filmhandlung gezeigt, in der Forscher eine neue Expedition vorbereiten, wobei als Ziel dann die Museumsbesuchergruppe als neues Forschungsteam ausgesucht wird. Die Gruppen gehen immer wieder in andere Räume oder Kabinen, in denen dann zunächst einfache Tests wie Stehen in schrägen und wackligen Räumen durchgeführt sowie einige Handzeichen zur Kommunikation gezeigt werden. Schließlich wird dann ein scheinbares U-Boot betreten, die Besucher sehen in einem großen Fenster virtuell die Tiefsee. Am Ende wird in einem Film nochmals der Forschungschef bei einer Pressekonferenz gezeigt. In seine Präsentation sind dann Aufnahmen der Besuchergruppe während des vorigen Rundgangs eingefügt, so dass die Museumsbesucher sich selbst als Teil der Forschungsgruppe sehen können. Über dieses „Abenteuer“ kann man geteilter Meinung sein. Unser Fall war es nicht, wobei der Tiefseefilm super war.
Nach dem Museumsbesuch gehen wir ins Irish Pub ein Bierchen trinken und danach im Restaurant „la Mistral“ Moule et frites essen.
Der Montag ist weitestgehend der Sicherheitseinweisung der neuen Crewmitglieder verschrieben. Wieder mit durchsprechen der Notrollen, von denen wir die Rolle MOB aktiv durchspielen. Das Bergesegel wird angebracht und die Funktion erklärt und getestet. Beim weiteren Erklären eines Ankermanövers stelle ich fest, dass sich die Bremse der Ankerwinsch nicht

mehr manuell lösen lässt. Wir nehmen die Ankerwinsch auseinander und bauen sie wieder zusammen. Die Steuerbordkoje räumen wir komplett aus, die Schleppleine ist sehr feucht, der Boiler entleert sich in die Bilge unter dieser Koje. Hahnepott, das wasserdichte Notpack und der Medikamentenkoffer sind ebenfalls hier gelagert und werden auch getrocknet. Am nächsten Tag trockenen wir die Schleppleine mittels Heizlüfter weiter und können dann alles wieder einräumen. Eine 8 km lange Wanderung zur „la plage de la Saline“ unternehmen wir am Dienstagmittag, der „Strand“ ist etwas enttäuschend, nichts für einen Badeausflug. Auf dem Weg dorthin spürt Arne einen Geocash auf, und die anderen erfahren von ihm was es damit auf sich hat. Ein rosa Schweinchen ist unter einem großen Stein versteckt. Auf dem Rückweg ist es uns nicht gelungen an dem Fischgeschäft vorbeizugehen. Diesmal kaufen wir für die Vorspeise Muscheln ein und Tunfischsteaks für den Hauptgang, dazu gibt es Bratkartoffeln und Salat und zum Nachtisch eine „Tarte abricot“. Inzwischen haben wir erfahren, dass die Mitarbeiterin in Dänemark den Versand unseres Paketes am Montag nicht auf die Beine gestellt bekommen hat und das Paket erst heute an den Kurierdienst übergeben wurde. Wie ärgerlich! Erst am kommenden späten Vormittag, also am Mittwoch, kommt das Päckchen mit FedEx an. Kurze Zeit später stellen wir, inzwischen hochverärgert, fest, dass es auch noch das falsche Ersatzteil ist. Unsere Fotos waren sehr scharf und man konnte jedes Detail erkennen. Wir fragen uns, ob sich die Fotos überhaupt jemand angesehen hat. Wir haben persönlich drei Mal mit der Dame telefoniert und Michael unser Takelwart hatte einen regen Mail- und Telefonverkehr mit ihr. An uns hat es also bestimmt nicht gelegen. Wir suchen einen Mechaniker auf, der uns aus altem und neuem Kardangelenk ein passendes Ersatzteil zusammenbaut. Man braucht einen Schraubstock, der an Bord nicht vorhanden ist, damit man die alten Schrauben ausbohren kann. Der freundliche französische Mechaniker hilft uns sehr gerne. Um 16 Uhr ist das Ersatzteil wieder an Bord und Karsten macht sich mit Friedhelm und Uwe sofort an die Arbeit. Der Einbau ist kompliziert braucht sehr viel Zeit, kann aber ohne weitere fremde und kostspielige Hilfe erfolgen. Um 20 Uhr ist es geschafft. Nach einem schnellen Abendessen legen wir ab. Im Hafen testen wir, ob alles wieder einwandfrei funktioniert und dann nehmen wir Kurs auf Brighton.

Uwe bei der Arbeit

Mittwoch, 14.09.2016, 5. Segeltag, nachts auf See

Es ist 21:10 Uhr als wir aufbrechen. Wir hätten gerne noch den Solent besucht, jedoch wird das alles zu knapp. Brighton möchten wir aber auf jeden Fall anlaufen. Endlich was anderes sehen als Cherbourg, wir fühlen uns schon fast wie normale Touristen und nicht wie Segler. Mit Segeln wird es in dieser Nacht nichts, das bisschen Wind kommt genau aus NNE. Die Maschine kommt leider zum Einsatz, damit wir unser Soll noch erfüllen können. Freitagabend müssen wir in Boulogne sur Mer sein. Dort kommt die neue Crew an Bord. Die Nacht verläuft ohne besondere Vorkommnisse. Die Wacheinteilung haben wir, weil die Crew aus einer ungeraden Anzahl von Seglern besteht, folgendermaßen aufgeteilt: Barbara und Karsten machen jeweils vier Stunden Wache, Friedhelm, Uwe und Arne jeweils 3 Stunden. Barbara und Arne machen den Anfang. Uwe löst Arne um 24:00 Uhr ab und Karsten Barbara um 01:00 Uhr am folgenden Morgen. Friedhelm hat seinen Auftritt dann um 03:00 Uhr und Barbara nochmal um 04:00 Uhr. Arne kommt um 06:00 Uhr wieder dazu und wir erleben einen herrlichen Sonnenaufgang.

Donnerstag, 15.09.2016, 6. Segeltag, 110,2 Seemeilen

Am frühen Morgen geht ein heftiger Schauer herunter. Das Frühstück (Rührei und belegte Brötchen) schmeckt auf See noch einmal so gut. Allmählich nimmt der Wind etwas zu, kommt aber immer noch aus NNE. Wir wollen endlich segeln und das lästige Motorengeräusch ausstellen. Wir werden für die letzten 20 Seemeilen mit herrlichen Kreuzschlägen vor den schönen Kreidefelsen belohnt und immerhin 5 Knoten Fahrt. Der Strom versetzt uns etwas nach Westen. Um 13:45 Uhr machen wir am Besuchersteg fest. Nach einer sehr komfortablen Dusche, machen wir uns auf Brighton zu erkunden. Die nette Dame im Hafenbüro und ein Bootsnachbar haben uns empfohlen mit der Buslinie 7 in die Stadt zu fahren. Ein Doppeldeckerbus, wie wir erfreut feststellen und uns oben direkt ganz vorne hinsetzen. Ein komisches Gefühl dieser Linksverkehr. Am Brighton Pier steigen wir aus und besuchen die Seebrücke mit ihrem Spektakel. Skurrile Menschen aller Nationen laufen hier herum. Es ist laut und lebendig. Am Ende der Seebrücke befindet sich eine Wildwasserachterbahn und diverse Fahrgeschäfte und auch ein Casino und Spielhallen gibt es. Natürlich auch jede Menge Imbissbuden. Wir wollen aber lieber in der Stadt essen. Brighton ist das größte und bekannteste Seebad Englands. Hier sollte man doch leckere Fish & Chips bekommen. Wir gehen vom Pier aus über „the Lanes“, „North Laine“, „Church Square“ und schauen uns in den Gassen mit zum Teil auch schmuddeligen Ecken um, ein Lokal mit freien Plätzen finden wir erst unten an der „Seafront“ wieder, im Restaurant Regency. Wir bekommen für 7,80 Pfund leckeren Fisch, zur Auswahl stehen Scholle, Kabeljau und Schellfisch. Das Bier schmeckt nicht ganz so gut, englisches Bier halt ;-) Auf der Rückfahrt mit dem Bus beginnt es zu regnen. Wir gehen zeitig in die Kojen, morgen ist für 05:30 Uhr Ablegen geplant.

Arne am Steuer

Liegegebühr in Brighton: 47,35 Pfund; saubere, moderne Sanitäranlagen in sehr guter Ausstattung

Freitag, 16.09.2016, 7. Segeltag, 79,5 Seemeilen

Es ist 05:40 Uhr (MESZ) und ablaufendes Wasser als wir ablegen. Niedrigwasser ist um 06:30 mit 0,9 m und Hochwasser ist um 12:30 mit 6,7 m. Laut unseren Berechnungen müssten wir mindesten 2,5 m Wassertiefe haben. Es sind nur 2,4 m aber für uns genug, da wo Seegang einsetzt ist die Wassertiefe dann gut 3,0 Meter. Wir haben den großen Handscheinwerfer an Deck um die Tonnen anzustrahlen und Uwe beobachtet während der Ausfahrt ständig die Tiefenanzeige und sagt sie uns an. Vor dem Hafen werden direkt die Segel gesetzt, der Wind reicht heute aus. Die Wetterprognose prophezeit uns ab 16 Uhr starken Wind aus NW mit 4-5 Beaufort in Böen 6. Jetzt zu Beginn ist SW 1-2 vorhergesagt, der später über West nach NW drehen soll. Der Südwestwind trifft zu und weht mit ca. 2 Beaufort. Der von uns in die Törnplanung mit einbezogene Winddreher lässt jedoch auf sich warten. Darum überlegen wir, ob es besser ist, früher das Verkehrstrennungsgebiet zu queren und an der französischen Küste hoch zu segeln. Die Strömung ist jedoch zu stark, wir können den erforderlichen Kurs nicht halten und es macht eher Sinn, wie geplant, die Strömung für uns zu nutzen. Mittags bekommen wir einen ordentlichen Schauer ab und der Wind beginnt zu drehen. Schon um 15 Uhr frischt der Wind merklich auf. Die erforderliche 90-Grad-Querung des ITZ klappt auf der ersten Seite hervorragend, wir lassen noch drei Frachter durch und können dann ungehindert Queren. Im Zwischengebiet nutzen wir wieder den Strom und segeln mit Kurs 100 Grad auf Boulogne zu, ziehen dann zum Schluss noch etwas höher und können das nächste Stück des ITZ wieder sauber mit 90 Grad zur Kiellinie überqueren. Inzwischen sind bis zu 30 Knoten Wind. Das Großsegel haben wir eingepackt und segeln nur noch mit der Genua. Mit 8 Knoten rauschen wir durch die 3m hohen Wellen. Erst nach der Hafenmauer bergen wir unsere Genua und warten bis in den Hafenkanal mit dem Ausbringen der Fender und Leinen, damit keiner auf dem Vorschiff tanzen muss. Das Abendessen haben wir uns verdient und das Anlegerbierchen auch. Auch die beiden dazugekommenen Segler haben so noch fast 190 Seemeilen hinter sich gelassen mit teilweise anspruchsvollem Segeln. Morgen werden wir noch das Schiff innen und außen sauber machen und ein paar Willkommensbierchen für die Nachfolger in die Kühlung stellen. Um 13:00 Uhr ist die Ablösung geplant. Eine Stunde werden für die Übergabe der Yacht und das Umstauen von Gepäck eingeplant. Also werden wir um ungefähr 14:00 Uhr die 400 km lange Abreise antreten.

Liegegebühr in Boulogne sur Mer: 32,63 €; saubere, moderne Sanitäranlagen in guter Ausstattung

Alle Zeitangaben sind in MESZ.

Fazit

Ein ereignisreicher Törn, bei dem erstmals in der langen Geschichte der SKBUe-Klubyachten eine Crew mit einem Ruderausfall auf See klar kommen muss. Wir sind zufrieden, dass wir das Schiff sicher und ohne Schaden alleine nach Cherbourg bringen konnten. Die Reparatur konnte mit geschickter Improvisation (Fehllieferung) ohne Monteur an Bord durchgeführt werden.
Seglerisch waren die Höhepunkte das Ansteuern der wichtigsten Kanalinseln und der letzte Starkwindtag. Für die noch nicht so erfahrenen Crewmitglieder war das Queren eines großen und viel befahrenen Verkehrstrennungsgebietes bei Starkwind ein interessantes Erlebnis.
Die Ansteuerung des Zielhafens Boulogne sur Mer bei 30 Knoten Wind und starkem Seitenstrom war ebenfalls ein seglerisches Highlight.
Letztendlich konnten trotz aller Widrigkeiten und vieler Ausfalltage fast alle gewünschten Fahrtziele, bis auf den Solent, erreicht werden.
Alle vier aufstrebenden Segler waren mit Begeisterung dabei und haben ihr Interesse für das kommende Jahr bekundet. Das „Malheur“ Ruderschaden wurde als positive Erfahrung verbucht. Die Stimmung an Bord war zu jeder Zeit gut, dem konnten auch die vielen Reparaturen und Wartetage keinen Abbruch tun. Leider kam es durch die deutlich eingeschränkte Zahl an Segeltagen, die durch Ruderbruch nötige Umstellung von Segeln auf Motorfahrt während der Fahrt nach Cherbourg und den Schwachwindtag im Anschluss an die Reparatur zu mehr Motorstunden, als wir es uns gewünscht hätten.

Zusammenfassung :

Törnverlauf vom 03. bis 17. September 2016:
Saint Malo/St. Helier auf Jersey/Sark/St. Peter Port auf Guernsey/Alderney/Cherbourg/Brighton/Boulogne sur Mer

317,6 sm, davon 192,2 unter Segel und 125,4 unter Maschine

In 7 Fahrttagen und 7 Hafentagen, 1 Nachtfahrt

Durchschnittl. Strecke pro Segeltag: ca. 45 sm, Windstärken von 0 bis 7 Bft.

Im September 2016 Barbara Novak