Englandtörn 2018 mit der „Op Joeck“

von „Workum“ zur „Isle of Wight“ und zurück.

Zeitraum: Samstag, den 25.08.2018 bis Samstag, den 08.09.2018

Die Planung:

Einmal im englischen Segel-Mekka festmachen - davon hatten wir schon vor zwei Jahren gesprochen. Dieses Jahr sollte es soweit sein.

Die Planung beginnt mit den Mitseglern. Es wird im Dezember schon telefoniert, Termine geschoben und eine grobe Route ausgeguckt. Am 25 März 2018 stand die fünfköpfige Mannschaft, mit der man so ein Revier angehen kann, fest:

Name	Carsten Müller
Nachweise	SBF-See BR/SKS SSS Funker1
Seemeilen	14000

Name	Jürgen Zimmermann
Nachweise	SBF-See SSS SRC
Seemeilen	5000

Name	Ulrich Jaroschek
Nachweise	SBF-See SKS SRC
Seemeilen	14000

Name	Andreas Grote
Nachweise	SBF-See SRC LRC ISAF
Seemeilen	2000

Name	Dominic Ries
Nachweise	SBF-See
Seemeilen	500

Die „Op Joeck“ hatte uns schon die letzten Jahre gute Dienste geleistet und sollte auch dieses Mal das Schiff der Wahl sein.

Die „Op Joeck“

Schiffsdaten	
Schiffstyp	Bavaria 36
Länge	11,30m
Breit	3,67m
Tiefgang	1,95m
Leergewicht	7t
Motor	Volvo D2 55F
Leistung	55PS
Wassertank	210L
Dieseltank	150L
Navigation	Garmin GPSMAP4008
Funkgerät	Garmin VHF300 AIS
Kartenplotter	2
Radar	in beiden Plotter
AIS	in beiden Plotter

Die seemännische - und Sicherheitsausrüstung sowie die Navigationsmittel sind an Bord mehr als nur in ausreichendem Maße vorhanden, im guten Zugriffe und durch die regelmäßige Wartung in einem sehr guten Funktionszustand. (siehe Stauplan im Anhang).

Die Vorbesprechung am 4. August 2018 sah folgenden Törnverlauf vor:

Workum->Den Helder-> Portsmouth->Cowes->Ramsgate->Harwich->Ijmuiden->Marken->Workum

Geplanter Start Samstag, den 25.08.2018 - Anreise, Schiffsübernahme um 12.00 Uhr, Einkaufen und Sicherheitseinweisung - wenn man das alles in Ruhe schaffen möchte, ist es schnell Abend.
Am Sonntag sollte es dann über die Schleuse bei „Den Oever“ nach „Den Helder“ gehen, unserem Absprunghafen ins ca. drei Tage entfernte „Portsmouth“. Einen Tag Verschnaufpause und dann (passend mit der Strömung) einen kleinen Schlag nach „Cowes“. Auch hier wieder passend mit der Strömung durch den „West-Solent“ und einmal die Insel runden. „Dover“ oder „Ramsgate“ würden sich als nächste Häfen anbieten. Von da aus sollte „Harwich“ ggf. ein weiterer englischer Hafen angefahren werden - dann den langen Schlag rüber nach „Ijmuiden“. Wie im letzten Jahr sollte ein Zwischenstopp in „Volendam“ oder „Marken“ eingelegt werden, bevor es dann zurück nach „Workum“ geht.

Für die detaillierte Planung wurden extra die Imary Charts C2, C8, C12, C31, C32“ sowie C2000 (Solent) angeschafft. Die Karte C25 (aus dem letzten Jahr) wurde auf den neusten Stand gebracht. Um den umfangreichen Änderungen in der C30 Rechnung zu tragen wurde eine neue NV-Karte NL1 gekauft. Aber auch der neuste „Reeds“ durfte nicht fehlen. Die App „Navionics“ hat zur Gesamtplanung ebenfalls gute Dienste geleistet.

Was ist ein Segeltörn ohne gutes Essen? So wurde in der Vorbesprechung ein Menueplan abgestimmt, nach dem jeder ein oder zwei Gerichte zubereitet und dazu die Zutaten in die Einkaufsliste schreibt:

1	Carsten	Chili Cone Carne
2	Jürgen	Schnitzel mit Kartoffeln und Gemüse
3	Jürgen	Labskaus
4	Carsten	Kartoffelsuppe mit Würstchen
5	Dominic	Hähnchenbrustfilet an Basmatireis
6	Dominic	Linsen-Mango-Curry in Wraps
7	Ulrich	Spagetti Bolognose
8	Ulrich	Cevapcici mit Djuvesreis und Tzatziki
9	Andreas	Würstchen mit Kartoffelpuree und Sauerkraut
10	Andreas	Würstchengulasch
11	Andreas	Nudeln/Penne mit Tomatensauce
12	Andreas	Chorizo mit Bohnen und getrockneten Tomaten
1	Carsten	Thunfischsalat
2	Jürgen	Kartoffelsalat
3	Dominic	Gurkensalat

Für das Frühstück, Zwischenmahlzeiten und Getränke wurde die Proviantliste aus dem letzten Jahr entsprechend auf 14 Tage erweitert.

Die Vorbereitungen waren getroffen und eigentlich könnte man den Plan so leben, würde es da nicht das „Unvorhersagbare“ geben.

Zwei Wochen vor Abfahrt meldet Andreas, dass er aus privaten Gründen erst am Montagmittag zu uns stoßen kann. Laut Plan wäre das in „Den Helder“ kein Problem, vielleicht für die Rückfahrt etwas umständlich, aber machbar. Da wir aber ca. 2 bis 4 Stunden später starten würden, ist „Den Helder“ mit der Gegenströmung im „Schulpengat“ eher nachteilig und somit „Ijmuiden“ als Treffpunkt die bessere Wahl.

0. Tag: Samstag, den 25.08.2018: Ankunft in „Workum“

Jürgen und ich sind gegen 11.00 Uhr in Workum. Wir treffen Frank Suchanek und Crew gerade noch auf dem Steg. Frank kommt für die Übergabe noch einmal mit zur

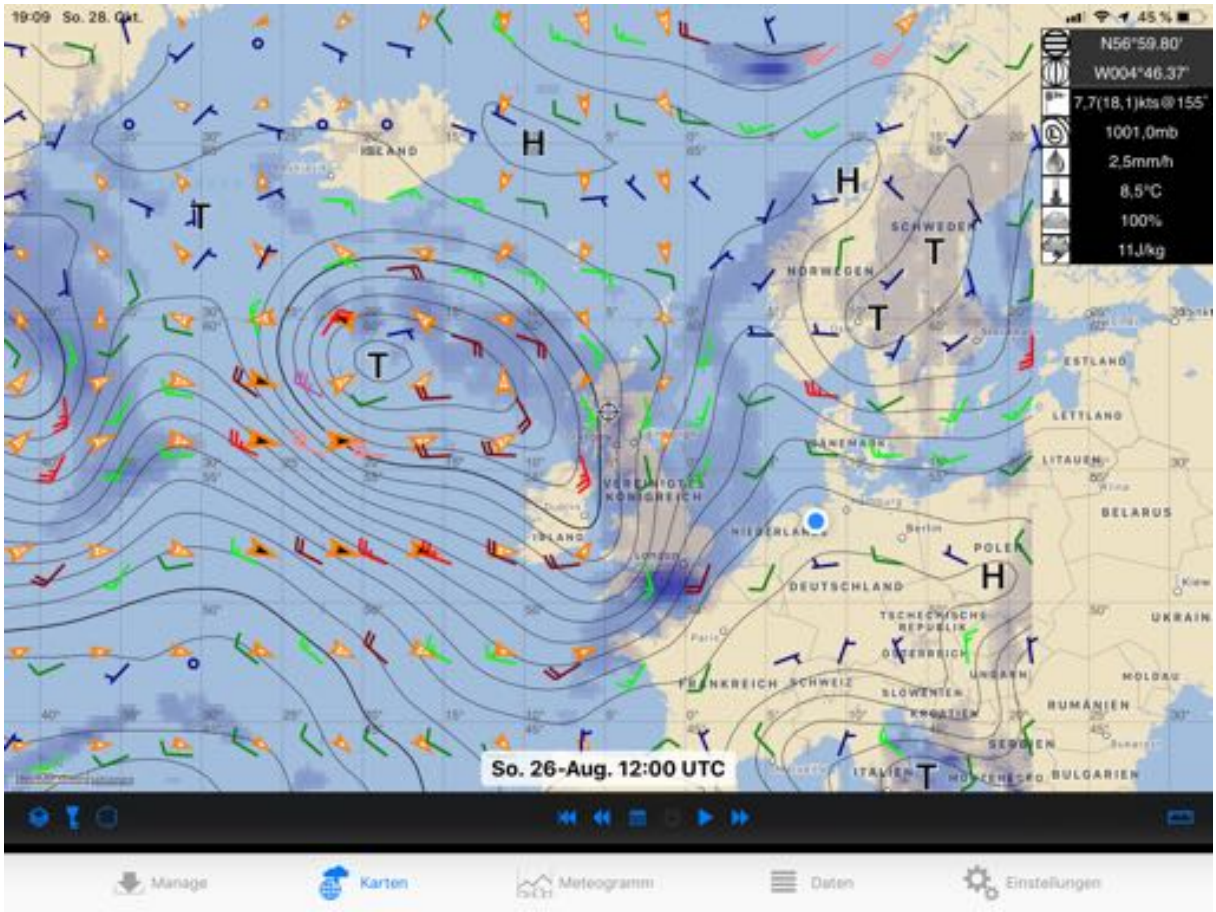
„Op Joeck“ und wir gehen kurz die Checkliste durch. Außergewöhnliche Besonderheiten gibt es keine, allerdings gibt es offensichtlich keinen Radarreflektor. So verabschieden wir Frank und Crew und machen uns gleich auf den Weg zum Einkauf. Ulrich und Dominic kommen um ca. 16.00 Uhr, als wir gerade den eingekauften Proviant verstaut haben. Jürgen und ich stoßen nochmal los, um einen Radarreflektor zu besorgen. Der Schiffsausrüster direkt im Hafen hatte leider geschlossen. Der Hafenmeister kann uns jedoch einen Ausrüster im Norden von „Workum“ nennen. Vor Ort müssen wir leider feststellen, das dieser keine Radarreflektoren mehr hat. Auf der Rückfahrt finden wir durch Zufall einen weiteren Ausrüster, der uns einen Reflektor verkauft. Zurück an Bord gibt es erst einmal den mitgebrachten Kuchen von Ulrich, danach wird der

Radarreflektor angebracht. Dazu wird Dominic, als Leichtester von uns, in den Mast gewinscht und bringt den Radarreflektor fachmännisch an der Want oberhalb der obersten Saling an.

Anschließend starten wir mit der Schiffsübernahmecheckliste. Was ist wo? Und funktioniert es auch? Nachdem wir so auch den Pyrotopf, die Rettungsinsel sowie diverse andere Dinge inspiziert haben, sprechen wir die Notrollen durch. Die Notrollenbesetztung hatte ich schon einige Tage vorher an alle verschickt, so wusste jeder wo seine Position im Fall der Fälle sein sollte. Diese Besetzung wurde an die Toilettentür geklebt und im Logbuch konnte vermerkt werden: „Sicherheitseinweisung durchgeführt“. Beim Durchgehen der Checkliste war schon aufgefallen, dass unten am Plotter keine GPS-Position und kein AIS angezeigt wurden. Die Suche nach einem Konfigurationsfehler erbrachte kein Ergebnis. Der Tipp unserer Takelmeisterin Barbara (über „Whats-App“): einmal ALLES ausschalten und wieder einschalten, hatte leider nicht geholfen. So mussten wir uns mit dem einen funktionierenden Plotter am Steuerstand zufrieden geben.

Zum Abendessen gibt es Jürgens „Hackbällchen“. Es wird noch einmal das aktuelle Wetter eingeholt und die kommenden Tage besprochen.

Die Großwetterlage für So. 26.08.2018:



Die Großwetterlage zeigt ein großes Sturmtief südlich Island - mit einem Trog, dessen Ausläufer bis in den englischen Kanal reichen. Das Tief zieht östlich, so dass auch wir davon betroffen sein werden. Der Sonntag auf dem „Ijsselmeer“ und „Markermeer“ ist das Wetter noch moderat. Nur die Nacht zum Montag bis

Montagmittag soll es 6 bis 7 BFT geben - ab Montagmittag abnehmend. Nebel, wie wir ihn aus den Jahren zuvor kennengelernt haben, wurde nicht angesagt. Damit bleiben wir beim Plan: Sonntag bis „Amsterdam“ ggf. schon direkt bis „Ijmuiden“.

1. Tag: Sonntag, den 26.08.2018: „Workum“ – „Amsterdam“

5.30 Uhr geht der Wecker, es wird schnell gefrühstückt und um 6.30 Uhr legen wir ab. Mit einem Wind aus 230° können wir zunächst Südkurs Richtung „Schleuse Enkhuisen“ anlegen. Auf der Höhe „Stavoren“ bemerken wir, dass (wie durch ein Wunder) GPS und AIS-Daten auf dem unteren Plotter angezeigt werden. Hinter der Schleuse nimmt der Wind auf 5 bis 6 BFT zu und wir müssen in die Kreuz, um den „Leuchturm Marken“ zu erreichen. Das kostet uns Zeit und somit wird „Ijmuiden“ schwierig. Ein frisch eingeholter Wetterbericht zeigt darüber hinaus 8 BFT in „Ijmuiden“. Im Dunkel bei der Windstärke dort anzulegen wollen wir uns nicht antun - also machen wir um ca. 20.30 Uhr in der „Amsterdam Marina“ fest. Nach dem langen Tag gibt es das „Chili Cone Care“. Es werden noch die Möglichkeiten für den morgigen Schlag Richtung England diskutiert: die Variante Richtung „North Hinder North“ wird nur funktionieren, wenn der Wind noch weiter Richtung NW oder Nord dreht. Der Weg über „Zeebrügge“ ist laut Karte mit vielen Untiefentonnen versehen, so bleibt eigentlich nur der Mittelweg durch die Verkehrstrennungsgebiete und diverse „Precautionary Areas“ - also ein „Spiel mit den Dickschiffen vom Feinsten“. So geht es mit dem einen oder anderen Absacker früh in die Kojen.

2. Tag: Montag, den 27.08.2018: „Amsterdam“ – auf See

Das Treffen mit Andreas war zu 11.00 Uhr in „Ijmuiden“ Marina geplant. Das sind ca. 2 Stunden von Amsterdam. So schlafen wir bis 7.00 Uhr und können in Ruhe frühstücken.

8.45 Uhr legen wir ab, um passend am Treffpunkt zu sein. Auf der Fahrt zur „Noordzeesluise“ wird der Plan nach „Ramsgate“ ausgearbeitet, um auf das Spiel mit den Dickschiffen vorbereitet zu sein. Es soll der im „Reeds“ beschriebene Weg von in der Crossing-Area liegenden MN-V Tonne entlang der MW1- bis 7 Tonne genommen werden, um dann das Verkehrstrennungsgebiet „North Hinder South“ zu kreuzen. Wir machen erst gegen 12.00 Uhr in „Ijmuiden“ fest und nehmen Andreas an Bord. Jürgen und ich gehen noch einmal über den Deich Wetter schauen: 20 kn aus West, klarer Himmel - damit ist „North Hinder North“ definitiv nicht machbar. An Bord zaubert Ulrich uns erst einmal „Nudel Bolonnaise“ verlängert mit Chili Cone Carne“ von gestern. Gegen 14.00 Uhr laufen wir aus. An der Pilot-Station (einem Pfeiler mitten im Wasser) setzen wir Segel. Es ist doch eine beträchtliche Welle, wir schätzen im Schnitt 2 bis 3 m - teilweise bis 5m. Der Kurs von 210° ist bei „Den Haag“ nicht mehr zu halten. Wir müssen einen Holeschlag machen. Gegen kurz vor 24.00 Uhr erreichen wir die Crossing Area vor „Rotterdam“. „Maas Entrance“ wird angerufen -„Standby and Monitor Channel 03“. Auf dem „Maasgeul“ ist nichts los und wir kreuzen.

3. Tag: Dienstag, den 28.08.2018: auf See – auf See

Gegen 6.00 Uhr schläft der Wind ein. Wir entscheiden uns trotz lang angesagter Flaute Strecke mit Motor zu machen. So gehen wir durch das Reedegebiet südlich vor „Maas West Outer“, kreuzen die neugeschaffenen Zubringer im Norden der Precautionary Area „Schouwenbank Junction“. Etwas nördlich der Tonne NHR-SE gehen wir senkrecht zum TSS „North Hinder South“ jedoch noch im „North Hinder Junction“. Bei NHR-S angekommen wird erst einmal die englische Gastlandflagge gehisst.

Bei schönstem Sonnenschein motoren wir Richtung „Ramsgate“. Aufgrund der langen Motorfahrt wollen wir in „Dover“ noch volltanken, bevor wir den langen Schlag nach „Portsmouth“ antreten.

4. Tag: Mittwoch, den 29.08.2018: auf See – „Dover“ – auf See

Ich hatte mir den Wecker gestellt, so dass ich passend vor „Dover“ wieder an Deck bin. Ulrich berichtet von ca. 3,5 kn Gegenströmung vor der „Sandbank Goodwin“. Gegen 6.00 Uhr haben wir „SW-Goodwin“ erreicht - also die Marke, ab der man „Dover Port Control“ anfunken sollte. Wir bekommen die Info, die East-Entrance zu nehmen und uns nördlich zu halten. Bei der Annährung kommen zwei Fähren aus der Einfahrt und eine Fähre überholt uns. Ein Pilot-Boot nähert sich und bittet uns per

Zuruf und Handzeichen noch weiter nördlich zu navigieren. Sie entfernen sich wieder, um dann doch auf uns zu warten. Dominic sagt ihnen, dass wir tanken wollen. Sie geben uns ein Zeichen, ihnen zu folgen. Sie bringen uns bis zur Tankstelle vor der „Tide-Marina“.

Per Handzeichen bekomme ich den Hinweis, dass ich bei dem Tankwart klopfen muss. Ein guter Hinweis, da ich bestimmt gewartet hätte, da es erst 6.00 Uhr (local time) ist. Wir tanken voll: 58 Liter für 68 Pence je Liter (!). Auf der Logge standen 31 Motorstunden, das sind also unter 2 l/h. Zum Duschen und Frühstücken gehen wir an den Visitor-Steg für 12 Pfund.

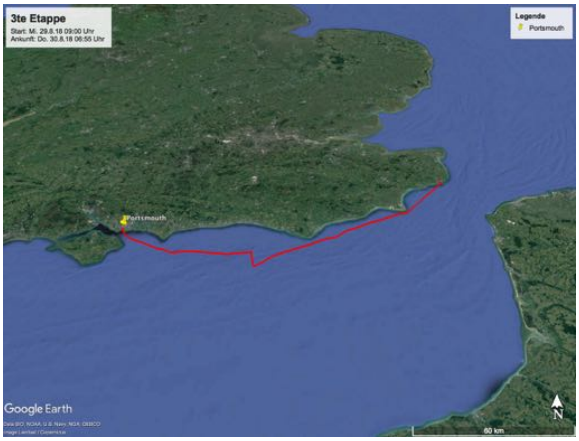
Gegen 9.00 Uhr (local time) verlassen wir über die West-Entrance „Dover“ bei mäßiger bis schlechter Sicht. Wir haben schönen N bis NW-Wind und können so bis zum Windpark vor „Brighton“ durchrauschen. Hier geht der Wind zunächst auf W und nimmt ab, das vorher eingesetzte Reff kann wieder ausgeschüttet werden. Ein Kurs von ca. 230° würde uns an „Isle of Wight“ vorbeiführen, so dass wir einen Holeschlag fahren müssen. Dabei dreht der Wind plötzlich auf N und nimmt zu. Wir reffen wieder ein!. Zum Wachwechsel besprechen wir schon mal die Anfahrt in den „Ost-Solent“. Ich lasse mich wecken, als wir diesen erreicht haben.

5. Tag: Donnerstag, den 30.08.2018: auf See – „Portsmouth“ – „Cowes“

Die Anfahrt soll im Norden vom „Nab-Channel“ ins Fahrwasser gehen. Wir können die erste grüne Steuerbordtonne identifizieren und halten drauf zu. Nach ca. 15 Min. passieren wir plötzlich die weiße Begrenzungstonne des „Nab-Channels“. Wir sind im „Nab-Channel“. Hochwasser in „Portsmouth“ ist um 1.47 Uhr UTC, wir hatten den Nab-Tower um ca. 3.45 Uhr MEST Backbord querab. Es ist also genau Hochwasser für unsere Einfahrt in „Portsmouth“. Leider vergisst man immer, dass sich die hiesigen Gezeitenströmungen anders als bei uns an der Nordseeküste verhalten: hier im „Ost-Solent“ ist gerade zu Hochwasser der stärkste Strom. Der Strom hat uns also Richtung O oder NO in den „Nab-Channel“ versetzt. Wir müssen vorhalten, was die Identifizierung der Tonnen erheblich erschwert.

Wir fahren mit 1-2 kn, passieren die drei grünen Steuerbord-Tonnen: „Dean Tail“, „Horse Tail“ und „Dean Elbow“. Um ins Sektorenfeuer zu kommen, müssen wir die grüne Tonne an Steuerbord mit VQ(3)G identifizieren. Es gibt aber noch drei weitere grüne Tonnen, die alle munter vor sich hin blinken. Also werden die Takte gezählt und versucht die gerade gezählte Taktung einer Tonne in der Karte zu zuordnen, was mit dem Vorhaltekurs nicht so recht gelingen will. So ist die Zuweisung von „Horse Sand Fort“ mal die eine, dann die andere und dann doch wieder die erste. Dann schläft der Wind ein und es geht mit Motor weiter. Die S-Untiefen Kardinaltonne ist nicht befeuert - wir erkennen sie so gerade im Dunklen: ca. 50 m an Steuerbord. Wir fahren langsam weiter. Es dämmert, als wir das grüne Sektorenfeuer ausmachen können. Beim Passieren der zugehörigen grünen Ansteuerungstonne ist es klar: sie hat eine Kennung von Q.G.- laut Karte jedoch VQ(3).G. Ab hier ist es jetzt einfach: dem „Smal Craft Channel„ folgen. Wir schauen, ob in der „Gunwharft-

Marina“ ein Platz frei ist - leider nicht. Wir machen in der „Hasler Marina“ fest. Ich melde uns an, dann gibt es das nach der spannenden Anfahrt verdiente Anlegebier morgens um 7.00 Uhr: wir sind am Ziel angekommen und sinnieren: seemännisch alles richtig gemacht.



Niemand ist müde, so wird erst gefrühstückt und gegen 11.00 Uhr geht es mit der Fähre rüber in die City. Ein ausgiebiger Rundgang mit Abschlussbier im „The Spice Island Inn“. Ulrich und Andreas besuchen noch die „H.S.M. Victory“ von Lord Nelson. In der Zwischenzeit überlegen Jürgen und ich noch heute nach „Cowes“ zu verlegen - so sparen wir einen ganzen Tag. Alle sind damit einverstanden und wir legen um 16.50 Uhr ab, um mit dem Strom zu fahren. Um 18.50 Uhr liegen wir in der Marina „Cowes Yacht Haven“.

Jürgens „Schnitzel“ gibt es ca. 21.00 Uhr, anschließend erkunden wir die City. Nach zwei Bars sind wir gegen Mitternacht wieder an Bord.

6. Tag: Freitag, den 31.08.2018: „Cowes“ – auf See

Wir können das erste Mal richtig Ausschlafen. Hochwasser in „Portsmouth“ ist um 14.18 Uhr UTC. Der Strom im „West-Solent“ setzt ca. eine Stunde vorher ein, so wollen wir um ca. 13.00 Uhr BST (Local) ablegen. Nach einem ausgiebigen

Frühstück geht es zum Shoppen: für jeden ein Cowes-Shirt sowie ein paar Lebensmittel und natürlich ein Gang zum „Royal Yacht Squadron“, einem der altehrwürdigsten Segel-Clubs Englands. Hier ist das Segel-Mekka zuhause:

Der Ableger erfolgt gegen 13.00 Uhr (local time), um so den Strom aus den „West-Solent“ zu nehmen. Beim Ablegen hatten wir ca. 20 kn Wind auf den Steg. Eindampfen in die Vorspring und auch Eindampfen in die Achterspring funktionieren nicht. Erst das Eindampfen in die stegabgewandte Achterleine hilft. So geht es bis maximal 11,6 kn auf der Logge den „West-Solent“ hinunter.

Auf der Höhe der „Needles“ müssen wir einen Holeschlag machen. In der Wende hat Dominic plötzlich die Abdeckung der BB-Winsch in der Hand. Das Vorsegel wird schnell eingeholt, während Dominic und Andreas die Winsch reparieren, was nur Dank der schnellen Internet-Recherche von Ulrich gelingt. Dabei kommen wir den „Needles“ recht nahe. Komischerweise ruft in dem Moment Karsten Idel bei Ulrich an, um sein Lob für den 3Tagesschlag auszusprechen. Offensichtlich werden wir über „MarineTraffic.com“ doch beobachtet. Nach der Ansteuerungstonne im „West-Solent“ geht es hoch am Wind auf Kurs 110° mit starker Gegenströmung. Nach der Wende gegen 20.30 Uhr (local time) stellen wir fest, dass wir schon in der Abdeckung der Insel waren. So können wir mit einer schönen Rauschefahrt in der Nacht die Südspitze der „Isle of Wight“ umrunden.

Als Ziel war erst „Brighton“ im Gespräch. Der Wetterbericht sah jedoch ab Dienstag starke Nord-Winde im Bereich nördlich von „Dover“ vor. Um „Ijmuiden“ zu erreichen müssten wir also spätestens am Montag möglichst irgendwo bei „Harwich“ sein, um so den Nord-Wind als Halbwind nach „Ijmuiden“ nutzen zu können. Heute ist Freitag und „Harwich“ mindestens drei Tage entfernt. Also erst mal Strecke machen.

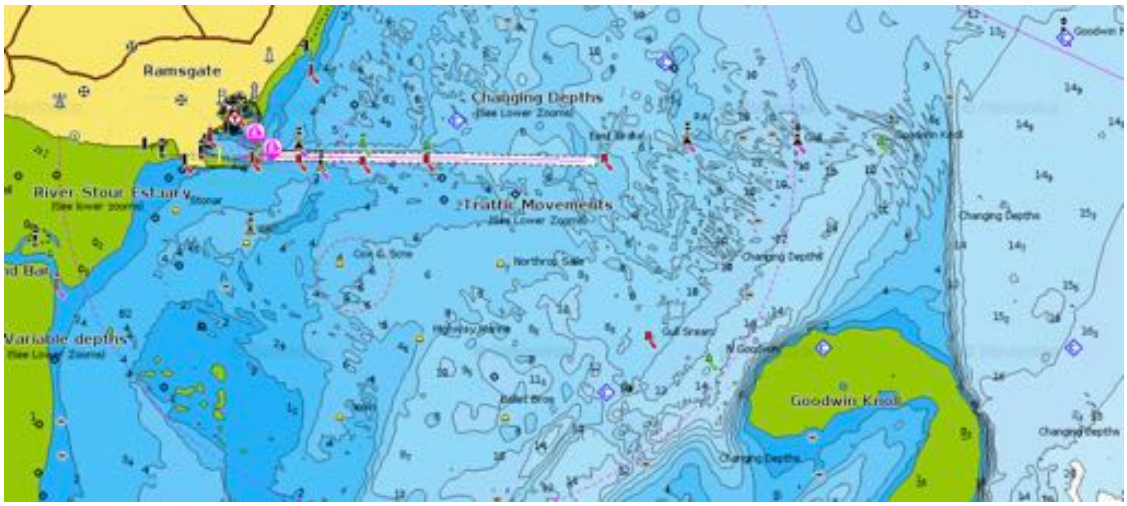
7. Tag: Samstag, den 01.09.2018: auf See – auf See

Am nächsten Morgen berichten Andreas und Jürgen von einer Beinahe-Kollision. Wir hatten Steuerbord-Wind (BB-Bug), eine Rennziege kam von BB voraus auf uns zu. Grün war zu sehen, also BB-Wind (STb-Bug). Kurzzeitig waren auch Rot u. Grün gleichzeitig zu sehen. Dann wieder nur Grün - schnell näher kommend. Es gab keinen AIS-Kontakt. Um einer Kollision auszuweichen ist Jürgen nach BB abgefallen. Kurze Zeit später ging die Rennziege im Abstand von ca. 50 m und geschätzten 20 kn vor uns durch. Noch mal gutgegangen!

Wir haben es wieder sehr lange mit der „Rampion Offshore Wind Farm“ vor „Brighton“ zu tun, die wir nur Dank der Winddrehung Richtung S im Süden umfahren können. Auch „Beachy Head“ (bekannt aus den SSS-Prüfungsfragen) lag auf unserm Weg. So geht es lange „mit Strom“ bis „Dover“. Hier kommt eine Fähre nach der anderen. Als wir die West-Entrance dann kreuzen, kommen sie aus der East-Entrance. Wahrscheinlich Dank „Dover Port Control“. In der Nacht geht es weiter Richtung „Ramsgate“ außen an der „Untiefe Goodwin“ vorbei.

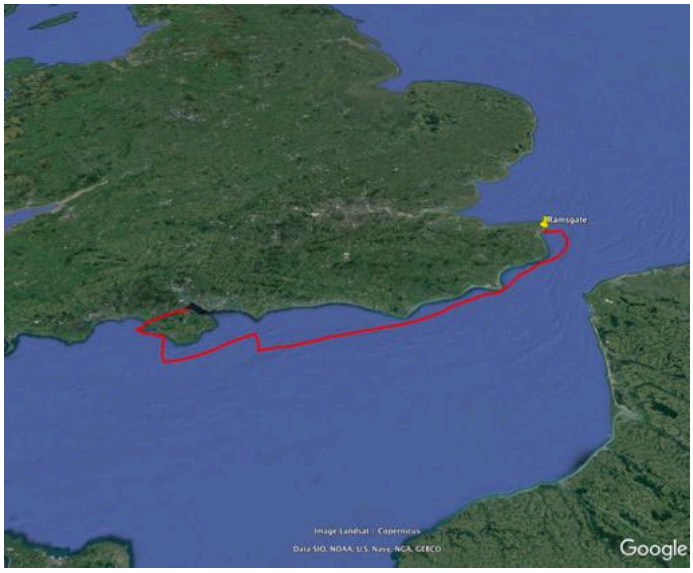
8. Tag: Sonntag, den 02.09.2018: auf See – „Ramsgate“

Ulrich weckt mich, als wir auf der Höhe der grünen Ansteuerungstonne „Goodwin Knoll“ sind. Der Strom setzt noch mit ca. 2 kn Richtung Nord. Wir müssen wieder Vorhalten, wieder ist die Identifizierung schwer. Die eigentlich gerade Einfahrt, lässt Abbiegungen vermuten.



In der Morgendämmerung gehen wir zunächst an den Visitorsteg in der „West-Marina“ von „Ramsgate“. Danach verlegen wir an den Steg H ganz hinten. Das Anlegerbier wird auch jetzt um ca. 7.30 Uhr (local time) gern getrunken.

Dominic legt sich hin, der Rest geht an den Stadtstrand baden. Zurück an Bord beschließen wir eine Augenpflege von 16 bis 18.00 Uhr (local time). Zum Abendessen macht Andreas „Würstchen mit Kartoffelpüree & Sauerkraut.“ Anschließend gibt es Live-Musik in der „Queens-Head Bar“. Zurück an Bord beschließen wir um 5.30 Uhr (local time) aufzustehen, damit wir um 6.30 Uhr (local time) auslaufen können. Gegen Mitternacht geht es in die Kojen.



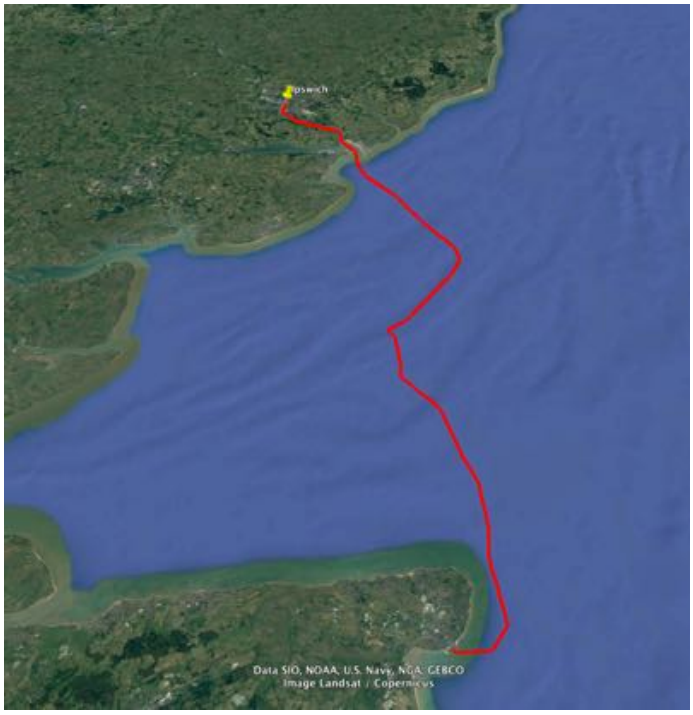
9. Tag: Montag, den 03.09.2018: „Ramsgate“ – „Ipswitch“

Nach einem schnellen Kaffee legen Jürgen und ich alleine ab, die Anderen kommen erst nach und nach hoch. Wir steuern zunächst auf „Fishermans Gat“ zu. Das Strömungsfenster zum Auslaufen in „Ramsgate“ geht etwa von 4.00 Uhr bis 9.00 Uhr UTC, so haben wir noch Strom „mit uns“. Das Strömungsfenster in „Ipswitch“ geht bis 18.00 Uhr (local time) (HW in Ipswich). Laut „Navionics“ sind wir bei auflaufendem Wasser an der „Outer Fisherman“. Im „Black Deep“ wird zunächst noch gesegelt, dann müssen wir motoren, da der Strom gekippt ist. An der Nordtonne im „Black Deep“ entscheiden wir uns „Harwich“ über den „Medusa Channel“ anzufahren. Mit dem Hochwasser haben wir ca. 2 m über SKN. Gegen 18.00 Uhr (local time) können wir direkt auf den „Recommanded Track for smal crafts“ in das Fahrwasser von „Harwich“ einfahren.

Dann geht es mit mäßigem Wind und später unter Motor bis zur Schleuse in „Ipswich“, die wird schnell für uns geöffnet. Ulrichs „Chiwapchichi“ gab es schon unterwegs.

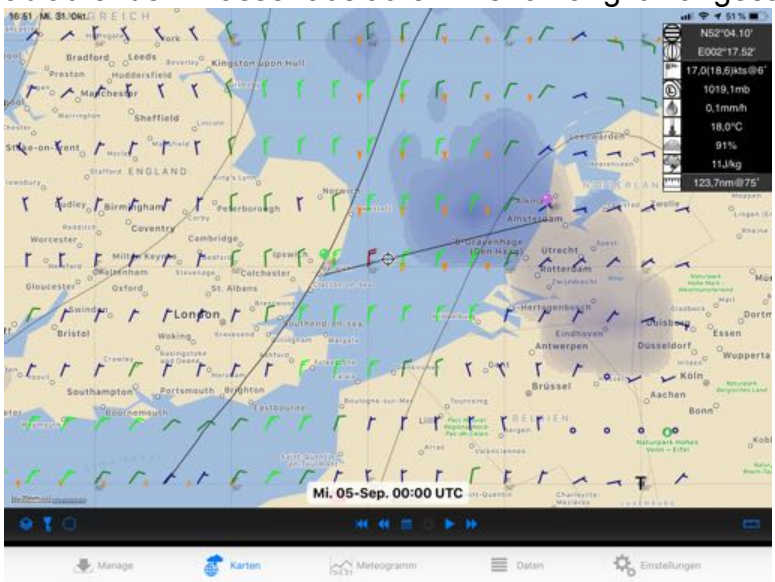
Das Anlegerbier in der „Neptun-Marina“ dauert etwas länger und der „Appelton“ Rum geht weg. Danach geht es noch in die City: der Punk-Schuppen ist doch nichts für

uns, darum schlüren wir weiter in eine Bar, wo wir gerade die „Last Order“ bekommen. Auf dem Rückweg gehen wir noch ins „Isaac Lord“, da ist jedoch „Last Order“ schon lange gewesen, also zurück an Bord. Gegen 0:20 Uhr (local time) geht es in die Kojen.



10. Tag: Dienstag, den 04.09.2018: „Ipswitch“ – auf See

Hochwasser in „Ipswich“ ist um 6.38 Uhr (local time). Wir wollen mit dem ablaufenden Wasser auslaufen. Der anfänglich angesagte Starkwind wird noch mit 5 BFT aus Nord angesagt. Die App PocketGrip zeigt sogar nur 15 kn Wind an. Also doch noch nicht so schlimm, wie bei den ersten Wetter-berichten von vor drei Tagen.



Der Wecker geht um 6.30 Uhr (local time). Erst einen Kaffee, dann legen Jürgen und ich ab. Jürgen funkt die „Schleuse Ipswich“ an, die sofort für uns aufmacht. Unter Segel laufen wir den Fluss „Orwell“ bis „Harwich“ runter. In „Harwich“ müssen wir einem Passagierdampfer ausweichen, dafür müssen wir in den River „Stour“

einbiegen. Um auf unseren Sollkurs von ca. 075° zu kommen, kreuzen wir das Fahrwasser vor „Harwich“ - immer hoch am Wind, um die Nordtonne „North Shipwash“ zu erreichen. Danach geht es mit einem Idealkurs von 077° weiter. Die Windlogge zeigt um 20 kn - in Boen bis 26 kn. Die Welle ist jedoch beträchtlich, was das Steuern erheblich erschwert. In der Nacht ist es so stark bewölkt, dass man die Wellen nicht erkennen kann.

In dem Bereich nördlich von „North Hinder North“ ist starker Dickschiffverkehr. Jürgen steuert und Dominic sagt die AIS-Daten an, so können wir sieben Dickschiffe erkennen und gefahrlos passieren. Ein Segler kommt uns sehr nah, so dass wir - aber auch er, das Segel anleuchten. Wir klarieren die Situation letztendlich durch eine Wende. Wir haben lange die Plattform „P11B de Ruijter“ in Sicht - ein schillernder Tannenbaum. Der Dickschiffverkehr nimmt in Richtung „Maas North“ ab. Der Wind und die Welle werden moderater.

11. Tag: Mittwoch, den 05.09.2018: auf See – „Zaandam“

Als ich um ca. 6.30 Uhr wieder an Deck komme, sind wir immer noch an der Ansteuerung von „Maas North“. Ulrich wollte das TSS nicht schnippeln und hat einen Kreuzschlag gemacht, leider hat der Wind gedreht, so dass wir mit ca. 140° auf „Den Haag“ zuhalten. In der Nacht war hier und da schon mal ein Wetterleuchten - jetzt waren jedoch Blitze zu sehen und auch Donner zu hören (teilweise unter 1 km Entfernung). Wir entscheiden uns „Ijmuiden“ unter Motor direkt anzufahren. Auf Höhe des Windparks (südlich vom IJ Geul) ist von dem Gewitter nichts mehr zu erkennen und es kommt wieder Wind auf.

Wir segeln bei ca. 2 sm Sicht. Etwas später schläft der Wind wieder ein. Zur Einfahrt in „Ijmuiden“ wird noch schnell die niederländische Gastlandflagge gesetzt.

In „Ijmuiden“ setzen wir Andreas ab, er kommt aber mit seinem Auto nach „Zaandam“ und bringt noch ein paar Anlegerbiere mit.

In „Zaandam“ gehen wir zunächst an den Besuchersteg des Motorboothafens - wir sollen jedoch durch die Brücke in den Seglerhafen verlegen. Der Brückenwärter kommt, aber beim Versuch die Brücke zu durchfahren setzen wir mehrfach auf, so bleiben wir am Besuchersteg liegen. Abends gehen wir in „Zaandam“ noch durch die City und Essen & Trinken auf Kosten der Bordkasse. Alle sind aufgrund der Überfahrt müde und so geht es gegen 23.00 Uhr in die Kojen.

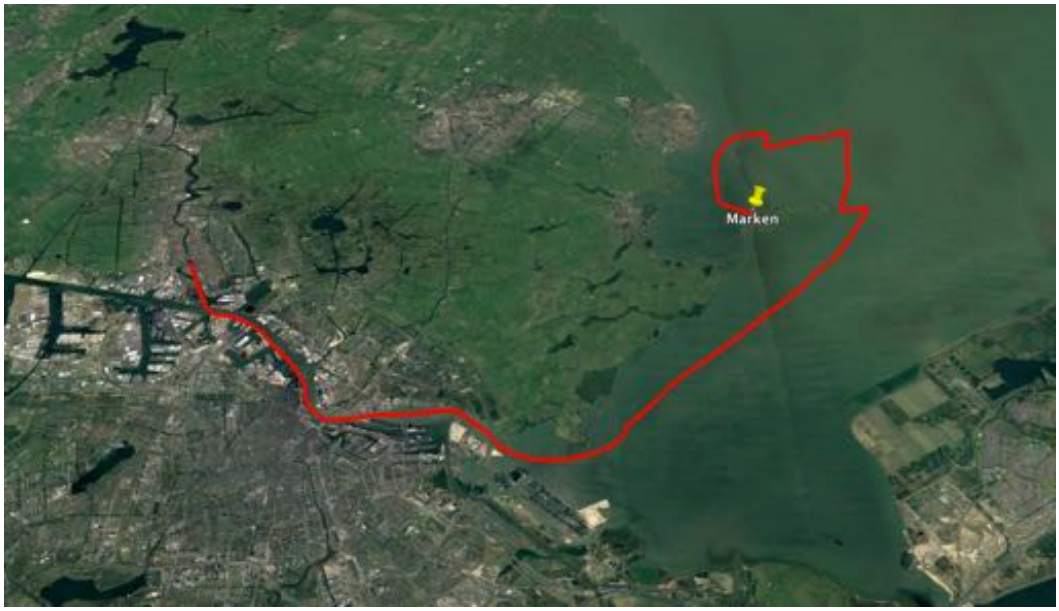
12. Tag: Donnerstag, den 06.09.2018: „Zaandam“ – „Marken“

Ausschlafen, das hatten wir schon lange nicht mehr! Dominic holt Brötchen und macht Rührei zum Frühstück. Nach dem Frühstück mache ich die Reparatur-App für Barbara fertig. Sie ruft sofort zurück und bittet uns das Fenster und die Treppe notdürftig zu reparieren. Andreas entschließt sich, doch nicht mehr per Auto mit nach „Marken“ zu kommen, so gibt es „großen Bahnhof“ beim Ablegen. Durch „Amsterdam“ ist es immer wieder interessant - mit seinem bunten Treiben und dem Schiffsverkehr.

Im „Markermeer“ können wir segeln. Wir haben erst etwas Bedenken „Marken“ anzulaufen, da das Fahrwasser mit nur 2 m Tiefe angegeben ist. Es stellt sich jedoch heraus, dass es ca. 2,5 m sind. „Marken“ ist ein sehr beschaulicher Ort, so dass wir zunächst einen Rundgang machen. Auf dem Rückweg verbleiben wir auf eine Bierlänge im Hafen-Restaurant:

Um ca. 20.00 Uhr macht Jürgen „Labskaus“ und wir leimen die Treppe. Alle steuern etwas bei, den Reeds, zwei Würstchendosen, eine Bierdose und die Bänder, die alles halten.

Nach dem Abendessen werden die Weinvorräte geplündert und nach ein paar Runden „Shithead“ (Kartenspiel) geht es dann um 0.30 Uhr in die Kojen.



13. Tag: Freitag, den 07.09.2018: „Marken“ – „Workum“

Wir legen erst um 10.00 Uhr ab, da wir davon ausgehen, dass wir die ca. 40 sm bis „Workum“ bis 18.00 Uhr gut schaffen müssten. Direkt hinter der Ausfahrt werden die Segel gesetzt, so können wir schon im Fahrwasser „Gouwzee“ segeln. Auf Höhe der Ansteuerungstonne frischt der Wind erheblich auf. Wir haben etwa die angesagten 5 BFT. Das Schiff läuft Dominic aus dem Ruder. Wir gehen sofort ins zweite Reff, so

geht es bis zur Schleuse in „Enkhuisen“. Auch hinter der Schleuse gleich ins zweite Reff. Man sieht zwei Unwetterzellen aus West auf uns zukommen. Wir verkleinern auch noch das Vorsegel. Das Steuern ist trotzdem schwierig bei Boen bis 30 kn. Auf der Höhe von „Stavoren“ ist der Spuk vorbei.

Aufgrund des starken Windes sind wir schon um 16.00 Uhr in „Workum“. Zunächst Tanken wir und Ulrich bleibt an Land. Der Anleger ist bei 5 BFT nicht einfach. Der Wind kommt jedoch von vorne und Jürgen macht einen super Anleger. Wir schrauben noch die Dachluke im Salon auf: das Dichtungsgummi ist verbogen. Dominic richtet das Gummi - Pütztest ok. Gegen 19.00 Uhr gehen wir in das Hafenrestaurant essen. An Bord noch eine Runde „Shithaed“, aber es geht dann schnell in die Kojen.

14. Tag: Samstag, den 08.09.2018: Abreise

Nach dem Frühstück werden das Gepäck und der restliche Proviant vom Schiff gebracht. Danach Klarschiff. Gegen 12.00 Uhr trennen sich unsere Wege

Zusammenfassung:

Alle gewünschten Inseln und Häfen wurden erreicht. Die vorher erkannten kritischen Stellen der Reise, wie die Anfahrt „Portsmouth“ und die Anfahrt „Ramsgate“, waren dann auch auf dem Törn die „spannendsten“ Aufgaben, die es zu lösen galt. Das Fahren mit den Gezeitenströmungen hat sich als nicht so schwierig herausgestellt, wie zunächst erwartet. Natürlich sollte man möglichst mit dem Strom fahren, aber wenn es nicht geht: Zeit mitbringen. Das unvorhersehbare späte Nachkommen von Andreas und der Starkwind aus West haben den Beginn des Törns nur in kleinem Maße vom Plan abweichen lassen. Der gefundene Mittelweg entlang „Maasgeul“ – Reede war zugleich auch der kürzeste für diese Route. Die Entscheidung, Portsmouth nach der Stippvisite schon wieder zu verlassen, hat uns einen ganzen Tag geschenkt. Mit dem lang anhaltenden Hochdruckkeil im englischen Kanal hatten wir zu dieser Jahreszeit Glück: mit beständigen, moderaten Windverhältnissen um 10 bis 15kn und schönstem Sonnenschein. Die Rückfahrt nach „Ijmuiden“ hat mit der Welle und dem Wind, aber auch mit der Dunkelheit und dem Gewitter am nächsten Morgen, gezeigt, wie man den Naturgewalten doch ausgesetzt sein kann, wobei das alles eigentlich noch moderat war. Durch das frühzeitige Erkennen der Nordwindproblematik ab Dienstag der zweiten Woche und die vielen Nachtfahrten konnten wir gut Strecke machen, so dass am Ende der Reise der Ausgangshafen ohne Zeitdruck erreicht werden konnte.

Der Crew war vorher bewusst, dass es viele Nachtfahrten geben würde, wenn man den geplanten Törn passend in der Zeit schaffen wollte. Aber gerade diese Beanspruchung, sich Tag und Nacht in den Wachtakt einzureihen, hat den Flair dieses Törns ausgemacht.

Es war eine sehr schöne Reise mit toller Kameradschaft und guter Stimmung an Bord, an die wir alle gerne zurückdenken - und zum Anlass für weitere gemeinsame Törns in den kommenden Jahren nehmen.

Mast- und Schotbruch

Carsten Müller

Ein paar Fakten:

Die Häfen: „Amsterdam“, „Ijmuiden“, „Dover“, „Portsmouth“, „Cowes“ auf „Isle of Wight“, „Ramsgate“, „Ipswitch“, „Zaandam“, „Marken“, „Workum“

816,4 sm - davon 240,3 sm unter Maschine
576,1 sm = 70,5 % Segelanteil in 13 Segeltagen

816,4 sm in insg. 178 h 50 min (7 d 10 h 50 m) = 57,3% der 13 Segeltage oder durchschnittlich 13 h 45 m pro Segeltag gesegelt.

Durchschnittsgeschwindigkeit über die gesamte Strecke = 4,56 kn

Durchschnittliche Strecke pro Segeltag = 62,8 sm

6 Nachtfahrten

Windstärken: 0 bis 7 BFT

Anhang:

1. Ausrüstung/Stauplan:

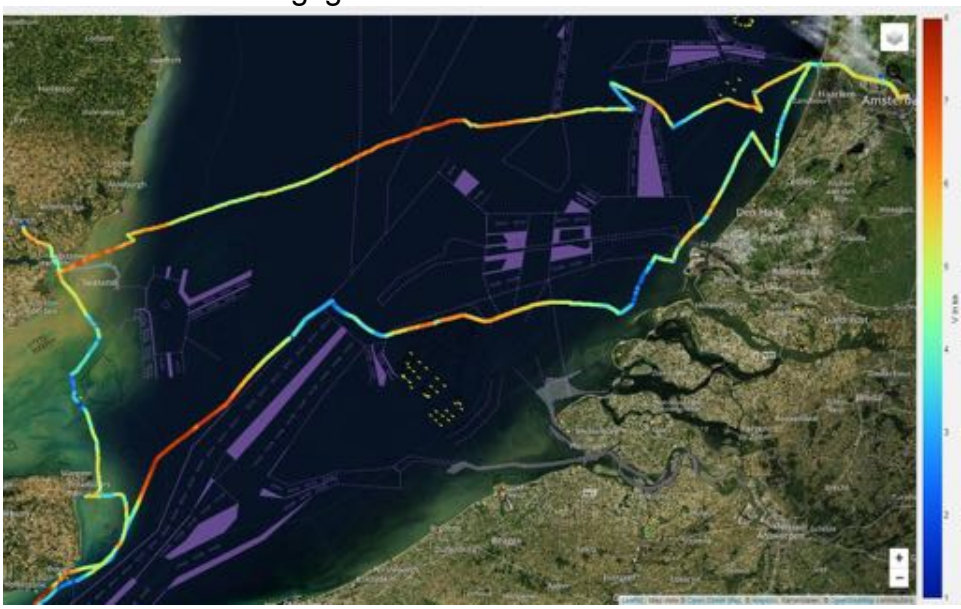
Backskiste backbord		**Salon unter bugseitiger Sitzbank**
Badeleiter		Staubsauger
Decksbürste		Kuchenbude
Mooringfanghaken		***Gestänge f. Kuchenbude unter Sprayhood***
Notpinne		
Bootsmannstuhl		**Schapp mitte bb im Salon**
Ersatzgasflasche		Fernglas
2 Schlagpützen		Handfunkgerät mit Ladekabel
Bürsten		Handwindmesser
Markierungsboje für Anker mit Leine		LED Taschenlampe und Mini-Taschenlampe
Reitgewicht für Anker		Nebelhorn und Druckgasflasche mit Tröte
1 Kegel, 2 Ankerbälle		Notblitzlicht für Westen (aus Altbestand)
2 Landanschlusskabel + div. Adapteranschlüsse		**untere Schublade im Tisch**
Dieselkanister und Dieseladditiv		Schreibmaterial
Trichter		Reparaturkladde
Reserveöl (Getriebe + Motor), Altölkanister		**Salon Ablage hinter den Sitzbänken (bb)**
Wasserschlauch + div. Schlauchanschlüsse		Hafenhandbücher
Ersatzblöcke + div. Schäkel		Almanach (1+2)
Dichtmasse Stay Afloat		Logbuch und Ersatzlogbuch
Yachtpolitur		Buch Medizin auf See
Gleitspray		Versicherungsnachweise
Backskiste steuerbord		Protokolle
60m Schleppleine mit Hahnepot, Wurfleine und -ball		Schiffspapiere
Gennakerschoten und Gennakerfall		Seekarten
Rettungsinsel f. 6 Personen		Gebrauchsanweisungen
Feuerlöscher		**Kombüse/Salon**
5 Festmacher (4 lange, 1 kurzer)		Messbecher (rechts vom Backofen)

diverse verschiedene Leinen (Bullenstander)		2 Thermoskannen (über Kühlschrank)
An Deck		1 Bodrum- und 2 zus. Thermoskannen (hintere Tischs.)
2 Bootshaken		Wasserkocher und Wasserkessel
Nationale/Flaggenstock		Geschirr 6fach, Kunststoffgläser
2 Kugelfender		4 Töpfe und 2 Pfannen
8 Fender		Besteck
MOB-Boje mit Rettungskragen und Notlicht		Stabfeuerzeug
Rettungskragen m Schwimmleine u Notblitzlicht		**Vorschiffskabine unter Kojen**
Kabinen		Schwerwetter- und Arbeitsfock
6 Rettungswesten inkl. Lifebelt (je Kabine 2)		Gennacker
Salon unter BB Sitzbank		Notration Wasser 5 L
Verbandskasten		Notration für die Rettungsinsel
Signalmittel		Bergesegel
Notfallmedikamente		**Salon hinter Rückensitzlehne (bb)**
Notpack f. Rettungsinsel		4 Winschkurbeln
Flaggensatz		Suchscheinwerfer mit 12V-Anschluss
Feuerlöscher		**Schrank unter Spüle**
Notpositionslichter		Feuerlöscher (rechts oben)
3 Patronensets für Rettungswesten		Löschdecke (links oben)
Ersatzbatterien, Segelgarn, Ersatzbirnen		***Hauptschalter Bordnetz (bb)***
Salon unter STB Sitzbank		***Notschalter für Zusatzlenzpumpe***
Werkzeug, Kleinersatzteile, Tape, etc.		***(rechts unter Navitisch)***
Bordbatterien		***Motorhauptschalter (Niedergang bb neben Stufe)***

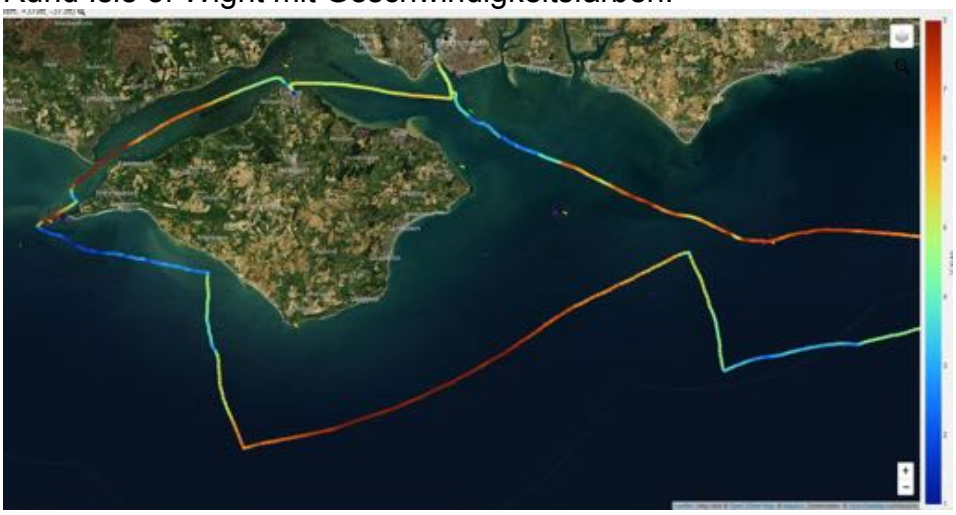
3. Gesamttrack:

Besondere Ansichten des Tracks:

1. mit Verkehrstrennungsgebieten



2. Rund Isle of Wight mit Geschwindigkeitsfarben:



3. Unterscheidung in Motor- und Segelstrecke

türkis: Segel

hellblau: Motor