

Sommerreise 2011 der "MOWA"

Für Freunde und Interessierte haben wir eine Zusammenstellung unserer diesjährigen Rückreise mit der MOWA von Cornwall nach Beidenfleth/Stör erstellt.

Ursprünglich hatten wir vor, mit dem Auto nach Cornwall zu fahren und dort MOWA wieder für die Reise zurück fertig zu machen, die uns über den Sommer via Wales und oder Irland durch Schottland (Caledonian Channel) und die Nordsee und eventuell die Ostsee wieder an die Stör führen sollte. Wir brauchten den Wagen ohnehin für den Transport von Farben, Werkzeug, Staubsauger etc und zum Schlafen bis zum Wohnlichmachen der MOWA.

Wir wollten ihn dann nach unserer Reise wieder zurückholen, doch es sollte ganz anders kommen.

Wir setzten am frühen Morgen des 13.04.mit der Fähre Dünkirchen-Dover über und waren abends bei Cockwells Boatyard in Mylor Bridge. Wir fingen am nächsten Morgen an, das Boot erstmal von seiner schweren Plane zu befreien um es bewohnbar und fahrfertig zu machen. Dann erhielten wir am Morgen des 15.04. einen Anruf. Telses Bruder Jan war nach Herzstillstand ins Krankenhaus Altona eingeliefert worden. Wir fuhren sofort zurück.

Jan ist dann am 20.04.2011 gestorben.

Die Malarbeiten, die wir eigentlich selbst erledigen wollten, Antifouling und Überwasserschiff übergaben wir der Werft, Lackarbeiten unseren Freunden Henrike und Ralf.

Rolf reiste dann am 18.05., diesmal mit Flug und Bahn wieder nach Mylor-Bridge. Nachdem er eine Nacht bei Rike und Ralf verbracht hatte fing er ab dem 19.5. an, sich auf der MOWA einzurichten.

In den folgenden Wochen erledigte er die Lackarbeiten, malte den inneren Kiel, reparierte die Trinkwassertanks und baute sie ein, machte den Motor wieder startklar und testete ihn. Er lackierte den Mast und stellte ihn mit Hilfe des Boatyards. Bei allen Lackarbeiten war das cornische Wetter mit häufigem "Drizzle" sehr hinderlich. Nachdem dann fast alle restlichen Ausrüstungsgegenstände an Bord waren, die über Winter in einem Werftcontainer gelagert waren, wurde MOWA am Nachmittag bei Hochwasser am 14.6. geslippt. Sie blieb zunächst im Slipwagen und machte erhebliche Mengen Wasser, zuerst etwa 100 Liter per Stunde zum Glück nur bei HW -1 bis +1. Das reduzierte sich dann bis zum 16.6. soweit, dass Rolf sie am Nachmittag des gleichen Tages zum Mylor Yacht Harbour überführen konnte. Wegen des Starkwindes nahm er Al vom Boatyard als Helfer mit.

MOWA lag dann bis zum 2.7. in Mylor Y.H. und machte zunehmend weniger Wasser. Hier ging die Aufrüstung des Bootes für die Reise weiter. Sprayhood, Dodgers, Fock wurden montiert, die Reling gespannt u.s.w.. Telse kam am 26.06. in Mylor an.

Bis zum 01.07. erledigten wir noch Restarbeiten und füllten Trinkwasser- und Dieseltanks.

Wir starteten dann am 02.07. um 13:40. (alle Zeiten Ortszeit = British Summer Time)

Das Wetter war sonnig, der leichte Wind aus S. schlief bald ganz ein und so motorten wir.

Um 01:00 waren wir ca. 2.5nm SW vom Salcombe River. Mittlerweile lief der Strom gegenan und wir machten nur noch 2 kn über Grund nach Osten. Es war eine ruhige Neumondnacht mit einer geringen Restwelle aus den vergangenen Tagen.

Um 02:30 blinkte uns ein anderes Fahrzeug aus etwa einer $\frac{3}{4}$ Meile Entfernung an, mit etwas das sich später als Taschenlampe entpuppte, aber in der stockdunklen Nacht wie ein Suchscheinwerfer aussah. Rolf schaltete auf Kanal 16 um das unbekannte Fahrzeug nach seinen Absichten zu befragen und befand sich mitten in einem Notverkehr. Ein Segelboot "Typhoon" meldete starken Wassereinbruch über den Propellerschaft. Es sei keine Rettungsinsel an Bord und sie befänden sich irgendwo südlich von Berry Head, wohingegen Brixham Coastguard meinte, das Signal käme eher aus der Gegend von Start Point. Dort waren auch wir. Ich meldete mich daraufhin bei Brixham C.G.. Es wäre möglich, dass wir den Havaristen gefunden hätten und gab unsere Position durch. Brixham sagten falls es uns, ohne uns selbst zu gefährden, möglich sei Hilfe zu leisten, sollten wir das treibende Fahrzeug aufsuchen. Wir fuhren unverzüglich mit Vollgas in seine Richtung und erreichten es in ca. 10 Minuten. Das Boot war eine kleine Ketsch und lag schon tief im Wasser. Wir gaben sofort die Position durch. Es war nur eine Person an Bord. Telse fragte den Skipper ob er das Schiff verlassen wollte, was er verneinte. Wir stellten eine Leinenverbindung her, ein Längsseiteliegen war wegen der Welle schlecht möglich, so blieben wir auf Abstand und Stand-by. Nach wenigen Minuten sahen wir schon die Lichter des Lifeboats, das sich schnell näherte. Wir blieben in der Nähe, bis Brixham C.G. "Silence Fini" durchgab sich bei uns bedankte und uns sagten, dass wir unsere Fahrt fortsetzen könnten. Etwas später hielt eine andere Yacht auf uns zu. Es war "Cuckaboo" die auch am Notverkehr beteiligt war. Wir stoppten und brachten gemeinsam ein 3faches Hoch auf die Jungs vom R.N.L.I. aus.

Wir haben jetzt über die Webseite der R.N.L.I. herausgefunden, dass der Havarist leer gepumpt und nach Salcombe eingeschleppt werden konnte. Um 05:30 ließ der Gegenstrom allmählich nach und wir setzten den Kurs ab auf Portland Bill: 70°

Um 06:00 setzte allmählich Wind ein, leider genau gegenan und gegen Strom und wir beschlossen, nach Dartmouth zu gehen. Dort machten wir um 08:32 fest bei Darthaven Marina.

Diese gehört der Familie Holman die einst Eigentümer der Werft "Uphams of Brixham" waren, wo MOWA gebaut wurde. Der Konstrukteur war Kim Holman (später Holman & Pye), der erste Eigner sein Bruder Jack Holman. Daher befindet sich auch ein Halbmodell der Waterbug im Büro.

Es gab aber trotzdem keine Sonderbehandlung für uns. Man kassierte für uns ein zusätzliches Liegegeld (½ Satz), weil wir uns erst um 17:00 des folgenden Tages abmeldeten. Begründung: Sie könnten den Platz um diese Tageszeit nicht wieder vergeben. Eine Praxis, die uns in allen vergangenen Jahren noch nie vorgekommen ist. Wir raten allen auf den Ankerplatz zu gehen oder flussaufwärts nach Dittisham an eine Mooring. Zum 04.07. sollte der Wind auf S drehen. Wir starteten um 18:40. Der Wind blieb zunächst aus und wir motorten mit Schwierigkeiten gegen eine üble steile Hacksee, die wohl von dem Ostwind übrig geblieben war. Der Wind kam dann gegen 21:00 auf, allerdings mehr aus SE und wir konnten den Motor abstellen. Später legten wir noch für die Nacht ein Reff ein.

Am Morgen waren wir südlich von Portland Bill. Der Wetterbericht sagte "SW five to seven later" an und wir beschlossen Portland Harbour, oder Vorzugs halber Weymouth anzulaufen. Um 08:45 takelten wir ab und warfen den Motor an. Der Wind war zu schwach um den sehr starken Strom nach E gegenzuhalten. Die Strömung machte es auch unmöglich, w-lich der Shambles Bank nach N zu laufen ohne dem gefürchteten Race zu nahe zu kommen. Wir mussten sie östlich umfahren. Um 11:30 waren wir im Aussenhafen von Weymouth. Der Hafen war sehr voll, Päckchen von bis zu 5 Booten und die Klappbrücke zum Binnenhafen öffnete um 12:00, also warteten wir kurz und fuhren dann durch in die Weymouth Marina. Um 12:20 waren wir dort fest. MOWA machte jetzt wieder mehr Wasser, etwa 25 Pumpenschläge per Tag d.h. ca. 12-13 Liter. Wohl eine Folge des ruppigen Seegangs vor Dartmouth. Das würde die nächste Zeit so bleiben.

Der kräftige SW-Wind wehte die nächsten Tage und so blieben wir erstmal in Weymouth. Weymouth ist einer von den netten Orten, in

denen man gern ein paar Tage bleiben kann. Wir machten u.A. eine Fahrt mit dem Bus zum Leuchtturm am Portland Bill. (Mit dem wir so unsere Erfahrungen haben ☺) Das Race sieht bei starkem Wind und Strom wirklich Furcht erregend aus. Wehe dem, der in diese Mühle kommt. Natürlich war gerade jetzt der Akku von Rolfs Camera leer. Wer möchte, kann ja mal googeln: Bilder "portland race".

Zum 10.07. waren dann ruhigere Wetterbedingungen angesagt, w-liche Winde 3-4. Um 08:00 nutzten wir die erste Brückenöffnung und machten uns auf den Weg nach Osten. Wir hatten zunächst Gegenstrom konnten aber gegen 11:00 den Motor ausmachen, der Wind reicht jetzt aus. Gegen 13:00 kenterte der Strom. Wir beschlossen, nicht durch den Solent zu fahren, sondern die Isle of Wight südlich zu passieren. Der Mitstrom sollte uns bis in das Gebiet von Owers östlich der I.o.W. bringen. Um 17:00 brach der Schlüssel am Hauptschalter und Rolf musste den Hauptschalter kurzschliessen. Gegen 18:30 ließ der Mitstrom nach wir machten aber unter Großsegel noch gute Fahrt auch gegenan. Wir mussten allerdings mehrfach halsen, da genau vor dem Wind und um grossen Schiffen aus dem Weg zu gehen, die hier für die Einfahrt nach Southhampton oder Portsmouth herumkurven. Auch war der Druck auf dem Ruder sehr groß. So bargen wir vor Anbruch der Dunkelheit das Gross, wobei sich leider das Fall selbstständig machte und sich oben im Vorstag verhedderte. Wir fuhren unter Genua weiter, machten aber nunmehr nur noch 2 Kn Fahrt gegenan. Um 02:20 hatten wir die Owers Untiefentonne querab. Kurs 50° auf Brighton. Wir ließen dann den Motor mitlaufen, um noch einigermaßen zeitig dort anzukommen und machten um 07:20 dort fest. Die Marina Crew war sehr zuvorkommend, es wurde uns Tee angeboten, für das verlorene Grossfall wollten sie einem Rigger Bescheid sagen, und wir müssten zwar auf einen anderen Platz verholten, könnten aber auch erstmal ausschlafen. Immerhin hatten wir 103 Meilen hinter uns. Wir verholten dann, der Rigger kam und rettete das Fall und sie verkauften uns einen neuen Hauptschalter, den Schlüssel hatten sie zu ihrem Bedauern nicht einzeln da. Wir blieben dann auch am nächsten Tag in Brighton da der Wind über E nach N drehen sollte.

Am 13.07. legten wir wieder ab. Der Wind wehte jetzt aus N mit 5 Bft. In der Abdeckung der Kreideküste war die See glatt MOWA lief gut mit einem Reff im Gross und Genua auch gegen den letzten Gegenstrom. Gegen 16:00 querten wir den Nullmeridian, ab jetzt wurde wieder östlich addiert statt westlich subtrahiert. Da nördliche Winde 5 mit Böen 7 angesagt waren legten wir um 20:45 das zweite Reff ein. Der angesagte Starkwind blieb zunächst aus, aber das Boot lief auch so ganz gut. Wir

hatten uns entschieden, bis Dover durchzufahren, ungeachtet der Tiden. Das klappte auch gut, nur im Gebiet um die Royal Sovereign Shoals war der Seegang etwas ruppig. Hinter Dungeness, dichter unter Land wurde es angenehmer.

Am 14.07. um 02:10 waren wir 4 Meilen vor Dover Mole.

Um 02:30 starteten wir den Motor, bargen die Segel und meldeten uns bei Dover Port Control an. Sie sagten uns, wir sollten uns wieder melden, wenn 200m vor der Westeinfahrt. Die übliche Prozedur.

Der Motor hörte sich irgendwie seltsam an, ein härteres Auspuffgeräusch? Da die Wellen ziemlich hoch waren, der Sechser war mittlerweile doch gekommen, war am Auspuff nichts zu erkennen, aber nach einigen weiteren Minuten sprangen alle akustischen und optischen Alarme an. Wir schalteten den

Motor sofort ab und rollten die Genua wieder aus. Wir segelten nun unter Genua in Richtung Dover und informierten Port Control. Sie fragten uns ob wir es unter Segeln bis zur Hafeneinfahrt schaffen würden und boten an, die Harbour Patrol Launch zu unserer Unterstützung an die Einfahrt zu schicken, was wir dankbar annahmen. Wir waren gegen 03:20 an der Westeinfahrt. Die Launch war schon da und nahm uns in Schleppe, nachdem wir es nicht schafften nur unter Genua gegen den Strom in den Hafen zu kreuzen. Sie brachten uns an einen freien Liegeplatz in der Tidal Marina. Dort waren wir fest um 03:50. Sie gaben uns auch noch einen Tipp für eine gute Motorwerkstatt.

Auch hier in der Dover Marina war man sehr hilfsbereit: wir brauchten diese Nacht nicht bezahlen, da erst um 04:00 morgens da. Auch die Inanspruchnahme der Launch kostete nichts, da sie im Auftrage von Port Control ausgelaufen war. (Aus Sicherheitsgründen. Dover ist der verkehrsreichste Fährhafen Europas und Segeln ist hier nicht erwünscht, vor allem, wenn es sich um Ortsfremde handelt)

Alle drückten uns die Daumen, dass der Schaden nicht zu gross wäre. Rolf hat dann die Kühlwasserpumpe ausgebaut und geöffnet. Es war dann nur der Impeller. Nicht die Flügel waren gebrochen, der Metallkern der Nabe hatte sich von dem umgebenden Gummi gelöst. Ein Schaden, der bei einer optischen Kontrolle nicht zu erkennen gewesen wäre und auch eine Lektion für uns.

Die Leute von MP-Service (Empfehlung vom Coxwain der Launch) trafen wir zufällig gleich im Hafengelände. Sie setzten uns schnell einen vorhandenen neuen Impeller in die demontierte Pumpe ein. Sie hatten schon von uns gehört, denn der Küstenklatsch hatte sie schon erreicht. Kosten: 20 GBP

Wir blieben dann noch eine Nacht in Dover und liefen dort am 15.07. um 09:35 aus, mit dem letzten westlichem Strom. Der Wind wehte mäßig aus WSW. Wir waren um 11:00 am Verkehrstrennungsgebiet (TSS) knapp östlich der Fährlinien und änderten den Kurs auf 135° um das TSS vorschriftsmäßig zu queren. Es ist dies eine der meist befahrenen Schifffahrtsstrassen der Welt aber der Verkehr ist recht gut einzuschätzen. Um 12:23 waren wir auf dem "Mittelstreifen". Um 13:21 hatten wir das TSS gequert und nahmen Kurs auf Dyck vor der Ansteuerung auf Dünkirchen. Um 14:20 waren wir an der Ansteuerungstonne Dünkirchen. Wir holten das "Red Ensign" ein und setzten "la Tricolore" als Gastlandsflagge. Um 15:00 bargen wir das Gross, da Wind genau von achtern. Um 16:00 begann der Strom zu kentern, um 17:40 hatten wir 1,5Kn. Gegenstrom und machten nur noch 2,8-3Kn über Grund. Um 18:00 passierten wir den Molenkopf-West unter Motor und um 18:25 konnten wir den Motor wieder ausmachen: Fest als dritter im Päckchen am Gästeschlengel des Y.C.M.N. Dunkerque (Yacht Club du Mer de la Nord). Die Nordsee hatte uns wieder. Unsere Uhren mussten wir jetzt wieder eine Stunde vorstellen. Folglich sind ab jetzt alle Zeiten in Mitteleuropäischer Sommerzeit.

Am 16.07. bekamen wir einen Innenplatz, denn Telse musste für diverse Termine nach Hamburg, so dass Rolf mit MOWA für ein paar Tage in D. warten musste.

Dunkerque/Duinkerke/Dunkirk/Dünkirchen wurde im zweiten Weltkrieg praktisch dem Erdboden gleichgemacht und hinterher im Stil der Fünfziger, Sechziger, und Siebziger modern wieder aufgebaut. Falls mit dem Auto da: kostenfreie Parkplätze gibt es reichlich (im Gegensatz zu England!) ein gutes Radwegenetz auch. Die Stadt hat den drittgrössten Hafen Frankreichs. Reich versehen mit Stahlwerken, Petrochemie, und Raffinerien ist sie wahrlich kein Urlaubsort. Aber sie ist sehr lebendig und es gibt auch einen Sandstrand, der sich über Belgien bis zu Scheldemündung hinzieht. Rolf hatte dann Zeit, Stadt und Umland ausgiebig mit dem Bordfahrrad zu erkunden.

Für Freunde der Petroleumfraktion: Das Zeug war beim Chandler (U-Ship) nur unter Schwierigkeiten zu ergattern und kostete pro Liter 7,60€!! Später beim Supermarkt für immer noch stolze 3,19€ gefunden. In England wesentlich billiger, am besten bei Trago Mills oder im Baumarkt. Heisst übrigens auf frz. Petrole desaromatise. Brennspritus = Alkohol a bruler.

Zum Ausgleich war der Wein dann wesentlich billiger als in England. (Braucht man auch mehr von ☺)

Es ergab sich während der Liegezeit, dass kurz bevor Telse wieder zurückkam, die Leckage drastisch zurückging. Rolf dachte zunächst, der Saugkorb der Lenzpumpe sei hoch gerutscht. Das war jedoch nicht der Fall. MOWA war wieder pottdicht.

Am 28.07. kam Telse dann wieder, so dass wir am Morgen des 29.07. starten konnten. Wir legten um 10:45 ab und setzten das Gross schon im Hafen 1 x gerefft. Wir konnten den Motor schon um 11:30 ausmachen, der Wind kam ziemlich vorlich, aber der Strom setzte noch mit. In der Passe de Zuydcote kam der Wind allerdings genau von vorn und wir motorten mit dichtgeholtem Gross hindurch. Diese Passage ist ungefähr 4,5 Meilen lang und verbindet Dünkirchen mit dem West-Diep. Sie ist zwar betonnt, man sollte aber unbedingt im Besitz einer neuen, grossmasstäbigen Karte sein. Wir hatten Nr.207 (INT1480) vom B.S.H., die D1 (belgisch!) Vlaamse Banken ist auch empfehlenswert, aber in Deutschland schwer zu bekommen. Um 13:30 waren wir durch und konnten den Motor wieder ausmachen. Wir setzten die belgische Gastlandsflagge. Um 15:15 schief der Wind erstmal ein, wir mussten dann motoren und hatten dann noch mal Wind bis zur Hafeneinfahrt Oostende. Diese wurde zu dieser Zeit umgebaut. Weder Seekarte noch Geonav zeigten die neue, provisorische Betonnung, sie ist aber eindeutig ausgelegt, auch befeuert. Es werden neue Aussenmolen gebaut. Um 18:10 waren wir fest im Royal Yacht Club Oostende (R.Y.C.O.) Der Hafen ist 20 Gehminuten vom Zentrum entfernt, hat aber mehr Liegeplätze als der stadtnähere Hafen (R.N.S.Y.C.) Es gibt aber Geschäfte in der Nähe und man kann mit Kusttram oder Bus schnell in die Stadt, wenn nötig.

Am 30.07. legten wir um 12:30 wieder ab. Der Wind sollte NNW 4-5 sein in der Ausfahrt war starker Schwell so dass wir nicht das Gross setzten sondern unter Genua und Motor unter Ausnutzung des Stroms in das nahe gelegene (18Meilen) Zeebrügge motorsegelten. Um 15:30 waren wir vor der Einfahrt.

Auch diese Einfahrt wird durch IPTS geregelt (eine Art Ampelsystem. Siehe "Reeds") Wir hatten zunächst rot und mussten gut 20 min. vor der Einfahrt warten. Die IPTS ersparen einem in der Regel den Funkverkehr mit der Port Control. Ausnahme z.B. Dover.

Der Hafen ist sehr gross und so waren wir erst um 16:25 fest in der Marina Zeebrügge.

Am 31.07. verließen wir Zeebrügge um 11:20. Wir hatten den Tank noch

aufgefüllt denn es war Flaute angesagt und wir mussten in der Nacht bei Gegenstrom den Maasgeul queren, die Zufahrt nach Rotterdam und in den Rhein.

Wir mussten wieder grünes Licht abwarten und passierten um 12:05 den Molenkopf Ost. Wir hatten im Hafen bereits aufgetakelt, aber der Wind war sehr schwach. Wir überquerten die Aussenschelde mit den Zufahrten nach Vlissingen und Antwerpen. Es war sehr wenig Großschifffahrt unterwegs. Wir setzten die niederländische Gastlandsflagge. Der Wind blieb schwach und wir mussten den Motor mitlaufen lassen. Der Strom zog aber mit und so waren wir um 20:45 querab der Einfahrt in das Slijkgat nach Stellendam. Wir beschlossen weiterzufahren und ich füllte noch mal 5 Liter Diesel nach. Um 21:45 setzte der Gegenstrom ein die Fahrt verringerte sich zusehends auf 2Kn über Grund und um 00:00 am 01.08. näherten wir uns allmählich dem Maas Geul. Dort war, im Gegensatz zur Schelde sehr viel Verkehr. Nach Absprache mit Maas Entrance querten wir die Schifffahrtsstrasse auf der für Sportboote empfohlenen Route. Auch hier sind Bauarbeiten im Gange. Diesmal stand die neue empfohlene Route im "Reeds". Es werden auch hier neue Molen gebaut. Mittlerweile hatte der Wind zugenommen. Wir konnten die Genua wieder setzen, das Gross hatten wir stehengelassen, und um 01:15 den Motor stoppen. Wir segelten dann bis kurz vor die Einfahrt von Ijmuiden, die wir um 08:00 erreichten. Um 08:50. waren wir fest in der Seaport Marina.

Am 02.08. tankten wir an der Marina Bunkerstation noch mal auf und passierten die Ostmole um 12:15. Der Wind blieb zunächst schwach und wir kamen zunächst segelnd nur sehr langsam voran. Doch bald verhüllte gnädiger Dunst die Schlote von Ijmuiden. Wir mussten dann doch noch um 14:10 den Motor zu Hilfe nehmen konnten ihn aber um 16:40 wieder stoppen. Wir machten erstmal 4-4,5 Kn bei ausgerefftem Gross, mussten aber schon 18:15 den Motor wieder mitlaufen lassen, da der Kurs aufs Schulpengat so nicht zu halten war. Um 19:25 hatten wir die Ansteuerungstonne Schulpengat Bb. querab. Bei Tonne S3 nahmen wir die Segel runter, da kein Wind mehr war. Dafür setzte der Strom gut mit und so waren wir um 21:00 fest längsseite SPICA im "Konijglike Marine Yacht Club" in Den Helder. Am nächsten Morgen mussten wir auf einen freien Platz verholen. Danach schauten wir uns den Ort an. Er war schon immer von grosser strategischer Bedeutung, da er den Hauptzugang zum Ijsselmeer kontrollierte und wurde infolgedessen vor ca. 200 Jahren von Napoleon zur Seefestung ausgebaut. Der Hafen ist immer noch Hauptstützpunkt der niederländischen Marine, aber auch ein wichtiger

Handelshafen und Stützpunkt für die Versorgung der Bohrinseln in der Nordsee. Der Verkehr ist entsprechend rege, auch in der Luft per Helikopter. Auf der ehemaligen Festungsinsel Willemsoord befindet sich das wahrscheinlich sehr sehenswerte Marinemuseum, ein Museum der Rettungsschiffe, ein Museumshafen mit zahlreichen Schiffen und vieles andere mehr. Auch das Texel Feuerschiff, das wir im August 1992 nicht auf seiner Position finden konnten, liegt hier. (Unsere Seekarte war ganz neu und wir mussten das Gelächter eines Berufskapitäns und seines Reeders gefallen lassen. Sie haben sich später allerdings entschuldigt. Hier ist es also!) Leider fehlte uns die Zeit und wir mussten weiter. Bleibt noch zu erwähnen, dass der K.M.Y.C. sich auch auf Marinegelände befindet. Zugang zumindest nach 17:00 nur durch Kontrolle.

Am Morgen des 04.08. Bekamen wir vom Hafenmeister die Auskunft, dass es nicht ratsam sei die Sandbank Norderhaaks nördlich durch das Molengat zu passieren, es sei zu stark versandet. Der "Reeds" beschreibt es noch als befahrbar.

Wir legten um 12:00 ab, ein schlecht gefahrenes Manöver, da der Bug nicht durch den starken Seitenwind zu bringen war, das Boot war nur mit Hilfe eines Dalbens zu drehen.

Der Wind kam aus SSW mit Stärke 5. Erst gegen die Flut und später mit zunehmendem Ebbstrom konnten wir aus dem Schulpengat in eben diese Richtung herauskreuzen bei Wind gegen Strom ziemlich holperig. Gegen 15:00 hatten wir das geschafft. Jetzt konnten wir wieder auf Kurs Richtung Terschelling-Dt.Bucht gehen und hatten den Wind mit, aber leider den Strom gegenan. So konnten wir noch lange Den Helder und seinen Leuchtturm sehen. Später drehte der Wind mehr auf SW und es kam Regen auf. Wir mussten mehrfach halsen, da der Wind genau achterlich kam. Der Regen war am Abend zunächst vorbei und wir hatten den Strom jetzt mit und machten bis 7 Kn.. Es gab später noch mehrere Schauer und der Wind nahm auf 5-6 zu. Ab und zu hatten wir Wetterleuchten aus NW über NE bis SE. Mit einem Reff hatten wir eigentlich zuviel Segelfläche und liefen immer knapp über Rumpfgeschwindigkeit, aber es war noch machbar. Auf diese Weise waren wir morgens um acht schon vor der Ems. Wir konnten jetzt DP 07 empfangen und sie sendeten eine Starkwindwarnung für NF und rund Helgoland SW 5-6 Böen 7. Wir beschlossen weiterzufahren, da gegen Abend Wetterberuhigung angesagt war. Es gelang uns auch abwechselnd ein paar Stunden zu dösen. Wir waren ja schon recht müde. Das Steuern vor dem Wind, die häufigen Halsen und der hohe Seegang waren doch ziemlich anstrengend. Das Vorsegel hatten wir weggenommen. Es wurde

ohnehin nur vom Gross abgedeckt.

Das Wetter wurde schön. Die Sonne schien. Nur in der Ferne, im Osten und Süden waren riesige Gewitterwolken. Der Wind liess dann im Tagesverlauf nach. Am Nachmittag waren wir vor der Jade und hatten zunehmend Gegenstrom. Als wir gegen Abend vor der Weser waren hatte der Wind stark abgenommen und wir mussten den Motor wieder anwerfen um noch mit der Tide in die Elbe zu gelangen. Wir takelten gegen 20:00 ab und mussten teilweise bis zu 15° vorhalten, da der Ebbstrom aus der Weser uns versetzte. Um 23:30 waren wir an der Schlüsseltonne. Am 06.08 um 00:50 an der Tonne Westertill-N. Der Strom begann jetzt mitzusetzen und um 05:00 konnten wir im Yachthafen des S.V.C. in Cuxhaven den Motor ausmachen. Wir konnten jetzt, nach 41 Stunden endlich mal ausschlafen.

Am 07.08 legten wir mit der Tide das letzte Stück unserer Reise von Cuxhaven nach Beidenfleth zurück, wo wir um 21:00 ankamen. Wir hatten zunächst Westwind mit einzelnen Schauerboen, mussten aber ab Brunsbüttel motoren um noch rechtzeitig die Stör heraufzukommen. Der Wind hatte stark nachgelassen.

Die Gesamtstrecke unserer Reise:

Nach GPS: 737 NM

Nach Logge: 706 NM

Die Differenz ist auf den Etappen entstanden, die kürzer waren und mit überwiegend mitlaufenden Tiden zurückgelegt werden konnten.

Ansonsten hat sich unser altes VDO Sumlog als verblüffend genau erwiesen.

Telse Makris, Rolf Steffen