

Reisebericht

2008

SY „Hug Maru“

Schiffer

Hans Ulrich Großheim

**SWE
TO
KYCD**

Allgemein

Unsere diesjährige Reise wurde von den Terminen der nachstehenden Veranstaltungen bestimmt:

Oostende voor Anker

Seafair Haven

Brest 08

Douarnenez 08

Plymouth Classics

Lütte Sail – Bremerhaven

Damit lag die Route weitgehend fest.

Nach einem Besuch der englischen Ostküste ging es in Richtung Holland und Belgien. Nachfolgend durch den engl. Kanal in die Bretagne um Proviant für den längeren Aufenthalt im Vereinigten Königreich zu bunkern.

Über England und Wales, gefolgt von Irland versagelten wir erneut in die Bretagne.

Glücklicherweise erst nach dem Douarnenez-Festival musste ich zu einem nicht vorgesehenen Einsatz nach Deutschland. Das Schiff blieb aufgelegt in Brest. Zwangsläufig ließ sich die Teilnahme bei den Plymouth Classics nicht realisieren.

Zurück vom Einsatz liefen wir zunächst nach Falmouth, die Gründe werden später erläutert und dann via Kanalinseln, Cherbourg, Scheveningen und Den Helder nach Heligoland.

Wobei sowohl Scheveningen als auch Den Helder zum Schlafen angelaufen wurden, weil die Selbststeueranlage getriebemäßig versagte.

Rechtzeitig zur „Lütten Sail“ angekommen hatten wir fast 3000 Seemeilen von Elsfleth nach Bremerhaven benötigt.

Die Organisation zeigte sich begeistert.

Hafenfolge

Elsfleth
Heligoland
Ipswich
Zeebrügge
Vlissingen
Terneuzen
Oostende
Cherbourg
St. Peter Port (Guernsey)
Camaret sur Mer

Aberwrach
River Tamar (Cargreen YC)
Penzance
Dale Reede
Milford Docks
Pembroke
Lawrenny Yacht Station
Pembroke Docks
Cleddau River
Dale Yacht Club
Milford Docks

Dublin
Kilmore Quai
Brest
Douarnenez
Brest (Moulin Blanc)
Camaret sur Mer
Falmouth
St. Peter Port (Guernsey)
Cherbourg
Scheveningen
Den Helder
Heligoland
Bremerhaven
Elsfleth

Die Großwetterlage zeigte sich für die Reise nach Westen günstig beim Auslaufen Elsfleth am 05. Mai. In der Weser und ihrer Trichtertermündung sah es weniger schön aus. Der Motor musste helfen.

Auf Heligoland wurden Ausrüstung und Proviant ergänzt. Noch etwas Schlaf genommen und auf in die Mainacht mit Großsegel und Genua.

Häufiger Segelwechsel, sonst keine Besonderheiten auf der Fahrt nach England, bis auf Ausfall des Autopiloten durch Keilriemenbruch und nachfolgend ein um das Vorstag gewickelter Spinnaker. Uhrzeit 03 42, eine unchristliche Zeit.

Landfall beim Leuchtfeuer Orford Ness, wie vorgesehen. Am 09. Mai fest in Ipswich, das wir in guter Erinnerung hatten und einmal wieder besuchen wollten. Alles hat sich verändert. Der Dockhafen besteht nur noch aus Marinabetrieben. Die Handelsschiffahrt hat das Feld räumen müssen, selbst die Seekadetten mit ihrem alten Feuerschiff hatten zu weichen.

Wir haben Liegegeld für eine Nacht entrichtet und uns dann vor das alte Zollhaus gelegt, dem einzigen marinafreien Platz. So wurde Pfingsten verlebt.

Pfingstmontag, Weiterreise bevor irgend welche Hafenfürsten aufwachen.

Passende Winde bringen uns nach Zeebrügge.

Dort geben wir einem jungen Paar technische Hilfe für ihre SY „Molinaris“ auf beginnender Weltreise, bevor wir nach Vlissingen weiter segeln.

In Vlissingen geraten wir in die Klauen der Bürokratie.

Kontrolle auf roten Diesel (nil).

Mehrwertsteuernachweis (nicht erforderlich – Baujahr 1979) –

Komplette Schiffsdurchsuchung mit dem Staubkamm (Dauer 3 Stunden) –

Fundsachen : kleine , selbstgefertigte Signalkanone aus Bronze für Regatten, Flaggenparaden etc nebst Böllern sowie eine Zwillie -

Tatbestand : Verstoß gegen das Niederländische Kriegswaffenkontrollgesetz –

Selbstverständlich Beschlagnahme der gefährlichen Güter einher gehend mit diversen Protokollen in Landessprache und der Drohung irgendwann vom niederländischen Staatsanwalt zu hören.

Anzumerken ist:

Die bewusste Signalkanone befand sich seit gut 25 Jahren an Bord und wurde bei vielen Veranstaltungen von Leningrad bis hin zur Westküste von Schottland eingesetzt.

Vor „Oostende voor Anker“ machten wir noch einen Abstecher nach Terneuzen, um Neues zu sehen. Sehr empfehlenswert, da stimmten Service und Gebühren.

Das Treffen der alten Schiffe in Oostende bereitete viel Freude, unter Anderem ergaben sich gute Kontakte zur SY „Asta“ der Deutschen Marine.
Genug des Hafenlebens.

Am 25. Mai auf in den Englischen Kanal bei NE 6-7. Im Kanal die übliche Lage. Wind sehr veränderlich und teilweise Nebel. Einen angekündigten Sturm aus SW wettern wir in Cherbourg in der Marina ab, statt zu ankern. Der Grund im kleinen Vorhafen hält sehr schlecht. Zudem läßt sich das Tidenfenster für das „Race von Alderney“ von Cherbourg aus sehr einfach einhalten.

Ortskenntnis hat unbestritten Vorteile. Bei einer Sicht von weniger als 30 m und starkem Strom in der Ansteuerung von St. Peter Port half das Hintergrundwissen. Schiff und Besatzung sind in St. Peter Port wohl bekannt. Begrüßung durch Zoll- und Hafenleute mit Handschlag, man fühlt sich als gern gesehener Gast.
Im Hafen Gespräche über den Seezaun mit der jungen Crew der SY „Altrhein“. Bemerkenswert, die jungen Leute zeigten sich empfänglich für die „Weisheiten eines alten Salzbuckels“.

Guter Segelwind (laut Vorhersage) sollte das Schiff nach Camaret bringen, doch dem war nicht so. Immerhin stimmte die Tide im Bereich Chenal du Four. Einmal habe ich diese Abkürzung gegen den Strom befahren, das reicht aus bis zum Ende des Seglerlebens.

In Camaret nahmen wir all das an Bord, was wir in England nicht beschaffen wollten, besonderer Schwerpunkt: Wein und Käse.

Zur Weiterreise nach Britannien lagen nur spärliche Wetterinformationen vor. Meteo France streikte mal wieder. Unsere Reiseplanung sah den Anlauf von Lampaul auf der Insel Quessant (Uschant) vor. Völlig untypisch nimmt die Gemeinde Lampaul von Gästen kein Liegegeld. Aber es kam anders. Bei SW 6-7 verklemmte sich das Fockfall gegen 03 00 in der Ansteuerung. Reparatur bei Nacht ohne Aussicht auf Erfolg.

Entscheidung: Ablaufen nach Aberwrach.

Dort legten wir uns an eine Tonne, Suchten in Ruhe die Ursachen und wechselten einen defekten Block im Masttop.

Meteo France weiterhin im Streik, verkündet lediglich „keine Gefahren“.

Also versiegeln wir nach Plymouth auf den River Tamar, liegen dort bei Freunden an einer Mooringtonne Ohne Gummistiefel kein Landgang. Beim abendlichen Grillen versteckte der Boxerhund unserer Freunde die „Wellies“ meiner Frau im weitläufigen Garten. Es dauerte lange bis zum Wiederfinden.

Zur Zwischenreise vom River Tamar nach Penzance heißt es im Tagebuch lapidar: Vorhersagen wieder etwas daneben!

Die undurchsichtige Entwicklung läßt uns denn erst einmal in Pencance bleiben. Nach drei Tagen ist die Lage klarer. Überreise mit dem Ziel Milford Haven, auf der sich erstmalig Delphine am Schiff einfanden. Sonst keine Besonderheiten. Ausnahme: nun streikt HM Coastguard. Es gibt keine Seewetterberichte auf UKW.

Egal, die nächsten Tage werden im Großraum Milford Haven verbracht, in einem weitgehend geschützten Revier. Als Teilnehmer von „Seafair Haven 2008“ gehören wir zur Gruppe der „Classic Bermudians“. Zwei Zwischenstationen brachten viel Spaß.

Das war einmal der Besuch von Pembroke. Nur bei Hochwasser und guter Ortskenntnis kann der River befahren werden. Diese stellten lokale Segler als Lotsen bereit, trotzdem saßen mehrere Boote der Gruppe fest. Aber alle schafften es schließlich, ankerten unterhalb von „Pembroke Castle“ und genossen die Gastfreundschaft der Stadt.

Zum Anderen Pembroke Docks mit Square Dance als Abendunterhaltung. Lediglich drei Teilnehmer liegen am Ponton, die anderen nahmen die Sturmwarnung SWly 9 ernst und suchten Schutz in Milford Docks. Bei SWly 10 in der Irischen See wird der Aufenthalt in Pembroke Docks zu gefährlich, wir verholten auf den Cleddau River und gehen dort an den Anker.

Nach Beendigung des Festivals bestimmen weiterhin Starkwind oder Sturm das Wettergeschehen. Überwiegend gehen die teilnehmenden Yachten in die diversen Marinas. Wir bleiben bei den „Gaffelmenschen“ und ehemaligen Rettungsbooten in der Hafenecke von Milford Docks, warten ab bis wir SW 5 bis 7 Bft. haben und können fein nach Dublin segeln. HM Coastguard streikt erneut, dafür lassen ordentlich aufgemachte irische Wetterprognosen empfangen.

Unser Besuch in Dublin dient einmal der Nachschau, was sich in den letzten Jahren dort getan hat. Ganz kurz formuliert, sehr viel.

Dann der Indienststellung eines Langbootes mit 64 Ruderern, das laut Plan Dänemark und Norwegen erreichen soll. Ein kühner Entschluß sowie ein beeindruckendes Fahrzeug.

Vom Westen nähert sich ein Sturmtief in dem viel Wind aus Süd steckt. Wir müssen weg, sonst ist Dauerliegen angesagt und Brest nicht mehr zu machen. Bei wechselnden Winden von vorne reicht es bis Kilmore Quai. Dann macht sich das Tief breit und bleibt stationär.

Drei Tage lang Vorhersagen S – SWly severe gale 9 Bft. Kilmore Quai selbst liegt im Zentrum des Tiefs, bei 996 mb Windstille.

Am Sonntag dem 06. Juli glaube ich eine Lücke zu erkennen. W auf NW 5-7 zeitweilig 8 Bft., See sehr rauh. Als Einzige gehen wir auf Südkurs. Knapp 2 ½ Tage später fest im Handelshafen von Brest, Distanz 275 sm, davon 274 unter Segeln, gut gelaufen.

Die Passage des Chenal du Four erschien mir zu unsicher. Der Kurs führte westlich von Ushant entlang. Das brachte 9,8 kn über Grund aber auch eine See von 4 ½ Metern.

Brest 08 zeigt sowohl Althergebrachtes als auch vie Neues. Wichtig, wir erreichten das Festival rechtzeitig, konnten bei der Eröffnung dabei sein, im Gegensatz zu vielen anderen Teilnehmern, die wetterbedingt später eintrafen. Roh geschätzt hatten es zur großen Crewparty lediglich ein Drittel der Boote geschafft. Unsere Freunde aus Milford Haven fehlten in den ersten Tagen völlig. Einzelheiten der „Fete“ sind hier nicht relevant. Nur so viel, „Hug Maru“ gehörte zu den „Voiliers de la Aventure“ und lag mit den anderen „Abenteuerseglern“ im Penfeld, dem Marinearsenal.

Zwischenzeitlich erreichte mich ein Ruf aus Deutschland. Es galt einen Job zu erledigen. Vom Termin her ließ sich das „Festival de la Marine a Voiles“ in Douarnenez noch gut unterbringen,

Wie immer beeindruckend durch ihre schiere Größe, die Regatta von Brest nach Douarnenez mit 2 000 Booten nach Zählung der Veranstalter.

Douarnenez selbst bot ein buntes Bild, wir waren es zufrieden, wenngleich das Liegen an Tonnen bei der vorherrschenden Wetterlage mitunter erhebliche Probleme bereitete.

Rückflug nach Deutschland, meine Frau kümmerte sich um ihren Garten, ich machte den Job, das Schiff aufgelegt in Brest in der „Moulin Blanc Marina“. Im Rahmen meiner Tätigkeit kam es zu einer Verletzung am linken Ohr. Der Unfallmediziner empfahl die Konsultation eines HNO-Arztes. Aus Termingründen (Flug) fehlte dazu die Zeit. Blieb also nur Brest übrig für den Arztbesuch. Hier wiederum erschienen mir meine Kenntnisse der französischen Sprache als zu lückenhaft. Also versegelten wir nach Falmouth, wo ich Beratung in Anspruch nehmen konnte

Anmerkung: Behandlung und Medikamente zu meinem großen Erstaunen kostenlos – Grund: Alter über 60 Jahre – So viel zum Gesundheitssystem im Vereinigten Königreich!

Später in Bremerhaven stellte sich die Diagnose als unrichtig heraus. Es fand sich ein erhebliches Loch im Trommelfell, aber das ist eine andere Geschichte.

Neues Fernziel nunmehr „Lütte Sail Bremerhaven 08“. Die Vorhersagen verkünden W 7 auf 8 bis 9 Bft. gehend. Das ließe sich zwar handeln, doch noch besteht keine Eile. Um den gierigen Hafenverwaltern von Falmouth zu entgehen verholen wir auf den River Fal, begeben uns unter die Obhut der Kommune Truro, zahlen deutlich weniger und warten ab.

Zwei Tage später geht es friedlicher zu, vielleicht zu friedlich, weniger Wind als erwartet.

Brennstoffergänzung in St. Peter Port, kleiner Landgang, anschließend

Weiterreise nach Cherbourg weil nördliche Winde drohen.

In Cherbourg die üblichen Spiele mit dem Anker. Er sitzt erst beim dritten Anlauf. So läßt sich nicht ruhen, die Ankerwache ist ein Muß. Tatsächlich slipt der Anker nach neun Stunden. Es findet sich ein besserer Platz bei Tageslicht, der wiederum der Militärpolizei nicht genehm ist. Notgedrungen Verholen an den Warteponton der Marina. Wir erledigen Einkäufe, zerlegen anschließend das Beiboot und machen uns auf den Weg nach Osten.

Schönes Segeln, gutes Vorankommen, die Gezeiten spielen beim längeren Törn keine wesentliche Rolle, Strom mal mit mal gegenan.

Eine große hingegen in der Besetzung gehört dem Autopiloten und der fiel aus. Steuern von Hand, nach 42 Stunden Ruderwache und vier Nächten ohne Schlaf Anlauf von Scheveningen zum Erholen. Der Besuch verschiedener Servicebetriebe mit der Selbststeueranlage verlief erfolglos.

Gale warning SWly 8 von Niton Radio. Im Gegensatz zu anderen Segelkameraden gehen wir in See, nutzen den passenden Wind. Schlafpause in Den Helder und weiter nach Heligoland, Ruderbedienung manuell.

Heligoland bis Bremerhaven, das ist Heimatrevier, keine weiteren Einlassungen.

An Bremerhaven rechtzeitig vor Beginn der „Lütte Sail“.

Im „Alten Hafen“ dicht am Geschehen liegend brachte die kleine „Sail“ viel Vergnügen. Bemerkenswert, die Einladung zur „Sail 2010“ liegt bereits vor.

Mit Beendigung der Veranstaltung folgte als Pflichtübung der letzte Schlag nach Elsfleth.

Montag, 01. September 2008

15 36 Gut und sicher fest in Elsfleth am eigenen Liegeplatz.

Das zur Schiffsroutine gehörende Abendessen an Land musste entfallen. Im Bootshaus des SWE herrschte Ruhetag.

Fazit

Die Reiseplanung ließ sich weitgehend umsetzen. Abstriche durch den Zwischenaufenthalt in Deutschland waren nicht zu vermeiden. Gefühlsmäßig gab es mehr Starkwind oder Sturm als in früheren Jahren, was sich für uns positiv auswirkte, denn unser gutes Schiff benötigt eine kräftige Brise.

Bedauerlicherweise beanspruchen die Liegegelder mittlerweile den größten Teil der Reisekasse mit steigender Tendenz. Ein Ende der Kostenzunahme ist nicht abzusehen.

Ebenso bedauerlich muß der schleichende Wegfall der „Freiheit der Meere“ gesehen werden. Kontrollen, Regelungen und Eingriffe nehmen eindeutig zu.

Trotzdem hat uns die Reise Freude gemacht und Randereignisse bringen einen jetzt zum Lachen.

Wie die Beschlagnahme von gesalzener Bretonischer Butter und Britischem Stilton Käse auf dem Flughafen Brest als terroristisches Material.

Bookholzberg
September 2008



Hug Maru

Reisedaten

Ab	Elsfleth	05. Mai	14 30
An	Elsfleth	01. Sept.	15 36
119	Tage	01 h	06 min

abzüglich Aufliegen in Brest:

von Bord	24. Juli	11 42
an Bord	06. August	23 00
13	Tage	11 h 18 min

Reisedauer berichtigt:

105	Tage	13 h	48 min
------------	-------------	-------------	---------------

davon

Seetage	49
Hafentage	56

Distanzen

Segel	2 176 Seemeilen
Motorsegel	490 Seemeilen
Motor	198 Seemeilen

Total	2 864 Seemeilen
--------------	------------------------

Bestes Etmal unter Segeln **119 sm**

Zwischenreisen über 24 Stunden –

Heligoland	Ipswich 03 Tage	00 h	312 sm 12 min
Oostende	Cherbourg 02 Tage	02 h	214 sm 06 min
St. Peter Port	Camaret sur Mer 01 Tag	11 h	135 sm 42 min
Aberwrach	River Tamar 01 Tag	07 h	135 sm 42 min
Penzance	Dale Reede 01 Tag	12 h	144 sm 00 min
Milford Docks	Dublin 01 Tag	04 h	117 sm 00 min
Dublin	Kilmore Quai 01 Tag	02 h	105 sm 00 min
Kilmore Quai	Brest 02 Tage	11 h	275 sm 06 min
Camaret sur Mer	Falmouth 01 Tag	03 h	126 sm 24 min
River Fal	St. Peter Port 01 Tag	03 h	125 sm 12 min
Cherbourg	Scheveningen 02 Tage	10 h	294 sm 48 min
Den Helder	Heligoland 01 Tag	14 h	169 sm 24 min

Bestes Etmaal: 119 sm



FAREWELL TO THE 'SEA STALLION'



TWO-DAY VIKING FESTIVAL, 28TH TO 29TH JUNE 2008

A VIKING VILLAGE, outdoor film screenings, street art and family entertainment all feature in a special Viking Festival which will take place in Dublin on 28th and 29th June 2008. The Festival has been developed to mark the departure of the 'Sea Stallion' (left) as it makes its return journey to its home town of Roskilde in Denmark.

The Festival will feature a range of activities for all ages and interests including: Farmers Food Market on Essex Street East and West, Temple Bar, 11am to 6pm each day; Celtic/ Nordic Mandala Street Art, Viking Village, Wood Quay, 11am to 6pm each day;

Living History Displays, Wood Quay, 11am to 6pm each day; Battle re-enactment, Wood Quay; Strolling Danish fiddlers, Wood Quay and Temple Bar; Outdoor screenings, Temple Bar.

The highlight of the festival will be the eagerly-anticipated departure of the much-loved 'Sea Stallion'. The boat will leave for Denmark from Docklands on the morning of Sunday 29th June and Dubliners of all ages are invited to come along on the day to bid the crew farewell and enjoy a carnival atmosphere, with music and entertainment. The 'Sea Stallion' arrived in Dublin last June and has been on display at the National Museum at Collins Barracks as part of a special Viking-themed exhibition.

By Fergal Murphy

