

Reisebericht

2012

SY "Hug Maru"

Schiffer

Hans Ulrich Grossheim

SWE

TO

Uebersicht

Die zum Teil bereits vor zwei Jahren erstellte Reiseplanung umfasste nachfolgend genannte maritime Veranstaltungen:

Oostende voor Anker –

West Coast Maritime Festival in Penzance –

“Sefair Haven 2012” in Milford Haven - Wales –

Salt, Sea and Sail Festival in Mousehole –

Brest 2012 –

Temps Fete Douarnenez –

Plymouth Classics in Sutton Harbour –

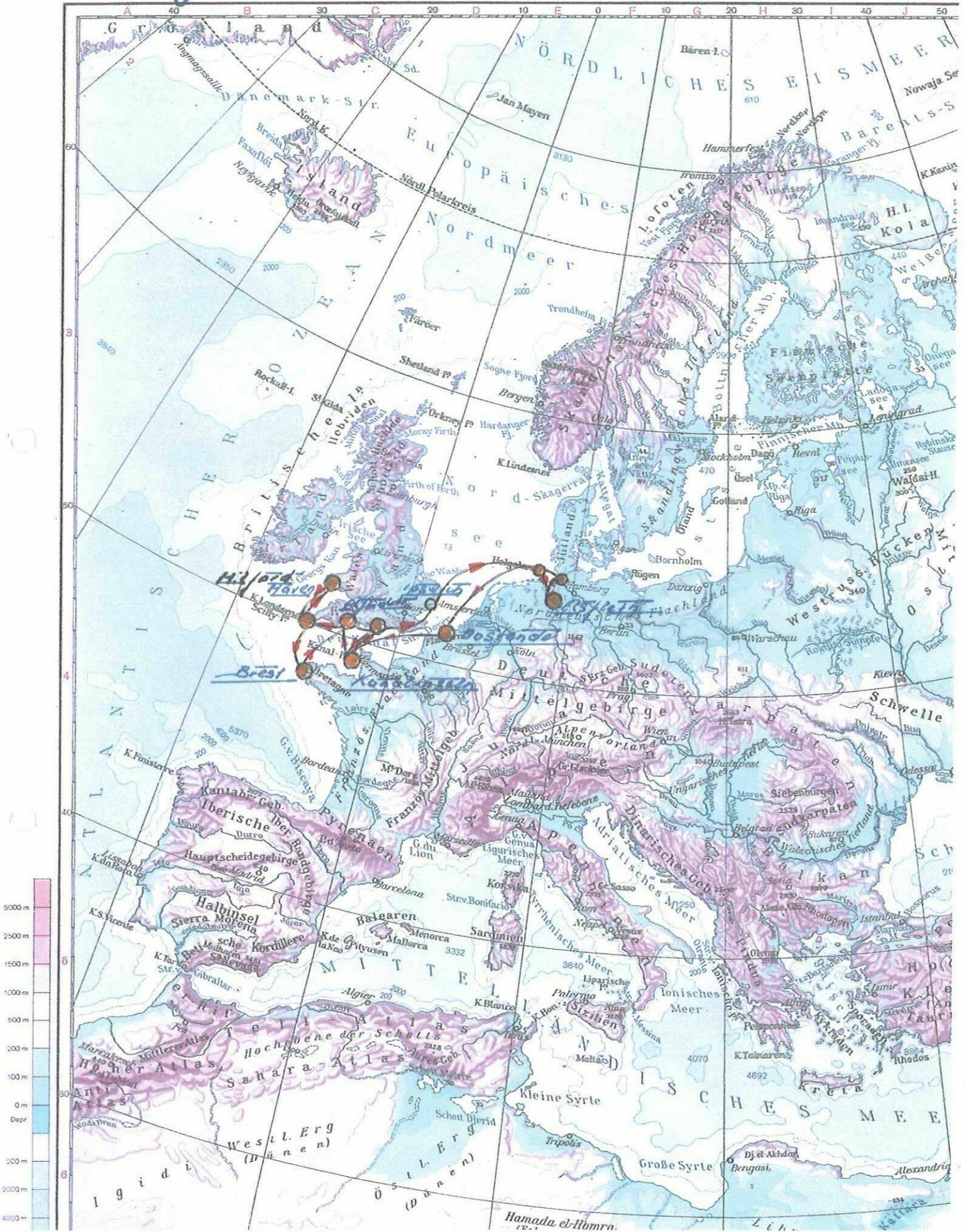
Und

Ipswich Maritime Festival.

Alle Veranstaltungen wurden zeitgerecht angelaufen, trotz zeitweilig unhandigen Wetterbedingungen. Aufgrund einer Reiseunterbrechung, ich musste mal eben nach Norwegen und einen Versorger holen, blieb wenig Zeit fuer Abstecher zwischendurch. Zudem machte mir anfaenglich eine Behinderung arg zu schaffen. Der rechte Arm war Vom “Fallhand – Syndrom” befallen, die Hand kaum zu gebrauchen.

Man sieht das deutlich an der krakeligen Schrift im Tagebuch.

Auch in diesem Jahr hat das Schiff seine Nase in den Randatlantik gesteckt, alles nach Plan A gelaufen.



Hafenfolge

Elsfleth

Cuxhaven

Heligoland

Zeebruegge

Oostende

Calais

Boulogne sur Mer

St. Peter Port (Guernsey)

Plymouth

Pensance

Milford Haven

Dale Reede

Mousehole

Camaret sur Mer

Brest

Douarnenez

Rosmeur

Looe Bay Reede

Cawsand Bay (Plymouth Sound)

Sutton Harbour (Old Plymouth)

Brixham

Teignmouth

Yarmouth

St. Peter Port

Cherbourg

River Orwell

Ipswich

Heligoland

Elsfleth

Im Herbst vergangenen Jahres gab ich eine neue Selbst-Steueranlage in Auftrag. Die Monate vergingen, es tat sich nichts. Alle Mahnungen an die Firma blieben ohne Erfolg.

Anfang Mai beauftragte ich einen Service – Betrieb aus der gewerblichen Schifffahrt mit der Installation. Dazu war das Boot in Cuxhaven anzudienen. Bei sehr rauen Bedingungen ging es mit einem Segelkameraden ueber die Nordergruende nach Cuxhaven. Im Anschluss zeigte sich der Mitsegler ziemlich geschafft, er glaubte Grundseen erlebt zu haben und fand zu seinem Entsetzen auch Sand an Deck. Zur Beruhigung erhielt er eine Einzelkammer auf der "Koningin Juliana". Bei der lagen wir naemlich im "Neuen Fischereihafen" laengsseits.

Von mir waren Kabel und Aehnliches bereits vorinstalliert, so ging der Einbau des neuen Autopiloten flott vonstatten. Mir blieb noch genug Zeit auf "Koningin Juliana" den Kolben No. III der Hauptmaschine zu ziehen. Einziger Wermutstropfen, eine notwendige Kalibrierung des Fluxgate – Kompasses liess sich im Fischereihafen nicht durchfuehren. Das sollte spaeter in Eigenregie bei ruhigem Wetter geschehen.

So viel sei hier noch gesagt: es war spaeter nie ruhig genug. Erst in Milford Haven gelang die Einstellung. Somit fast 1 000 Seemeilen von Hand gesteuert.

Nach Erledigung der Arbeiten auf "Koningin Juliana", meine Frau traf inzwischen auch ein, ging es nach Heligoland. Dort Warten auf guenstigen Wind, denn NW 6-7 muss fuer eine Passage nach Belgien nicht sein. Langeweile kam keineswegs auf. Im Hafen lag die "Alexander von Humboldt". ..wir kannten den Koch und kamen so in den Genuss einer alles umfassenden Schiffsfuehrung.

Viel Nebel auf dem Wege nach Zeebruegge. Vor Zeebruegge auch pottendick. Erstmalig habe ich mich in einem Hafen regelrecht verirrt, konnte den Yachthafen im Nebel nicht gleich finden. Ungewoehnlich ist das in keiner Weise. Das englische Seehandbuch sagt: "Avoid getting lost in the vast outer harbor, especially in poor visibility".

Verholen n ach Oostende. Wir haben uns an die Vorgaben gehalten, treffen am Donnerstag dem 24. Mai 2012 ein. Andere Kameraden sehen das wesentlich fflexibler, machten schon am Sonntag fest. So fand sich der vorgesehene Liegeplatz belegt, also mehrfaches Schiften. Trotzdem ein schoenes Fest, gekroent durch den Besuch von Enkel, Tochter und Schwiegersohn.

Zwischenzeitlich traf die Nachricht ein, dass ein Job vorliegt. Fuer das Aufliegen schien mir Calais geeigneter. Beim Verlegen dichter Nebel mit Sichtweiten unter 20 m. Der starke Faehrverkehr liess es angeraten sein vor Duenkirchen ausserhalb des Fahrwassers zu ankern.

Per Zug von Calais nach Bookholzberg. Ich flog weiter nach Norwegen, Meine Frau kuemmerte sich derweilen um den Garten. Am 13. Juni von Bord, der 14. Juni sah uns nach langer Zugfahrt erneut in Calais.

Im Ruderhaus fand sich folgende Nachricht: "Herzliche Gruesse von Sotra – es hat hier am 8.6. und 9.6. sehr viel Wind gegeben (ueber 42 kn) – alles war gut mit Hug Maru – Auf Wiedersehen (Unterschrift).

In Ipswich lag "Sotra" neben uns. Wir uebermittelten unseren Dank in angemessener Weise.

Nach Verlassen von Calais aenderten sich die Wettervorhersagen kurzfristig dramatisch. Wir suchten Schutz in Boulogne sur Mer. SW ly um 8 Bft. Muss man sich nicht antun. Boulogne hat zudem allerhand zu bieten. Nach Abflauen des Starkwindes nehmen wir Kurs auf Guernsey, passieren bei wenig Wind das "Race von Alderney" und kommen eigentlich zu frueh an. Wartezeit am Ponton fuer die "Locals", dann Brennstoff ergaenzt und weiter in Richtung Cornwall.

Mitten im Aermelkanal, beim Queren des Dampferweges ein harter Schlag, der Motor steht, Fremdkoerper im Propeller. So weit wie moeglich die Schraube klariert und Plymouth als Ausweichhafen angepeilt. Bis zum Wellenbrecher geht es unter Segeln voran. Dann stirbt der Wind. Mit einem Knoten kriechen wir zur Mayflower Marina. Das Personal reagiert aeusserst verstaendnisvoll. Der Travellift wird klar gemacht. Beim Einfahren kommt es fast zu einer Kollision. Auch bei Rueckwaerts macht das Schiff Fahrt Voraus. Als der Propeller aus dem Wasser kommt wir die Ursache klar. Eine kraeftige Kunststoffleine blockiert den Verstell – Mechanismus in kleiner Voraus – Stellung. Und das trotz Trossenschneider.

Wie auch immer, 10 Minuten spaeter haben die Englaender alles mit Eisensaegen frei geschnitten. Nach Funktionskontrolle zurueck in das Wasser, Kosten 73,50 Pfund Sterling. Das ist fair. Auch das Manoevrieren klappt wieder hervorragend. Ein Grund zur Freude, deshalb eine Bauernnacht im Hafen.

Plymouth nach Penzance ohne besondere Vorfaelle, dafuer Wind gegenan . Aber wir erscheinen rechtzeitig zum "West Cornwall Maritime Festival". Sehr wichtig, wo doch "Hug Maru" in der Festschrift eigens erwaehnt wird.

Nach Beendigung des Festivals rund Lands End bei wenig Wind und viel Regen nach Milford Haven. Unterwegs haeufig Gesellschaft durch Delphine. "Seafair Haven" leidet unter dem schlechten Wetter. Von 120 gemeldeten Schiffen sind gerade 20 praesent. Den Besatzungen wurde dann ein wuerdiger Aufenthalt ermoeglicht. Beim Empfang mit den Notabeln von Milford Haven hatte ich sogar als Weitgereister eine Rede zu halten. Dem Beifall nach zu urteilen sagte ich das Richtige.

In der Hafenzzeit konnte wie eingangs bereits erwahnt der Autopilot aktiviert werden. Der Servicetechniker demotierte den Geber und simulierte schlicht zwei Vollkreise. Die weitere Reise wird einfacher werden.

Am Sonntag dem 01. Juli sollte die Veranstaltung eigentlich mit einer "Parade of Sails" enden. Keine Parade, Sauwetter, aber Milford ist zu verlassen, wer in der Marina bleibt hat volles Liegegeld zu entrichten. Wir verholen auf Dale Reede an den Ponton und warten auf ein Wetterfenster. Am Dienstag treffen drei Yachten in Dale ein, die den Versuch Sued zu gehen abbrechen.

Am Mittwoch klart es auf. Wir laufen zurueck Richtung Lands End. Erneut die Gesellschaft von Delphin – Schulen. Bei Cape Cornwall und Longships hohe alte See, das Schiff geht zuehr. Ruhe dafuer vor Mousehole am Anker. Wir warten auf Hochwasser um in den kleinen Trockenfallhafen zu kommen. Beim Einlaufen ist Vorsicht geboten wegen der vielen Steine und der engen Einfahrt.

Ein Platz an der Mole erlaubt Trockenfallen auf hartem Sand ohne zusaetzliche Sicherungsmassnahmen. Der Hafenmeister erklarte am naechsten Morgen er habe wegen uns schlecht geschlafen. Nach Inaugenscheinnahme des Langkiels und der kraeftigen Ruderhacke war er es zufrieden.

Selbstverstaendlich nutzte ich die Gelegenheit auf dem Trockenen zur Reinigung und Kontrolle. Im Propeller fanden sich Tauwerkreste. Am Schneider fehlte das Festteil, eindeutig abgeschert. Wahrscheinlich ging ein Draht durch. Gelassen sehen wir das, sind ja Bestandteil des "Salt, Sea and Salt Festivals" in Mousehole, werden auch genug bestaunt.

Farewell Dinner am letzten Abend, es gibt einen Erinnerungsbecher und Honigmet aus Cornwall. Beim Auslaufen Originalton des Hafenmeisters: Ihr duerft in zwei Jahren wiederkommen, habt ja ein schoenes Schiff.

Nun steht Brest auf dem Programm. Suedlaufend ueberholt uns langsam "Dar Mlodziezy". Ueberhaupt sind viele Gross-Segler nach Brest unterwegs, anscheinend unter Regattabedingungen, den alle haben sie AIS abgeschaltet. Hat wohl etwas mit Taktik zu tun.

Am 10. Juli 2012 um 02 00 beinahe mit nicht fischendem Fahrzeug kollidiert. So etwas hebt den Adrenalinspiegel. Gewaehlt wurde die Standardroute, durch den "Chenal du Four", Ushant an Stb. Zunaechst verbleiben wir in Camaret sur Mer, ergaenzen Vorracte, bevor es am 12. Juli nach Brest geht.

Registrierung, die uebliche Prozedur, Anweisung des Liegeplatzes im Penfeld, dem Marinearsenal, an Mooring Tonnen.

Sehr eigenwillig reagieren die Bojen, zeitweilig driften die Schiffe aufeinander. Mit einem Briten machen wir ein Paekchen, greifen vier Tonnen und haben so eine 4 –Point – Mooring. Sehr sicher und sorgenfrei.

Dauerregen, die beruehmte Crew-Party am Vorabend der Fete faellt aus. Sehr schade, gerade deswegen kommen doch die Segler nach Brest. Vom Festival laesst sich viel schreiben. Ich beschraenke mich darauf, dass es uns erneut gefallen hat und wir zufrieden waren zugelassen zu werden. Ohne Holz und ein gewisses Alter laeuft da ueberhaupt nichts.

Am Rande: Eine Organisation, die sich um kranke Kinder kuemmert, haendigt mit dreimal Flaschenpost aus, mit der Bitte diese Botschaften heimgehend ueber Bord zu werfen. Positionsangabe spaeter dann nach Brest. Die Nachrichten sind inzwischen im Meer, die Positionsangaben gemeldet.

Brest endet mit spektakulaerer Parade saemtlicher Teilnehmer in die Bucht von Douarnenez, wobei ein Grossteil auch fuer "Temps Fete Douarnenez" angemeldet sind. Deshalb verlassen wir vor dem eigentlichen Aufbruch Brest und finden so auf Rosmeur Reede noch eine gut positionierte Mooringtonne. Landgang per Beiboot, kein Problem. Die jeweils am Abend stattfindenden Crew Parties mit Pate und Rotwein entschaedigen fuer das fehlende Vergnuegen in Brest. Abschluss der Feierlichkeiten mit praechtigem Feuerwerk. Aufgrund eines Unfalles vor einigen Jahren musste die Reede voellig geraeumt werden. Wir zaehlten zu den wenigen Booten die Anweisung erhielten zum Verholen in den Fischereihafen von Rosmeur. Der Rest musste weit weg ankern oder fuhr gleich in den Heimathafen.

Neues Ziel Plymouth, Chenal du Four, Querung Westausgang Englischer Kanal und Anker in der Looe Bay. Eine weitere Nacht am Anker in der Cawsand Bay bevor es in den Sutton Harbour geht, zur Sutton Harbour Plymouth Classic Boat Rally, die in diesem Jahr zum 25. Mal stattfindet. Als Ehrengast zeigte sich die "Gypsy Moth IV" des legendaeren Sir Francis. Selbst der Oberbuergermeister von Plymouth (Lord Mayor) geruhte die Boote im vollen Ornat zu besuchen. "Hug Maru" wurde ihm vorgestellt und ich uebte mich im small talk.

An den Regatten nahmen wir nicht teil. Ablegen zu kompliziert, das klassische Motorboot neben uns hatte Maschinenschaden. So ashen wir nicht wie der Mast auf der "Cornubia" in Dienst 1911 von oben kam.

Trotzdem, bei der Preisvergabe im RCPYC wurde "Hug Maru" in Sachen gute Seemannschaft ausgezeichnet, was erneut eine Rede von meiner Seite nach sich zog, gezwungenermassen.

Langsam wird die Heimreise in das Auge gefasst. Man hatte mich in Kenntnis gesetzt, ab dem 29. August sei ich fuer drei Tage THW – Einsatz auf dem Plan.

Wir versegeln via Brixham nach Teignmouth, besuchen dort einen alten Freund, der sich in Dawlish niedergelassen hat. Im Seehandbuch wird die Teignmouth-Ansteuerung als diffizil beschrieben. Dem ist nicht so, selbst groessere Kuestenfrachter laufen den Hafen an, die Betonnung dementsprechend ausgelegt. Darueber hinaus kann Teignmouth benutzerfreundlich genannt werden. Am Gaesteponton ohne Landverbindung werden pro m Schiffslaenge 1.20 Pfund Sterling faellig. Wenig an der "Englischen Riviera".

Wie bereits erwaeht arbeitet der Tauwerkschneider nicht. Was liegt naeher als Erwerb der notwendigen Reserveteile direkt beim Hersteller. So laufen wir nach Yarmouth und machen direkt am Werftsteg von Harold Hayles fest. Die Teile sind vorraetig, im Uebrigen hatte ich Vorhinein angerufen. Als Werftkunde gewaehrt der Boss Rabatt auf das Liegegeld. Statt 33 Pfund Sterling lediglich 20 Pfund. Selbst fuer die darauf folgende Nacht, wir wollen nicht gegen Sly 6 Bft. Segeln, gewaehrt er 10 Prozent Discount. Auch findet eine Inselrundfahrt statt. Unser Segelfreund Aidan aus Yarmouth, Eigner einer 1926 in Bombay gebauten Holzjacht, arrangiert das.

Erneute Querung des Aermelkanals. Im Race von Alderney stimmt die Gezeit, wir laufen an der ankernden "Queen Elizabeth" in den Hafen von St. Peter Port. Dort Trockenfallen und Reparatur der Schneideeinrichtung. Muessig zu erwaehten, Tauwerksreste sassen erneut in der Schraube.

Nach einer Guersey Rundreise mit dem Linienbus dann Nachtfahrt bei mitlaufendem Strom Destination Cherbourg. Erstaunlich viel Platz im Hafen trotz Hochsaison. Anstehende Reparaturen werden erledigt. Auch der Landgang kommt nicht zu kurz. Und ich gelange in den Genuss eines preiswerten Haarschnitts, Kosten 11 Euro. Auf Guernsey wie auch an der englischen Suedkueste waeren mindestens 20 Pfund faellig gewesen.

Und wieder Aermelkanal, das heisst zweimal Kreuzen der Dampferwege um auf die englische Seite zu kommen. Kein Stress, der begann erst bei Querung der Themse-Muendung und der Ansteuerung von Harwich. Das gesamte Gebiet ist mit Widkraftanlagen foermlich gepflastert. Nur im Slalom mit grossen Umwegen laesst sich der River Orwell erreichen. Noch steht naemlich die Entscheidung aus – die RYA versucht seit langer Zeit Klarheit zu schaffen - ob Yachten die Windparks befahren duerfen.

Auf dem River Orwell machen wir zunaechst an einer Tonne fest, gehen am folgenden Tag nach Ipswich.

Nach anfaenglichen Schwierigkeiten findet sich der richtige Ansprechpartner in Sachen Festival. Alles vom Feinsten, richtiger Sommer an der englischen Ostkueste mit 31 Grad. Mit Nachbarlieger "Sotra" geniessen wir die Sommerabende bei Wein aus Frankreich.

Der Rest besteht aus Routine. Ipswich --- Heligoland ohne besondere Vorkommnisse. Auf der Insel nehme ich Kontakt zum Badearzt auf, der hat naemlich die Berechtigung zur Abnahme der von der Berufsgenossenschaft Verkehr vorgeschriebenen Gesundheitskarte. Ein Termin wird gemacht, alles i.O.. Gesundheitsbestaetigung mit Gueltigkeit von einem Jahr.

Der Wetterbericht hat keine gute Nachrichten in Bezug auf Sonnabend, den 25. August. S-SE um 6 in Boeen 9 Bft. sind zu erwarten. Meine Frau aeussert Befuerchtungen.

Also verlassen wir Heligoland am Freitag, laufen mit dem Strom bis "Hohe Weg Reede" und ankern dort um 21 00.

Anker auf am Sonnabend 0142, vor Schleuse Elsfleth 0812, gut und sicher fest am eigenen Liegeplatz 0848.

Ende der Reise.

Ausklang, Abendessen mit Frau, Tochter, Schwiegersohn und Enkel im Bootshaus des SWE. Danach friedlich an Bord geschlafen.

Fazit

Bei der Abfassung eines Reiseberichtes ist immer die Wahl zu treffen zwischen wichtig und weniger wichtig. Ich habe mich auf das meiner Meinung nach Wesentliche beschränkt. Im Tagebuch findet sich naturgemäss der genaue Ablauf.

Wir haben erneut viel gesehen, alte Freunde getroffen und neue Freunde hinzu gewonnen. Erste Einladungen fuer 2013 liegen bereits vor. So haben die Veranstalter von "La Route de la Amitie" foermlich gedraengt im naechsten Jahr Flagge zu zeigen. Auch die Macher von "La Semaine du Golfe Morbihan" wollen uns dabei haben.

Kaum zuhause beginnen also bereits neue Planungen. Nach Lage der Dinge muessen wir spaetestens am 15. April 2013 auf Reise gehen. So ist das Spiel wenn bewegliche Feste wie Himmelfahrt frueh im Kalender sind.

Zum Schluss die gute Nachricht. Mein rechter Arm ist wieder voll funktionsfaehig. Anfaenglich war es eine elende Schinderei. Aber auf See heilt es anscheinend besser als an Land.

Der hier vorgestellte Schrieb ist gwoehnungsbeduerftig, wurde auf See verfasst mit Hilfe eines Bordrechners. Sprache Norwegisch ,

SV "Ocean Mainport"

See

September 2012



Daten der Gesamtreise

Beginn : Freitag, 11. Mai 2011 06 42

Ende : Sonnabend, 25. August 2012 0848

106 Tage 02 Stunden 06 Minuten

Abzueglich Aufliegen in Calais

Vom 01. Juli 0800 bis 14. Juli 2012 18 30

Reisedauer bereinigt

92 Tage 15 Stunden 36 Minuten

Seetage 40 ½

Hafentage 52

Distanzen	Segel	1 052	Seemeilen		
	Motorsegel	1 225	Seemeilen		
	Motor	70	Seemeilen		
	Total	2 347	Seemeilen	Gesamtleistung des	
				Schiffes	
				102 052	Seemeilen
Verbrauch	793 ltr. Gasoel				
Liegegelder	980,32 Euro				
Sonstiges:		Lifting Out	85,26 Euro	Propeller	
		Autopilot	92,80 Euro	205,80 Euro	

Reisen ueber 24 Stunden

Heligoland	Zeebruegge	02 Tage	19 h	00 min
Boulogne sur Mer	St. Peter Port	01 Tag	09 h	48 min
Penzance	Milford Haven	01 Tag	09 h	12 min
Dale Reede	Mousehole	01 Tag	05 h	12 min
Mousehole	Camaret sur Mer	01 Tag	07 h	00 min
Douarnenez	Looe Bay	01 Tag	11 h	00 min
Cherbourg	River Orwell	02 Tage	04 h	42 min
Ipswich	Heligoland	02 Tage	15 h	06 min

Bestes Etmal unter Segeln:

106 Seemeilen