

Törnbericht der Überführungsfahrt
Walton on the Naze (UK) – Berlin

12. Juni bis 29. Juni 2011

Unser Aufenthalt in England nähert sich im Sommer 2011 dem Ende. Auch unsere Yacht „Pacifico“ muss wieder zurück nach Berlin. Eine solches Unternehmen will geplant sein. Daher fing Manfred bereits Weihnachten 2010 an, die Crew zusammenzustellen. Es sollte mindestens noch ein weiterer erfahrener Segler dabei sein – aber auch die Familie sollte nicht zu kurz kommen. Beide Wünsche gingen in Erfüllung. Die Crew, die sich erst in Milton Keynes (England) vollständig kennenlernte, setzte sich wie folgt zusammen:

Birgitt, die außer einem Nachmittagstörn bei 4 Bft. in der Bucht bei Harwich keine Seglererfahrung hatte und Siegfried, ein erfahrener Clubkamerad vom SCOH.

Es folgten abendlange Vorbereitungen, um eine günstige Konstellation zwischen Gezeiten, Tidenständen, Strömungen und Reisezeiten zu ermitteln. Dann endlich war es soweit und die Vorbereitungen gingen in die Endphase. Birgitt kam bereits am Donnerstag an und versuchte mit Bea, den großen Tesco Superstore leerzukaufen. Eine erste Fuhre Verpflegung und Gepäck wurde von den beiden Damen zum Schiff gebracht und der Tiefgang nahm durch die Proviantladung beträchtlich zu.

Freitag landete dann Siegfried auf dem Flughafen London-Luton. Obwohl wir nur ca. 30 m auseinander standen, mußten wir das Handy nutzen, um uns zu finden. Am Abend folgte ein erstes Kennenlernen der Crew.

Der darauffolgende Sonnabend wurde zum Ergänzen der Vorräte genutzt. Beas Auto war nun voll beladen, und es ging nach Walton an die englische Ostküste. Nachdem Beas Auto entleert war, unternahm Siegfried einen Hafentrümpfung und kam voller Stolz mit der Antwort auf die Frage zurück, unter welchen Bedingungen eine Yacht unter englischer Flagge einen blauen statt roten Untergrund führen darf.

Im „Harbour Light“ gab es noch ein Original Guinness vom Faß, und so wurde der letzte Abend entsprechend gewürdigt.



Der Einfachheit halber wurde die Bordzeit auf MESZ (UTC+2) umgestellt, und so starteten wir um 8:25 Uhr bei südlichem Wind 2-3 Bft. und blauem Himmel. Bea verabschiedete uns winkend vom Steg. Jetzt ging es wirklich los. Eine Stunde später ein letzter Blick auf die Tonne Pye End, die uns so oft den Weg in den Walton Channel gezeigt hat. Wehmütig fuhren wir weiter und ließen auch den großen

Containerhafen Felixstowe hinter uns.

Der Wind war inzwischen auf 5 Bft. angestiegen und bewahrheitete damit den Wetterbericht der BBC. So segelten wir unter guten Bedingungen Richtung Osten. Die Bewölkung nahm ständig zu. Der nachmittags einsetzende Regen hat uns während der ganzen Nacht begleitet. Am Abend fiel das Barometer und der Wind stieg stetig an. Da wir mit achterlichem Wind fuhren, segelten wir zunächst nur mit Groß und konnten bei der Gelegenheit Birgitt die Funktion des Bullenstanders erläutern.

Inzwischen war es ein halbe Stunde nach Mitternacht, als der Wind bereits im guten 7er Bereich war. Nun wurde es höchste Zeit, das Groß zu reffen. Birgitt war am Ruder, Siegfried hatte Freiwache und schlief, und so erläuterte Manfred das Reffmanöver. Das hat auch gut funktioniert. Als wir wieder auf Kurs gingen und Last ins Segel kam, tat es ein reißendes Geräusch. Der Strahl unserer starken Taschenlampe zeigte einen langen Riss von der Reffkausch bis zum Großbaum. Das Segel schlug hart im Wind. Man konnte förmlich spüren, wie es sich langsam auflöste.

Aus unerfindlichem Grund hatte sich nach einiger Zeit auch die Reffleine für das zweite Reff am Großbaum gelöst. Zwischen Großbaum und Achterliek bestand nun keine vorbereitete Leinenverbindung zum Reffen mehr. Der Wellengang hatte sich zwischenzeitlich auch erheblich gesteigert und konnte als grob eingestuft werden. Unter akrobatischen Übungen ist es Manfred dann endlich gelungen, eine Reffleine in die Öse für das erste Reff einzufädeln. So konnten wir immerhin in das erste Reff gehen.

Wie kam es zu diesem Vorfall, der sich trotz vorheriger Überprüfung des Reffs während eines Probetörns ereignet hat? Vermutlich hat sich der Knoten der achterlichen Reffleine, die das Achterliek des Großsegels mit dem Großbaum fixiert, am Großbaum gelöst. Nun lag die gesamte Last auf der nächstfolgenden Reffleine, die durch eine kleine, wenig verstärkte Öse gezogen war. Diese konnte die Last nicht aufnehmen und das Segel riss.



Etwas übersegelt schossen wir nun durch die Nacht unserem Ziel Den Helder entgegen. Hier lernte Birgitt Lichterführung in der Praxis. Die Tieffahrerinne des englischen Kanals ist stark befahren und Birgitt beobachtete die Position vorbeifahrender Schiffe auf eventuelle Kollisionsgefahr. Einmal fragte sie Siegfried, ob es denn in Ordnung sei, dass ein Schiff nur das rote und nicht auch das grüne Seitenlicht zeigt. Zufrieden erwiderte Siegfried, das wäre gut so,

denn sonst hätten wir ein Problem.....

Die Wellenhöhe stieg weiter, und die Wellen kamen von achtern. Damit rollten sie unter dem Schiff hindurch und versetzten das Schiff. Schwerste Ruderarbeit war nun angesagt und forderte alle Kraft des Rudergängers. Birgitt hat schnell gelernt das Schiff auch unter diesen Bedingungen korrekt zu steuern. Sie tat uns leid, wie sie nun unter Aufbietung aller Kräfte mit beiden Händen das Schiff jeweils wieder in Fahrtrichtung brachte. Ein Angebot, Ihre Wache zu übernehmen fand sie aber eher beleidigend, immerhin sei sie auch vollwertiges Crewmitglied.

Die auf der Londoner Bootsmesse als wasserdicht gekauften Handschuhe hatten diesbezüglich erhebliche Qualitätsmängel und unsere Hände wurden wegen ständiger Nässe schon arg strapaziert. Der Dauerregen hörte am Morgen des Folgetages endlich auf. Sogar der Himmel riss auf.

Die vorausberechnete Ankunftszeit in Den Helder war für 22:30 Uhr kalkuliert. Da wir bereits um 12:00 Uhr in den Hafen einfuhren, kann man sich vorstellen, welchen Geschwindigkeitsrekord unser Schiff aufgestellt hat.

Die Festmacher hatten wir noch nicht fertig angebracht, als bereits der niederländische Zoll auf uns wartete. Man beabsichtigte eine Rauschgiftkontrolle durchzuführen. Nach ein wenig Überzeugungsarbeit durften wir aber erst einmal in Ruhe anlegen und unsere nasse Kleidung wechseln. Manfred hatte ein leicht mulmiges Gefühl wegen der Bierreserven, die wir aus England für den Törn gebunkert hatten. Diese Mengen sind legal, da United Kingdom Mitglied der EU ist. Aber was würde das für einen Eindruck auf die Beamten machen?....

Zwischenzeitlich schien sogar die Sonne und wir luden die Beamten ein, sich zu uns in die Plicht zu setzen. Sie sprachen gutes Englisch, und wir unterhielten uns ca. eine Stunde. Als Ergebnis fand keine Durchsuchung statt, weil wir – wie reflektiert – die Durchsuchungsankündigung völlig gelassen hingenommen haben.

Endlich konnten wir daran gehen, uns unter der Dusche vom Salz zu befreien und das Schiff klarzumachen. Die Yacht hatte gelitten. Neben dem angerissenen Segel war Salzwasser in die Backskiste gelaufen, der Spiegel lag - wie durch ein Wunder - unzerstört im Waschbecken, der Salontisch war angebrochen (ein Crewmitglied war durch eine Wellenbewegung etwas unsanft durch den Salon geschossen) und die Gliederkette eines Schapps hatte sich in einzelne Bestandteile aufgelöst. Nun konnten wir den geplanten Hafentag mit allerlei Aktivitäten „rund ums Boot“ als gut ausgelastet ansehen.

Es ging besser als gedacht. Die freundliche Hafenmeisterin brachte unser Segel zum Segelmacher, der das Segel fachmännisch reparierte und uns am nächsten Abend zurück brachte. Die Backskiste wurde vollständig entleert, getrocknet und alle Leinen



auf der Reling zum Trocknen aufgehängt. Im Baumarkt fanden wir Materialien zur provisorischen Tischreparatur und eine neue Kette. Auf dem Weg in die Innenstadt kamen wir am Bahnhof vorbei. Es hätte Siegfried und

Manfred nicht gewundert, wenn Birgitt sich nach einer Zugverbindung nach Deutschland erkundigt hätte. Aber sie war begeistert von dem Törn und blieb selbstverständlich an Bord. Ein Apfelstrudel mit Vanillesoße in einem Straßencafé war für alle Crewmitglieder eine gelungene Wiedergutmachung für die anstrengenden Stunden.

Damit der Salontisch noch bis Berlin durchhält, sollte ein Metallwinkel untergeschraubt werden. Dem stand ein Holzvierkant entgegen, welcher angeschraubt und angeleimt war. Tapfer hat Birgitt mit einem Stechbeitel unter dem Salontisch liegend den Holzvierkant entfernt.

Während der Überfahrt stellte Siegfried fest, dass sein GPS-Tracker rot blinkte. Nun war endlich Zeit, sich hierum zu kümmern. Er erinnerte sich, dass die geloggtten Punkte zu eng gewählt waren und daher der Speicher nicht ausreichte. Zum Auslesen der Daten und zum Leeren des Speichers musste jedoch die Original Software aus dem Internet geladen werden, welches unser Datenkontingent zum Laden von Wetterberichten aus dem Internet restlos aufbrauchte. Um trotzdem mit Bea über Skype in Verbindung treten zu können, fand Birgitt heraus, dass das WiFi eines nahe gelegenen Hotels nicht verschlüsselt war. So saßen wir auf einer Bank auf dem Deich vor dem Hotel und chatteten mit Bea (die benötigte Kamera mit Mikrofon befand sich leider zu Haus).



Die Tide hat uns am nächsten Morgen ausschlafen lassen; die Abfahrt nach Borkum war für 10 Uhr vorgesehen. So gab es genug Zeit für Siegfried, ein morgendliches Ritual einzuführen. Es gab von nun an, wann immer möglich, zum Frühstück Rührei mit Schinkenwürfeln.

Mit wenig Wind und leicht bedecktem Himmel ging es dann pünktlich unter Motor los. Tagsüber konnten wir bei Windstärken um 2 bis 3 noch segeln. Abends schief der Wind ein, um dann gegen Mitternacht wieder aufzufrischen. Das Hubertgatt erreichten wir morgens noch bei Dunkelheit; zu früh, da der Weg nur durch

unbeleuchtete Spierentonnen markiert ist. Um einen größeren Umweg zu vermeiden, versuchte Birgitt am Bug sitzend mit dem Fernglas jeweils die nächste Tonne ausfindig zu machen. So steuerten wir mehr oder weniger zielsicher den verfallenen Sportboothafen Bahlmann an. Beim Versuch auf den Steg zu springen ging dieser unter Wasser. Das Anlegemanöver wurde daraufhin abgebrochen und wir fuhren in den Burkana-Hafen, einen ehemaligen Marinehafen. So machten wir an einem Kai fest, der eigentlich für Marineschiffe vorgesehen ist. Der Stromanschluss befand sich unter einem Deckel tief unter der Oberfläche. Das Stromanschlusskabel konnte nur auf



dem Bauch liegend mit lang ausgestrecktem Arm eingesteckert werden.

Inzwischen haben wir Freitag, den 17. Juni 2011. An diesem Morgen gab es das Rührei zur Abwechslung mit Krabben. Siegfried sagte, das sei so Brauch auf den Inseln. Nach diesem guten Frühstück brachen wir zur Inselbesichtigung auf. Siegfried versuchte krampfhaft einen Südwester zu kaufen. Leider misslang dieser Versuch, da die passende Größe nicht zu bekommen war. Vorweggenommen kann man berichten, dass dieser Versuch auf dem gesamten Törn nicht erfolgreich werden sollte.

Hiernach stand uns eine kurze Nacht bevor, denn die Abfahrt war für 4:45 Uhr vorgesehen. Im 2. Reff bei Windstärken um 6 bis 7 segelten wir nach Norderney. Trotz regnerischen und stürmischen Wetters hat es seglerisch viel Spaß gemacht. Weniger Spaß hatte Manfred, als er Wassertropfen auf dem Kartentisch bemerkte. Seine erste Erklärung war, dass Wasser aus der (geschlossenen) Toilette reflektiert vom Schrank auf den Kartentisch gelangte. Dieses physikalische Phänomen sollte sich nicht bestätigen. Die Lösung war ein nicht vollständig geschlossenes Luk über der Bugkabine. Als eine größere Welle das Vorschiff überspülte gelangte ein Teil des Wassers direkt in Manfreds Koje. Was kann es Schlimmeres geben, als von nun an in einem nassen Bett zu schlafen?

Der Hafen Norderney war wegen des starken Windes voll belegt und wir fanden nur mit Mühe einen freien Platz – dafür aber wegen unseres vergleichsweise kleinen Schiffes in der ersten Reihe. Nach Auslotung der sanitären Anlagen entdeckte Birgitt den Waschsalon. Hier konnte Manfreds Koje in Einzelteilen getrocknet werden. Am nächsten Tag wetterten wir den Sturm im Rahmen eines (geplanten) Hafentages an Bord ab.

Nach diesem Hafentag war dann die Abfahrt für 5:30 Uhr vorgesehen. Hierzu mussten die Zugangskarten für die sanitären Anlagen wieder zurückgegeben werden. Der Hafenmeister hat von Manfred die Annahme verweigert mit dem Kommentar: „Ihr lauft hier morgen nicht aus.“ Nach eingehender Lagebesprechung haben wir uns aber dennoch entschlossen, am nächsten Morgen auszulaufen. Siegfried konnte dann erfolgreich die Rückgabe der Karten aushandeln.

So liefen wir wie geplant aus. Wie der Hafenmeister angekündigt hatte, stand eine starke Brandung in der Einfahrt zu Norderney. Bei Windstärke 5 und blauem Himmel segelten wir Richtung Helgoland. Wider erwarten war der für gewöhnlich völlig überfüllte Helgoländer Hafen nahezu leer. Wir konnten uns einen schönen Platz aussuchen und besuchten nach dem Anlegen sogleich den mittlerweile schon legendären Herrn Fröhlich in seiner Pachttoilette und lauschten den Shantys.

Aus früheren Besuchen auf Helgoland empfahl Manfred die Teilnahme an der Bunkertour. So gingen wir an unserem Hafentag morgens ins Touristenbüro, um Eintrittskarten zu erwerben. Die Tour war für diesen Tag leider ausgebucht und eigens für die Bunkertour wollte wir unseren Aufenthalt nicht verlängern. Da wir uns so schnell nicht geschlagen gaben, und Manfred den Startpunkt der Tour sowie den

Eingang des Bunkers kannte, versammelten wir uns zur entsprechenden Zeit vor dem Eingang. Die Karten wurden am Eingang nicht kontrolliert. So gelangten Siegfried und Manfred ohne Eintrittskarten gemeinsam mit den anderen Besuchern in den Bunker. Das dicke Ende kam jedoch beim Verlassen des Bunkers, als die Führerin unerwartet die Karten sehen wollte. Durch den Verkauf von Broschüren verwickelten Siegfried und Manfred sie in ein Gespräch, so dass die Kartenkontrolle „vergessen“ wurde. Sichtlich erleichtert aber doch noch etwas aufgeregt, kamen Siegfried und Manfred wieder ans Tageslicht. Selbstverständlich wurde bereits im Bunker eine entsprechende Spende hinterlassen.

Helgoland eignet sich sehr gut zum Bunkern: Birgitt und Manfred hatten die Aufgabe, Apfelsaft für Apfelschorle zu kaufen. Siegfried schlich unterdessen durch die Weinabteilung. Nachdem sich das Team „Apfelgetränk“ für ein Produkt entschieden hatte, musste Siegfried nach Kenntnisnahme des ausgewählten Produktes intervenieren und klärte die unerfahrenen Apfelsaftkäufer über die verschiedenen Sorten und Herstellungsverfahren auf. Von nun an wurde die Besorgung von Apfelsäften auf Siegfried übertragen, um ähnliche Fehlkäufe künftig zu vermeiden.

Nachmittags legten zwei Segelschulschiffe der dänischen Marine an unserem Steg an. Manfred beobachtete die Aufstellung der Rekruten nach dem Anlegen sehr genau und gab bekannt, dass sich die eigene Crew ab dem nächsten Morgen ebenfalls vor dem Schiff und dem Skipper aufstellt und salutiert. Zu diesem Punkt war die Crew allerdings nicht zu bewegen. Jedoch vermehrten sich Birgitts Besuche bei Herrn Fröhlich auffällig, denn auf diesem Weg kam man unweigerlich an den gutaussehenden dänischen Offiziersanwärtern vorbei, die auf dem Steg vor den Schiffen Wache hielten. Um ein wenig mithalten zu können, synchronisierten wir das abendliche Einholen unserer Flagge mit dem Ritual auf den Marineschiffen.



Zunächst bei blauem Himmel und dann bei Regen und Windstärke 5 segelten wir am 22. Juni 2011 nach Cuxhaven. Ein geplanter Restaurantbesuch am Abend fiel wortwörtlich ins Wasser. Als wir den Fahrradständer an der Hafenmeisterei erreichten, waren wir bereits durchnässt. So musste Siegfried mal wieder als Koch herhalten.

Bei Dauerregen und eiskaltem Wind bei Windstärke 4 – 5 rasten wir am nächsten Tag ab 14 Uhr in Rekordgeschwindigkeit die Elbe stromaufwärts. Gemeinsam mit der Strömung machten wir bis zu 8,7 kn Fahrt über Grund. Pünktlich zum Kippen der Strömung erreichten wir um 22 Uhr völlig durchgefroren den Wedeler Yachthafen. Ein oder zwei oder mehrere Tee mit Rum wärmten den Skipper wieder auf.

Der folgende Morgen begrüßte uns zunächst mit unsicherem Wetter. Daher wurden die Segel in einer der riesigen Hallen dieser wohl größten Marina Deutschlands zusammengelegt. Diese Vorsichtsmaßnahme erwies sich später als unnötig, denn

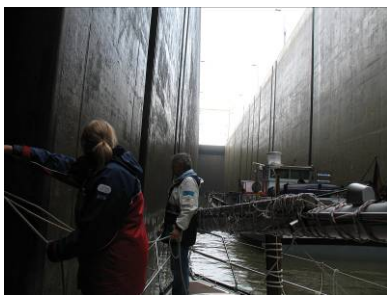
nachdem die Segel verpackt waren, vertrieb die Sonne das regnerische Wetter. Der Mast wurde bei trockenem und warmen Wetter gelegt. Am Nachmittag unternahmen wir einen Spaziergang zum Schulauer Fährhaus, ein Ausflugslokal an der Elbe, wo ein- und auslaufende Schiffe begrüßt bzw. verabschiedet werden. Diese Aufgabe übernimmt ein ehemaliger Offizier in Uniform. Leider klappte die Synchronisation fast nie, und so kam es vor, dass Schiffe bereits vorbeigefahren waren, bevor der Ansager sich von seiner Zeitung gelöst hatte. Dieses trug sehr zu unserer Erheiterung bei.

Nachdem wir bereits in Den Helder kontrolliert worden waren, stand uns am nächsten Tag eine zweite Kontrolle, diesmal von der Wasserschutzpolizei, bevor wir hatten – nun mit liegendem Mast – kaum den Hafen Richtung Hamburg verlassen, als wir auf ein Polizeiboot aufmerksam wurden. Zunächst vermuteten wir, dass die Beamten auf der Suche nach etwas Verlorenem waren, da ein Käscher bereit gehalten wurde. Dieser war jedoch zur Aufnahme unserer Papiere vorgesehen. Ohne Beanstandungen, jedoch mit dem Hinweis auf das Rechtsfahrgebot im Hamburger Hafen, ließen sie uns weiterfahren.

Weiterfahren in Richtung binnen beinhaltet auch das Durchfahren von Schleusen. Noch auf der Elbe passierten wir die Schleuse Geesthacht. Wir folgten noch eine Weile dem Flusslauf der Elbe und bogen kurz vor Lauenburg in den Elbeseitenkanal ein. Hier wartete als technisches Highlight das Schiffshebewerk in Scharnebeck auf uns.

Die nächste Nacht verbrachten wir an einer Kaimauer in der Nähe von Bad Bevensen. Etwas unverschämt empfanden wir den dort vorhandenen Automaten, der zur Abgabe der Kurtaxe in dieser verlassenen Gegend aufforderte.

Für den kommenden Tag waren 30° C vorhergesagt. Diese wurden bei Ablegen um 6:30 Uhr jedoch noch nicht erreicht. Die Schleuse Uelzen mit einem Hub von 23 m ist



so groß, dass man kaum noch den Himmel sieht. Erleichternd für die Crew sind hier Möglichkeiten zum Festmachen eingebaut, die sich mit dem Wasserstand vertikal bewegen. Nachdem wir die Schleuse Uelzen passiert hatten, erreichten wir um 16:45 Uhr den Yachtclub Fallersleben am Mittellandkanal. Da hier im Normalfall nur flachgehende Motorboot festmachen, fanden wir glücklicherweise einen Platz mit entsprechendem Tiefgang.

Hier wurden wir von Bea und anderen Familienmitgliedern erwartet. Während in der Plicht in gemütlicher Runde beisammen gesessen wurde, versuchte Birgitt mal wieder die Daten vom Tracker zu ziehen. Hierbei gab Siegfried die Anmerkung, doch mal auf die Homepage des SCOH zu schauen. Durch die Indiskretion eines Crewmitglieds war unsere Ankunft im SCOH durchgesickert und im Internet veröffentlicht.



Das Highlight am nächsten Tag war die Fahrt über das Wasserstrassenkreuz bei Magdeburg, welches den Mittellandkanal über die Elbe führt. Unser Domizil für die Nacht sollte der WSV Burg sein. Der freundliche Hafenmeister erlaubte uns die Übernachtung an einem reservierten Stegplatz, da bei unserer Ankunft um 20:45 Uhr bereits alle anderen Plätze belegt waren.

Birgitt war „entzückt“ über den für beide Geschlechter gemeinschaftlichen Duschaum und nahm ihr Duschbad erst am späten Abend bewaffnet mit einer Maglight-Taschenlampe.

Unser nächstes Ziel war die Edelmarina (Havel Marin) in Brandenburg. Diese befand sich direkt hinter der Schleuse Brandenburg. Zum Schleusen wurde die Steuerbordseite durch die Crew mit langen Leinen belegt. Da wir die Möglichkeit sahen, an einem Steg sowohl an Back- als auch an Steuerbord anzulegen, wurden die kurzen Leinen zum Anlegen an Backbord ausgebracht. Beim Anlegen bemerkten wir aber, dass auf der Backbordseite keine Ringe zum Befestigen der Leinen vorhanden waren, so dass wir das Boot kurzerhand von Hand auf die Steuerbordseite verholten. Nachdem Siegfried und Birgitt versuchten, die langen Leinen durch die Ringe zu ziehen, fragte der Skipper mehr oder weniger fassungslos, warum wir wohl zum Anlegen die langen Leinen benutzten...

Endlich war das Boot festgemacht. Ein Rosenspalier geleitete uns den Weg zum Hafenmeister und den sanitären Anlagen. Das Restaurant im Hafen erschien uns doch etwas zu gehoben. Der Hafenmeister gab uns den Tipp, ein gutbürgerliches Lokal in der Nähe aufzusuchen, wo wir den Abend im Freien sitzend prima verbrachten.

Es gabe ein letztes Mal auf diesem Törn Rührei von unserem Smutje Siegfried. Nun brachen wir zu unserer finalen Etappe nach Berlin auf. Bereits bei der Einfahrt in den



Stössensee wurden wir mit Signalhörnern empfangen. Alle Segelkameraden des SCOH, die sich für den Nachmittag frei machen konnten, gaben uns einen herzlichen Empfang im Heimathafen. Bei schönem Sommerwetter konnten wir nun entspannt und zufrieden auf der Terrasse unsere Erlebnisse berichten.

Trotz des mitunter sehr unangenehmen Sommerwetters haben wir einen sehr schönen Törn erlebt. Selbst beim Schreiben dieses Berichts denkt man gern an die Ereignisse zurück.