

Herrentour 2017

mit „SY Daddeltwo“

angedachtes Ziel ist von Nordenham nach England und zurück nach Holland, wo der Skipper weiter Urlaub macht und das Boot zurück nach Nordenham bringt.

1. Wache: Skipper Manfred Heyen und Armin Dwzonek
2. Wache: co Skipper Dietmar Abel und Hans-Jürgen Petersen

Wachfrei: Klaus Skottki als Smutje

Mit folgendem Wachplan werden wir die Wachen durchführen:

Von 06:00 – 12:00 Uhr, von 12:00 – 18:00 Uhr, von 18:00 -22.00 Uhr, von 22:00 – 02:00 Uhr und von 02:00 – 06:00 Uhr.

Dies hat den Vorteil, dass man in der Nacht umschichtig mal den Sonnenuntergang und den Sonnenaufgang mitbekommt.

Beginn der Fahrt sollte der 25. Mai mit ablaufender Tide sein.

3 Tage vor Fahrtbeginn ist Klaus (Skotti) von Braunschweig angereist, denn vorher war einkaufen angesagt Klaus und Armin haben Proviant eingekauft, nach Klaus seinem Speiseplan, den er uns nicht verraten hat. Er hat lediglich nach Liebesspeisen gefragt. Den eingekauften Proviant haben wir zwar an Bord geschleppt, aber stauen musste er den Kram selber, damit er weiß, wo was ist. Ich (Dietmar) habe das Bier eingekauft und gestaut, damit keiner an Bord unter Unterhopfung leiden muss.

Jürgen ist einen Tag vorher von Wyk auf Föhr angereist und hat als letzter seine Koje belegt. Es ist schon erschreckend, was man so mitschleppen muss! Abgesehen von persönlicher warmer Wäsche über Bettzeug und Ölzeug, Stiefel und Rettungsweste. Bei 5 Leuten kommt da schon großer Haufen zusammen, aber das ließ sich super auf Daddeltwo stauen, ohne das da was bei Lage durch die Gegend rutschte!

Am 25. Mai hieß es dann um 13:30 Uhr Leinen los! Unsere Mädels haben uns auf dem Steg einen schönen Abschied bereitet!!



Wir haben dann mit einem Sherry auf eine schöne entspannte Reise angestoßen!!

Der Wind war aber nicht auf unserer Seite, Nordwest so um die 4-5Bft. Das hieß also, die ersten Stunden gegen an aus der Weser raus. Die erste Wache haben wir aufgeteilt ... Manfred mit Armin bis 16:00 Uhr und dann ich mit Jürgen bis 18:00 Uhr, damit wir alle wieder ein Gefühl für das Schiff bekommen und dann weiter nach dem bestehenden Wachplan.

Mit der Maschine also gegen an, die Welle bei Wind gegen Strom ist schon gewöhnungsbedürftig und unangenehm. Die Maschine ist zweimal bei dem Geschaukel mit der Drehzahl runtergegangen, dass man den Eindruck hatte, der Dieselfilter ist dicht, aber dem war nicht so! Vor der berühmten Tegeler Plate ist ein Brecher übers Deck gelaufen und hat aus dem Schiff sofort eine Tropfsteinhöhle gemacht! Darauf hin habe ich die Fahrwasserseite gewechselt, hier auf der grünen Seite war es deutlich ruhiger, da wohl weniger Strom läuft. Die Lüfter hat Manfred dann mit Plastiktüten komplett verschlossen. Wie wir aus der Weser waren, haben wir das Großsegel mit gesetzt. Mit dem Kippen der Tide schief der Wind aber ein und drehte nicht wie vorhergesagt über Nord nach Nordost. Also sind wir erstmal durch die sternklare Nacht motort! Am Morgen tat sich aber Nebel auf, die Sichtweite betrug teilweise so um die 80 m. Nach 21 Stunden kam dann der Wind wie angesagt langsam von Nord und wir konnten das Vorsegel ausrollen und die Sicht wurde auch wieder klarer. Das Schiff springt sehr schnell bei leichtem Wind an, so dass wir etwas Ruhe ins Schiff bekommen konnten. Wie schon vorher gesagt, aber etwas zu spät drehte der Wind auch auf Nordost und es konnte der Blister

gesetzt werden. Vor Vlieland wurde der Blister geschifft, doch dann hat sich der Schäkel am Fall geöffnet und das Segel schwamm neben uns. Wir haben das nasse Ding geborgen und das Fall ist natürlich oben im Masttopp verblieben. Den Entschluss in Den Helder einzulaufen hatten wir schon vorher gefasst, wurde aber nun konkreter, da einer in den Mast musste um das Fall zu bergen. Also liefen wir Den Helder an und waren um 19:30 Uhr fest. Eine Konstruktion aus Leinen und Pikhaken um das Fall zu bergen schlug fehl, aber ein Holländer hatte uns mit seinen Bootsmannstuhl ausgeholfen. Nach einem Gang durch den Ort haben wir mit Gitarrenklängen von Manfred und Armin und einem Drink den Abend ausklingen lassen.



Nach dem Frühstück und einen Blick in den Reeds, engl. Handbuch was man auf jeden Fall an Bord haben sollte, haben wir nach Strömungen für den Beginn des englischen Kanal geschaut. Außerdem haben wir den Wetterbericht studiert, Südost war angesagt und somit stand unser Ziel fest Lowestoft in England anzusteuern. Mit dem beginnenden Tidenstrom von Den Helder sind wir um 11:30 Uhr ausgelaufen.

Der Wind aus Südost verließ uns mehrmals, so dass wir auch mal für eine halbe Stunde die Maschine mitlaufen lassen mussten. Der Wind drehte dann stetig auf Südwest und nahm auch etwas zu, so dass wir das

Großsegel refften. Mit etwas weniger Ruderdruck ging es dann Hoch am Wind gen England. In der Nacht hatten wir hinter uns mehrere Gewitter, die uns aber nicht einholten. Die Blitze zu sehen war schon beeindruckend. Der Wind drehte immer etwas weiter in unserer Wache. Wir hätten eine Wende fahren müssen aber dann wäre die halbe Mannschaft aus der Koje geflogen. Also beschlossen wir, weil der Tidenstrom uns auch noch Norden versetzte, das als Luv machen der nächsten Wache zu verkaufen. Bei Wachwechsel sind wir dann die Wende gefahren, alle waren zufrieden da keiner im Schlaf gestört wurde. Die letzten Meilen sind wir dann mit der Maschine gefahren. In den englischen Häfen solle man sich per Funk anmelden. Wir bekamen die Info entweder in den Royal Yachtclub zu gehen oder durch eine Brücke, die um 14:30 Uhr engl. Zeit öffnet, um auf dem Lake Lothing weitere Marinas zu erreichen und waren um 13:00 Uhr in Lowestoft an einem Steg für Windparkversorger fest. Klaus hat die Kommunikation mit dem Brückenwärter geführt und das so verstanden, dass wir einklarieren müssen. Das ganze Gelände war umzäunt, es gab keinen Durchlass. Also verholten wir zu einem anderen Steg aber ohne Erfolg. Wir beschlossen dann im Royal Yachtclub festzumachen aber auch da kam man nicht richtig auf die Straße. Die Brücke öffnete, aber nicht zur festen Uhrzeit und ließ nur einen Windparkversorger durch. Wir hatten aber schon abgelegt, in der Hoffnung die Brücke passieren zu können, haben dann an einem Warteschlengel ohne Landverbindung festgemacht. In England wird die Uhr 1 Stunde zurück gestellt. Das hat bei uns vorher schon zu großen Diskussionen geführt, Sommerzeit ja oder nein, weil in dem Reeds die Strömungskarten sich immer auf Hochwasser Dover beziehen, sollte man schon die richtige Zeit haben. Aber wir waren ja auf dem richtigen Weg. Die Brücke öffnete um 14:30 Uhr und es ging 1,5 Sm weiter auf dem Lake Lothing durch ein Industriegebiet und am Ende taten sich auf beiden Seiten Steganlagen auf. Ein englisches Ehepaar half uns beim Anlegen. Auf Nachfrage zu dem Einklarieren stellte sich heraus, hier gibt es gar keinen Zoll und wir würden nicht so aussehen als ob wir was anstellen würden. Herzlich willkommen in Gread Briten, alles ist schön! Wir beschlossen 1 Tag zu bleiben.



Am nächsten Morgen sind wir von einem Engländer, Graham, auf Deutsch angesprochen worden, den haben wir spontan zum Bier am Nachmittag eingeladen. Wir wollten erst unseren Stadtrundgang erledigen, natürlich mit Fish & Chips.

Graham kam dann am Nachmittag mit einer Flasche Deutschen Wein an Bord. Er war in Deutschland als LKW Fahrer für die Britische Army unterwegs und sprach sehr gutes Deutsch, obwohl wie er sagte, es schon lange nicht mehr gesprochen hat. Wir nutzen die Change und er machte einige Übersetzungen aus der Karte und dem Reeds, die wir nicht übersetzen konnten. Es war ein sehr netter Kontakt mit Einblick in das englische Leben. Tidenhub in Lowesoft ist ungefähr 3,5m ähnlich wie bei uns.

Am nächsten Morgen haben wir die Brücke um 07:00 Uhr passiert mit dem Ziel Harwich. Wind 3 Bft wieder gegen an. Einen Schlag raus und den nächsten wieder Richtung Land und die letzten Meilen mit der Maschine.

Die Einfahrt nach Harwich ist zwar ausgetonnt, aber es gibt einen Yachtway außerhalb des roten Tonnenstriches, den man nutzen muss. Liegt wohl am Linksverkehr in England, denn auf dem Wasser müssten sie ja rechts fahren und das heißt umdenken. In Harwich gab es nur einen Schlenkel an dem festmachen konnte, da stand aber uns zu viel Schwell, also fuhren wir den Fluss Orwel etwas weiter hoch am Containerterminal

von Felixstowe vorbei und machten in der Suffolk Marina fest. Tolle Sanitäreanlagen, alles aus Glas, aber der Hafen liegt mitten im Grünen. Kein Haus, keine Kneipe aber 26 Pfund Hafengeld.

Start am nächsten Tag um 07:45 Uhr raus auf dem Yachtway dann Richtung Ramsgate. Es war mal wieder zu wenig Wind und des gab mehrere Nebelbänke. Also mit Groß und Maschine ging es über die Themsemündung mit ihren tückischen Sandbänken. Navigatorisch kein großes Problem. Die Engländer haben bzw. bauen auf jede Sandbank einen Windpark. Armin hat mal einen Windpark durchgezählt und ist auf 108 Mühlen gekommen. Auf der ganzen Strecke haben wir vielleicht 30 Minuten gesegelt, aber sind immer mit dem Strom gefahren, wir lernen schnell. Vor dem Einlaufen hatte Klaus wieder Funkkontakt mit dem Hafenmeister in Ramsgate, der Dockhafen war uns gesperrt. Bei 4m Tidenhub blieb für uns noch genug Wasser in der Marina stehen. Also liefen wir wieder über den Yachtway in den Hafen ein und waren um 15:30 Uhr fest. Auffällig ist, das 95% der Schiffe mit Radargeräten ausgerüstet sind, bei diesen Sichtverhältnissen auch nachvollziehbar. Rundgang durch den Ort und mal geschaut wie wir am nächsten Tag noch London kommen. Bei dem Gang durch den Ort viel uns auf, das in England auf den Schornsteinen immer eine Vielzahl von Röhren aufgesetzt waren. Man hatte uns dann bei Nachfrage erklärt, dass in England jeder Raum einzeln beheizt wird. Eine Zentralheizung, wie wir es kennen, scheint es in Großbritannien nicht zu geben. Wo wir gerade dabei sind, Gardinen sind auch das letzte, das ist sogar uns Männern aufgefallen. Außerdem waren die Vorgärten fast alle ungepflegt. Der Ausspruch „My Home is my Castle“ trifft wahrscheinlich nur auf die Innenräume zu?

Am nächsten Tag ging es mit dem Zug nach London. Nach 2 Std. Fahrzeit kamen wir dann bei der Station Charing Cross mitten in London an. Nach 2 Min. Fußweg standen wir schon am Trafalgar Square. Wir beschlossen, nach erster Orientierung erstmal alles fußläufig zu erkunden. Am Buckingham Palast den Wachwechsel erlebt, weiter zur Westminster Abbey, Big Ben und das Riesenrad London Eye usw. dann ging es mit dem Bus zur Carnaby Street bekannt durch einen Beatles Song. Nach dem Gang über die Tower Bridge ging es per Bus durch den zähflüssigen Verkehr zurück zum Zug. Die Rückfahrt ging über Dover und hat 20 Min. länger gedauert. In Ramsgate gab`s dann lecker Fish & Chips und den Rest der englischen Pfund haben wir dann in einer Kneipe gelassen. Es war ein toller Tag, den wir erstmal verarbeiten mussten.



Am nächsten Tag ging es nach Belgien, Ostende hieß das Ziel. Leider hatten wir nur strichweise 1Bft. Wind. Das Großsegel haben wir gar nicht erst ausgepackt. Wir sind komplett über den Engl. Kanal motort.

Wir blieben einen Tag in Ostende, nach der obligatorischen Stadterkundung hatten wir den belgischen Zoll an Bord. Personalausweise, Schiffspapiere, Bootsversicherung und die Farbe des Diesels wurde kontrolliert. Es wurde auch nachgefragt, ob wir Logbuch führen, alles wurde in ein Formular eingetragen. Klaus bedankte sich für den guten Job des Zolls, da es ja schließlich auch um unsere Sicherheit geht. Im Yachtclub wurden wir tatsächlich gefragt, ob wir Mitglieder sind. Aber als Gäste im Hafen haben wir dann doch unsere Drinks bekommen.

An unserem letzten Segeltag ging es die letzten 35 Sm nach Vlissingen in Holland, bei raumen Wind, so hätten wir uns das die ganze Reise gewünscht. Ab hier will unser Skipper Manfred mit seiner Frau Marion (Schmiddi) in seinem Urlaub weiter segeln und Daddeltwo nach Hause bringen.

Schmiddi ist am nächsten Tag mit Auto angereist und wir sind ohne Probleme mit dem Auto zurück. Wir haben dann bei Armin zu Hause beim Grillen und Bierchen die Reise ausklingen lassen.

Fazit: Wir haben in den 12 Tagen 470 Sm zurückgelegt und 41 Stunden unter Motor.

Unvergesslich:

Der morgendliche Spruch von Klaus:

Habt ihr eure Pillen schon genommen ??!

Das Gitarrenspiel von Manfred und Armin und natürlich unseren Gesang!!

Dietmar Abel

2.Wache