

Bericht über den London-Törn von Mitgliedern des Segelclub Rhein-Sieg im Juli 2009

Die Idee entstand bei einem London-Trip von Berit und Markus, als sie im November 2008 im St. Katharine Yacht Haven neben der Tower-Bridge saßen. Sie dachten, dass es doch schön wäre, dorthin zu segeln, möglichst mit Segelfreunden auf weiteren Schiffen.

Die Idee wurde im Segelclub bekannt gemacht und fand Interesse bei anderen Mitgliedern mit eigenen Schiffen. Im Februar 2009 waren es 2 Schiffe von Vereinsmitgliedern („Daddy`s Toy“ von Thomas Moll und „Kaboutertje“ von Jürgen Albrecht), im März kam ein drittes Schiff hinzu („Pata Pata“ von Kurt Maibaum) und komplettiert wurde die Flottille im Mai durch ein viertes Boot, die „Tissotoe“, die von weiteren Vereinsmitgliedern (Skipper war Hans Mißfeldt) in Nieuipoort gechartert wurde. Die Mannschaften bestanden zuletzt aus jeweils 3 – 4 Personen:

Daddy`s Toy: Thomas Moll
Rudolf Augustin
Robert Lenz



Kaboutertje: Jürgen Albrecht
Berit Baumhoff
Markus Spülbeck



Pata Pata: Kurt Maibaum
Eberhard Tersteegen
(Heike Seifert)



Tissotoe: Hans Mißfeldt
Petra Müller
Helmut Henseler
Nina Derenbach

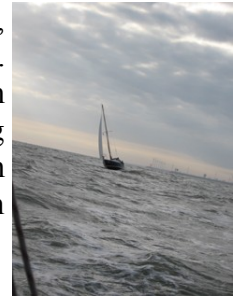


„Flottillenadmiral“ war Rudolf Augustin

Zur Vorbereitung des Törns fanden in Oberwinter 3 Treffen statt. Das Kartenmaterial wurde für jedes Boot von Rudi zusammengestellt und die Ausarbeitung der Route wurde von Jürgen, Berit und Markus übernommen.

Der Start der Schiffe erfolgte wegen der verschiedenen Heimathäfen zeitversetzt. Vereinbart war nur, dass sich alle Schiffe am Montag, dem 6. Juli 2009, mittags vor dem Hafen von Nieuipoort treffen, um von dort gemeinsam zuerst nach Dunkerque und dann über den Kanal weiter nach England zu segeln.

Als erstes Schiff startete „Pata Pata“ am 2.Juli in Workum und erreichte, nachdem in Amsterdam Heike zugestiegen war, am 4.Juli Scheveningen. Dort traf am späten Abend ebenfalls „Daddy’s Toy“ ein, die am 4.Juli um 05.20 Uhr in Stavoren gestartet war. Gemeinsam fuhr man am nächsten Tag (5.Juli) weiter nach Zeebrugge, wo inzwischen „Kaboutertje“ eingetroffen war, die am 4.Juli in Goessche SAS abgelegt und in Middelburg einen Zwischenstop eingelegt hatte.



Ab Zeebrugge ging die Fahrt dann am 6.Juli um 06.30 Uhr weiter nach Nieuwpoort, um sich dort mit Hans und seiner Mannschaft zu treffen und am selben Tag nach Dunkerque weiterzusegeln. Hans fuhr während der Wartezeit mit seiner Crew verschiedene Mannöver. Als aus Richtung Dunkerque starker Gegenstrom einsetzte, wurde kaum Fahrt über Grund gemacht. Nach mehr als zwei Stunden stellte dann Petra fest: „diese rote Tonne kenne ich aber schon seit heute morgen“. Trotz Fahrt durchs Wasser waren sie seitdem nicht viel weitergekommen.



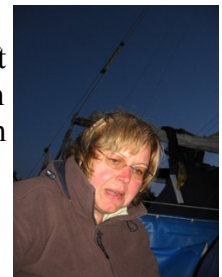
Vor dem Hafen fand bei der Ankunft der anderen 3 Schiffe eine Regatta mit Optimisten statt. Außer diesen und uns war kein Schiff zu sehen, was Rudi zu dem Spruch veranlasste: „nur die Optimisten waren draußen“.



Wegen der ungünstigen Wetterlage (Wind aus SW mit Stärke 6 und Böen, schon ab Zeebrugge, blieben alle Boote über Nacht in Nieuwpoort. Der Abend endete mit einem Umtrunk auf dem kleinsten Schiff, der „Kaboutertje“. Die schnellsten Weintrinker der Flotte waren eindeutig die Männer auf der „Pata Pata“. Sie schafften es, einen Weinschlauch innerhalb von Sekunden zu leeren. Gabeln sind zum Öffnen eines Weinschlauchventils offensichtlich nicht zu empfehlen.



Ab Nieuwpoort war die Flotte komplett, leider aber nicht mehr die Mannschaft der „Pata Pata“. Für Heike wurde der Törn zu einem Kurztrip, weil sie wegen Seekrankheit von Bord ging(...zuerst brachen die Wellen und dann brach Heike).



Am 7.7. starteten wir dann erst um 18.10 Uhr in Nieuwpoort und erreichten Dunkerque kurz nach 23.00 Uhr. Es war der Tag der ersten kleinen Schäden. An der „Pata Pata“ hatte sich eine Want gelöst und die notdürftige Reparatur erfolgte unter starken Seegang erst beim dritten Versuch. Auf der „Kaboutertje“ entstand ein kleiner Riss im Vorsegel.



Ab Dunkerque ging die Fahrt dann am 8.7. um 08.45 Uhr weiter nach Ramsgate. Nach einem schnellen Start hatte die „Kaboutertje“ ihr nächstes Problem mit einem Riss im Großsegel, das ab dann nur noch gerefft gefahren werden konnte. Mit der zusätzlich gesetzten Genua machte sie aber weiter gute Fahrt. Wir segelten zunächst parallel der



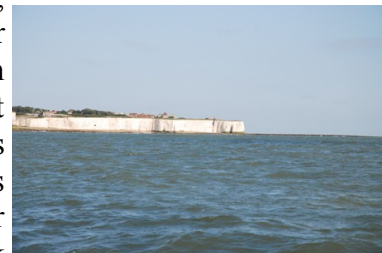
französische Küste bis Gravelines, wo sich alle Schiffe noch einmal versammelten. Gemeinsam ging es von dort in Richtung Verkehrstrennungsgebiet, das wir gegen 15.00 Uhr erreichten und zum Teil unter Motor querten. Der Schiffsverkehr erwies sich aber als recht unspektakulär, was nach Meinung aller wohl auf die Weltwirtschaftskrise zurückzuführen war. Dafür sprachen auch die vielen Handelsschiffe, die vor den Häfen in Holland und Belgien auf Reede lagen.

Ramsgate erreichten wir dann spätabends um 22.30 Uhr. England erwartete uns mit typischem Regenwetter. Vor der Hafeneinfahrt erwies sich Jürgen noch als Verkehrsrowdy auf See, als er einer Fähre die Vorfahrt nahm. Der Tiefgang seines Schiffes war aber gering genug, um eine Tonne an der falschen Seite (im Flach) zu passieren.



Die geglückte Kanalüberquerung wurde trotz der späten Stunde noch gebührend gefeiert.

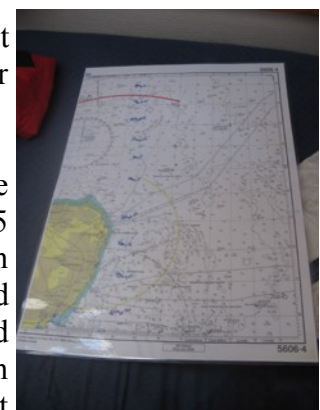
Am nächsten Tag wurde in Ramsgate ein Hafentag eingelegt. Er bot Gelegenheit, die Schäden zu beseitigen, zu tanken, Proviant einzukaufen, zu relaxen und die Stadt zu besichtigen. Auch das Wetter spielte mit strahlendem Sonnenschein mit. Werkstätten, Segelmacher und Geschäfte für Boots-ausrüstung gab es direkt am Hafen und andere Läden in fußläufiger Entfernung. Eberhard lud anlässlich seines Hochzeitstages zu einem Umtrunk ein und Robert, der vor 50 Jahren in Ramsgate zum Schüleraustausch war, versuchte leider vergeblich, seinen Austauschschüler wiederzufinden. „Tissotoe“ nutzte den Tag zusätzlich, den Fäkalientank gründlich zu reinigen, was allerdings nicht beabsichtigt war. Vielmehr sollte Wasser gebunkert werden. Als sich nach 1 ½ Stunden der Zeiger an der Tankuhr des Wassertanks immer noch nicht bewegt hatte, schöpfte der Skipper Verdacht und stellte fest, dass Wasser- und Fäkalientank verwechselt wurden.



Früh am 10. Juli, um 7.20 Uhr, ging die Fahrt weiter, zunächst mit 360 Grad bis Fishermans Gat, dann nach Westen bis Black Deep und von dort unter Kreuzen in Richtung Medway River, wo wir zeitversetzt bis ca. 23.00 Uhr Anker warfen. Wegen starker Probleme mit dem elektrischen Anker, der letztlich von Hand bedient werden musste, dauerte das Manöver der „Tissotoe“ deutlich länger. „Pata Pata“ erreichte den Ankerplatz mit einem Riss im Vorsegel. Das war immerhin besser, als es anderen vor der Einfahrt in den Medway River ergangen war (s. Foto).



Mit Rücksicht auf die Öffnungszeit der Schleuse am St.Katharine Dock verließen wir den Ankerplatz am 11.7. schon früh um 07.15 Uhr. Es war eine reine Motorfahrt bis London entlang einer tristen Küste. Unterbrochen wurde sie nur durch verschiedene Docks und Bauwerke wie die Queen Elizabeth Bridge, die Thames Barrier und den Dome. Die Überquerung des 0-Meridian in Greenwich (von Thomas mit einem Stoß ins Horn begleitet) war noch ein Höhepunkt und alle freuten sich, als endlich gegen 15.00 Uhr die Tower Bridge in Sicht kam.



An Moorings vor der Einfahrt zur Schleuse verbrachten wir die Zeit bis zur Schleusenöffnung. Dabei machten wir zum Teil unangenehme Erfahrung mit dem starken Schwell in der Themse, der von schnell fahrenden Fähren verursacht wurde. Besonders traf es „Pata Pata“, die längsseits der „Tissotoe“ lag und deren Windmessenanlage abfiel. Um 16.45 Uhr lagen alle Schiffe im Hafen fest.



Am Abend hatte Thomas dann eine Begegnung mit der Immigration-Police. Er war gerade auf der „Tissotoe“, als sie an seinem Schiff auftauchte, um die Schiffspapiere und die Crewliste zu sehen. Rudi war an Bord und führte sie zur „Tissotoe“. Dort erklärte er Thomas, dass die Police gekommen sei, um ihn (Thomas) zu verhaften und dass sie ihm die Wahl ließen, entweder freiwillig mitzukommen oder in Handschellen abgeführt zu werden. Thomas war sichtlich irritiert, bis er über den wahren Grund des Besuchs aufgeklärt wurde. Der Spass endete in einem fröhlichen Gelächter und die Polizisten erwiesen sich als freundliche Beamte.



Der 12. und 13.7. waren Hafentage. Berit, die als Au-pair-Mädchen in London war und am Vorabend zusammen mit Markus ihre Gastfamilie besucht hatte, bot am ersten Tag eine Sightseeing-Tour durch London unter ihrer Führung an, woran fast alle teilnahmen. Thomas und Robert besichtigten London auf eigene Faust. Alle fanden London bemerkenswert und hatten über ihre Erlebnisse viel zu berichten. Der Tag klang mit einem Treffen aller Crews auf „Daddy`s Toy“ aus



Rudi machte uns dabei auf unterschiedliche Farben der England-Flagge aufmerksam: blaue für den Adel und rote für das „gemeine Volk“.



Am nächsten Tag teilte sich die Gruppe. Rudi, Berit, Thomas und Markus fuhren nach Greenwich. Robert fuhr nochmals in die City und die übrigen bereiteten sich auf die Rückfahrt vor. Die Mannschaften der „Tissotoe“ und der „Kaboutertje“ hatten sich entschlossen, schon am Nachmittag des 13. Juli London zu verlassen und bis zum Ankerplatz im Medway River zu fahren, um von dort ohne weiteren Zwischenstop nach Nieuwpoort zu segeln.



Kurt kümmerte sich um sein gerissenes Vorsegel und machte dabei die Erfahrung, dass die Taxifahrt zum Segelmacher teurer war, als die Reparatur des Segels.



Die beiden Schiffe fuhren dann um 17.00 Uhr aus dem Hafen und der Schleuse und erreichten den Ankerplatz um Mitternacht. Von dort ging es am 14.7. um 06.00 Uhr durch den Queen`s Channel nach Westen. Am neuen Windpark nordöstlich von Ramsgate hatten sie eine Begegnung mit einem von Skipper Hans als Kutter ausgemachten Schiff der Coast Guard, die sie massiv veranlasste, einen größeren Umweg um den Windpark zu fahren. Auf der Weiterfahrt hatte die „Tissotoe“ noch ein Problem bei Reffen des Vorsegels. Hans, zum

Entsetzen des Moses ohne Ölzeug, Rettungsweste und Lifebelt, sondern in kurzer Hose und T-shirt sowie mit der obligatorischen Zigarre zwischen den Lippen ging bei 7 Windstärken und entsprechendem Seegang zum Bug, um die Reffleine wieder klar zu machen. Während sich die Crew sorgte, wie gegebenenfalls die Weiterfahrt ohne ihren Skipper möglich sei und der Skipper aus Sorge um seine Zigarre aufforderte, den Wellen auszuweichen, geschah das Unvermeidliche: der Skipper wurde nass und die Zigarre war gelöscht. Später ging es dann auf direktem Weg durch das Verkehrstrennungsgebiet nach Nieuport, wo beide Schiffe um 21.00 Uhr eintrafen. Für die „Tissotoe“ und ihre Crew war der Törn dort zu Ende; das Schiff wurde am nächsten Tag an den Vercharterer zurückgegeben.



„Daddy’s Toy“ und „Pata Pata“ fuhren am 14.7. um 08.35 Uhr aus der Schleuse des St. Katharin Dock. Die Fahrt ging unter Vorsegel Themseabwärts bis zur Mündung des Medway River und von dort küstennah bis Ramsgate, wo beide Schiffe gegen 20.30 Uhr eintrafen. Wegen Starkwind legten sie dort am 15.7. einen Hafentag ein.

Die „Kaboutertje“ verließ am 15.7. um 12.45 den Hafen von Nieuport und erreichte bei starkem Seegang und Schiffsverkehr in der Westerschelde um 21.00 Uhr Vlissingen. Die letzte Etappe führte sie dann am 16.7. in ihren Heimathafen. Auf der Fahrt wurde festgestellt, dass zunehmend Wasser aus der Bilge geschöpft werden musste. Zuerst war noch ein Putzlappen Maßeinheit; nachher waren es Schöpfkellen, die aus Milchtüten gebastelt wurden.



Die Fahrt von „Daddy’s Toy“ und „Pata Pata“ ging am 16.7. ab 08.15 Uhr von Ramsgate nach Blankenberge. Der Wind hatte sich gelegt und so wurde mehr oder weniger erfolgreich versucht, zu segeln. Gegen 09.30 Uhr ging es unter Motor weiter. Erst als das Verkehrstrennungsgebiet schon längst gequert war, frischte der Wind auf und ab 21.40 Uhr konnte wieder gesegelt werden. Südlich zog dann eine Gewitterfront auf, die bis Mitternacht Starkwind mit Windstärken von 7 Bft. brachte. Auf „Daddy’s Toy“ wurden noch rechtzeitig die Segel eingeholt, bevor die Front mit Böen von 40-45 Knoten durchzog. Unter Motor ging es dann weiter nach Blankenberge, wo das Schiff um 02.10 Uhr am Tanksteg festmachte. „Pata Pata“ hatte schon früher die Segel eingeholt und erreichte den Hafen von Blankenberge 10 Minuten früher. Ein Gewitter auf See bei Nacht ist schon ein besonderes Erlebnis, auf das man aber auch ganz gut verzichten kann.



Am 17.7. verließen die Schiffe dann um 11.45 Uhr gemeinsam den Hafen von Blankenberge. Bei 5 Windstärken und starkem Seegang durch das Gewitter vom Vortag waren nur die Fock bzw. die Sturmfock gesetzt. Geplant war, gemeinsam zunächst bis Scheveningen zu segeln. Schon nach Zeebrugge ging aber der Sichtkontakt verloren und Anrufe mit dem Funkgerät blieben ohne Antwort. Grund war, dass man auf der „Pata Pata“ die zuerst gesetzte Sturmfock gegen die Rollfock austauschen wollte und diese sich dabei vertörnte. Nachdem das Rollfock gesichert war, fuhren Kurt und Eberhard mit dem Großsegel bis Roompot in der Osterschelde. Dort blieben sie über Nacht

und auch am nächsten Tag, weil Starkwind in der Ausfahrt stand und selbst unter Motor die Ausfahrt nicht zu schaffen war. Nach dem Hafentag gingen sie es dann gemütlicher an und ließen sich mit Zwischenetappen in Ijmuiden und Hoorn Zeit, bevor sie am 21.7. im Heimathafen in Workum eintrafen.



„Daddy`s Toy“ hatte Scheveningen am 18.7. um 01.00 Uhr querab und die Crew entschied sich, bis Ijmuiden weiterzusegeln, dort Rast zu machen und durch den Nordzeekanal in das Markermeer und das Ijsselmeer zu fahren. Beinahe wäre es auf der Weiterfahrt zu einem Zusammenstoß mit einer Großtonne gekommen, die erloschen vor Scheveningen lag und in der Dunkelheit erst im letzten Moment zu sehen war. Ansonsten machte „Daddy`s Toy“ gute Fahrt bei weiterhin starken Wind und Seegang. Während sich die Wellen hinter dem Heck brachen und auch schon mal ins Cockpit einstiegen, war Rudi ganz in seinem Element, was sich dadurch äußerte, dass er „Oh wie ist das schön“ intonierte. Anschließend erklärte er Robert den Sternenhimmel und träumte anscheinend schon von der Südsee, in die er in ein paar Jahren aufbrechen will. Ijmuiden wurde dann - weiterhin unter Segel - um 05.45 Uhr erreicht. Nach Passieren der Schleuse fand sich aber kein geeigneter Liegeplatz, so dass entschieden wurde, nun bis Amsterdam weiterzufahren. Hinter der Schleuse und der Brücke in Amsterdam um 10.00 Uhr meinten alle, nun auch noch die letzte Strecke bis Stavoren zu schaffen. Der Wind mit 5-6 Stärken aus SW war ideal, wenn auch die Böen zu schaffen machten. In Stavoren kam man um 17.00 Uhr an. Beim letzten Anlegemanöver fiel Robert über Bord. So konnte Rudi (per Fender) endlich seinen ersten Schiffbrüchigen retten, nach dem er auf der ganzen Fahrt vergeblich Ausschau gehalten hatte. Bedenklich war, dass sich die bis 2011 gewartete Rettungsweste nicht öffnete.

Aus unserem Törn haben wir gelernt, dass man bei der Streckenplanung vorsichtiger mit der Durchschnittsgeschwindigkeit sein sollte, weil je nach Windrichtung kreuzen angesagt ist. Es ist zu empfehlen, eine maximale Schnittgeschwindigkeit von weniger als 5 Seemeilen pro Stunde anzusetzen. Außerdem sollte man je nach Intention nach jedem zweiten Segeltag einen Hafen- und Ruhetag einplanen oder kürzere Schläge machen, zumindest dann, wenn man auch etwas von Land und Leuten sehen möchte.

Für alle Teilnehmer war der Törn aber ein Erlebnis, an das sie sich bestimmt noch lange erinnern werden. Das hat sich schon beim Nachtreffen gezeigt, auf dem vereinbart wurde, diesen Bericht zu schreiben, um die Erinnerungen frisch zu halten und andere zum Nachmachen zu veranlassen.

