# 1. Reisebericht SCRS Cowes Week Törn 2016

10 Jahre nach dem letzten Törn des Segel-Clubs Rhein-Sieg (SCRS) zur Cowes Week kam der Gedanke auf diesen Törn noch einmal zu segeln. Nach einigen Abstimmungen hatten sich zunächst 4 Crews gefunden. Leider musste Rudi Augustin aus gesundheitlichen Gründen absagen, wodurch zuletzt 3 Yachten übrig blieben. Der Törn wurde in drei Treffen vorbereitet, die letzten beiden mit den Crews. Dabei wurden auch die nötigen Navigationsunterlagen festgelegt und mögliche Zwischenstopps auf dem Hinweg geplant. Die weitere Koordination wurde dann von mir übernommen. Planungsprämisse dabei war: Mit Rücksicht auf das schwächste Schiff wurde eine küstennahe Route gewählt.

Trotz seines Ausscheidens ließ es sich Rudi Augustin nicht nehmen uns in der eingerichteten WhatsApp Gruppe regelmäßig mit Analysen der Wetterlage zu versorgen. Vielen Dank dafür.

Am Donnerstag, den 28.7. segelten die Olessa (Lady Helmsman 41) unter Thomas English und unsere Topas (ELAN 36) zunächst von ihren Heimathäfen Hindeloopen und Workum nach Enkhuizen, um sich dort zu treffen. Von dort ging es am nächsten Tag kreuzend über das Markermeer, Amsterdam und den Noordzeekanal nach IJmuiden. Topas nutzte die Notwendigkeit des Kreuzens um die Insel Pampus im Markermeer nahe zu runden.

Am Samstag, den 30.7. startete dann der erste große Schlag morgens um 05:20 Uhr Richtung Dünkirchen. Der Schlag war gekennzeichnet von den ersten Seekrankheitsfällen und einer längeren Mittagsflaute. Die Querung des Maasgeul (Zufahrt Rotterdam) verlief problemlos. Im späten Nachmittag setzte dann wieder guter Segelwind ein. Für die Weiterfahrt durch die flämischen Bänke wählten die Crews unterschiedliche Routen. Topas wählte einen Anlieger außerhalb der Sände entlang möglichst vieler Leuchttonnen zur terrestrischen Kontrolle in der Nacht. Die Route wurde auf Karte und Plotter festgelegt und die Wachen eingeteilt.

Spannend wurde die Querung des Schelde Fahrwassers beim Tonnenpaar VG6/VG5 nach 02:00 Uhr in der Nacht. Auslaufende Schiffe waren gegen die Lichtverschmutzung der Küste extrem schwer auszumachen. Hier war unser AIS Empfänger sehr hilfreich. Der Verkehr war so dicht, dass die Maßnahmen gegen einen „Kollisionsgegner“ unmittelbar zu neuen Gegnern führten. Dass das Traffic Center Zeebrugge mit uns Kontakt aufnahm zeigte, dass wir auf deren Radar sichtbar waren.

Am frühen Sonntagmorgen trafen wir bei bestem Sommerwetter in Dünkirchen ein (130 nm). Topas versuchte vorher noch über Funk die Olessa zum Weitersegeln zu bewegen, denn es sollte eine Starkwindphase aus SW einsetzen. Nach einer kurzen Ruhepause wurde die Stadt Dünkirchen erkundet. Die Aussicht vom Belfried Saint Eloi war einfach grandios.

*(Panorama von Dünkirchen)*

Hier bekamen wir auch ersten Kontakt zur Geschichte der Operation Dynamo bei der 1940 die Royal Navy den größten Teil der in die Stadt geflüchteten französischen und britischen Truppen nach Großbritannien retten konnte. Dies sollte uns in Dover wieder begegnen.

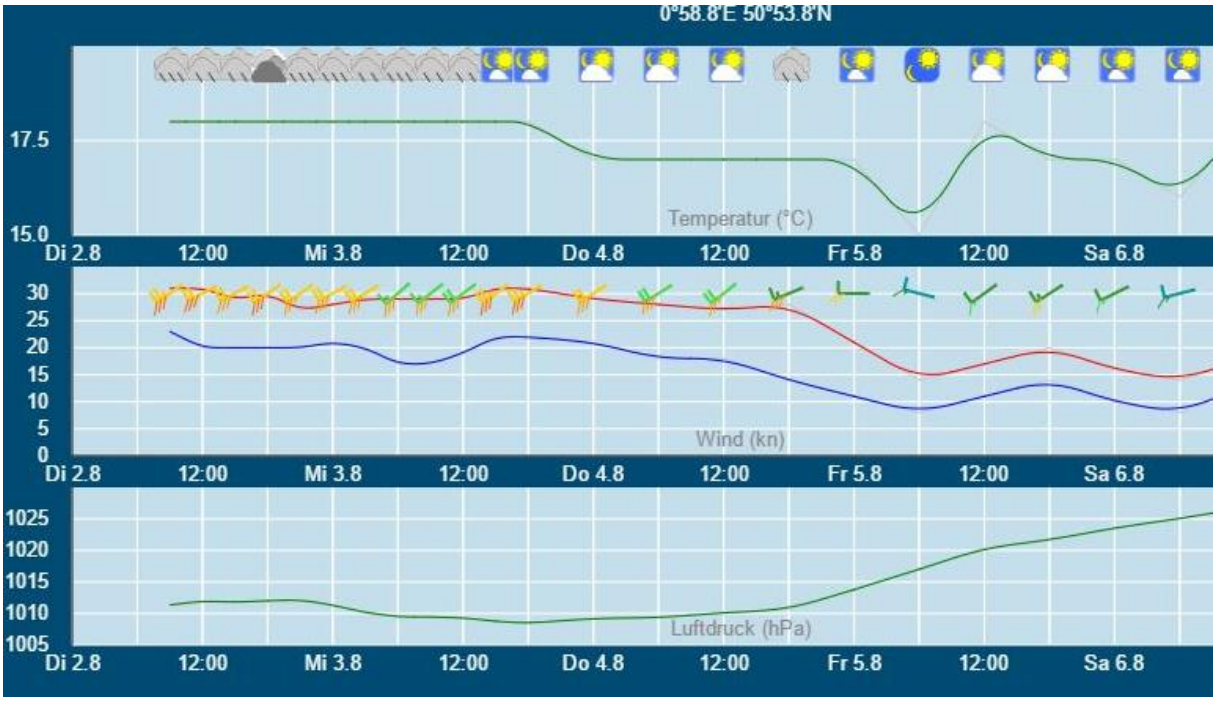
Inzwischen hatte die Crew der Kaboutertje (Ecume de mer) unter Jürgen Albrecht von ihrem Liegeplatz im Goes'chen Saas mit Zwischenstationen bereits Dover erreicht, wo die Flottille zusammentreffen sollte.

Topas und Olessa starteten am Montag den 1.8. um 04:15 und erreichten Dover am Nachmittag. Topas erlebte beim Queren des TSS eine interessante Begegnung. Das AIS zeigte weit voraus ein Problem mit dem Frachter *KSL Seattle* der mit 11kn nach Osten unterwegs war. Um dem aus dem Weg zu gehen reduzierte Topas die Geschwindigkeit. Kurze Zeit später prognostizierte AIS wieder eine dichte Annährung an den Frachter, denn dieser hatte auch die Geschwindigkeit reduziert. Die *KSL Seattle* ging bis auf 4,5 kn herunter. Nachdem Topas deren Heck passiert hatte beschleunigte der Frachter wieder auf 11 kn. Gelernt: Beim nächsten Mal hilft sicher ein Funkkontakt.

*(Die Flottille im Grandville Dock Dover)*

*(Anlegerbier in Dover)*

Nach Plan war in Dover nur das Abwarten der günstigen Tide geplant, der Wetterbericht sagte aber SW-liche Winde 5-6 mit stärkeren Böen voraus. Und das bei minimal 45 sm bis zum nächsten Hafen (Eastbourne) und starkem Tidenstrom (Springzeit). Es war auf jeden Fall nicht bei mitlaufendem Strom (Wind gegen Strom) zu schaffen.




*(Seaman Vorhersage 2.8.1400 Uhr für das erste Kap Dungenes)*

(Die Topas Crew in Dover)

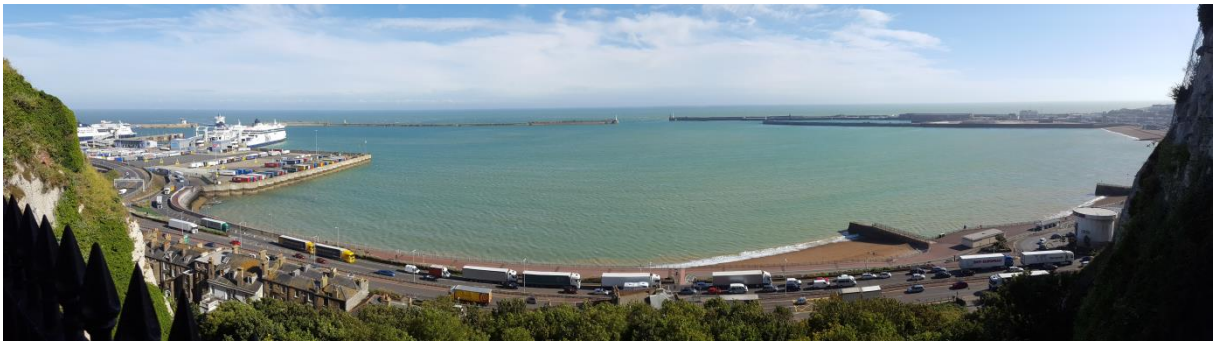
So stand Dienstag für einen Teil der Topas und Kaboutertje Crew ein Besuch in London mit der Bahn auf dem Programm. Auf Basis der Vorhersage beschlossen die Crews der beiden Boote über WhatsApp auch am nächsten Morgen nicht auszulaufen. Dadurch konnte auch die Zeit zum Besuch von London verlängert werden.

Olessa jedoch wagte den Schlag und legte am Mittwoch den 3.8. um 03:15 Richtung Eastbourne ab. Es war ein harter Trip. Danach folgte für die Olessa ein Hafentag.

Die Topas Crew nutzte den Hafentag für einen Besuch vom Dover Castle und traf auch dort auf die bereits von Dünkirchen bekannte Operation Dynamo mit einer interessanten Multimediaausstellung im Bunker. Nachmittags beobachtete die Topas Crew mit Sorge den Start der Kaboutertje vom Dover Castle aus. Der Wind hatte immer noch nicht nachgelassen und es fiel schwer, frei auf den Klippen zu stehen. Es war gut, dass der Hafen von Dover zwei Einfahrten hat, so konnte Kaboutertje über den Ostzugang wieder zurück in den Hafen kommen. Nach dieser Erfahrung beschloss die Kaboutertje-Crew den Rückweg anzutreten, da der starke SW Wind weiter anhalten sollte.

Zitat Jürgen aus WhatsApp von Mittwochabend:

> *Hallo allerseits, aus Verantwortung für Menschen und in nachrangiger Instanz Material brechen wir unseren Törn ab und werden morgen die Heimreise antreten. Die Welle ist zu hoch und die Strömung zu stark für ein Schiff in der Größenordnung wie Kaboutertje mit nur 27 Fuß. Hinzu kommt, dass die Entfernungen zwischen den britischen Kanalhäfen derart groß sind, das es auf Dauer zu langwierig bei einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 3 - 4 Knoten wird und keine Zwischenstationen eingelegt werden können. Last but not least haben wir noch ein nicht geklärtes Motorproblem, welches auch Einfluss auf die Entscheidung hatte. Wir hoffen auf Euer Verständnis und wünschen den verbleibenden Crews eine gute Fahrt und gesunde Rückkehr. Die Kaboutertje-Crew.*



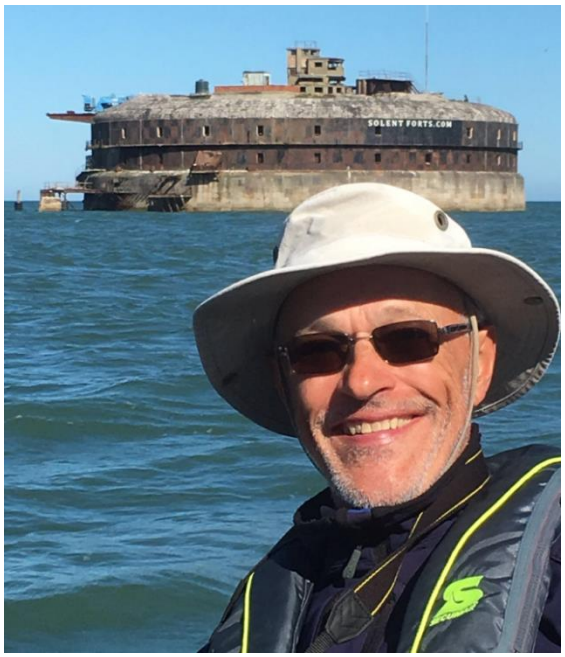
*(Panorama von Dover Port aus einem Bunkerausgang aufgenommen)*

Auch Topas startete am Donnerstagmittag einen Versuch, allerdings zur falschen Zeit. Bei nur 1,5 kn zum Ziel (VMG) bei starkem Seegang gegenan wurde der Versuch einstimmig abgebrochen.

Erst am folgenden Freitag um 05:00 Uhr startete Topas dann mit herrlichem Segeln in einen schönen Morgen. Das Warten hatte sich gelohnt!

*(Segelspass vor Beachy Head an der Kreideküste)*

Auch die Olessa geht mittags in Eastborne wieder raus. Ziel: Shoreham-By-Sea. Kurz vor dem Ziel beschließt Topas aber Brighton anzulaufen, da Topas in Shoreham bei Niedrigwasser nicht reingekommen wäre (76 nm. Ein Großteil der Strecke mit Strom und Wind von vorn).




*(Portsmouth wird von mächtigen Forts bewacht, die auf der Seekarte als Leuchtfeuer eingetragen sind)*

Samstag aber endlich gehen beide Yachten auf die letzte Etappe nach Portsmouth.

Ein interessanter Effekt von wechselnden Tidenströmen konnte Topas beim Passieren der Boulder Street vor Selsey Bill beobachten. Zwischen den beiden Tonnen in der Durchfahrt ging der Seegang fast komplett zurück und setzte danach so stark mit Eddys ein, dass kurz die Ruderwirkung verloren ging. Nach wenigen Minuten war der Spuk vorbei und Topas konnte in den Solent abfallen, wo wir bei bestem Wetter am späten Nachmittag in Portsmouth eintrafen.

Am Sonntag stand bei Olessa ein Crewwechsel an. Konrad ging von Bord und Horst übernahm seine Koje. Viele andere nutzen den Tag um die Portsmouth Historic Dockyards mit ihren vielen Attraktionen zu besuchen. Teile der Topas-Crew beendeten den Besuch mit einem Rundblick vom Spinnaker Tower.

Am nächsten Morgen ging es weiter nach Cowes, gegen Strom und Wind, um einige Starts der Cowes Week zu beobachten. Die Cowes Week ist gekennzeichnet von sehr vielen kleineren Starterfeldern. Der Solent ist ein ideales Revier für einen solchen Event.

Olessa verblieb dann in East Cowes, während Topas nach einer Kaffeepause in Cowes nach Lymington weiter segelte, endlich die letzte Kreuz auf dem Törn! Leider ging hier am Dienstagmorgen (9.8.) unser lieber Koch Rainer von Bord. Dabei haben wir beinahe das Zeitfenster für den besten Tidenstrom verpasst.

Das nun folgende Teilstück war für mich einer der Höhepunkte des Törns. Bei bestem Segelwetter die erste Halse um die Needles und dann an der Südküste der Isle of Wight vorbei, raumschots nach Newhaven (79 nm), wo wir wieder mit Olessa zusammentrafen.

Für dieses Teilstück möchte ich auch unser Crewmitglied Walter zu Wort kommen lassen. Er schreibt:

> *Am Dienstag den 09.08.2016 haben wir morgens Lymington Yacht Haven nach der Verabschiedung von Koch Rainer verlassen, die Needels umschifft und sind durch das Land der der "EDDI'S" gesegelt (Höhe St Catherine's Lighthouse).*
>
> *Danach haben wir eine Reede passiert und in der Ferne auf Bb - Seite querab NAP - Tower geortet.*
>
> *Die See wurde ruhiger und wir haben auf Bb - Seite SELSEY - BILL ausmachen können. Der nächste Wegepunkt im Plotter war eine einsame Kardinaltonne (Owers) und der Wind kam direkt von achtern.*
>
> *Meiner Erinnerung nach hast Du nach dem Passieren der einsamen Kardinaltonne das Vorsegel ausgebaumt (Schmetterling) und im Großsegel war der "Bullenstander" eingebunden.*
>
> *Ich erinnere mich gut daran, denn ich stand am Ruder. Weil der Kurs für Klaus unangenehm war fragte er mich: "Was passiert, wenn man eine Patenthalse hinlegt?". (Reden sie nicht mit dem Busfahrer)*
>
> *Da war sie, die Patenthalse mit Bullenstander und ausgebaumtem Vorsegel, Du warst unten - bist hoch geschossen, Bullenstander gelöst, wieder vor den Wind. Auf Höhe Brighton wurde der Spinnackerbaum(mit einem kleinen Zwischenfall) wieder geborgen. Weiter segelten wir unter Genua und Groß auf Stb - Seite. Es muss auf dieser Strecke gewesen sein weil der Wind für den BLISTER hier zu stark war. Den fuhren wir am 10.08.2016 nach dem Auslaufen aus Newhaven auf der Höhe von Beachy Head Lighthouse.*

Leider war der logisch nächste Hafen wieder Dover, was anderes hatte wegen Wind/Tide und Restzeit nicht so recht gepasst, so trafen Olessa und Topas abends fast gleichzeitig im Tidal Harbor von Dover wieder zusammen.

Die nächste Etappe Donnerstagnachmittag ab Dover wurde von Topas und Olessa an der flämischen Küste entlang gelegt um verschiedene Möglichkeiten für einen Zwischenstopp zu haben. Während Olessa nach einer seegangreichen Querung des TSS „Dover Strait“ einen kurzen Stopp über Nacht in Dünkirchen einlegte, drängte es Topas eher zur Ausnutzung der guten Bedingungen. So wurde der eigentlich in Blankenberge vorgesehene Stopp fallengelassen und direkt weiter nach Scheveningen gesegelt (145nm). Am späten Abend des Freitag traf auch Olessa in Scheveningen ein.

Nun näherte sich das Ende des Törns mit großen Schritten. Bei Anfangs West 5-6 Bft mit 110 Grad Windeinfall war es ein schneller Ritt nach IJmuiden wo Olessa in der Schleuse längsseits an Topas festmachte. Nun trennten sich die Wege endgültig: Olessa verblieb in Amsterdam während Topas auf dem Weg nach Volendam eine der ganz wenigen Regenschauern unterwegs abbekam. Wie vorhergesagt, nahm am Sonntagmorgen der Wind langsam zu, nun aber aus NNW, also auf der Nase. Da es aber für die Topas-Crew der letzte Tag war und aufräu-

men angesagt war konnten nur die letzten Meilen ab Stavoren noch gesegelt werden. So endete für Topas nach 771 nm ein spannender Törn nach Süd England. (Bild nächste Seite)

Olessa hat auf dem Rückweg noch mal Halt in Enkhuizen gemacht und ist montags am Liegeplatz Hindeloopen angekommen.

**Mein Fazit:** Es ist immer ein Kompromiss einen solchen Törn in knappem Zeitfenster zu planen. Das Revier gibt viel Raum für einen längeren Törn. Aber auch so konnten letztlich nur 3 Besatzungen für die Flottille gewonnen werden. Für längere Törns steht offenbar immer weniger Urlaubszeit zur Verfügung.

Ohne Flottille wäre Topas statt in Dünkirchen einzulaufen bei diesen guten Bedingungen und dem angekündigten Starkwind von vorn selbst an Dover vorbei gesegelt um rechtzeitig Beachy Head zu runden.

Die Flottille bietet aber auch die Möglichkeit zu gemeinsamen Aktivitäten in den Häfen oder Hilfe bei Problemen. Auch hätte Sie die Möglichkeit geboten, einer weniger erfahren Crew Sicherheit bei einem ersten längeren Törn zu geben. Diese Zielgruppe hatte sich aber trotz Nachfragen in den Vorjahren im SCRS nicht zu einer Crew formiert.

Reiseweg:

| Von | Bis | Sm Segel | Sm Motor | Sm | Start | Ziel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28.07. 16:10 | 28.07. 19:50 | 2,0 | 13,9 | 15,9 | Workum | Enkhuizen |
| 29.07. 08:15 | 29.07. 19:10 | 32,7 | 20,9 | 53,6 | Enkhuizen | Ijmuiden |
| 30.07. 05:20 | 31.07. 09:00 | 100,0 | 30,0 | 130,0 | Ijmuiden | Dunkerque |
| 01.08. 04:15 | 01.08. 14:15 | 30,0 | 18,0 | 48,0 | Dunkerque | Dover |
| 04.08. 12:35 | 04.08. 13:40 | | 2,5 | 2,5 | Dover | Dover |
| 05.08. 04:50 | 05.08. 18:25 | 57,0 | 19,0 | 76,0 | Dover | Brighton |
| 06.08. 09:50 | 06.08. 17:45 | 24,0 | 22,0 | 46,0 | Brighton | Portmouth |
| 08.08. 09:45 | 08.08. 14:20 | 19,0 | 10,0 | 29,0 | Portmouth | Lymington |
| 09.08. 07:55 | 09.08. 20:00 | 72,0 | 5,0 | 77,0 | Lymington | Newhaven |
| 10.08. 09:15 | 10.08. 20:10 | 38,0 | 21,0 | 59,0 | Newhaven | Dover |
| 11.08. 15:30 | 12.08. 18:15 | 141,0 | 4,0 | 145,0 | Dover | Scheveningen |
| 13.08. 09:45 | 13.08. 20:25 | 32,0 | 23,0 | 55,0 | Scheveningen | Volendam |
| 14.08. 08:00 | 14.08. 14:30 | 6,0 | 28,0 | 34,0 | Volendam | Workum |
| | | **553,7** | **217,3** | **771,0** | **Summe Cowes Week** | **Törn** |

Bordzeit MESZ | Bordzeit BST

*(Aufgezeichneter Track, nicht genau da nur alle 10 min eine Position gelogged wurde. Lila = Hinweg, Orange = Rückweg)*

## 2.1 Ausrüstung von TOPAS (Auszug)

- Rettungsmittel am Heck: Schwimmkragen, lange Markierungsboje mit Licht, Lifesling
- 6 automatische Rettungswesten mit Lifeline, davon 4 mit SOLAS Licht
- Flachbänder als Strecktau vom Heck zum Bug
- Rettungsinsel für 6 Personen (nächste Wartung 4/2018)
- 6 Signalraketen, 4 Handfakeln rot, 4 Rauchsignale
- DSC Funkanlage mit Außen Bedienung und AIS Empfänger, vernetzt mit Plotter Raymarine A70D
- Rundfunkempfänger
- NASA 147 Wetterempfänger (DWD), Barometer
- Radar Anlage
- Lichter nach KVR plus Dreifarbenlaterne
- Log, Log, Windmesser, Kompass (Mag. und Fluxgate), Autopilot
- Scheinwerfer und viele Taschen- / Kopflampen
- Die übliche Ausrüstung wie 2 Anker, Notpinne, Bordapotheke, 2 Feuerlöscher, Löschdecke, Lenzpumpen, Werkzeug, Ersatzteile und vieles mehr.

**Segel:**

- Durchgelattetes Großsegel mit drei Reffreihen.
- Genua II und III
- Coversail 12 $m^2$
- Asym. Spinnaker (Gennacker)

## 2.2 Navigationsunterlagen

Auf der Messe Boot 2016 in Düsseldorf haben wir uns verschiedene Kartensysteme für das Revier angesehen. Entschieden haben wir uns für die Atlanten des NV Verlags, die z.T. erstmalig in 2016 für das Revier verfügbar waren. Dies war auch die wirtschaftlichste Lösung.

Es wurden diese Atlanten beschafft (Ausgabe 2016):

- NV Atlas IJsselmeer NL 3
- NV Atlas Nederland: NL 1
- NV Atlas FR 1 La Manche - Dunkerque a Cherbourg
- NV Atlas FR 2 Cherbourg à St. Malo
- NV. Atlas UK 4 England Selsey Bill to Thames Estuary
- NV. Atlas UK 3 England The Solent

Und als wichtigste Informationsquelle (all in one):

- Reeds Nautical Almanac 2016

Darüber hinaus standen zur Verfügung:

- Verschiedene Stromatlanten Frankreich und England (detaillierter als der Almanac)
- North Sea Passage Pilot – Brian Navin
- Der Kanal – Tom Cunliffe (Übersetzung Shell Channel Pilot)
- Länder Infos der KA
- Plotter Raymarine A70D am Steuerstand mit aktuellem Navionics Chip.

Als Backup: Navionics Boating App auf Smartphone und iPad.

Dazu die üblichen Hilfsmittel: Besteck, Handpeilkompass, Fernglas mit Kompass, batteriebetriebenes Hand GPS,...

Im Rahmen der Planung habe ich für den Hinweg für einige mögliche Häfen Tabellen mit Excel angelegt. Von den möglichen Zwischenhäfen wurden mit Bing/Google Luftbilder gespeichert und festgehalten bei welchem Tidenstand sie angelaufen werden können.

Hier ein Beispiel für den Start ab IJmuiden:

### Planungsdaten Cowesweek 2016

Alle Zeiten = Lokale Sommerzeit

| | | |
|---|---|---|
| Kontinent | UT + 2 h = MESZ | 02:00 |
| UK | UT + 1h = BST | 01:00 |

| | Alter der Gezeit | |
|---|---|---|
| **Nipp** | 29.7. | 12.8. |
| **Spring** | 4.8. | |

# 2. Ausrüstung und Navigation

| Mög. Hafen | Guter Strom ab | | HW Dover (UT!) | Ablegen lokale Zeit | HW Dover (UT!) | Ablegen lokale Zeit | HW Dover (UT!) | Ablegen lokale Zeit |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| von | | | | | | | | |
| **IJmuiden** | 4,5 h vor HW Dover | 04:30 | Sa 30.07. 07:50 | Sa 30.07. 05:20 | Sa 30.07. 20:19 | Sa 30.07. 17:49 | So 31.07. 08:56 | So 31.07. 06:26 |
| | | | | | | | | |
| **Nach** | **Entfernung / Kn** | **Dauer/h** | | **Ankunft** | | **Ankunft** | | **Ankunft** |
| **Dunkerque** | 131 | | | | | | | |
| | 3 | 43,67 | | Mo 01.08. 01:00 | | Mo 01.08. 13:29 | | Di 02.08. 02:06 |
| | 4 | 32,75 | | So 31.07. 14:05 | | Mo 01.08. 02:34 | | Mo 01.08. 15:11 |
| | 5 | 26,20 | | So 31.07. 07:32 | | So 31.07. 20:01 | | Mo 01.08. 08:38 |
| | 6 | 21,83 | | So 31.07. 03:10 | | So 31.07. 15:39 | | Mo 01.08. 04:16 |
| **Zeebrugge** | 93 | | | | | | | |
| | 3 | 31,00 | | So 31.07. 12:20 | | Mo 01.08. 00:49 | | Mo 01.08. 13:26 |
| | 4 | 23,25 | | So 31.07. 04:35 | | So 31.07. 17:04 | | Mo 01.08. 05:41 |
| | 5 | 18,60 | | Sa 30.07. 23:56 | | So 31.07. 12:25 | | Mo 01.08. 01:02 |
| | 6 | 15,50 | | Sa 30.07. 20:50 | | So 31.07. 09:19 | | So 31.07. 21:56 |
| **Scheveningen** | 25 | | | | | | | |
| | 3 | 8,33 | | Sa 30.07. 13:40 | | So 31.07. 02:09 | | So 31.07. 14:46 |
| | 4 | 6,25 | | Sa 30.07. 11:35 | | So 31.07. 00:04 | | So 31.07. 12:41 |
| | 5 | 5,00 | | Sa 30.07. 10:20 | | Sa 30.07. 22:49 | | So 31.07. 11:26 |
| | 6 | 4,17 | | Sa 30.07. 09:30 | | Sa 30.07. 21:59 | | So 31.07. 10:36 |
| **Durchsegeln** | | | | | | | | |
| **bis Dover** | 170 | | | | | | | |
| | 3 | 56,67 | | Mo 01.08. 14:00 | | Di 02.08. 02:29 | | Di 02.08. 15:06 |
| | 4 | 42,50 | | So 31.07. 23:50 | | Mo 01.08. 12:19 | | Di 02.08. 00:56 |
| | 5 | 34,00 | | So 31.07. 15:20 | | Mo 01.08. 03:49 | | Mo 01.08. 16:26 |
| | 6 | 28,33 | | So 31.07. 09:40 | | So 31.07. 22:09 | | Mo 01.08. 10:46 |

# 3. Wetterinformationen Cowes Week Törn 2016

Primäre Quelle für aktuelles Wetter waren Smartphones mit Internet. Die Wetterinformationen wurden jeweils im Smartphone offline verfügbar abgespeichert. Die jeweils passende Vorhersage wurde ins Logbuch übernommen.

Hier die verwendeten Links:

https://www.knmi.nl/nederland-nu/maritiem/coastal-waters
http://www.nautin.nl/kortweer/2.0/ (Auch Belgien)
http://www.dwd.de/swxno
http://www.metoffice.gov.uk/public/weather/marine-printable/inshore-waters.html
http://www.bbc.com/weather/coast_and_sea/coastal

Als Backup steht natürlich der gesprochene Wetterbericht im UKW Seefunk der entsprechenden Reviere zur Verfügung. (Infos dazu im Reeds Almanac).

Für das Mittelfristwetter (5 Tage) steht an Bord ein Wetterempfänger NASA 147 (DWD) zur Verfügung. Da jedoch unklar war wie weit die Senderreichweite war habe ich bei Wetterwelt das SEAMAN App für vier Wochen bestellt. (http://seaman.wetterwelt.de/ )

Dieses Vorgehen hat sich sehr bewährt. Ein Beispiel als Grafik findet sich im Reisebericht.

Unerwartet gab bis in den Solent immer wieder Empfang auf dem Wetterempfänger.

Und wie erwähnt gab es auch Wetteranalysen aus der Heimat über WhatsApp von Rudolf Augustin. Hier ein Beispiel:

01.08.16, 16:19 **Rudolf Augustin:** Morgen wird sich das Tief 995 hp NW von Irland noch vertiefen, kommt aber nicht SE gegen die umfangreiche Hochdruckbrücke an. Bringt aber die nächsten 48 Stunden den Starkwindeinfluss in den Kanal und zieht dann NE Richtung Norwegen. Auf dessen Rückseite müsste es für euch Nördliche Winde geben, wobei die Landabdeckung wenig Welle bieten dürfte. Danach sieht es wieder Schwachwindig aus. Bis zum Anmarsch des nächsten Neufundland-Tiefs, aber das ist noch nicht zu sehen! Hingegen breitet sich das Azorenhoch 1025 hp weiter über ganz GB und Westeuropa aus!

01.08.16, 16:25 **Rudolf Augustin:** In 5-6 Tagen kommt noch eine schwache Tiefdruckrinne 1005 hp vom Nordatlantik das sich zu euch gegen das Azorenhoch nicht durchsetzen wird!

Dazu waren an Bord neben einem mechanischen Barometer ein elektronischen mit 24 Stunden Speicher verfügbar.

# 4. Informationen zur Route Cowes Week Törn 2016

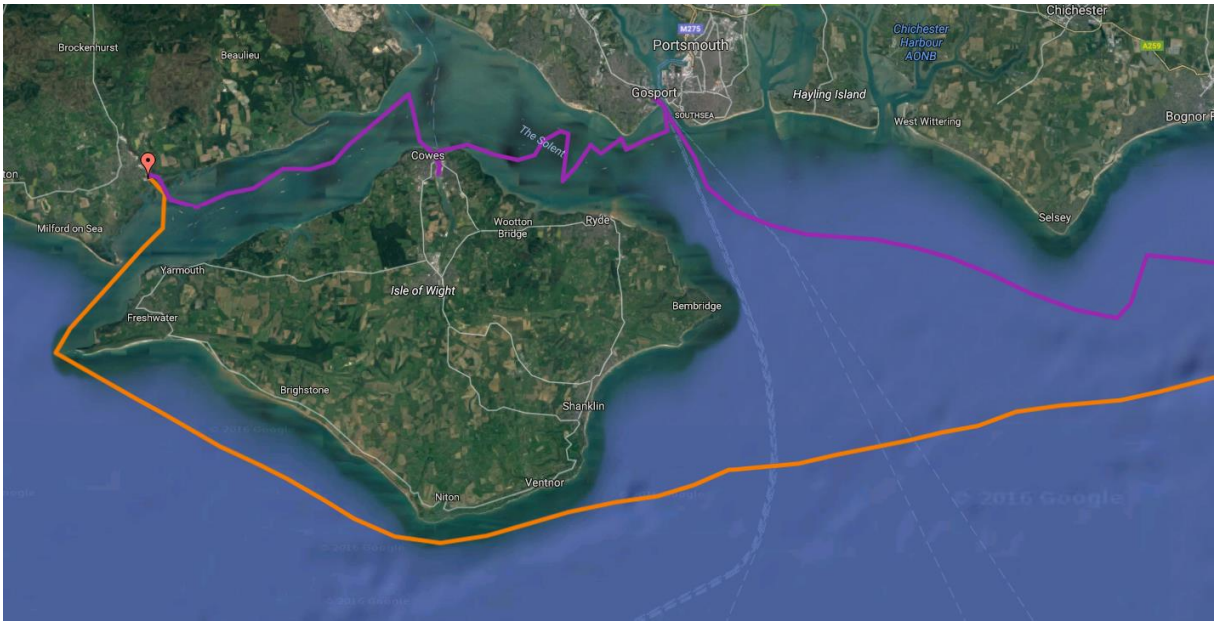
Um die Vereinsmitglieder und die Lieben daheim über den Fortschritt der Reise Live zu informieren führte Topas einen SPOT Messenger mit. Dieses Zigarettenschachtel große Gerät stellt die Position über GPS fest und sendet alle 10 min eine Nachricht über einen Satelliten zu einem Sever, ist also von Handynetzen unabhängig. Diese Daten können (bei bekanntem Link) live im Internet verfolgt werden.

http://www.findmespot.eu/gm/

Darüber hinaus bietet das Gerät die Möglichkeit einen Notruf (mit Position) abzusetzen. Der Dienstleister informiert daraufhin die Rettungskette die zur Position passt. Das ist nicht GMDSS Standard, aber ein zusätzlicher Sicherheitsbackup. Dies zusammen mit der küstennahen Route hat mich bewogen auf das Mieten eines Satellitentelefons oder EPIRPs verzichtet.

Nach dem Törn können die Aufzeichnungen der letzten 30 Tage heruntergeladen werden und z.B. bei Google Maps dargestellt werden.

Siehe dazu das Bild am Ende des Reiseberichts. Hier ein Ausschnitt des Solents:



# **Anno Klant –** südliche Nordsee und Ärmelkanal

***Flotillensegeln*** *hat Tradition im Segel-Club Rhein-Sieg, gute Tradition. - Sei es zu Ausbildungszwecken oder „just for fun“ ermöglicht es Crews mit weniger Erfahrung oder auf Schiffen mit geringerem Leistungspotenzial, gerade unter schwierigeren Bedingungen Wagemut zu entwickeln ohne deshalb „waghalsig“ zu werden. Das als Verein zu fördern, gilt als „vorbildlich“, ebenso die von einem der Schiffsführer dabei zu übernehmende Koordinierungs- und Führungsaufgabe im Vorfeld wie auch in der Umsetzung des Törns selbst. –*

Zu diesen gehört **Anno Klant**. Nautisch wie logistisch solide vorbereitet für 3 Urlaubswochen machten sich Ende Juli, drei von ursprünglich vier Schiffsbesatzungen auf zu einer anspruchsvollen Reise ins Mekka der Segler, nach Cowes, KABOUTERTJE, geskippert von **Jürgen Albrecht**, OLESSA von **Thomas English** und TOPAS von **Anno Klant**.

Vom Ijsselmeer und Markerward zur Nordsee, südwärts dann, vorbei an den Mündungen von Waal, Maas und Schelde sowie den Flämischen Bänken wurde über Dünkirchen und Calais Dover erreicht. Ab hier verblieben, den verschärfenden Wetterbedingungen geschuldet, nur die seetüchtigeren OLESSA und TOPAS im Geschwader, das, individuell in Routen- und Zeitplanerfüllung, über Brighton und Portsmouth den Solent und Lymington erreichte. „Rund Isle of Wight“ und in Varianten, quasi auf Gegenkurs dann der küstennahe Rückweg.

771 sportliche, aber auch kräftezehrende Meilen in 13 Fahrttagen notiert das Logbuch der TOPAS, 60 pro Fahrttag, und in langen Schlägen auch Nächten und trotz Wetter- und Tiden-bedingter Erschwernisse immerhin zu 71 % unter Segeln. Die informative, in sich schlüssige Dokumentation belegt solide Seemannschaft, Meteorologisch versiert sichere erfahrene Schiffsführung unter erschwerten Bedingungen eines anspruchsvollen Segelreviers. – Knapp zwar aber durchaus akzentuiert zudem die Pflege fahrtensportlich-geselligen Miteinanders der Crews, auch zu werten als touristisch-kulturhistorisch beflissene Abrundung einer für alle Beteiligten eindrucksvollen Segelreise, deren individueller Erlebniswert dem see-sportlich starken Leistungsbild keineswegs nachsteht. –

So freuen wir uns über diesen schönen Gemeinschaftserfolg, gratulieren den Skippern und ihren Crews und bedanken uns bei Anno mit …