Segelclub Fischen



2023

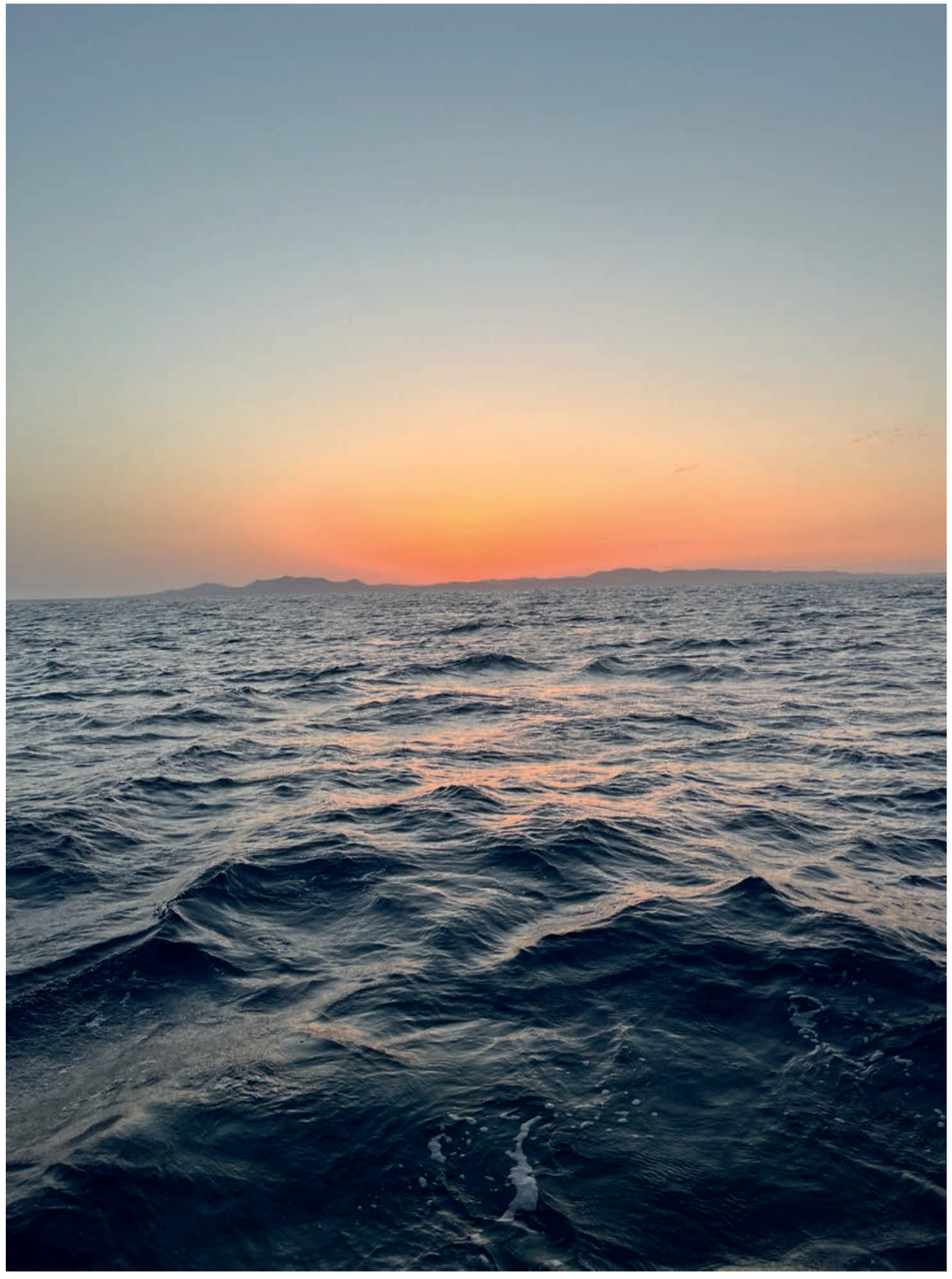

Foto: Sardinien Land in Sicht

Expedition im Yachtmaster-Land

Mai 2023 in Süd-England. SCF-Neumitglied Nils bricht für einen nicht ganz gewöhnlichen Törn ins Brexit-Land auf. Es geht auf die „Polaris“, ein besonderes Schiff mit besonderen Fähigkeiten. Das wichtigste Zwischenziel: Die „Isles of Scilly“, ein Segel- und Naturparadies am westlichen Eingang des Ärmelkanals.

Oh, England, God save the King! Chaos am Frankfurter Airport. Anlässlich der Krönung seiner Majestät ist Verspätung heute die Regel. Ich muss nach Plymouth, wo Schiff und Crew auf mich warten, Start ist des Berufes wegen in Leipzig. Mit dem Zug nach Berlin, mit dem Flieger über Frankfurt nach Heathrow, Schnellzug nach Paddington und Bimmelbahn nach Plymouth. 0600 MESZ los, kurz vor 2100 BST spuckt das Taxi mich und mein Segelgepäck an der Hafenkante raus.

DAS SCHIFF

Die „Polaris“ ist ein besonderes Schiff. Vor allem, weil ich vor Jahren sabbernd in Teneriffa vor einem Schwesterschiff stand und direkt „schockverliebt“ war. Wir wären eigentlich genau jetzt New York-Dublin gefahren, wäre nicht im letzten Herbst ein schottischer Fischkutter quer durch den Karibikfahrplan gerast. So war die Polaris den Winter über in der Werft und wir fahren sie eben jetzt nach Dublin.

Die „Polaris“ ist LÜA etwa 17,50m, verdrängt ausgerüstet und beladen runde 25 Tonnen, hat einen massiven Alurumpf mit Integralschwert und verfügt über alle Annehmlichkeiten einer Luxusyacht dieser Größe.
Dank variablem Tiefgang (1,30m – 3m) kann sie nahezu überall hin und kraft Isolierung und Heizungsanlage sind mit ihr alle Schweinereien zwischen Arktis und Antarktis machbar. Eis und Schwerwetter sind in ihrer DNA. Hergestellt wird sie gegen unwesentliches Kleingeld in homöopathischen Stückzahlen bei „Garcia“ im französischen Cherbourg, die für Expeditionsyachten über eine hervorragende Reputation verfügen. Die Route für die nächsten 14 Tage ist für unser schwimmendes Zuhause jedenfalls keine Herausforderung.

weswegen Eigner und Veranstalter Uwe Heissel (HS-Segelreisen) Wert darauf legt das Schiff stets mit zwei Profi-Skippern zu betreiben. Mehr Sicherheit geht kaum.



MEIN JOB AN BORD

Ich bin als Co-Skipper gebucht. Skipper ist mein Freund Wolf Knipfer, auch wohlbekannt als der „Segelwolf“.
Wir fahren nach dem Prinzip „Skipper of the day“, die Törnverantwortung wechselt täglich. Für uns ist es eine Premiere. Wir sind in der Flotille mit zwei Bavarias in beiden Richtungen über den Atlantik, aber zusammen auf einem Boot waren wir noch nie. Ein Schiff wie die „Polaris“ braucht auch einiges an Händen und Gehirn,

DIE ROUTE

Geplant haben wir einen Kettentörn, der uns von Plymouth um Cornwall herum nach Dublin führen soll. Ab den Scillys haben wir zwei Pläne: Eine Westroute über die Ostküste von Irland und eine Ostroute über die Westküste von England und Wales. Die Entscheidung ob Ost oder West fällen wir nach der Wetterlage und den Drucksystemem, wenn wir auf den Kanalinseln sind. Einziger Haken: Für die Scillys müssen die Bedingungen perfekt sein. Sie bieten bei rauhen Verhältnissen nahezu keinen Schutz, weswegen auswärtigen Seglern die Ansteuerung nur empfohlen wird, wenn über mehrere Tage gute Bedingungen zu erwarten sind.

HERAUSFORDERUNG GEZEITENGEWÄSSER

Viele kennen es aus den SKS- und SSS-Prüfungen: Tidenberechnungen und Stromdreiecke. Aus deutscher Sicht mag das praxisfern klingen, hier in England ist das Tagesgeschäft. Du musst genau wissen, wann Du wo sein willst. Der Ärmelkanal spült dich sonst schnell woanders hin. Zudem sind alle Häfen mit Barren und Toren versehen, die nur zu bestimmten Zeiten geöffnet haben, denn Tidenhübe von 4 und mehr Metern sind hier völlig normal. Der Unterschied zu den bürokratischen und zentimetergenauen Berechnungen deutscher Prüfer ist, dass nach der Yachtermaster-Lehre für alles praxisnahe, handfeste Überschlagsrechnungen gibt. Nicht umsonst heißt es, dass man überall segeln kann auf der Welt, wenn man in englischen Gewässern sattelfest ist. Die Britischen Inseln sind so intensiv in der Hand der Gezeitenströme, dass man dieser Aussage getrost Glauben schenken kann. Die in steter Laune von Westen hereinziehenden Tiefdruckgebiete setzen der Sache die Krone auf. Der Begriff „Wetterfenster“ ist hier ebenfalls sehr lebendig.

WESTWÄRTS

Wir hüpfen in den ersten 6 Tagen westwärts. Wir besuchen bei null Sicht das malerische Örtchen Fowey und kämpfen uns bei kaltem, englischem Frühlingswetter nach Falmouth, einem wichtigen Stützpunkt der britischen Marine. Kurz vorm Ziel überrascht uns eine aus dem Nichts aufziehende Gewitterzelle. Es bewahrheitet sich: Wer refft ist nicht feige, sondern weise. Die Segel letztlich komplett runterzunehmen erweist sich rückwirkend als noch besser, denn die Windstärke geht rasch hoch auf 50 Knoten gepaart mit Wasser und Hagel von der Seite. Die „Polaris“ hat einen harten Dodger, was es an Deck erträglich hält. Wenig entfernt gerät ein Kollege mit 8 Meter-Yacht in Seenot. Wir können nicht helfen, wohl aber die Royal Navy. Der Seegang nimmt stark zu und so wettern zwei Stunden unter Diesel ab, bevor wir bei strahlendem Sonnenschein in Falmouth einlaufen.

ANSPRUCHSVOLLE ANSTEUERUNG

Als Absprungort für die Isles of Scilly wählen wir Penzance, eine kleine Stadt, von der auch viele Fähren und Flugzeuge die etwa 40nm entfernten Inseln ansteuern. Für Yachten über 13 Meter geht dort allerdings nur der Fischereihafen, der in Sachen Hafenmanöver alles fordert. Eingequetscht im letzten Eck warten wir auf den Startschuss für die Inseln. Die Scillys kann man touristisch mit Helgoland vergleichen. Jeder muss da mal hin, auch wenn sie nicht so majestätisch aufragen.

Die Ansteuerung des Archipels ist etwas ganz Besonderes. Hier muss man mit Transits, Bearings und Soundings arbeiten. Es gibt viele Steine zu treffen und die Stömungsverhältnisse tragen einen schnell in Schwierigkeiten, wenn man nicht gewissenhaft navigiert. Gut vorbereitet und mit handgezeichnetem Pilotage Plan ist das mit etwas Vorbereitung kein Problem. Die Lotsen vor Ort, die die üblichen Kreuzfahrtschiffe dirigieren, kommen zudem in ihrer Freizeit vorbei und geben Tipps. So machen wir am späten Nachmittag an der Boje in der Bucht von Hughtown fest.

In Hughtown nehmen wir uns einen Tag frei und erkunden die Hauptinsel. Das Archipel, bestehend aus über 150 Einzelinseln, war früher ein wichtiger militärisch-maritimer Vorposten. Es ist ein großer Spaß, die unzähligen Kanonenstellungen abzuwandern und sich die Seeschlachten vergangener Zeiten vorzustellen.

HÖHEPUNKT: TROCKENFALLEN

Das absolute Highlight sollte es werden in der Bucht von Bryher trockenzufallen. Die „Polaris“ hat dank Integralschwert einen flachen Rumpf und darf „gebeacht“, also im Watt planvoll auf Grund gesetzt werden. Wolf und ich hatten gelost, wer die Ansteuerung macht, da Trockenfallen für uns beide eine Premiere darstellte. Ich war beim Schummeln ganz gut und sicherte mir den Adrenalinkick des Tages. Der Trockenfallplan geht so: Bei halber, fallender Tide fährt man an den gewünschten Strand. Dieser sollte frei von groben Steinen sein, flach abfallen und schönen weichen Ankergrund bieten. In den nautischen Veröffentlichungen kann man das gut recherchieren. Die Sache hat einen Haken: Sobald man das Integralschwert einholt reduziert das den Lateralplan gegen null, sie fängt folglich schnell an zu driften. Man muss sehr entschlossen auf die vorher berechnete Tiefenebene dieseln und den Buganker (70kg Rocna) schmeißen und einfahren. Das reicht aber nicht. Damit das Schiff nicht auf den Strand schwoit, muss auch der Heckanker raus, um die Position zu fixieren. Wir hatten Glück und der Wind passte zum Zeitpunkt des Ankerns perfekt. Jetzt noch Logge und den Geber vom Tiefenmesser ausbauen, damit die beim Einsinken ins Watt nicht leiden.

Nun begann die bange Zeit: Haben wir alles richtig gemacht? Ich habe 3 Stunden lang auf das Echolot geschaut und jeden Zentimeter mitgezählt, bis unsere Maus sicher aufsaß. Sie neigte sich etwa 15 Grad, was das Leben an Bord recht unpraktisch machte. Die Belohnung dafür war ein Erlebnis, das man im Skipperleben nicht so häufig hat. Die Einprägsamkeit steigerte sich durch das, was in der Nacht passierte. Der Wind drehte um 90 Grad, kam also jetzt von der Seite und ging auf gute 30kts hoch. Jaulen, pfeifen, Kettenrucken, als die „Polaris“ mit der nächsten Tide wieder aufschwamm. Zudem war es mondlos dunkel. An Schlaf ist nicht zu denken, wenn Dein Schiff quer zum Wind an den Ankern hängt und 50 Meter in Lee massive Felsen auf dich warten.

Die Bedingungen blieben so und mit der übernächsten Tide am Tag mussten wir weiter. Wie also kriegt man zwei Anker hoch bei konstantem Seitenwind und hält dabei die Position? Nicht leichter wurde das durch den Ausfall der hinteren Ankerwinch. Hier wurde es richtig abenteuerlich, weil ewig hätten wir für die Instandsetzung nicht brauchen dürfen, da das Wasser irgendwann wieder fällt.

AB NACH DUBLIN

Es ging mit einigem Angstschweiß dank Elektrik-Profi Sebastian alles gut, wir verließen die Scillys Richtung Norden und richteten uns auf eine 135nm-Nachtfahrt nach Wales ein. Das gastronomische Highlight erwartete uns in der Nähe von Milford Haven etwa 24 Stunden später: Mangels Liegeplatz in der Marina (merke: fahre mit einer 17m-Yacht niemals los, ohne eine Bestätigung zu haben!) verschlug es uns in die Bucht von Dale Beach. Im einzigen Restaurant „The Griffin“ wurden wir derart gut bekocht, dass die Glückseligkeit nur vom Rausch des englischen Bieres übertroffen wurde. Die Rückfahrt im Dinghy ist uns allen jedenfalls nur beschwerlich in Erinnerung, was gut ist, denn sie wäre technisch sicher illegal gewesen. Innerlich und äußerlich gut befeuchtet schlummerten wir also wieder mal vor Anker, um die letzten zwei Törnabschnitte in Angriff zu nehmen.



Mit dem nötigen Glück erwischten wir am nächsten Tag die Vorderseite eines schwachen Tiefs, das uns feinsten Oxley-Vorwind bescherte. Mit Kite am Bugspriet ließen wir uns 2 Tage mit Zwischenstopp in Arklow bis nach Dublin ziehen.

In Arklow genossen wir dann nochmal die Rolle als Hauptdarsteller beim örtlichen Yachtclub. Als wir einliefen, kam uns eine umfangreiche Abendregatta entgegen mit offensichtlich vielen Leuten, die unbedingt mal eine Garcia aus der Nähe sehen wollten und so fanden wir uns schnell auf der Gästeliste des nahen Clubhauses.

Ich habe ein wenig gebraucht, um mich an den irischen Akzent anzupassen, aber kaltes Guinness hilft definitiv beim Kalibieren.

Zu Ende ging unser Törn im südlichen Teil von Dublin in der unfassbar großen Marina mit dem unaussprechlichen Namen „Dún Laoghaire“ (ausgesprochen „Denn Lory“). Nun hieß es nochmal die Ankunft begießen und die „Polaris“ für den nächsten Törnabschnitt herrichten. Eigner Uwe stieß zu uns, der sein Schiff ab da für einen Törn in die Hebriden übernahm. Leider war mein Freizeitkontingent nun erschöpft, weswegen ich mich jetzt auf das nächste Frühjahr freue, wenn ich die „Polaris“ mit meinen Kollegen von HS-Segelreisen rund um die norwegischen Lofoten pilotieren werde.
Gerne stehe ich bereit für Fragen aus dem Kreise der SCF-Mitglieder. Sei es zu Themen rund um die Yachtmaster-Ausbildung in England, Törnplanung und Navigation im Gezeitengewässer oder nicht ganz gewöhnliche Törns auf französischen Expeditionsyachten. Ich freu‘ mich drauf und weise gerne darauf hin, dass es natürlich noch freie Kojen für die Lofoten gibt.