

Einmal von Dublin nach Hamburg

Als mich ein Vereinskollege fragte, ob ich Lust habe mit ihm sein gerade gekauftes Boot zu überführen, habe ich nicht lange gezögert und zugesagt. Das einzige Problem war nur noch, dass ich in der Zeit der geplanten Überführung Schule hatte. Also sprach ich noch am selben Tag mit meinem Klassenlehrer, welcher mich allerdings an den Schulleiter verwies. Ein paar Minuten später saß ich beim Schulleiter im Büro, der mich vom 8. Juni bis zum 15. Juni beurlaubte.

Vielen Dank an dieser Stelle an Herrn Schröder für die Beurlaubung und an meinen Klassenlehrer Herrn Zenz.

Am 8. Juni ging es morgens um 4 Uhr zum Flughafen nach Hamburg. Von da sollte es nach Dublin gehen, wo wir auf das Boot stiegen und dies nach Hause segeln sollten.

Problematisch war allerdings schon das Einchecken der Koffer. Der Eigner und ich hatten zusammen drei Koffer, wo alles drin war, was man für so eine Bootsüberführung so braucht. Von Kochtöpfen über Rettungswesten mit Gaspatronen und Ölfiltern bis zu einer Emergency Position-Indicating Radiobeacon (EPIRB), eine Boje, welche sobald sie ausgelöst wird für 48 Stunden die Position an die Küstenwache übermittelt. Es ist wichtig so etwas dabeizuhaben, für den Fall, dass man untergeht und in eine Rettungsinsel muss.

Dann ging es von Hamburg über Amsterdam nach Dublin. In Dublin angekommen ging es direkt mit dem Taxi zum Yachthafen, wo das Boot liegen sollte. Vor Ort bekamen wir noch eine Rettungsinsel und einen neuen Herd, da der alte Herd nicht funktionierte. Zwei andere Crewmitglieder kamen gegen Abend. Der Eigner und ich verbrachten den ganzen Nachmittag damit, das Boot in einen Zustand zu bringen, dass man am nächsten Tag losfahren konnte.

Es sollte von Dublin nonstop nach Hamburg gehen. Das heißt, wir mussten noch genug Verpflegung einkaufen, den Motor einmal durchchecken und einmal gucken, ob Instrumente wie GPS und Kompass funktionieren. Mit vier Leuten nonstop fahren heißt, immer 4 Stunden Schichten zu zweit. Ich hatte eine Schicht mit dem Eigner. Wir konnten immer 4 Stunden segeln und hatten dann vier Stunden um zu essen und zu schlafen.

Am Mittwoch, den 9. Juni gegen Nachmittag, ging es nach einigen Reparaturen endlich Richtung Land's End, das die südwestlichste Spitze Englands ist. Das Wetter war schön, allerdings hatten wir 25 Knoten Wind aus Süd-West, das hieß für uns, dass der Wind ziemlich von vorne kam. In der Nacht vom 9. auf den 10. Juni riss unser Großsegel an der zweiten Latte. Der Riss war ziemlich lang, was unsere Entscheidung, in den nächstgelegenen Hafen einzulaufen sehr einfach machte. Also segelten wir wieder Richtung irische Küste und machten am 10. Juni gegen 5 Uhr morgens in Arklow (Irland) fest. Nach ein wenig Schlaf und mehreren Telefonaten mit unserem Segelmacher in Deutschland, besorgten wir das empfohlene Material vor Ort und reparierten das Segel.



Der Eigner und ich reparieren das Segel.

Am 11. Juni starteten wir unseren zweiten Versuch Richtung Land's End. Dieses Mal mit einem reparierten Segel. Außerdem drehte der Wind auf West, wodurch der Wind nicht mehr von vorne kam, sondern etwas halber wodurch wir relativ schnell waren. Außerdem veränderte sich auch langsam die Welle. In der Irischen See sind relativ hohe kurze Wellen, was das Boot sehr langsam macht. Auf dem Atlantik hingegen ist eine deutlich längere Welle. Mit einem durchschnittlichen Speed von 8 Knoten ging es nun Richtung Land's End. Auf dem Weg sahen wir vier Delfin-Schwärme, welche in unserer Bugwelle schwammen.



Ein Delfin direkt neben unserem Boot

Ich persönlich kam sehr gut in das Wachsystem rein und konnte immer sehr gut schlafen. Allerdings waren die Nächte ziemlich anstrengend, da man sich deutlich mehr auf das Steuern des Bootes konzentrieren musste. Denn nachts kann man nicht in die Segel gucken, weil es dunkel ist das heißt, man steuert das Boot viel mehr über das Gefühl, was man über das Steuerrad bekommt, was deutlich schwieriger ist. Hinzu kommt noch, dass man nachts nur die Positionslichter der anderen Boote sieht. Dadurch kann man die Entfernungen nur schwer einschätzen.

Am 12. Juni um 8 Uhr morgens waren wir dann bei Land's End. Und kurz nachdem wir im englischen Kanal waren, war auch der Wind weg. Das hieß, dass wir motoren mussten. Wir waren schließlich durch unsere Segel-Reparatur hinter dem Zeitplan. Allerdings hatte das Motoren auch eine gute Seite, denn man konnte einmal alle Klamotten trocknen. Denn fast alles war nass und das Kochen ohne Welle und Schräglage war auch etwas entspannter.



Der Leuchtturm bei Land's End.



Der Eigner und ich vor Land's End

Gegen Abend kam wieder etwas Wind auf, wodurch wir wieder etwas segeln konnten.

Am 13. Juni ging es weiter mit wenig Wind und motoren. Zwischendurch kamen mal für ein paar Stunden einige Windfelder, wo man auch segeln konnte, aber der größte Teil des Tages lief der Motor.

Die nächsten Tage waren geprägt von wenig Wind. Es war zwischendurch immer wieder segelbar, aber es lief auch sehr viel der Motor.

Am 15. Juni hatte das Motoren endlich ein Ende, kurz vor Calais bekamen wir etwa 15 Knoten aus Süd-West, zusätzlich hatten wir keine Welle. Seitdem wir losgefahren sind, hatte der Motor immer mehr vibriert. Eigentlich ein Zeichen, dass der Dieselfilter verstopft ist. Wir hatten auch einige Dieselfilter dabei, allerdings hatten die Iren ein unübliches Filtersystem an den Motor gebaut, sodass kein Filter passte.

Am 16. Juni machten wir gegen 16 Uhr einen zweistündigen Stopp in Schneverdingen, um Diesel zu tanken und einen neuen Diesel-Filter zu kaufen. Allerdings fanden wir keinen passenden Dieselfilter, sodass wir ohne weiterfahren mussten. Das hieß für uns so wenig motoren wie möglich, damit der Motor nicht ganz ausfällt. Nach einem sehr schönen Abend, wegsegelnd von der niederländischen Küste, ging es in eine sehr anstrengende Nacht. Wir fuhren durch ein großes Reede-Gebiet mitten in der Nordsee, wo ziemlich viele große Schiffe vor Anker lagen, die darauf warteten einen Hafenplatz in Rotterdam zu bekommen. Am nächsten Morgen waren wir schon in deutschen Hoheitsgewässern.



Sonnenuntergang in niederländischen Gewässern

Am 17. Juni hatten wir wenig Wind aus westlicher Richtung, wir sind aber trotzdem relativ schnell gefahren, da keine Welle war. Mit einem Speed zwischen 4 und 5 Knoten ging es Richtung Wesermündung. Das Wetter war gut und warm.

Am 18. Juni erreichten wir gegen 3:30 Uhr morgens die Wesermündung. Es war noch dunkel und kaum Wind, weshalb wir uns entschieden unter Land zu ankern, um auf Wind zu warten, da mit dem Sonnenaufgang auch der Wind kommen sollte. Das hieß, dass man noch einmal 1 Stunde extra Schlaf hatte, was ich zu diesem Zeitpunkt sehr gut fand. Circa eine halbe Stunde nach Sonnenaufgang kam dann auch Wind. Zwar nicht viel, aber genug um

weiterzufahren. Das Wetter war sehr neblig. Wir hatten zwischendurch Phasen, wo man unter 100 Meter Sicht hatte. Gegen 14:00 Uhr erreichten wir Cuxhaven, wo zwei Crewmitglieder von Bord gestiegen sind. Ich habe das Boot danach noch mit dem Eigner bis zu meinem Heimatverein gesegelt. Beim Altländer Yachtclub e.V. kamen wir gegen 19:00 Uhr an. Die Erleichterung war groß, heil angekommen zu sein.



