

Rosebud

Abschnitt im Kanal. Hier haben die Lotsen ihr Quartier auf dem Wasser aufgeschlagen, ein Schiff als Lotsenzentrale. Entsprechend viel ist hier los und wir fahren einmal quer durch drei Fahrwasser und ein Vorsichtsgebiet. Wieder wären wir ohne AIS verloren oder wir würden zur Sicherheit große Umwege fahren.

Am Morgen kommt dann auf der Höhe von Calais das Cap Gris Nez an der Nordwestküste Frankreichs in Sicht. Wir baumen den Spibaum nach Backbord aus, da wir einen mehr südlichen Kurs für die Umrundung brauchen. In der Mitte herrscht ein gewaltiges Verkehrstrennungsgebiet und die Schiffe darin sehen aus wie die Tiger die nicht aus dem Käfig dürfen.

Tidentore

Tidal Gates sind Zeitpunkte oder-räume, zu denen man an einem bestimmten Punkt sein oder auf gar keinen Fall sein sollte. Der Grund kann ein Mindestwasserspiegel sein, wichtiger aber noch sind die Strömungen, die durch Ebbe und Flut entstehen. Zwei Tidal Gates haben wir auf dieser Fahrt. Die Passage vor Rotterdam, die wir mit achterlichem Strom aus Nordost durchfahren wollten (damit wir schneller durch sind) und das Cap Gris-Nez an der Meerenge zwischen Dover und Calais (damit man durchgesaugt wird). Beide erwischen wir wie geplant zu günstigen Zeiten. Kommt man zur falschen Zeit an, dann dauern die Durchfahrten oft doppelt so lang. Der Ebbstrom in der Meerenge von Dover Calais



kann mehr ausmachen, als das Boot segeln kann. Da darf man nicht zur Flut raus auf den Atlantik wollen, sonst fährt man rückwärts oder hat Wendewinkel von 180°.

In der Meerenge erwarten wir den größten Verkehr, passiert aber ist nichts. Nur eine Fähre ganz weit weg, sonst alle schön brav im TSS. Fischer auch nicht. Stattdessen regnet es, die einzige Möglichkeit für das Wasser das Cockpit der *Rosebud* zu erreichen: mit Wind von hinten. Wir sitzen etwas weiter vorn als sonst, da bleibt es trocken. Es gibt Rührei mit

Speck zum Frühstück und das Cap Gris-Nez zieht langsam vorbei. Wegen der ständigen Regenschauerwolken haben wir wieder eingereift. Der Spibaum kann aber draußen bleiben, da er an drei Punkten fixiert ist.

Der Strom kenterte vor einer Stunde und bei 15 kt. Wind segeln wir mit dem Ebbstrom 8 Knoten über Grund, da geht noch was. In vier Stunden sind wir südlich von Boulogne, dort wird es breiter und dann verteilt sich auch der entgegen kommende Flutstrom, der dann wieder einsetzen wird.

Null am 30.8. um 2330

Wir sind wie erwartet mit sehr achterlichem Wind an Boulogne vorbei gesegelt und konnten um 1700 Kurs auf Cherbourg setzen. Noch 110 Seemeilen, ein knapper Tag. Und die Wettervorhersage trifft ein und wir bekommen Wind 4-5 aus Nordnordost für die meiste Zeit. Das lässt sich gerade so ohne Vorsegelbaum fahren und wir setzen beide Segel in das erste Reff für die Nacht. Das gibt eine ordentliche Geschwindigkeit zwischen 5 und 7 Knoten und wir werden morgen wohl schon gegen Mittag and damit vier Stunden früher da sein. Das hängt vor allem von den Strömungen ab. Kurz vor Mitternacht queren wir den Nullmeridian und ab jetzt wird die Länge mit dem W dahinter geschrieben. Das wird auf diesem Boot ab jetzt für längere Zeit so bleiben.

Auf der Hälfte der Strecke kreuzen mehrere Frachter auf dem Weg nach Le Havre, aber das ist eher Abwechslung als störend, in der langen Nacht. Der Mond ist zwar schon aufgegangen, aber wir haben seit 5 Tagen nur Wolken in verschiedenen Schichten, kein einziges Gestirn zu sehen, nicht mal die Sonne. Es ist also stockdunkel und man kann die Schiffe im Verkehrstrennungsgebiet noch 5 Meilen weiter nördlich sehen. In vier Stunden müsste das Leuchttfeuer Pte. de Barfleur in Sicht kommen. Das kennen viele deutsche Segler sehr gut, denn in dieser Gegend hier spielen alle Kartenaufgaben ab dem SSS. Das Boot läuft wie auf Schienen. Aus 15-20kt. Wind holt es 5-6kt. Fahrt, Ende ist erst bei 8. Die Wellenberge von 3m., die von Stb Achtern anrollen lassen sie nur sanft schwanken. Lediglich brechende Wellen unter dem Rumpf bringen sie etwas aus der Rolle, aber das macht dann der Autopilot. Dieser steuert jetzt seit Tagen ohne jedes Problem durch. Wir fahren teilweise mit elektronischer Windfahne. Dabei hält der Autopilot einen Kurs, der relativ zum Wind gleich bleibt. Bei längeren Strecken unter konstantem Wind ist das eine zusätzliche Absicherung gegen Patenthasen. Für die nötige Information

muss sich der Autopilot aber auch mit der Windex gut verstehen. Das geht in unserem Fall über den Seatalk Bus, ohne NMEA Schnittstelle.

City of Wind 31.8.um1200

Wir sind in Cherbourg! Aber wann weht es hier eigentlich nicht? Jedes Mal ist starker Wind hier, meist Sturm in Böen. So auch heute, und genau dieser Wind kam von der Seite, als wir in Q54 anlegten. Gleich



erster Steg und gleich zweite Box hätte sie am Funk sagen können. Die Box wurde uns auf Kanal 09 schon im Vorvorhafen genannt. Andere Bezeichnung wäre auch: nimm die Box, die am weitesten von den Duschen weg ist, dann die rechts daneben, das ist sie. So aber konnte Hartmut nur ganz kurz davor rufen „da rein!“. Nun gut, es gab keine Schäden aber ohne ein so gutes Bugstrahlruder wäre es schief gegangen. Die britischen Nachbarn auf Q55 halfen in Strümpfen vom Tee weggeholt, die Norgies auf Q53 waren nicht da. Besser so, es war knapp und Hartmut turnte übers Vorschiff zum Wegdrücken.

Egal, jedes Anlegen ohne Schaden ist erfolgreiches und wir sind jetzt da. 308 Seemeilen in 53 Stunden, kein Mal unter 15kt. Wind und unter 5 kt. Fahrt. Zum

Schluss schlingerten wir durch die Seitenströmungen in die Osteinfahrt, da wollte ich diesmal endlich rein, nicht die im Westen für die Anfänger ☺. Cherbourg ist Fluchtpunkt und Anspruch zugleich. Keine Marina, die so gut bei jedem Wetter angelaufen werden kann, aber auch bei gutem niemals einfach ist. -Strömung, Wind, Verkehr, Motorausfall, irgendwas ist immer.

Die zwei Tage im sechs Stunden Wachsystem waren äußerst unanstrengend. Hartmut hat Langfahrterfahrung und das Boot zeigte uns endlich Mal bei Wind was es kann. So weich setzte es in die Wellentäler ein, egal wie hoch. Der Autopilot macht die Arbeit und ich überlege dabei, was man noch umbauen könnte. Genau so hatte ich mir das vorgestellt. Trotz Starkwind, bei dem in der Ostsee keiner rausfährt, sind wir erst einmal zum Anmelden gegangen, ich habe den Besitzer der Chandlery glücklich gemacht und Hartmut kocht was „Gerades aus den frischen Resten“. Auf anderen Booten hat sich nach solch einer Starkwindfahrt erst einmal jeder hingelegt. Das Wetter sieht nicht so gut aus. Über die Biskaya zeiht in dieser Woche ein Starkwindfeld. Wir werden wohl zuerst nach Carmaret sur Mer fahren und von dort aus dann die Überfahrt nach La Coruna antreten wenn es passt.



Wir werden sehen. Hauptsache Cherbourg! Ab hier gibt es kein Winterlager mehr und alle Boote bleiben im Wasser. Hat sie verdient, finde ich.