Englands Südküste

Die Querung des Ärmelkanals ist bei guter Sicht und raumem Wind einfacher als angenommen. Aus Dunkerque laufen wir etwa zeitgleich mit einem Dutzend weiterer Yachten aus, die ähnliche Ziele haben: Ramsgate, Dover, Calais oder auch weiter. Alle nutzen die Tide und den Ostwind.

Kurz nach dem Auslaufen aus Dunkerque

Wir wählen die empfohlene Route über die Tonnen Dyck und Ruytingen SW und von dort etwa rechtwinklig über das Verkehrstrennungsgebiet. Bei der Querung ist AIS* wirklich ein Segen: man sieht die Frachter mit ihren Kursen und Geschwindigkeiten und kann sehr gut erkennen, ob eine Kollisionsgefahr besteht. In unserem Fall kommt auf dem südlichen Schifffahrtsweg kein Frachter in bedrängende Nähe, aber auf dem nördlichen kommt eine ganze Armada von Frachtern Richtung Südwest auf uns zu. Sie sind zum größten Teil noch nicht einmal in Sichtweite, aber das AIS zeigt uns, dass wir Gas geben müssen, um vor ihnen die sichere Seite zu erreichen.

Das wird eng

Gefahr gebannt

*Erklärung für die Nicht-Segler: AIS ist das automatische Identifikationssystem für Schiffe, über das statische und dynamische Daten per UKW-Funk ausgetauscht werden. Daraus werden dann in der elektronischen Seekarte Position, Kurs und Geschwindigkeit der Schiffe in der Nähe angezeigt. Das Ende der schwarzen Kurslinie zeigt, wo das Schiff in 18 Minuten sein wird.

Es ist keine große Distanz, aber auf der englischen Seite erleben wir gleich eine adere Fauna: Basstölpel, Robben, Delfine. Und das Wasser hat eine andere Färbung.
Die Kreidefelsen von Dover kommen in Sicht, es fühlt sich wie ein großer Schritt nach vorn an. In Dover muss man sich über UKW bei der Harbour Control anmelden und wenn man die Erlaubnis zur Einfahrt bekommt, muss man sich bei der Marina anmelden und bekommt einen Liegeplatz zugewiesen. Die neue Marina ist groß und mit komfortablen Fingerstegen an den Schwimmpontons ausgestattet. Früher (es ist 34 Jahre her, dass wir, damals mit Wolfgangs Boot, mal hier waren) gab es lediglich das Wellington Dock, das sein Schleusentor nur um die Hochwasserzeit öffnen kann.

Wir nähern uns den Kreidefelsen

Dover Marina bei Niedrigwasser

Wir sehen uns Dover und die beeindruckenden Kreidefelsen an. Manche Häuser stehen direkt am Fuß der steilen Klippen. Wir genießen den sonnigen Tag.

Häuser unter der Kliffkante

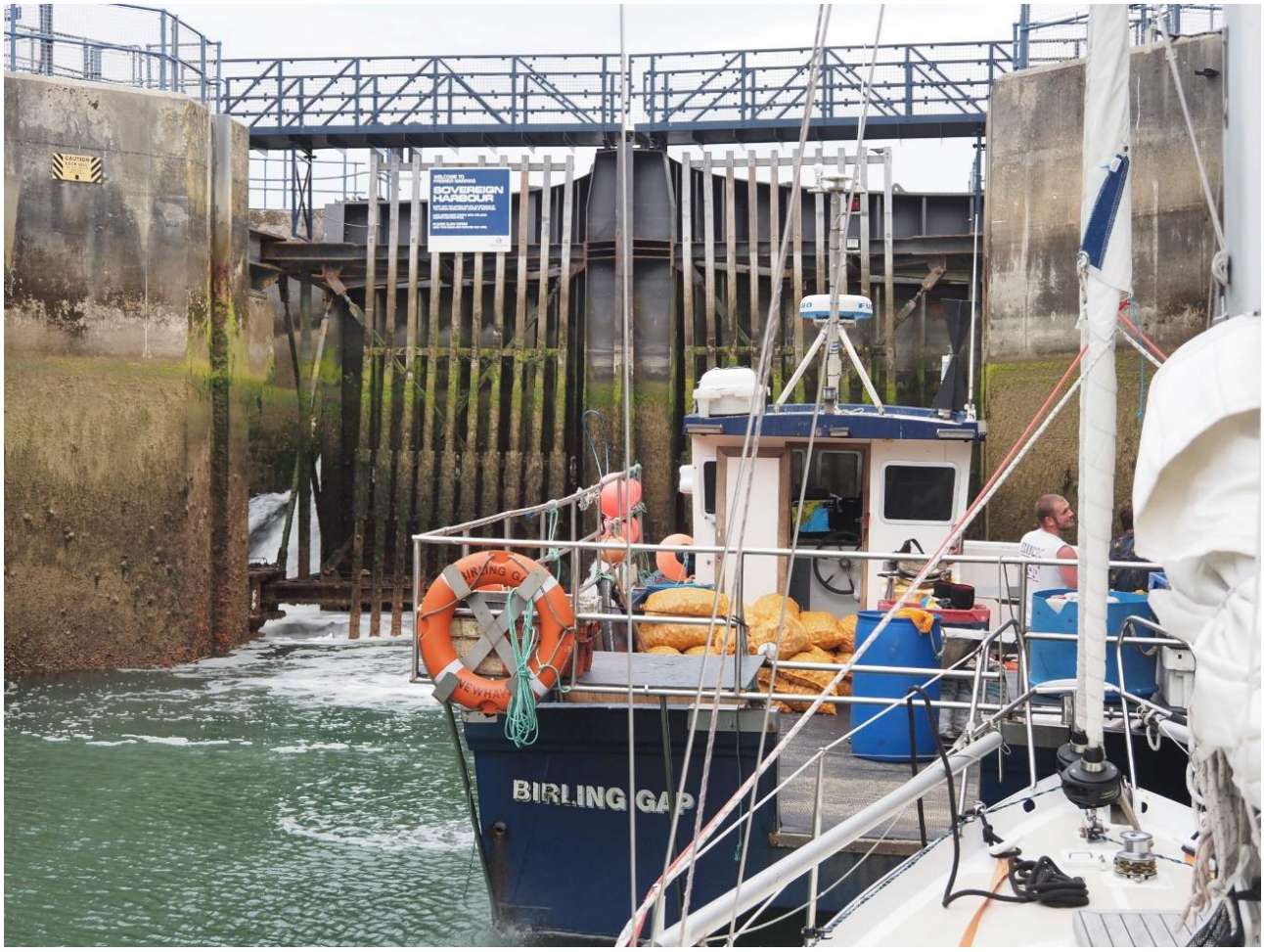
Der Kreidefelsen

Es geht weiter nach Eastbourne. Das Wetter bietet uns leider keinen Wind. Überhaupt keinen. Ab und zu schaut ein Robbenkopf oder ein Delfinrücken aus dem spiegelglatten Wasser. Bisher sind wir wirklich nicht mit günstigem Wind gesegnet. Aber wir müssen weiter westwärts vorankommen, dann muss eben der Motor wieder helfen.

Wolfgang fährt uns aus dem Hafen von Dover

Ententeich…

Eastbourne bei Niedrigwasser anzulaufen, ist etwas Besonderes. Eine schmale, abgewinkelte Fahrrinne führt wie ein Priel durch den Schlick, links und rechts gesäumt von mehreren Metern hohen Wellenbrechern. Es sieht aus, als würden wir gleich auflaufen, aber nach einer Kurve sehen wir die grünen Lichter der Schleusenkammer, die uns kurz darauf ungefähr vier Meter auf Hafenniveau anhebt. Uns wird ein Liegeplatz zugewiesen, der wieder mit einem komfortablen Fingersteg ausgestattet ist.



Die Schleuse der Marina von Eastbourne

Eastbournes Hafen bietet 800 Liegeplätze in mehreren Hafenbecken sowie grandiose Versorgungsmöglichkeiten im nahegelegenen Einkaufszentrum. Aber sonst nicht viel, der Ort hat keinen überzeugenden Charme.

Die Windvorhersage kennt zurzeit zwei Zustände: starken Westwind oder kein Wind. Wir verlassen Eastbourne nach drei Tagen bei annähernd Windstille, um weiter zu kommen. Das Kap von Beachy Head beeindruckt durch seine majestätischen Kreidefelsen.

Der Leuchtturm von Beachy Head ist 31 Meter hoch

Etwas später bietet ein leichter Südwestwind die Möglichkeit, in den Solent zu segeln, die Meerenge zwischen der Isle of Wight und der englischen Küste. Endlich ist er Motor mal still.
Ab Cowes müssen wir wieder mit Motor gegen den sehr leichten Wind fahren und kommen am Westausgang des Solent dicht an den Bereich der „Races“* heran, der trotz geringen Windes und annähernd Stauwasser (also bei geringem Tidenstrom) absonderliche Wellenbildung und Strudel zeigt. Wie mag das hier wohl bei viel Wind und Tidenstrom zugehen?
Später in der Nacht kommen wir trotz gebührendem Abstand zu den markierten Stellen südlich von Prtland Bill wieder in den Bereich der Races, diesmal mit einem Tidenstrom von fast vier Knoten, der uns mit 9,6 Knoten über Grund schiebt und Atma derart durchschüttelt, dass ich in meiner Koje hin und her geworfen werde.

*Races ist die Bezeichnung für Bereiche skurriler bis gefährlicher Bildung von Wellen, Eddies sind Strudel, hervorgerufen durch Tidenströmungen an Kaps und über Untiefen. In den Seekarten sind sie durch Wellenlinien bzw. Wirbel markiert.

Die Nachtfahrt endet mit Kaffee, Tee und warmen Brötchen zum Frühstück. Irgendwann schält sich dann Dartmouth aus dem Dunst. Die Einfahrt in den tief eingeschnittenen Fjord ist malerisch. Hübsche Häuser an den steilen Hängen, grüne Hügel und ein Hafen, der nur aus Anlegern, Schwimmpontons, Mooringbojen und Fähren zu bestehen scheint. Wir legen längsseits an einem der Schwimmstege an und melden uns über UKW bei der Hafenverwaltung.

Dartmouth Castle

Dartmouth

Dartmouth

Dartmouth

Dartmouth ist eine sehenswerte kleine Stadt. Abends essen wir natürlich Fish and Chips in einer Kneipe am Hafen. Am darauffolgenden Tag wandern wir zum Dartmouth Castle. Ein steil auf und ab führender Pfad mit vielen Treppen bringt uns an der zerklüfteten Küste von Bucht zu Bucht.
Dann ist Ostwind angesagt. Der nächste Abschnitt wird gestartet. Vorbei an Start Point und Eddies Rock geht es bei 4 bis 5 Bft, kurzzeitig 6 Bft, mit rauschender Fahrt nach Falmouth. Unterwegs begleiten uns kurz zwei Delfine, die vor unserem Bug spielen und unter uns durchtauchen.

Mit achterlichem Wind nach Falmouth

Kurzzeitige Begleiter

Der Gästehafen von Falmouth

Die Wetteraussichten sind relativ günstig für die Überfahrt nach Spanien. Nach dem Bunkern von Diesel, Wasser und frischem Proviant geht es am nächsten Tag weiter Richtung Biskaya.