

## London by boat...

von Dr. Dietmar Segner

Wenn der durchschnittliche Segler von einer Reise nach London hört, wird er inzwischen unweigerlich von einer Flugreise oder einer Überfahrt mit der »Hamburg« oder einer der zahlreichen anderen Fähren und einer Autofahrt ausgehen. Aber warum eigentlich? Sowohl London als auch Hamburg liegen an schiffbaren Gewässern. So entstand bei uns der Plan, London auf eigenem Kiel anzulaufen,

Planungen von Segelreisen in Richtung Englischer Kanal enthalten üblicherweise immer eine gewisse Unsicherheit, was das Timing angeht. Unser Ziel war deshalb, so schnell wie möglich in Richtung Themse zu kommen und eventuelle Landgänge bei Zwischenstops auf die Rückreise zu verlegen.

Am Freitag, den 15. Juli 1994 verließen wir also mit unserer Bianca 420 »Sabbatical« den Harnburger Yachthafen, um gegen Mitternacht in Glückstadt einzulaufen. Mit dem Morgenhochwasser ging es dann an Cuxhaven vorbei aus der Eibmündung. Um eine schnelle Reise nach Westen zu erreichen, haben wir davon Abstand genommen, die Häfen der Ostfriesischen Inseln anzulaufen. Neben den tidenbedingten zeitlichen Limitierungen für das Anlaufen der Seegatten und Hafenzufahrten gehen auch viele Stunden für die Seemeilen zu den Häfen auf den Inseln verloren. Also wurde von Anfang an die Wache zwischen meiner Frau Elisabeth und mir eingeteilt und zügig zwischen Küste und Verkehrstrennungsgebiet gen Westen gekreuzt.

Das Wetter spielte mit, so daß am Nachmittag des Sonntags bereits Texel backbord querab lag. Der Wind kam inzwischen frisch aus Südwest, und wir entschieden uns, durch Waddensee nach Den Helder zu segeln. Die Wasserfläche zwischen den Inseln und dem Festland ist riesig und stellt ein herrliches Segelrevier dar. Bei geschickter Ausnutzung der Gezeitenströme kommt man auch gut voran.

Die Boote der »braunen Flotte« ergeben einen phantastischen Anblick, wenn sie mit bis zu drei Masten zwischen den Sänden kreuzen und halsen. Die Komposition aus grünem Wasser, braunen und weißen Segeln und blauem Himmel in der Nachmittagssonne blieb uns in guter Erinnerung, Kurz nach Sonnenuntergang war dann der Königliche Marinejachtclub in Den Helder erreicht. Außer durch die strategisch günstige Lage zwischen Deutscher Bucht und Südlicher Nordsee zeichnet sich dieser Club durch eine warme Gastfreundschaft aus, die bei manch anderem »Durchgangshafen« angeblich nicht möglich ist. Das Buch mit den Einträgen der zahlreichen internationalen Crews, die den Hafen in den letzten Jahren anliefen, haben wir mit großem Interesse gelesen.

Wegen eines kleinen technischen Defekts am Wendegetriebe legten wir einen Hafentag ein, dessen zweite Hälfte wir auf der Insel Texel verbrachten. Die halbstündige Fährüberfahrt vom etwa 200 m vom Yachthafen entfernten Terminal und das Mieten der Holland-typischen Drahtesel waren eine deutliche Abwechslung vom Segeln auf eigenem Kiel. Die westfriesischen Inseln haben einen ihnen eigenen Charme, von dem wir uns immer wieder gern einfangen lassen.

Der nächste Morgen sah uns dann mit ablaufendem Wasser aus dem Schulpengat in Richtung SSW auslaufen. Die Küste in diesem Abschnitt mit den Industrieanlagen von Ijmuiden ist wenig attraktiv und zog sich auch vornehm in den Dunst zurück. Interessanter ging es auf See zu: Aus dem Dunst tauchte plötzlich ein hochmotorisiertes Schlauchboot der niederländischen Küstenwache auf und fuhr mit hoher Geschwindigkeit auf einen in der Nähe fischenden Trawler zu. Zwei der drei Beamten sprangen mit ihrem Werkzeug auf den Kutter über, ließen das Netz einholen und überprüften die Maschengröße und das sonstige Fanggerät. Nach 10 Minuten verließen sie den Kutter und wurden von dem inzwischen angekommenen Küstenwachkutter aufgenommen.

Ähnlich effektiv zeigte sich die niederländische Küstenwache allerdings später auch bei Kontrollen unserer Schiffspapiere. Der Nachweis der gezahlten Mehrwertsteuer ist dabei von überragender Wichtigkeit - nicht auszudenken, wenn die Originalrechnung einmal verlorengehen sollte. Daß wir übrigens unseren Bootsschein vergessen hatten, störte nicht sonderlich. Wenn ein potentieller Dieb nur nachweisen kann, daß Mehrwertsteuer bezahlt worden ist, sind die Europäischen Behörden anscheinend zufrieden.

Da der Wind eher flau war, liefen wir gegen Abend Scheveningen an und machten kostengünstig im Nordteil des inneren Hafens an einem Kutter fest. Nach Sonnenaufgang ging es dann um 05.50 Uhr bei Flaute unter Motor los in Richtung England. Zunächst wird der Kurs durch das Kontrollgebiet zur Ansteuerung vor Rotterdam diktiert. Es handelt sich dabei um einen gigantischen Kreisverkehr von 10 sm Durchmesser, in den drei Verkehrstrennungsgebiete münden. Wir ließen diesen Kreisverkehr an Backbord und hielten gründlich Ausguck, da zeitweise bis zu 17 Schiffe in Fahrt und dazu noch neun Ankerlieger in Sicht waren. Nach dem Frühstück kam eine moderate Brise auf, und es ging unter Segeln ohne größere Ereignisse in Richtung Themsemündung weiter.

Die Ansteuerung der Themse bedarf einer gewissen Planung. Der Fluß selbst ist von der Mündung bis London 43 sm lang und hat keine zu jedem Tidenstand zugänglichen Yachthäfen. Der Tidenhub beträgt zwischen 5.5 m bei der Mündung und 7.2 m in London, jeweils zu Springzeiten. Der Mündung vorgelagert ist eine große Bucht von etwa 30 mal 30 sm Größe, die Thames Estuary. Die gesamte Bucht ist von Sänden durchzogen und an den Ufern gibt es rundherum meilenweit trockenfallende Wattgebiete. Als Folge gibt es in diesem Gebiet ebenfalls keine Yachthäfen, die problemlos und zu jedem Tidenstand angelaufen werden können.

Der gesamte Schiffs- und Fährverkehr nach Sheerness, Tillbury und Harwich durchquert dieses Gebiet, Von den ersten Untiefen bis zur Themsemündung sind es gut 25 sm. Der Plan sah deshalb vor, gegen 08.00 Uhr morgens, kurz nach Niedrigwasser, in der Flußmündung zu sein und dann mit der Tide die Themse raufzusegeln. Das bedeutete natürlich, die Thames Estuary nachts und gegen den Tidenstrom zu durchqueren. Unsere Ansteuerung sollte zunächst das Feuerschiff Outer Gabbard und dann die Leuchtbake Trinity sein,

Dank GPS in Verbindung mit Koppelnavigation war es kein Problem, die Bake Trinity gegen Mitternacht zu finden und anhand der Kennung positiv zu identifizieren. Von da aus ging es bei 1 - 2 Bft unter Motor neben dem Sunk-Sand durch das Black Deep. Hier schlug dann das Schicksal in Form einer Plastikplane zu, die sich um den Propeller wickelte und zum Schlagen der Welle führte. Da nach wie vor nur wenig Wind herrschte und bei Gegenstrom ein Kreuzen in dem recht engen Kanal zwischen den Sänden in der Dunkelheit nicht sinnvoll schien, motorten wir mit verringerter Drehzahl weiter. Ankern hätte unsere Zeitplanung für das Anlaufen Londons um 24 Stunden verzögert.

Nachdem es kurz vor 05,00 Uhr hell wurde, war ein Tauchgang mit Flossen, Brille und Lifebelt fällig. Glücklicherweise lies sich die Plane trotz des trüben Nordseewassers recht einfach und vollständig entfernen, so daß die Fahrt mit üblicher Marschgeschwindigkeit fortgesetzt werden konnte und wir die Themsemündung fast noch im Zeitrahmen erreichen konnten.

In den Morgenstunden wurden wir von einer moderaten Version der Englischen Suppe begrüßt. Die Sichtweite von 500 m in Verbindung mit den weiten, trockenfallenden Wattflächen führte dazu, daß wir die erste Landschaft auf Southend-on-Sea hatten, als wir bereits einige Meilen flußaufwärts der Mündung waren. GPS ist dann doch das zweitbeste Ausrüstungsstück nach RADAR. Letzteres befindet sich allerdings (noch) nicht an Bord unserer »Sabbatical«.

Die Strömung in der Themse ist in Relation zur Elbe recht moderat, selten erreicht sie mehr als 2 kn. Am Südufer der Themse zweigt bald der Nebenarm River Medway mit dem Hafen Sheerness ab. Ansonsten mäandert die Themse in größeren Bögen. Es gibt stromauf von Sheerness keine nautischen Schwierigkeiten, Inseln oder Untiefen. Die Ufer sind mit unzähligen Mooringtonnen, Schuten und altersschwachen Hafenanlagen übersät. Besonders bei Niedrigwasser sehen die Hafenanlagen mit den 10 m hohen Pfählen und Spundwänden trostlos aus, Die Industrie- und Umschlaganlagen zu beiden Seiten des Flusses sind zum großen Teil nicht mehr in Benutzung und verfallen zusehends, Die Industrie ist an andere, günstigere Standorte umgezogen oder schlichtweg zugemacht worden.

Etwa 10 sm vor der Tower-Bridge kann man die Skyline der City von London sehen, Nachdem man sich über VHP Kanal 14 gemeldet hat, durchquert man das Flutsperrwerk Thames Barrier durch eines der rechten Tore. Das Sperrwerk wird nur bei Sturmflut geschlossen. Von nun an wird die Fahrt interessant. Die alten Industrie- und Hafenanlagen beidseits des Flusses im Londoner Stadtgebiet werden mehr und mehr abgerissen und durch moderne Geschäfts- und Wohnhäuser ersetzt. Besonders die von der Themseschleife gebildete Halbinsel am südlichen Ufer mit dem Namen Docklands ist ein Zentrum der Yuppie-Wohnkultur. Zahlreiche ansehnliche

Apartmentbauten mit Terrassen und Begrünung kann man vom Fluß aus sehen.

Am Südufer bei Greenwich sieht man neben dem Observatorium auf dem Nullten Meridian und dem angeschlossenen nationalen Maritimmuseum in ihrem Trockendock den Klipper »Sea Cloud« sowie Sir Francis Chichester's »Gypsy Moth«. Nach der nächsten Biegung sieht man nach 472 sm das Bilderbuchpanorama der Tower Bridge vor sich. Obwohl dies eine Hubbrücke ist und man dort noch durchkäme, bringt einen dies nicht weiter, da die nächste Brücke (London Bridge) fest mit geringer Durchfahrtshöhe ist,



Die Ansteuerung der City of London, im Hintergrund die berühmte Tower-Bridge, gestaltet sich nicht besonders schwierig.

Unser Anlaufhafen befindet sich ca. 150 m vor der Tower Bridge am Südufer. Dort gibt es eine kleine Schleuse, die zum Dockhafen St. Catherine Haven führt. Man kann die Wartezeit an einer der Mooringtonnen verbringen. Der Anleger darf lediglich zum Absetzen von Crewmitgliedern verwendet werden, Man hüte sich auch davor, an den Kaimauern der Themse festzumachen. Bei Niedrigwasser fällt der Fluß aufgrund des großen Tidenhubs auch im Stadtbereich an seinen Ufern trocken!



Im Sommer herrscht im St. Caterines Haven, einem alten Hafenbecken in der Nähe des Towers, ziemliches Gedränge.

Die Schleuse arbeitet von 2 Stunden vor bis 1 1/2 Stunden nach Hochwasser zwischen 06.30 und

20.30 Uhr. Nachdem das Schleusentor geöffnet ist, fährt man in ein anderes Jahrhundert ein. Die gesamte Marina St. Catherine Haven mit Hafenbecken und den umliegenden Gebäuden ist originalgetreu restauriert. Jeder Festmachepoller hat einen Prägestempel, die Fußgänger-Schiebebrücken werden von Hand bedient, eine Reihe Traditionsegler und Museumsschiffe haben ihren Liegeplatz in dem Becken, und die gesamte Marina ist mit Blumen geschmückt.

Die Organisation der Marina und Schleuse sowie der Service mit Wasser, Strom, Telefon und Müllabfuhr am Steg ist hochmodern. Beim Festmachen in der Schleuse hilft nettes Personal, und die Stimmung ist sofort freundlich. Segelvolk und Gäste der Restaurationsbetriebe mischen sich und flanieren um die Hafenbecken. Das exzellente Wetter des Sommers 1994 mit mediterranen Temperaturen tat ein übriges, diesen Yachthafen in ein positives Licht zu setzen.

Von der Marina sind es 5 Minuten zu Fuß bis zum London Tower oder zur U-Bahnstation Tower Hill. Restaurants sowie Bäcker und Fruchtkiosk gibt es innerhalb der Marina. Geradezu phantastische Verproviantierungsmöglichkeiten gibt es beim Safeway-Megastore, nur 3 Minuten vom hinteren Ausgang der Marina in der Thomas Moore Street entfernt. Schiffsausrüstungsbedarf gibt es bei Pumpkin bei Nr. 100, The Highway, etwa 10 Minuten zu Fuß von der Marina entfernt. Es lohnt sich für jeden Segler, sich dort einmal umzuschauen, da das große Angebot zu für deutsche Verhältnisse zum Teil günstigen Preisen erhältlich ist. Diesel gibt es an der Fuelbarge auf der Themse etwas flussab der Schleuse (09.00-16.00 Uhr, VHF 14).

Über die vielfältigen Attraktionen und Besuchsmöglichkeiten in London braucht an dieser Stelle nicht berichtet zu werden. Per U-Bahn und Bus sind sie alle auch für Segler gut zu erreichen. Der Preis für den Liegeplatz betrug 1994 in der Hochsaison £ 18.60 für 42 Fuß, was für englische Verhältnisse nicht einmal teuer ist. Reservierungen werden unter Tel, 0044-71-4818350 oder Fax 0044-71-7022252 oder über UKW Kanal 37 oder 80 empfohlen.

Bei der Rückfahrt haben wir bei Hochwasser ausgeschleust und sind die Themse abwärts gesegelt. Diesmal sind wir jedoch den River Medway 2 sm aufwärts, am Fährhafen Sheerness vorbei, gesegelt um in dem Fluß zu ankern. Es zeigte sich jedoch, daß es einfacher war, an einer der zahlreichen (unbeleuchtet) vor Anker liegenden Schuten festzumachen. Dieser Zwischenstop kann durchaus empfohlen werden, da man so die Tide besser ausnutzen kann und die Überfahrtszeit von Holland oder Belgien aus verkürzen kann. Am nächsten Tag sind wir dann weiter über Ramsgate, Oostende und Hollands Binnengewässer nach Wedel zurückgesegelt.

Die gesamte Tour von 1075 sm war bei dem vorherrschend guten Wetter innerhalb von 3 Wochen und mit 6 Ruhetagen problemlos zu schaffen.