

NIMBUS 365 COUPÉ

VON TRABEN-TRARBACH ÜBER DIE ISLES OF SCILLY NACH LONDON



Anfang Mai hiess es in Traben-Trarbach wieder Leinen los in Richtung Nordsee. Den Rhein hinunter bis kurz vor Rotterdam, Maaskanal, wieder eine Etappe bis zum hübschen Städtchen Willemstad, dann die Schleuse Roompot, die uns endlich das Tor zum Meer öffnet. Wir und unsere Nimbus 365 „Cybèle“ sind definitiv keine Kanal- und Flusstuckerer. Eine Nord-Ost-Brise in Stärke 5-6 Beaufort und knapp ein Meter hohe blaugraue Wellen nehmen uns gleich am Ausgang aus den ruhigen niederländischen Binnengewässern in Empfang. Wind, Wasser und Motoren bei 2800/min schieben uns mit rund 20 Knoten nach Ostende.

Wie schon erwähnt, sind die Belgier ein höchst freundliches Volk, ihre Biere und Restaurants sind ausgezeichnet, aber ihre 70 km Nordseeküste sind von einer nicht zu überbietenden Scheusslichkeit: eine einzige Mauer von 10 stöckig übereinander gebauten Hasenställen, die sich Ferienwohnungen nennen. Uns ist es egal, denn da ist nicht unser Ziel. Etwas aufgeregt sind wir schon, als wir am nächsten Tag den sicheren Hafen verlassen und diagonal durch die Nordsee und den östlichen Ärmelkanal Dover ansteuern (62 NM). Wegen des regen Frachtverkehrs ist die Meerenge zwischen Frankreich und Grossbritannien in „Schienen“ eingeteilt: in der Schiene auf englischer Seite fährt man westwärts, in der Schiene auf französischer Seite ostwärts. Also Rechtsverkehr. Diese Schienen dürfen nur senkrecht, also auf dem kürzesten Weg durchquert werden, sonst droht eine Strafe von bis zu 5000 Euros. Die Coast Guards wachen.

Endlich die englische Küste. Der Verkehr in und aus dem Hafen Dover ist so dicht, dass man über Funk um Erlaubnis bitten muss einzufahren. Manchmal gibt es Wartezeiten, die man schön einhalten

sollte, wenn man nicht von einer herausflitzenden Fähre überfahren werden will. Wir machen im Tidenhafen (es gibt eine Marina hinter einer Schleuse) fest und gehen ins Städtchen. Nichts Besonderes, aber es ist doch für uns beeindruckend, auf englischem Boden zu sein.

Im Schlauchboot ins Pub

Nun geht das Hafenhüpfen Richtung Westen los: Eastbourne mit seiner wunderschönen Seebrücke (die leider einen Monat nach unserem Aufenthalt abgebrannt ist), das berühmte Seebad Brighton, dem der Billigtourismus viel von seinem Charme genommen hat, Portsmouth mit seinem Seemuseum, wo die „Victory“, ein im Jahre 1759 von Stapel gelaufenes Kriegsschiff mit 104 Kanonen, im Trockendock liegt, das wunderschöne und romantische Dartmouth, wo wir den Fluss Dart ein paar Meilen hinauffahren und entdecken, dass man in Südengland ohne ein Beiboot nicht auskommen kann. Es gibt hier so viele schöne Buchten und Flussmündungen, in denen man frei ankern oder an einer „Visitor's Buoy“ für wenig Geld festmachen kann, so dass man gerne auf den Komfort einer Marina



Nimbus-Clubs Südengland in Cowes

verzichtet, um mitten in der Natur zu verweilen. In Plymouth kaufen wir ein 3 Meter langes Schlauchboot, verzichten aber auf den Motor, da wir ja sooo sportlich sind. Spätestens in dem allerliebsten Örtchen Fowey erkennen wir unseren Irrtum: Es ist ganz einfach unmöglich, mit so einem Bötchen gegen den Wind und/oder 2 – 3 Knoten Strömung zu rudern. Also bekommt Cybelino, wie Claudia unser Beiboot nach dem Schiffsnahmen Cybèle getauft hat, einen siebenjährigen 2.5 PS Suzuki. Und so tuckern wir fröhlich von der Nimbus, die an einer Boje oder einem einsamen Schwimmsteg liegt, zu den Geschäften und ins Pub.

Chichester verdient auch einen Platz in diesem Bericht: Der Hafen der rund 6 Nm landeinwärts liegt, ist nur 2 Stunden vor und 2 Stunden nach der Flut ansteuerbar. Dann ist die Schleuse zu und man muss auf die nächste Tide warten, bis sich das Rinnsal vor dem

Pool beispielsweise, kostet eine Nacht für ein 11 Meter-Schiff 42 Pfund, das sind 53 Euro. Dafür gibt es viele Flüsse und Buchten, wo man gratis ankern oder billig an Bojen festmachen kann. Und obendrein ist es romantischer als in der Marina. Der Diesel ist auch um einiges billiger. Rund 1.10 Pfund haben wir bezahlt, das sind 1.39 Euro.

Wie im Film

Nach Plymouth fängt Cornwall an. Wer schon einmal einen Pilcher-Film gesehen hat (und zugibt, einen gesehen zu haben) weiss Bescheid. Und es ist wirklich wie im Film: felsige Küsten, Buchten und Flussmündungen mit malerischen Dörfchen und Städtchen, süsse kleine Häfen (von denen die meisten aber leider bei Ebbe trockenfallen), saftige Wiesen auf denen die Kühe bis ans Meer weiden. Noch ein Wort zum berühmt-berüchtigten Portland Bill,



Die weisse Felsenküste zwischen Dover und Eastbourne

Hafen wieder füllt. Wir gehen ohne Hintergedanken zum Yachtclub, um unser tägliches Pint of Ale zu geniessen, als wir von einem eleganten Herrn empfangen werden, der sich als Präsident des Klubs vorstellt. Man hat hier noch nie ein Schiff mit Schweizer Flagge gesehen und wir werden dementsprechend mit Bier und sonstigem gefeiert. Überhaupt waren wir – Claudia als Deutsche und ich als Schweizer – von der Liebenswürdigkeit der Engländer überwältigt – jung und alt, in den allermeisten Fällen ruhig und freundlich. Das spürt man überall, im Hafen beim Anlegen (die einzigen, die beim Anlegen laut waren, fuhren mit französischer Flagge), und sogar bei den Beamten (was ja für Deutsche und Schweizer besonders bemerkenswert ist...).

Jedoch sind die Hafengebühren in Grossbritannien hoch, rund ein viertel bis die Hälfte höher als in Frankreich. In der schönen Marina

eine Landzunge westlich von Weymouth, von der Tom Cunliffe in seinem bekannten Ärmelkanalführer folgendes schreibt (übersetzt vom Englischen): „Die See vor Portland Bill ist das gefährlichste Sturzwellengebiet des Ärmelkanals. Schiffe von respektabler Grösse wurden in sie hineingezogen und sind spurlos verschwunden.“ Es gibt zwei Möglichkeiten, dieser von Wind und Strömung zum Kochen gebrachten See auszuweichen: entweder 5 NM aussen vorbei oder sich ganz am Ufer (nicht mehr als 150 Meter) entlang schleichen. Da es wenig Wind hat, wählen wir die erste Lösung. Es blieb alles ruhig, aber etwas mulmig war uns schon, bis wir das Kap hinter uns gelassen hatten. Die Schaumkronen (trotz wenig Wind) waren fast in Greifweite.

Nach mehreren Zwischenhalten erreichen wir Falmouth, dessen grosser natürlicher Hafen früher oft Zwischenstation für die Fracht-

schiffe nach Amerika war, die hier noch die letzte Post mitnahmen und bei der Rückkehr die Post aus Übersee aufgaben. Mit unseren Klappfahrrädern entdecken wir die Gegend und Cybèle trägt uns flussaufwärts bis Malpas Point. Kurz davor gibt es einen der vielen beeindruckenden englischen Gärten mit subtropischen Gewächsen zu sehen, die in diesem milden Klima gut gedeihen.

Ein Hauch Karibik

Ja, dann wächst wieder einmal die Spannung an Bord. Seit mehreren Tagen studieren wir aufmerksam die Wetterprognosen, denn unser wirkliches Ziel sind die Isles of Scilly, eine Inselgruppe im Atlantik rund 25 Nm vor Landsend, dem westlichsten Zipfel des britischen Festlandes. Traumziel müsste man sagen, denn mit einem kleinen Schiff können diese Inseln bei einem Wetterumschlag eine böse Falle werden (es gibt dort keine geschützte Marina). Der Wettergott meint es gut mit uns und wir legen nach einer traumhaften Überfahrt auf fast spiegelglatter See in der Bucht von Porth Cressa an einer Boje an. Grünes Wasser, weisser Sand, ein Hauch Karibik, wäre da nicht ein schläfriger Seehund auf einem Felsen, der uns in der Sonne zublinzelt. Wir baden, schauen den Fischen zu und fra-



Endlich in Sicht: Isles of Scilly, rund 25 nautische Meilen (NM) vor dem westlichsten Zipfel Grossbritanniens

gen uns, was man noch braucht, um glücklich zu sein. Die Scilly's sind wirklich ein Traum.

Da drei Tage später starker Ostwind angesagt ist, verlassen wir nach 48 Stunden dieses Paradies und legen in Newlyn an, ein einfacher Fischerhafen, wo man uns aber gerne Platz macht. Und damit treten wir den Rückweg an und hüpfen von Hafen zu Hafen, von Flussmündung zu Flussmündung (jeweils die Orte, die wir bei der Hin-fahrt übersprungen haben) bis zu unserem letzten (grossen) Ziel: London. Als ich vor 4 oder 5 Jahren auf der Tower Bridge stand und flussabwärts schaute, beobachtete ich eine kleine Motoryacht, die auf irgendetwas zu warten schien. Neugierig sah ich zu, bis ich den Grund ihres Wartens entdeckte: ein kleines Schleusentor, dass

sich mit der Flut öffnet und zu einer Marina im Herzen Londons führt. Saint-Katherine Haven. Ich schwor mir, dass ich dort einmal anlegen würde. In einer Woche ist es soweit.

Zum Schluss

Das Schlusswort sei unserer wackeren Cybèle und seiner Mannschaft gewidmet. Was letztere betrifft, muss es sich bei solchen Fahrten um ein gut eingespieltes Team handeln, umso mehr man ja nur zu zweit ist. Jede Fahrt muss mit der Karte, dem Wetter-



Hafen von Falmouth



„The King Charles“, ältester Pub Pools

bericht, dem Tiden- und Strömungskalenders sorgfältig vorbereitet sein – was im Zeitalter des Internets und iPhones sehr einfacher ist als noch vor 20 Jahren. Dann zur Nimbus 365. Es ist erstaunlich, wie sich dieses kleine Schiff auch in recht rauher See hält. Der Rumpf wurde tatsächlich für solche Meere gezeichnet. Eine kleine Kritik vielleicht: 2 x 225 PS sind etwas knapp. Die Nimbus 365 kann durchaus mehr vertragen und würde trotzdem nichts von ihrer Sparsamkeit einbüßen. Für grosse Fahrten auf dem Meer wären 2 x 300 PS besser. Aber das wird uns nicht daran hindern, nächstes Jahr wieder in den Atlantik zu stechen, um Grossbritannien zu umrunden – der Caledonian Channel und Nessie warten auf uns.

Claudia und Walter

Hier könnte Ihr Fahrbericht stehen.