

Ein Besuch an Großbritanniens East Anglian Coast

Von den Niederlanden ist die englische Ostküste nur einen Sprung entfernt. segeln-Leser Holmer Vogel erkundete das Revier, das so nah liegt und sich doch so stark von unseren Revieren unterscheidet

Text: Holmer Vogel



Alle Fotos: Holmer Vogel

Abendstimmung am River Orwell.
In England liegen viele Schiffe fest
in den Flüssen in Bojenfeldern



Lowestoft Port Control, Lowestoft Port Control this is Sailing Yacht *Carpe Diem*, can you read me ? Over! Nach hartem Kampf gegen stärkere Winde und die Tidenströme sowie gegen die allgegenwärtige Müdigkeit hatte sich unsere Segelyacht *Carpe Diem* nach 29 Stunden in den frühen Nachmittagsstunden zwischen den teilweise trockenfallenden Sänden Holm Sand und Newcome Sand durch den Stanford Channel hindurch unserem Ziel entgegen gekämpft. Wir waren von Lemmer am niederländischen IJsselmeer aufgebrochen und wollten nach einer durchsegelten Nacht in die im Hafen von Lowestoft gelegene Marina des Royal Norfolk & Suffolk Yacht Clubs einlaufen. Aber auf dem Kopf der südlichen Hafenmole leuchteten uns in einer senkrechten Reihe die Lichter der in England so häufig vorzufindenden International Port Traffic Signals (IPTs) entgegen. Grün Weiß Grün! Einlaufen also nur mit spezieller Genehmigung von Lowestoft Port Control!

Vor vielen Jahren las ich einmal, England sei doch das Kap Hoorn des deutschen Fahrtenseglers. Ich hatte es an einem dieser nassen und kalten Winterabende in meinem heimischen Segelverein, dem Kölner Yacht Club e.V., so einfach mehr als Frage hingeworfen, ob wir nicht einmal als Verein einen Segeltörn nach England auf die Beine stellen sollten. Axel, unser für das Fahrtensegeln zuständiges Vorstandsmitglied, griff diese Idee bereitwillig auf, und im Frühjahr fand in unseren gemütlichen Clubräumlichkeiten am Rhein ein erstes Vorbereitungstreffen statt.

East Anglia ist das Ziel!

East Anglia ist die traditionelle Bezeichnung einer Gegend im Osten Englands, die sich zwischen dem Mündungsgebiet der Great Ouse und des Welland, genannt The Wash, sowie dem Mündungsgebiet der Themse erstreckt. Für uns Segler sind die an der Küste gelegenen Grafschaften von Norfolk, Suffolk und Essex mit ihren mittelstädtischen Zentren Norwich und Ipswich von besonderer Bedeutung. Neben der Themse sind hier vor allem die zahlreichen malerisch gelegenen, teilweise unter Naturschutz stehenden Flussreviere der Flüsse Crouch, Blackwater, Colne, Walton Backwaters, Stour, Orwell, Deben, Ore and Alde sowie Yare zu nennen, die den Segler mit ihrem landschaftlichen Charme und Liebreiz, aber auch mit ihren navigatorischen Herausforderungen empfangen. Es ist kein Revier für Anfänger! Der sichere Umgang mit den allgegenwärtigen Tidenströmen und -zeiten gehört ebenso wie die Handhabung einer guten Seemannschaft zum Pflichtenprogramm eines jeden Skippers. Der elektronische Kartenplotter ist dabei nicht immer das Navigationsmittel der ersten Wahl, gerade nicht bei unsichtigem Wetter oder Nebel, denn die der Küste vorgelagerten Sände ändern sich in →

ihrem Verlauf manchmal einfach zu schnell. Selbst die papierene Sportbootkarte ist mit Vorsicht zu gebrauchen. Die alte Augapfel-Navigation gewinnt hier wieder an Bedeutung und im Zweifel ist guter Rat nicht teuer. Die UK Coastguard sowie die verschiedenen Hafenbehörden sind durchaus hilfsbereit und per UKW-Funk erreichbar, wenn zum Beispiel Tonnen nicht mehr da auftauchen, wo man sie erwartet hatte, weil ihre Lage schnell den geänderten Verhältnissen angepasst wurde.

Vorbereitung ist nicht alles ...

... aber doch immens hilfreich und wichtig. Der Brexit erfordert einen neuen Umgang mit unserem Nachbarn, denn die Freizügigkeiten der Europäischen Union gelten hier nicht mehr. Bei Eintritt in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs, also bei Erreichen der Zwölf-Seemeilen-Zone, ist daher die gelbe Q-Flagge zu setzen, bis die Einreisegenehmigung erteilt ist. Die hierfür zuständige UK Border Force nimmt ihre diesbezüglichen Aufgaben sehr ernst. Jeder Einreisende muss einen für die Dauer des Aufenthalts gültigen Reisepass mit sich führen, denn Personalausweise werden nicht mehr akzeptiert. Mittlerweile kann die Anmeldung auf drei Wegen erfolgen. Zentrales Instrument sowohl für die Anmeldung der Einreise und als auch für deren Abmeldung ist dabei das Formular C1331. Wir wählten die elektronische Anmeldung über das Internetportal der britischen Regierung (www.spcr.homeoffice.gov.uk) und füllten nach der Registrierung unserer Schiffe im Voraus einen sogenannten Pleasure Craft Report aus, den wir bei Verlassen der niederländischen Gewässer abschickten.

Auch über die Zollformalitäten sollte man sich rechtzeitig im Detail informieren. Haustiere dürfen auf einer Yacht nicht eingeführt werden. Im Übrigen

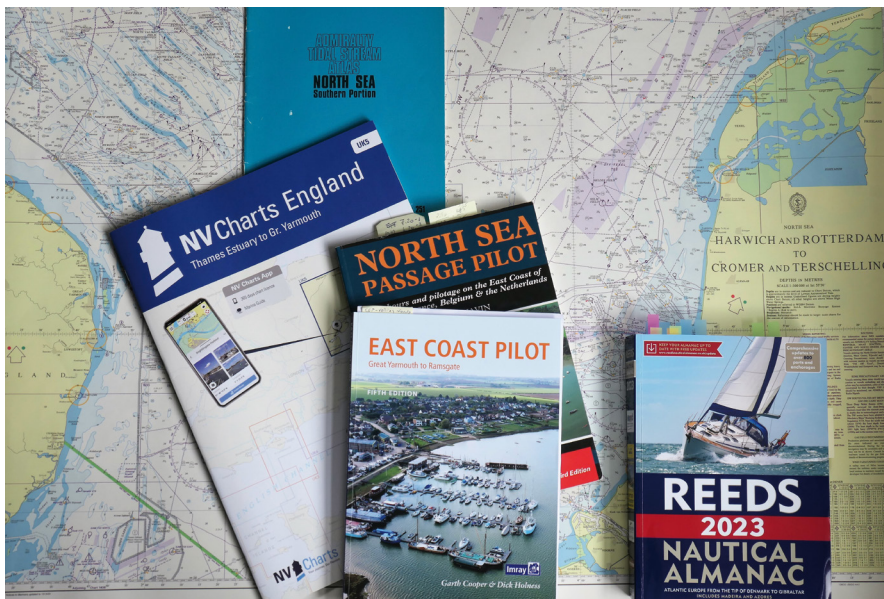


Skipper und Crew der
SY Carpe Diem

ist die Einfuhr von frischen Lebensmitteln aus der Europäischen Union in der Regel problemlos möglich. Bei der Einfuhr von Tabakwaren und alkoholischen Getränken existieren Obergrenzen, mit denen man als Segler gut leben kann.

Ein weiteres Problem kann bei der Rückkehr in die Europäische Union entstehen, wenn in England Schiffsdiesel getankt wurde, denn dieser ist derzeit immer noch aufgrund einer Steuerbegünstigung rot gefärbt. In der Europäischen Union ist das Tanken rot markierten Diesels nicht mehr erlaubt und erfüllt regelmäßig den Tatbestand der Steuerhinterziehung. Für deren Verfolgung ist der Zoll zuständig. Nach meinen Informationen liegen keine belastbaren Informationen vor, wie im Einzelfall bei der Rückkehr aus England rechtssicher zu verfahren ist. Empfohlen wird jedenfalls, eine Kaufquittung sorgfältig aufzuheben und den Kauf im Logbuch aufzuzeichnen, um im Kontrollfall den Erwerb in England belegen zu können. Klar ist aber wohl, dass roter Diesel nur im Haupttank und nicht zusätzlich in Kanistern transportiert werden darf. Bei gecharterten Schiffen ist eine Abstimmung mit dem Vercharterer dringend zu empfehlen. Im Übrigen erhält man an englischen Autotankstellen auch ganz normalen weißen Diesel. Dann hat man nur ein Transportproblem zu lösen.

Analoge Törnvorbereitung mit Seekarten und Fachliteratur



Start am niederländischen IJsselmeer

Zugegeben, unsere Flottile war nicht übermäßig gewaltig, aber Mitte Mai waren vierzehn Segler und Seglerinnen sowie drei Segelboote an ihren Liegeplätzen in Lemmer beziehungsweise Makkum am niederländischen IJsselmeer startklar, um ihre Landleinen zu lösen und in das Abenteuer aufzubrechen. Seit einigen Tagen „lasen“ wir uns schon in die Wittersituation ein und verfolgten gespannt die Wetterprognosen. Die sorgfältige Analyse und Interpretation der Wetterlage und die aufmerksame Beobachtung des aktuellen Wettergeschehens sind beim sportlichen Hochseesegeln der Schlüssel

zum Erfolg. Dann war es endlich soweit, und wir beschlossen die Querung der Nordsee. Wir befanden uns auf der Vorderseite eines Hochdruckgebietes über Ostschottland und erwarteten daher bei guter Sicht und moderatem Seegang Winde aus Nord bis Nordost der Stärke vier bis sechs.

Unsere Route führte uns zunächst bei sonnigem Wetter hoch am Wind diagonal über das IJsselmeer zur Schleuse nach Den Oever, um dort mit ablaufendem Wasser in die niederländische Waddenzee zu gelangen. Über die Fahrwasser Visjagersgaatje und Malzwin erreichten wir schließlich den Texelstroom, der uns in die Nordsee spülte.

Allerdings hatten wir nicht das Hauptfahrwasser des Schulpengats benutzt, sondern sind zwischen den Noorderhaaks und Texel durch das enge Molengat hindurch gesegelt. Hintergrund dieser Entscheidung war die Überlegung, mögliche Begegnungen mit der Berufsschifffahrt deutlich zu verringern, denn küstennah war durch die Verkehrstrennungsgebiete Off Texel TSS und Ijmuiden West Outer TSS sowie andere Verkehrstrennungsgebiete der Verkehr kanalisiert, aber dennoch zwischen diesen Verkehrstrennungsgebieten vorhanden. Unsere Absicht war, das Off Texel TSS an seiner engsten Stelle westlich von Texel zu queren, um so den dichten Verkehr längs der niederländischen Küste zu vermeiden.

Eine Nachfahrt nach Lowestoft

Durch den schon länger anhaltenden Nordwind hatte sich ein nicht unerheblicher Seegang aufgebaut, der sich bei unserem Kurs zum Wind unangenehm bemerkbar machte und Tribut forderte. Dennoch hielten wir willensstark unseren Wachplan ein. Mit zuverlässiger Seemannschaft und aufmerksamen Steuerleistungen segelten wir in die klare



Industriecharme

frühsommerliche Nacht den Öl- und Gasplattformen des Helder Field entgegen. Solche Ungetüme sind nachts immer wieder ein imposanter Anblick. Mittlerweile hatten wir unseren zweistündigen überlappenden Wachrhythmus etabliert, der uns zwei Stunden Freizeit sicherte. Vor der englischen Küste warteten noch zwei Tiefwasserwege auf uns, die uns zu besonders aufmerksamer Navigation zwangen, denn tiefgangbehinderte Fahrzeuge haben Vorrang vor segelnden Fahrzeugen. Um unsere Verweildauer so kurz wie möglich zu halten, versuchten wir sie wie bei Verkehrstrennungsgebieten vorgeschrieben mit der Kielrichtung rechtwinklig zu queren. Unterwegs kam es zu zahlreichen Nahbereichsannäherungen mit der Berufsschifffahrt. Ausweichmanöver der Berufsschifffahrt sind von Bord eines Segelfahrzeuges sowohl tagsüber als auch nachts in der Regel nur schwer zu erkennen, denn sie bestehen oft nur in einer Kursänderung um wenige Grade. Unser AIS-System lieferte aber zuverlässig Abstand und Zeit bis zum sog. enannten Closest Point of Approach. So ließen sich diese Situationen gut einschätzen und entschärfen. Nur einmal erforderte die verkehrliche Situation eine Abstimmung mit einem Bulk Carrier über UKW.

In der Anfahrt von
Lowestoft wird es flach und
unangenehm



Wir waren nun in tiefschwarzer Nacht unterwegs nach England. Je näher wir England kamen, desto stärker blendete eine andere Besorgnis in unseren Köpfen auf. Wer hätte jemals gedacht, dass wir Segler in unseren vertrauten Gefilden von dem Thema Flüchtlingselend berührt werden würden. Aber die britische Royal Yachting Association hatte in einer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass zwischen Frankreich und England zunehmend Flüchtlinge in Schlauchbooten versuchten, illegal ins Vereinigte Königreich zu gelangen. Laufe man mit diesen Menschen an Bord einen britischen Hafen an, könne man im Zweifel des Menschenschmuggels beschuldigt werden. Als Verhaltensmaßnahme wird empfohlen, zu helfen, sich selbst aber nicht in Gefahr zu bringen, sofort die Behörden zu benachrichtigen und mit einigem Abstand in der Nähe zu blei- →



Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club an der Marina in Lowestoft

ben. Erinnerungen an den Film Styxx kommen hoch. Wir sind letztlich froh, uns nicht dieser Verantwortung stellen zu müssen.

Am frühen Nachmittag des zweiten Tages standen wir bei strahlendem Sonnenschein dicht vor der englischen Küste. Nur die vorgelagerten Sände standen uns noch im Weg. Zielgenau hatten wir die empfohlene rote Lateraltonne E Newcome erreicht und konnten nun mit dem Ebbstrom die südliche Kardinaltonne S Holm ansteuern, an der wir mit nordwestlichem Kurs in den Stanford Channel einbogen. Nach weiteren zwei Seemeilen erreichten wir die rote Tonne N Newcome. Von hier war es nur noch ein kurzer Sprung nach Westen in die von zwei weißen pagodenförmigen Leuchttürmen gezielte Hafeneinfahrt.

Englands East Anglian Coast ist erreicht

Nach 160 Seemeilen und 29 Stunden standen wir jetzt also vor der Hafeneinfahrt von Lowestoft und warteten auf die Reaktion von Lowestoft Port Control. Nach einem herzlichen „Good Afternoon Sir!“ erhielten wir die Erlaubnis „to come in“. In derselben Sekunde sprangen die Lichter schon auf dreifach grün um und zeigten damit die Erlaubnis zur Einfahrt im Einbahnstraßenmodus an. Mit Entgegenkommen hatten wir in dieser engen, von hohen Hafenmolen umsäumten und etwas unübersichtlichen Einfahrt also nicht zu rechnen. Lowestoft wird von der Berufsschifffahrt frequentiert, die ihre Liegeplätze im Waveney und Hamilton Dock rechts der Hafeneinfahrt haben.

In Lowestoft mündet der durch eine bewegliche Straßenbrücke zugängliche Lake Lothing, der Zugang zu dem großartigen Binnenrevier der Norfolk Broads ermöglicht. Hier finden sich Liegeplätze in der Lowestoft Haven Marina, der Lowestoft Marina und dem Lowestoft Cruising Club. Wir hatten uns aber im Voraus im Royal Norfolk & Suffolk Yacht



Skipper und Crew der SY Carpe Diem im Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club

Club angemeldet, der im äußeren Hafenbereich direkt links nach der Hafeneinfahrt seine Marina betreibt, um nicht die Straßenbrücke passieren zu müssen. Entsprechend hatte der Clubmanager für unsere drei Segelyachten Liegeplätze reserviert.

Noch war unsere gelbe Quarantäneflagge gehisst. Um die Einreisegenehmigung zu erhalten wählten wir die Telefonnummer der National Yachtline (0300-1232012) an und nach einigem Suchen in den Datenbeständen wurde unsere Anmeldung gefunden und wir gebeten, die lokale Behörde der UK Border Force anzurufen. Auch dort war unsere Anmeldung mittlerweile aktenkundig und nach einer Stunde Wartezeit erhielten wir per telefonischem Rückruf die Einreisegenehmigung. Wie der Hafenmeister prophezeite, fand eine persönliche Kontrolle nicht mehr statt.

Lowestoft ist die östlichste Stadt Großbritanniens. Sie liegt in der Grafschaft Suffolk und hat circa 74.000 Einwohner. An der Küste befindet sich Ness

Wadgate Ledge und Felixstowe Containerterminal



Fotos: Holmer Vogel



**In England bestimmt die Tide,
wann ein- und ausgelaufen wird**

Point, der östlichste Punkt des Vereinigten Königreiches. Die Stadt liegt in einer reizvollen, von vielen Wasserwegen geprägten ländlichen Umgebung. Der bis in die 1960er-Jahre vorherrschende Fischfang und die damit verbundenen Industrien sind inzwischen fast vollständig zum Erliegen gekommen. Heute sind Lebensmittelindustrie, Werftbetriebe, Offshore-Zulieferdienste, Bau von Ölplattform-Komponenten und neuerdings Windkraftanlagen die Hauptindustriestämme der Stadt. Auch der Fremdenverkehr spielt eine bedeutende Rolle mit einem mehrfach ausgezeichneten Strand. Ein Spaziergang durch die Fußgängerzone erweckte aber eher den Eindruck einer Stadt mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen.

Weiter geht es zum River Orwell und nach Ipswich. Nach einem kleinen abendlichen Absacker an der Bar des Royal Norfolk & Suffolk Yacht Clubs legte unsere kleine Flotte am nächsten frühen Nachmittag bei nach Süden setzendem Gezeitenstrom

wieder ab, um bei einer steifen nördlichen Brise zum River Orwell zu segeln. Wir folgten der küstennahen Route und passierten bei Aldeburgh die nahezu trockenfallende Untiefe Aldeburgh Ridge auf der Landseite. Bei der steifen Brise war diese Untiefe durch die stark brandende See deutlich zu erkennen. Weiter ging es küstennah vorbei an der Einfahrt des River Deben, dem wohl landschaftlich attraktivsten Fluss an dieser Küste, auf der Recommended Small Craft Route durch die Sände vor der Einfahrt in den River Orwell. Schon von weitem waren die riesigen Krananlagen von Felixstowe auszumachen. Zielgenau erreichten wir unsere Ansteuerungsmarke Wadgate Ledge und querten zwischen den Tonnen Platters und Rolling Ground das Hauptfahrwasser, um auf dessen Südseite in den Water Channel und das Harwich Deep einzulaufen. Die Einfahrt in den River Orwell ist durch die beiden Städte Harwich und Felixstowe geprägt. Felixstowe ist der größte Containerhafen und Harwich einer der größten Fährhäfen im Vereinigten Königreich. Entsprechend war mit starker Berufsschifffahrt zu rechnen. Hörwache auf dem UKW-Kanal 71 von Harwich Port Control ist daher dringend zu empfehlen. Harwich ist bei jedem Tidenstand und bei jedem Wetter zugänglich und bietet mit der Shotley Marina einen von nur zwei Fluchthäfen an diesem Küstenabschnitt. Hier münden die beiden Flüsse Stour und Orwell. Auf dem Weg nach Ipswich folgten wir bei gleißendem Gegenlicht der Abendsonne und auflaufendem Wasser für sechs Seemeilen dem sich tief ins Inland windenden River Orwell, um für diesen Tag nach 48 Seemeilen unsere Landeinen in der idyllisch in einem Naturschutzgebiet gelegenen Woolverstone Marina zu belegen. Die Atmosphäre auf dem Fluss in der Abendsonne war schlicht überwältigend und wir fühlten uns wie die Wikinger, die hier auch anlandeten. Ausgelassen feierten wir den Höhepunkt unseres Törns bis tief in die Morgenstunden. →

**Die Flussläufe Englands
bieten guten Schutz**





Woolverstone Marina am River Orwell bietet guten Service

Es wird spekuliert, dass ein Wikingerhäuptling namens Wulf einen einheimischen Dorfbewohner auf einem monolithischen Gletscherstein opferte, woraus der Name „Wulfs Stein“ entstand. Die Woolverstone Marina befindet sich in einem 22 Hektar großen Park am Fluss Orwell. Direkt nebenan befindet sich der Royal Harwich Yacht Club. Woolverstone selbst ist ein kleines Dorf auf der Halbinsel Shotley. Es hat nur wenige Einwohner, aber es gibt eine regelmäßige Busverbindung von Ipswich nach Shotley Marina, die durch das Dorf führt.

Ein winziger Weiler namens Pin Mill

Wir beschlossen in dieser idyllischen Gegend einen Landtag einzulegen und das sonnige Wetter zu einem Spaziergang zu dem in der Nähe gelegenen Weiler Pin Mill zu nutzen. Der Fußmarsch führte direkt am Ufer des River Orwell durch eine pittoreske bewaldete Uferlandschaft. Nach einer halben



Flüsse wie der River Orwell gehören zur englischen Segelkultur

Stunde erreichten wir den winzigen Ort, in dem die Zeit im 19. Jahrhundert scheinbar stehen geblieben war.

Pin Mill war einst ein geschäftiger Anlegepunkt für Schiffsfracht, ein Zentrum für die Reparatur von Segelschiffen auf der Themse und Heimat vieler kleiner Industrien wie der Segelmacherei, einer Mälzerei und einer Ziegelei. Die Ostküste Englands hat eine lange Geschichte des Schmuggels, wobei Pin Mill und insbesondere der Butt and Oyster Pub angeblich eine Schlüsselrolle gespielt haben. Heute ist Pin Mill ein beliebtes Ziel für Yacht- und Jolensegler sowie Wanderer und Spaziergänger. In der unmittelbaren Umgebung des winzigen Weilers gibt es viele ausgeschilderte Wanderwege. Das Butt and Oyster ist heute ein traditionelles denkmalgeschütztes Wirtshaus aus dem 17. Jahrhundert mit Erkerfenstern in der Bar und im Restaurant, die einen Panoramablick auf den River Orwell und dem müden Segler oder Wanderer Erholung

Butt and Oyster Pub in Pin Mill



Ein guter Ratschlag für alle Reisenden



Fotos: Holmer Vogel



**Bei Ipswich treffen Groß und Klein
öfters aufeinander**

bieten. Unmittelbar flussabwärts liegen am Ufer des River Orwell verschiedene mehr oder weniger verfallene Hausboote, auf denen sich Menschen mit abenteuerlichen Bebauungen häuslich eingerichtet haben.

Noch einen Abstecher nach Ipswich

Mit dem auflaufenden Abendhochwasser verlegten wir unsere Flotte noch nach Ipswich. Es war bis dahin nur noch ein kurzer Sprung von vier Seemeilen. Nachdem wir die 38 Meter hohe Orwell Road Bridge problemlos passiert hatten, mussten wir uns allerdings am Warteponton vor der Schleuse noch 40 Minuten gedulden, bevor wir in den Hafenbereich einschleusen konnten. Im inneren Hafenbereich befinden sich mit der stadtnäheren Neptune Marina und der von uns gewählten, etwas ruhigeren stadtabgewandten Ipswich Haven Marina zwei Liegeplatzmöglichkeiten.

Ipswich ist eine größere Universitätsstadt mit circa 150.000 Einwohnern sowie 10.000 Studenten und hat einen geschäftigen Handelshafen, in dem jährlich mehrere Millionen Tonnen Frachtgut umgeschlagen werden. Der Ipswich-Campus erstreckt sich über ein kompaktes Gebiet an der Waterfront mit verschiedenen Universitätsgebäuden. Das Hauptgebäude der Universität ist einfach als Waterfront Building bekannt.

Rolling home ...

Nach einem kurzen Spaziergang durch Ipswich und nachdem wir unsere Abreise elektronisch mitgeteilt hatten, verließen wir am Folgetag mit ablaufender Tide Englands East Anglian Coast, um mit einem großen Sprung über die Nordsee wieder unsere Heimatgefilde anzusteuern. Ein Hoch südlich von Irland war immer noch wetterbestimmend. UK Met Office sagte uns variable Winde von zwei bis vier Windstärken voraus, und wir mussten letztlich nehmen, was kommt. Mit östlichem Wind konnten wir zumindest unseren Kurs nach Norden segelnd bestreiten, bevor uns der Wind verließ und wir große Teile der Querung der Nordsee unter Motor zurücklegten. Eine Frage konnte nicht zufriedenstellend geklärt werden, nämlich welche Grenzformalitäten bei einer Rückkehr in die Niederlande aus einem Nicht-Schengen-Staat galten. Wir wählten die Behörde der Koninklijke Marechaussee für zuständig und erhielten die fernmündliche Auskunft, dass sich Nicht-Niederländer „eigentlich“ nur kurz bei dieser Behörde zu melden hätten. In Deutschland besteht jedenfalls keine Meldepflicht bei Ein- oder Ausreisen. Es liegt vielmehr im Ermessen der zuständigen Behörde, eine Kontrolle vorzunehmen. Man sollte mit dem Boot in einer Grenzübergangsstelle eine angemessene Zeit festmachen, um der Behörde eine Kontrolle zu ermöglichen. Über Oudeschild auf Texel erreichten wir schließlich nach sieben Tagen und 417 Seemeilen wieder Lemmer am IJsselmeer. ◀

**Bewohnte Hausboote bei Pin
Mill am River Orwell**

