

Törnbericht Südfrankreich 2013

Was ist das St. Tropez-Manöver?

29 September 2013
Verfasst von: Hans-Peter

TÖRNBERICHT SÜDFRANKREICH 2013

Was ist das St. Tropez-Manöver?

Teilnehmer dieser aufregenden Veranstaltung waren:

Olaf, Skipper

Hans-Peter, Co-Skipper und Fockaffe

Harry, Cash-Manager und Diver

Ralf, Wunsch-Wuchter

Stephan, Segel-Novize

Petra, Communication-Managerin

Wann und wo war das Ganze:

Vom 14.09. bis zum 22.09.13 ging die Reise nach Süd-Fankreich, an die Cote d'Azur

Die Vorbereitungen:

Olaf als Skipper hat gechartert und damit den größten Teil der Vorarbeit übernommen. Der Charter erfolgte bei Schäfer-Yacht-Charter, der Service war in Ordnung. Partner vor Ort war Dream Yacht Charter, über die später noch berichtet wird.

Erwähnenswert war das Crew-Treffen bei Petra mit Hummer-Paela von Olaf und Petra!



Die Anreise:

Am 14.09. morgens um 5 Uhr sind wir bereit mit 2 geräumigen Autos die Fahrt nach Süden anzutreten. Stephan kutschiert Ralf und Hans-Peter und Harry chauffiert Olaf und Petra. Wir reisen über die französischen Autobahnen, was zügig geht, aber Geld kostet. Bis zum Ziel sind gut 60 € Autobahngebühren fällig. In Frankreich gibt es sogar künstlerische wertvolle Kühltürme für Atomkraftwerke, da staunt der Deutsche.



Während der Fahrt nach Süden steigt die Temperatur beständig an und im Rhone-Tal sind es bereits 25°C, etwa 10° mehr als im kühlen und regnerischen Rhein-Main-Gebiet.

Harry und seine Mitfahrer erreichen das Ziel bereits kurz nach 16 Uhr, die anderen sind erst nach 17 Uhr am Ziel. Der Hafen heißt Port Pin Rolland und liegt nahe bei Toulon. Als Marina ist er keine Empfehlung wert.

Das Boot

Wir erhalten eine Harmony 52 mit dem Namen Manitoba. Wie wir erst später feststellen, ist es eigentlich nicht das Boot, das Olaf gechartert hat. Das Boot ist nicht gerade im Top-Zustand, was aber in Anbetracht des günstigen Preises für die Größe zu erwarten war. Zahlreiche Lackschäden, eine ausgerissene Decksluke und eine defekte Rollfock waren die erkennbaren Mängel. Die Fock wurde ausgetauscht. Leider fehlt der Yacht das Bugstrahlruder, was bei einer Yacht dieser Größe kein reiner Luxus ist.



Der erste Abend

Nach der Bootsübernahme genießen wir einige Bier in der Hafenkneipe und staunen über die Rechnung (5,50 € für ein großes Bier).



Einige Crew-Mitglieder sprechen den alkoholischen Getränken reichlich zu. Das führt nach der anstrengenden Fahrt zu unerwünschten Nebenwirkungen, die am kommenden Morgen sichtbar und fühlbar werden. Über Nacht setzt starker Regen ein. Leider hat Harry seine Luke nicht richtig geschlossen und hat am nächsten Morgen einen Haufen nasser Kleider.



Der erste Tag (15.09.13)

Es regnet bis etwa Mittag. Danach kommt auch Wind auf, der für die nächsten Tage reichlich prognostiziert ist. Petra läuft trotz Regen 2 km um uns mit frischem Brot zu versorgen. Stephan hat einen riesen Brummschädel, sein Zustand soll sich auch im Laufe des Tages nicht bessern.

Wir laufen aus und setzen vor dem Hafen Segel. Aufgrund der Prognose hängen wir das Groß im 3. Reff auf und rollen (etwas zu viel) Genua ab. Nach einer guten Stunde nimmt der Wind deutlich zu und wir müssen das Groß bergen und die Genua deutlich verkleinern. Es sind jetzt beständig über 20 Kn Wind. Daran wird sich für die nächsten Tage auch nichts ändern.

Auf dem Weg nach Poquerolles kommt eine spürbare Welle auf und Stephan geht es ziemlich schlecht. Es füttert die Fische und ich frage mich, ob wir ihm den Törn zumuten können. Auch Harry und Petra sind etwas blass, der Rest der Crew (immerhin 50%) ist fit.

Gegen 15:30 erreichen wir Poquerolles. Im Hafen – bei kräftigem Wind - lässt sich die Harmony 52 sehr schlecht manövrieren. Olaf hat alle Mühe, den Kahn zu drehen. Der Hafenmeister zeigt uns einen Liegeplatz. Beim Anfahren streifen wir eine Muringleine und das Manöver bekommt eine unangenehme Eigendynamik. Statt rückwärts landen wir vorwärts am Steg. Der Seitenwind drückt uns stark auf das Nachbarboot. Da es uns nicht gelingt, das Boot gerade zu ziehen bleiben wir wohl oder übel so liegen.



So weit, so gut. Leider können die etwas kürzer gewachsenen das Boot nicht gut betreten, es ist doch ein hoher Einstieg über den Bugkorb.

Abends kochen wir Nudel mit Salbei und Schinken und sitzen unter Deck, da das Cockpit im Luv liegt. Der Wind bleibt kräftig mit 20 – 30 Kn. Auf der (GPS-) Logge stehen 17 sm.

Der lange Tag (16.09.13)

Wir sind bei Zeit auf und frühstücken. Der Wind lässt für einige Zeit nach und wir nutzen die Chance, um ruhig und sicher gegen 9 Uhr abzulegen. Bei wenig Wind (<10 Kn) geht es nach Cavalaire. Als wir dort gegen 15 Uhr ankommen ist doch wieder mehr Wind (> 20 Kn). Leider gibt es bereits jetzt keinen Platz im Hafen. Wir legen an einer Muringtonne vor dem Hafen an. Dabei verlieren wir den Bootshaken, bzw. das Griffstück bleibt uns erhalten, der Rest verabschiedet sich. Harry springt ins Wasser und macht uns an der Tonne fest. Sein erster Heldenpunkt! Der Hafenmeister nähert sich und empfiehlt uns abzulegen, da die Tonne bei dem angesagten Starkwind das Boot nicht halten würde. Gegen 16:30 geht es weiter, Richtung St. Tropez. Unterwegs läuft mit raumem Wind alles prima. Im Golf von St. Tropez ist Starkwind mit über 30 Kn.



Wir motoren gegen den Wind nach St. Maxime. Leider gibt es auch hier keinen Liegeplatz für uns. Wir rufen über Telefon noch 4 weitere Häfen im Golf an – überall Fehlanzeige. Ein ungutes Gefühl schleicht sich bei mir ein. Es bleibt uns in Anbetracht der Uhrzeit nur die Ankerbucht Anse de Canebiers in der Nähe von St. Tropez. Eigentlich eine tolle Bucht, aber unser Anker will mit dem

Ankergrund keinen innigen Kontakt aufnehmen. Der erste Versuch scheitert. Beim 2. Versuch kommt die Leine der Ankerboje, die wir eingebunden hatten in die Schraube! Olaf am Steuer fährt der Schreck in alle Glieder: Starkwind und keine Maschine! Es gelingt ihm mit Rückwärtslauf der Maschine die Sache frei zu bekommen, so dass wir wieder manövrieren können. Der als Ankerboje angebundene Fender bleibt dauerhaft verschollen, vermutlich wurde er gehäckselt. Aber nicht genug der Schwierigkeiten: Der Anker slippt wieder und beim Ziehen verhakt er sich in der Leine einer Sperrgebietstonne. Harry muss schon wieder ins Wasser (18° Wassertemperatur!) und befreit den Anker. Damit sammelt er seinen 2. Heldenpunkt an diesem Tag. Kurz vor 20 Uhr (Sonnenuntergang) fahren wir das 3. Ankermanöver und der Anker hält. Wir schaffen noch das Dingi ins Wasser und nehmen dann den verdienten Anleger.

Gegen 20:30 startet das Kochen, es gibt Spaghetti mit Tomatensauce. Als wir gegen 22:30 mit Kochen, Essen und Spülen fertig sind, werden Ankerwachen eingeteilt. Die ersten verziehen sich in die Koje. Kaum 15 Minuten später slippt der Anker und die Ankermanöver beginnen im Dunkeln bei 7 Bft. erneut. 3 weitere Versuche scheitern – Scheißanker! Aufgrund des immer noch zunehmenden Windes beschließen wir im Dunkeln den Schutz des Hafens von St. Tropez aufzusuchen. Wir hoffen irgendwo ein Plätzchen zu finden. Jetzt ist aber das Dingi im Weg und muss wieder an Bord gehievt werden. Olaf dreht tapfer Kreise während Ralf und ich das Dingi rausholen.

Es ist schon weit nach Mitternacht, als wir raus aus der Bucht fahren. Das Sektorenfeuer des Hafens zeigt uns den Punkt zum Andrehen. Als wir den Hafen erreichen, halten wir uns links, weil da mehr Platz ist. Der Wind kommt voll achterlich und schiebt uns mit hohem Tempo durch den Hafen. Die Maschine läuft rückwärts um uns zu bremsen, dennoch sind wir schnell. Plötzlich taucht im Dunkel ein Kai auf der Steuerbordseite voraus auf. Olaf hält so gut es geht darauf zu und ich springe mit der Vorleine über. Schnell drei Wickel über den Poller und zwei halbe Schläge. Der Wind treibt das Boot über die Backbordseite voran. Es dreht sich jetzt um die Vorleine - ein Quick-Stopp um die Vorleine. Wir versuchen so gut es geht abzufendern, aber der Druck ist sehr stark. Wir werden noch auf ein anderes Boot gedrückt, zum Glück ist es ein Schlauchboot, wie wir am nächsten Tag feststellen.

Nach 15 Minuten weiterem Kampf ist das Manöver geglückt. Da wir durch die Wende um die Vorleine nun gegen den Wind mit Maschine vorwärts fahren können ist es – mit viel Handarbeit - möglich das Boot am Kai zu verholen. Schließlich haben wir 4 Festmacher draußen, die uns sicher am Kai halten. Es ist fast 3 Uhr am Morgen, als übergücklich im Cockpit sitzen: Endlich fest! Ein Absacker muss jetzt sein, es ist noch zu viel Adrenalin im Blut.

Insgesamt haben wir heute 47,3 sm auf der Logge.

Nachträglich betrachtet war der Anleger so sensationell, dass wir beschließen, dieses Manöver als „St. Tropez-Manöver“ bezeichnen. Man könnte es auch den Festmacher des letzten Augenblicks bezeichnen. Weiter hinten im Hafen hätte es nichts mehr gegeben außer dem Anleger für die Berufsfähren.

Der Hafentag (17.09.13)

Wir sind in St. Tropez vorläufig am Notfallkai geduldet. Harry kann die Capitanerie überreden, uns den Platz vorläufig zu überlassen. Ohne Strom und Wasser, ohne Code für die Toiletten, aber auch ohne Gebühr! An Auslaufen ist auch nicht zu denken. Der Mistral bläst weiter und steigert sich noch. Es herrscht den ganzen Tag Starkwind bis Sturm, die Böen erreichen im Hafen 45 kn. Wir ruhen uns aus, duschen (irgendeiner geht immer in die Sanitäranlagen, man muss nur ein wenig Geduld haben), besichtigen St. Tropez und kaufen ein. Die 4 Festmacher und die Gummikante am Kai geben uns trotz des Windes ein sicheres Gefühl.



Der ruhige Tag (18.09.13)

Der Wind hat sich etwas beruhigt, es sind noch 20-30 kn den ganzen Tag über. Wir sind gegen 10 Uhr unterwegs nach Lavandou. Es geht zügig voran, auf dem letzten Stück kommt der Wind jedoch genau aus der Zielrichtung. Wir kreuzen einige Zeit. Die Fock lässt sich immer schlechter bedienen, sie kommt nicht mehr als zu 50% raus. Zum Glück kann man sie noch einrollen. Damit wir nicht zu spät kommen – und wieder keinen Platz finden – werfen wir den Motor. In Lavandou ist weder im neuen Hafen noch im alten Hafen ein Platz frei. Wir fragen die Kollegen (von Dream Yacht Charter) ob wir längsseits gehen können. Der überhebliche Skipper lässt uns abblitzen. Aus beiden Häfen müssen wir wieder rückwärts raus. Als wir das nahe gelegene Bormes ansteuern, gibt es bei Drehzahlen über 1600 Upm starke Vibrationen. Nicht auch noch ein Motorschaden! Wir laufen in Bormes ein, auch hier kein freier Platz. Wir drängen uns an einen Kai, der nur für vorübergehendes Festmachen vorgesehen ist. Der Platz ist etwas kurz und in einer Einfahrt gelegen. Der Anleger ähnelt erneut dem St. Tropez-Manöver, nur etwas ruhiger diesmal. Mit dem Wind schräg an den Kai, vorne festmachen, vom Wind rumdrücken lassen und nach vorne verholen.

Der Capitan will uns wegschicken, aber der Hinweis auf das Maschinenproblem lässt ihn zähneknirschend zustimmen. Zufällig sind Techniker von Dream Yacht Charter vor Ort und schauen sofort nach dem Motor. Ausgekuppelt ist alles in Ordnung, die Vibrationen müssen also von der Schraube kommen. Der Versuch einer Unterwasserinspektion mit Hilfe der GoPro-Actionkam (am Besenstiel) bringt nichts. Also muss erneut der Diver ins Wasser. Ich begleite ihn mit der GoPro auf dem Kopf. So können wir den Unterwassereinsatz dokumentieren. Tatsächlich finden wir ein Tau um unsere Schraube. Harry gelingt es, das Tau zu durchschneiden und die Schraube zu befreien. Schon wieder ein Heldenpunkt für ihn.

Danach sind wir beruhigter, Stephan und Petra gehen einkaufen und Olaf kocht. Es gibt das legendäre Thai-Curry. Auf der Logge stehen heute 32,4 sm.



Der paradiesische Tag (19.09.13)

Wir sind bei Zeit auf und nutzen die guten Sanitäreanlagen im Hafen. Dort tanken wir 48 l, bevor aus der Tankentlüftung erste Dieselschlieren ins Hafenbecken gelangen. Anschließend versuchen wir nach Port Cros zu segeln, aber der Wind ist voll eingeschlafen und dreht in alle Richtungen, umlaufende Flaute. Da die Genua immer noch nicht ganz rauskommt, motoren wir ein gutes Stück und sind kurz nach Mittag in Port Cros. Es ist warm und sonnig und die Bucht geradezu paradiesisch. Alle sind begeistert. Wir machen elegant an einer Muring fest, rückwärts anfahren und die Boje nach vorne durchreichen. So geht das ganz komfortabel, auch ohne Bootshaken. Schlappe 8 sm sind keine seglerische Großtat, aber wir haben einen wunderschönen Liegeplatz.



Der Tag verläuft sehr entspannend. Je nach Laune wird gesonnt, gewandert oder aus der Kneipe das Leben in der Bucht genossen. Das Dingi wird jetzt gebraucht um auf die Insel überzusetzen. Das Lenzventil ist etwas undicht, was sich aber reparieren lässt. Die Insel steht unter Naturschutz und bietet mit mehreren Festungen und netten Wanderwegen eine tolle Abwechslung zum Segeln. Leider ist das Wasser mit 18° recht kalt. So kann man die tolle Unterwasserwelt der Insel nicht lange genießen. Unter unserem Schiff tummelt sich eine Hundertschaft Barsche.

Abends kochen wir lecker Lachsnudeln und vertreiben uns die Zeit bis zum Höhepunkt der Nacht: Der Skipper wird 50 Jahre alt. Der besonders leckere Cognac, den er dafür mitgebracht hatte, hielt leider nicht lange genug durch....

Der letzte Tag auf dem Wasser (20.09.13)

Es herrscht kaum Wind als wir gegen 10 Uhr ablegen. Daher bemühen wir die Segelgarderobe an diesem Tag gar nicht. Immerhin hat das Boot einen Autopilot, so dass sich niemand am Steuer langweilen muss. Gegen 15 Uhr sind wir zurück in Port Pin Rolland, was die letzten 24 sm auf der Logge einbringt. Die Abnahme verläuft relativ entspannt, wir berichten über die Probleme mit der Fock. Die 25 Motorstunden passen für den Mitarbeiter von Dream Yacht Charter nicht zu den lediglich 48 Litern die wir getankt haben. Das der Tank bei der Übergabe aber nicht voll wahr, können wir ihn beruhigen. Anschließend folgt das notwendige Packen.

Den Abend beschließen wir mit einem Abendessen in einer Brasserie am Meer. Das sind zwar etwa 2 km zu Fuß, aber man sitzt dort sehr schön. Wir können noch die letzte Nacht auf dem Boot verbringen, das wir aber am nächsten Morgen um 8 Uhr räumen müssen. Den Rest des Abends widmen wir uns der Vernichtung der Vorräte. Es gelingt nicht komplett, aber es ist nicht viel übrig geblieben.

Der letzte Tag der Crew (21.09.13)

Wir hatten uns bereits vor der Anreise verständigt, dass wir noch einen gemeinsamen Abend verbringen wollen. Als Ziel haben wir uns Molsheim im Elsaß ausgesucht. Petra hatte dort Zimmer reserviert. Doch vor Molsheim wollen noch 800 km überwunden werden. Das geht mit der nötigen Geduld und kaum Stau.

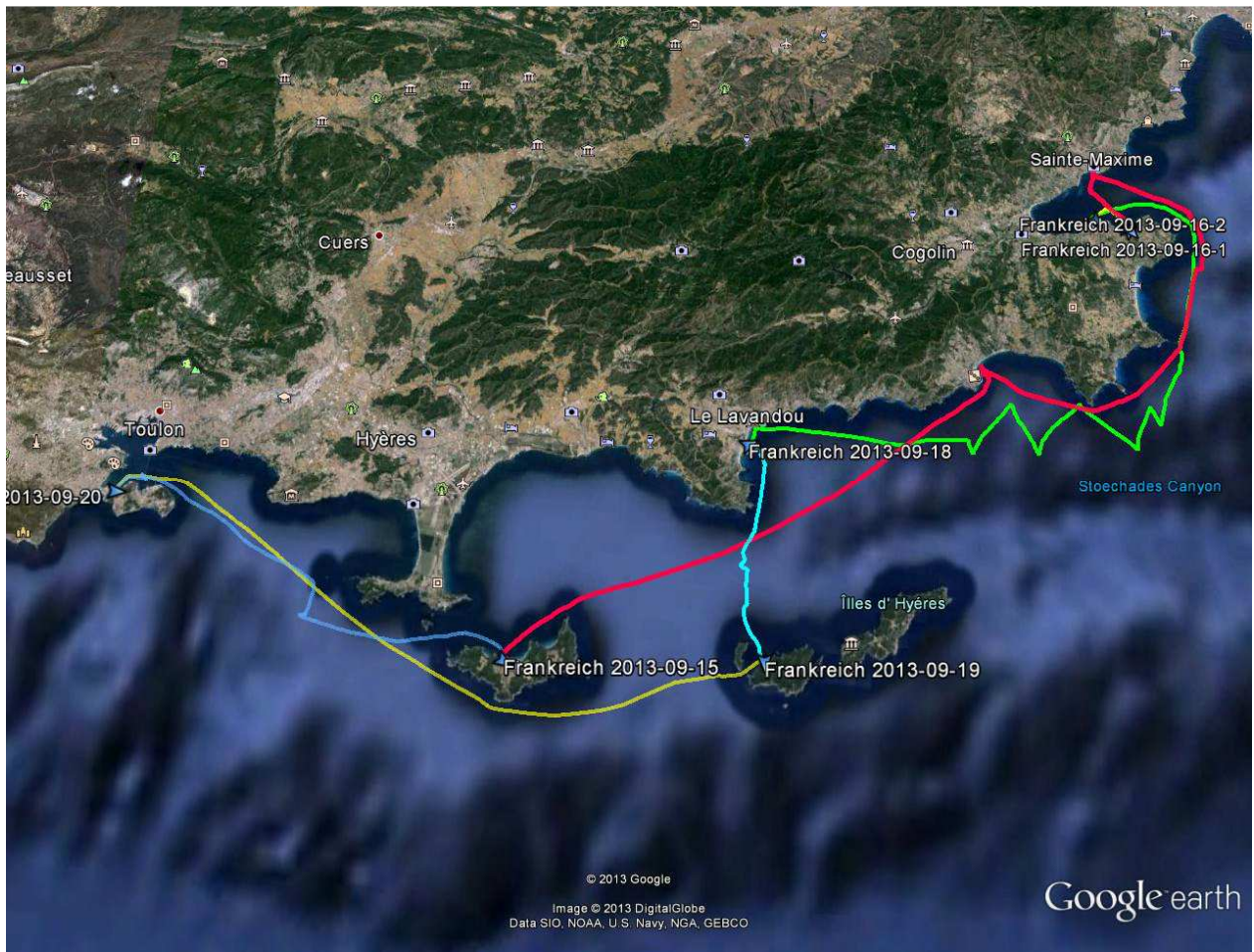
Gegen 18:30 Uhr erreichen wir Molsheim. Wir sind im Hotel Centre Ville untergebracht. Das Hotel ist ruhig und etwas romantisch, die Zimmer sind für den Preis in Ordnung. Nach einer kurzen Pause marschieren wir zum Essen. Wir müssen nicht weit laufen. Am zentralen Platz steht das beeindruckende Gebäude des „Metzig“. Früher eine Metzgerei, heute ein gut besuchtes Lokal mit typisch elsässischer Küche. Am Anfang ist die Bedienung etwas überfordert, aber das sehr leckere Essen entschädigt voll für die Wartezeit. Nach dem Essen besuchen wir noch die Bar „Les Druides“ in der Live Jazz gespielt wird. Wir genießen die Musik und die Cocktails und traben nach Mitternacht zurück zum Hotel. Der letzte Rotwein vom Boot wird im Zimmer getrunken.



Der allerletzte Tag (22.09.13)

Von Molsheim sind es noch gut 200 km nach Hause. Die deutschen Autobahnen sind bereits am Sonntagmorgen voller als die französischen zu anderen Zeiten. Dennoch sind wir kurz nach Mittag in Rüsselsheim. Ein seglerisch aufregender, aber menschlich harmonischer Törn geht zu Ende. Ich bin mir sicher, an diesen Urlaub werden wir noch lange denken.

Die Tour auf dem Wasser



Fazit

Das es einer der interessantesten Törns seit langer Zeit wurde, lag an der vielen Abwechslung, den gemeisterten Herausforderungen und der guten Stimmung an Bord.