

Zurück auf See!

*Pusztá. Ich arbeite seit 1992 in der ungarischen Pusztá, und es fällt mir zunehmend schwer, so weit vom Wasser und der See entfernt zu wohnen. Während der Aufbaujahre bis 2001 kam ich nur selten, höchstens zweimal pro Jahr, in die Niederlande zurück. Dabei achtete ich darauf, nicht in die Nähe des IJsselmeeres oder der Nordsee zu kommen. Lies sich dies trotz allem nicht vermeiden, fuhr ich anschließend stets mit einem Gefühl des Verlustes wieder nach Hause. Zwischen meinen zahlreichen Erinnerungen und der Geschichte der vergangenen Reise nach Ostengland liegen fast zwanzig Jahre.*



Wir machen uns auf den Weg von Enkhuizen nach Harlingen, um bei den Behörden dort eine Besatzungsliste abzuholen. Vor Harlingen lassen wir uns trockenfallen, um das Rädchen des Loggebers zu reinigen, anschließend übernachteten wir auf dem Watt. Nach einem schlechtwetterbedingten Zwischenstopp in Oudeschild geht es ein paar Tage später nach Scheveningen. Tags drauf legen wir mittags zur Überfahrt nach Southwold ab. Leider arbeitet das AIS nicht zufriedenstellend, die großen Frachter erscheinen zu spät auf dem Radarschirm. Aus diesem Grund

weichen wir nachts jedem anderen Fahrzeug weiträumig aus.

*Leichtmatrose. Wenn man als 15-jähriger zur See geht, um auf einem nicht besonders großen Küstenmotorschiff von 300 Tonnen mit kleinem 300PS-Bronzemotor zu fahren (alle paar Stunden mit der Ölkanne unter Deck, um die Ventile zu schmieren), dann vergisst man diese Lehrjahre nie wieder. Diese Zeit legte den Grundstein für meine Liebe und meinen Respekt vor der See. Es gab viele Nächte, in denen ich auf dem Dach des Ruderhauses lag, während eine leichte Dünung unter dem Schiff durchlief, in die Sterne guckte und über den Sinn des Lebens nachdachte. Dabei hieß es gut aufpassen, dass man nicht zufällig die Funkantenne berührte, falls der Steuermann gerade Senden sollte. Unvergesslich sind natürlich auch die Stürme. Wie jener im Kattegat, als unsere Ladung von drei Tonnen Gusseisenteilen begann, sich zu verschieben, gegen die Bordwand krachte und das Schiff leckschlug. Wir mussten ein haariges Manöver fahren, um das Schiff ins Trockendock nach Aarhus zu bringen. Nur der durch unsere Ladung bedingte Schwerpunkt hat uns meiner Meinung nach damals gerettet, als wir quer zu den Seen lagen. Der Kapitän und ich, Kaffeetassen und alles was sonst nicht niet- und nagelfest war rollte über den Boden des Ruderhauses.*

Ich habe um drei Uhr nachts das Radar eingeschaltet, da ich keine Erklärung dafür finde, was die vielen Lichter in dieser hellen Nacht am Horizont bedeuten. Auf dem Schirm erscheinen die Echos einer großen Anzahl Schiffe. Fischer? Als das erste Tageslicht mehr erkennen lässt, entpuppen sich die Echos als unzählige große Tanker, die zwanzig Meilen vor der Küste vor Anker liegen, die Folgen der Wirtschaftskrise sind also auch hier draußen sichtbar. Da der Umweg außen herum viel zu lang wäre, segeln wir zwischen den flackernden Lichtern der Ankerlieger hindurch.

*Eine nachhaltige Erfahrung war es auch, als uns in schwerer See einige Nieten im Vorschiff heraussprangen und der vordere Ballasttank vollief. Oder die Fahrt durch die Biskaya, als der Steuermann auf dem Achterdeck stand, um vor besonders hohen Brechern zu warnen, die von achtern her anrollten. Wenn man dann als Leichtmatrose am Ruder stand, musste man diese Kaventsmänner genau achterlich nehmen, um anschließend wieder auf Kurs zu gehen. Das ging so stundenlang, erst ein Schrei: „Aufpassen, da kommt wieder eine!“, und dann*

*kamen normalerweise nochmals zwei kleinere Wellen hinterher. Damals hatten wir noch keinen Autopiloten, es hieß sechs Stunden lang am großen Rad stehen, bei gutem wie schlechtem Wetter.*



Ich hatte mir die Zeit des Hochwassers auf der Barre vor der Hafeneinfahrt von Southwold nicht genau notiert, was sich direkt rächt als wir mit querlaufendem Strom zwischen den Molenköpfen einlaufen. Mit der Maschine auf Vollgas lässt sich das Schiff bei aufgeholtem Schwert nur schwer steuern, quälend langsam gleitet Tengeri Sas an der Kade vorbei. Der Ebbstrom in der Hafenausfahrt beträgt fast sechs Knoten, dennoch schaffen wir es schließlich, an einem kleinen privaten Steg festzumachen.

*Gutes Wetter und spiegelglatte See war eigentlich auch kein Vergnügen, denn so konnte der Kapitän genau sehen, wenn das Kielwasser nicht schnurgerade verlief, und es setzte sofort ein Donnerwetter. Bei Sturm, wenn die Kompassrose zwanzig bis dreißig Grad hin und her gierte, war man indessen schon froh, wenn man halbwegs in der Nähe des Steuerkurses war, wenn einem der Kapitän über die Schulter sah. Ganz zu schweigen davon, was passierte, wenn man während der Hundewache kurz eingenickt war. Dann schreckte man plötzlich hoch, dreißig Grad neben dem Kurs, und versuchte, ganz vorsichtig zu korrigieren, ohne dass der Steuermann etwas merkte (Hundewache von 0.00 bis 6.00 Uhr, Steuermann und Rudergänger auf der Brücke). Mit all diese Erlebnissen wie Eis abschlagen auf dem Vorschiff in der Ostsee oder das Einlaufen in den Fluß bei El Kenitra (Marokko) mit starkem aufländigem Sturm ohne Lotsen, da das Lotsenboot nicht durch die Brandung kam, könnte ich unzählige Seiten füllen.*

Wir laufen weiter nach Lowestoft und bunkern Diesel. Während ich die Weiterfahrt nach Wells next the Sea vorbereite, bekomme ich noch einige Informationen von einem Ortskundigen. Er rät mir, außen um die Sandbank zu laufen, da wir dort einen Knoten weniger Gegenstrom hätten. Ich trage die Kurse in die Karte ein. Die Ansteuerungstonnen lassen sich gut erkennen, doch plötzlich sehe ich die Anzeige des Echolotes von tiefem Wasser auf noch nicht einmal mehr einen Meter unter dem Kiel zurückschnellen. Das Schwert, für mich auch eine Art Tiefenmesser, hat Grundberührung und das Boot verliert an Fahrt. Laut Karte und Plotter sitzen wir direkt auf der Sandbank. Das Wasser ist bei dem schwachen Wind hier ruhig, aber ein Stück weiter lassen sich kabbelige Wellen und weiße Schaumstreifen erkennen. Die Entscheidung fällt schwer, vom ruhigen Wasser auf die Kabbelung zuzufahren, dennoch holen wir das Schwert hoch und fahren in Richtung Fahrwasserkante, hinter der wir wieder tieferes Wasser erreichen. Nach Sicht zur falschen Tonne zu fahren, ohne den Plotter im Auge zu behalten, hätte uns fast in die Bredouille gebracht.

*Meine in jungen Jahren erworbenen Seebeine haben mir später viel geholfen, als Lotse vor den niederländischen Inseln, vor der norwegischen Küste oder während einer Überfahrt nach England. Damals nahm ich im Cockpit ein Nickerchen. Als ich wach wurde, sah ich nach achtern, wo der Skipper an der Pinne friedlich eingeschlafen war. Als ich nach vorn sah, erblickte ich direkt vor dem Bug die Brecher einer Sandbank. Es gelang mir, schnell den 20Ps-Diesel zu starten, aber es dauerte Stunden, bis wir uns gegen die Wellen und den Nordwestwind wieder freigekämpft hatten. Ich habe mich oft gefragt, was mich damals*

*gerade noch rechtzeitig geweckt hat. Die Antwort lautet für mich: Die See hat mich geweckt. Die See kann gut zu Dir sein, wenn Du ihr mit Respekt begegnest.*



Wir kommen vor der Barre von Wells next the Sea an und müssen einige Stunden warten, bevor wir mit ausreichendem Wasserstand einlaufen können. Wenn man stundenlang auf bewegter See gesegelt ist, das Land in sicherem Abstand (auch wenn es ziemlich dicht *unter* Dir sein kann...) und dann anschließend so dicht am Strand entlangfährt, dass man den Badegästen, die bis zum Bauch im Wasser stehen, die Hand reichen könnte, hat das schon etwas unwirkliches. Hier ist es besser, den Verstand auszuschalten und sich an die Anweisungen des „Pilotbook“ zu halten.

(Google 52°57'38.50"N 0°51'08.86"E)

*Besonders Kunden aus Norwegen waren manchmal schlimm. Sie kamen, um ihre Yacht abzuholen, und hatten lediglich eine Straßenkarte dabei. Dann bin ich meistens mit ihnen nach Delfzijl gefahren und habe sie unterwegs gefragt, wie sie die Reise angehen wollen, während wir über das trockengefallene Watt blickten.*



In Wells hat uns der Hafenmeister ein an und für sich nettes Plätzchen direkt am Schwimmsteg zugewiesen. Leider stehen auf der Pier jede Menge Menschen, junge, alte und sehr alte, die Krabben fangen.

(Google 52°57'38.50"N 0°51'08.86"E)



Wir fühlen uns etwas unbehaglich an Bord, wie Affen im Zoo, die permanent angestarrt werden. Wir beschließen, die Tengeri Sas auf die Sandbank im Fluss zu verholen und fahren mit dem Schlauchboot an Land.

*Von Oslo nach Bergen. Halbgleiter-Motoryacht von 11 Metern Länge aus Stahl/Aluminium. Mein norwegischer Freund Henri begleitet mich. Er hat gerade seine Navigationsprüfung bestanden. „Bleib in Gottes Namen weiter von der Küste weg, Henri! Mit einem Flugzeug fliegst Du doch auch nicht einen Meter über dem Boden?“ Um den südlichsten Punkt Norwegens herum rollt die Dünung eines abgeflauten Sturms unter uns durch. Ich gehe ein*

*Nickerchen machen. Als ich wieder aufwache, schaue ich unten noch kurz aufs Radar. Henri auf der Flybridge steuert genau auf vor der Küste liegende Felsen zu. Vorsichtig stecke ich meine Nase nach draußen und sehe Henri von hinten zu, der in der Hocke hinter dem Ruder kauert. Dann sehe ich, wie er plötzlich Gas gibt und auf vor uns liegende hohe Wellen zusteuert. Als das Schiff die Krone der Welle erreicht hat, brüllt er vor Vergnügen „Jippie“ und lässt uns die Welle hinabsurfen. Danach übernehme ich das Ruder, es bleibt noch genug Zeit und Platz, um wieder freies Wasser zu erreichen. Später sind wir sicher in Bergen eingelaufen.*

Ich will unbedingt vermeiden, dass Teneri Sas mit der Tide schwoit, während wir mit dem Beiboot unterwegs sind, da andere Yachten ziemlich dicht bei uns liegen, daher habe ich sowohl Bug- als auch Heckanker ausgebracht. Als wir zurückkommen, meinen wir, uns beeilen zu müssen, da nur noch ein



Platz am Schwimmsteg frei ist. Mit stark auflaufendem Wasser bekomme ich Probleme mit den beiden Ankern. Besonders der Fortress achtern sitzt so bombenfest im Sand, dass ich die Trosse auf die große Schotwisch nehmen muss, um das Boot Richtung Anker zu ziehen. dabei habe ich mich wohl irgendwo gestoßen, ohne es zu merken, nur meine Frau hat es gesehen. Resultat: Eine gebrochene Rippe, die nun, sechs Wochen später, langsam weniger schmerzt. Gelernte Lektion: Lieber auf Stillwasser warten, die Tide ist immer stärker als Du, auch wenn man dafür einen freien Liegeplatz am Steg opfern muss.

*Lotse (1) Von Hamburg nach Lemmer. Der Eigner des alten Zollboots „Fehmarn“ will sein Schiff aus Deutschland wegbringen, heimlich, da er Ärger mit seinem Partner hat. Ob ich lotsen könne. In Cuxhaven jubelt uns die Besatzung des neuen Zollboots zu: „Hallo Fehmarn!“ – wir sind aufgefallen!*



Von Wells nach Wisbeck. In der Nähe des Wracks liegen die Besucher-Moorings. Wir machen fest und warten einige Stunden bis 19.00 Uhr. Der Strom ist so stark, dass die Mooringtonne unter Wasser gezogen wird. Dann rufen wir über Funk die Klappbrücke an. Der Brückenwärter weist mich an, mich wieder zu melden, wenn wir eine Meile vor der Brücke stehen. Wir haben Springtide, und der Strom auf dem Fluss ist stark, unter Marschfahrt machen wir 9,5 Knoten über Grund.



Wir können den Hafenmeister von Wisbeck zunächst über Funk nicht erreichen, an sein

Handy geht er auch nicht. Vom Brückenwärter bekommen wir eine andere Nummer. Der Hafenermeister teilt uns nun mit, dass er auf dem Schwimmsteg bereit steht, um unsere Leinen anzunehmen, und weist uns an, hundert Meter vor dem Steg mit dem Bug in den Strom zu drehen und uns dann rückwärts bis an den Steg sacken zu lassen. Mittlerweile ist es fast dunkel. Ich leite die Drehung nach Backbord ein und gebe Vollgas mit der rechtsdrehenden Schraube. Der Fluss ist hier sehr schmal, und wir schrammen mit dem Spiegel in einem knappen Meter Abstand an der Betonpier vorbei. (Google 52°45'59.56"N, 0°11'42.98"E)



Nach einigem Versuche, um im Vorwärtsgang die richtige Drehzahl zu finden, lassen wir uns langsam mit vorausdrehender Schraube rückwärts Richtung Steg treiben. Endlich Leinen fest und keine Schäden. Was habe ich daraus gelernt? Es wäre wohl besser gewesen, zuerst Vollgas zurück zu geben, bis das Schiff steht, und dann die Drehung einzuleiten. Ich nehme mir vor, öfter im Strom zu trainieren, aber eine Gelegenheit hierzu hat sich bisher noch nicht wieder ergeben.

(Google 52°40'15.11"N, 0°09'26.59"E)

*Als wir draußen waren, begann es härter zu wehen, Nordwest fünf bis sechs. Die „Fehmarn“, 30 Meter lang und mit zwei jeweils 600 PS starken Motoren, steckte regelmäßig den flachen Bug in die Wellen und nahm grünes Wasser an Deck. Die Luken auf dem Vordeck hielten nicht dicht und das Wasser tröpfelte auf die Kojen, in denen der Eigner und die Crew, gelblich-grün im Gesicht, seekrank lagen. Schreiend und gestikulierend kam der Eigner daraufhin ins Steuerhaus, in dem ich mutterseelenallein auf das uralte Radar starrte. „Wir fahren zurück, dies ist Wahnsinn!“ „Es tut mir leid, guter Mann aber wir können nicht mehr zurück.“ „Wie bitte? Wie meinst Du das?“ „Der Rückweg ist länger als die Strecke nach Norderney, da können wir einlaufen, wenn Sie wollen.“ Mit dem alten Radar und bei schlechter Sicht war ich sehr froh, die Ansteuerungstonne für die Nordwestrinne zu finden. Im Hafen lenzte der Eigner die Bilge, direkt über Bord. Polizei, Hafenermeister und andere Offizielle sehen sich böse den großen Ölfleck an. Bußgeld. (Wir sind aufgefallen).*



Ich habe von Pete, dem Hafenermeister von Wisbech einige Tipps und die Erlaubnis eingeholt, um auf THE WASH, nicht weit vor der Küste, trocken zu fallen. Der Wind hat aus Südwesten etwas zugenommen, fünf bis sechs. Wir haben uns einen Platz dicht bei einem auf der Karte verzeichneten Schiffswrack ausgesucht. Wir haben dreimal eine Tide mit

4,18 Meter Gezeitenunterschied und eine darauffolgende mit einem halben Meter weniger Wasser ausgerechnet.

(52°51'213"N, 0°15'163"E)



Dann fahren wir vorsichtig zu den zuvor festgelegten Koordinaten und werfen den Anker. Alles klappt gut und wir machen schöne Fotos. Das über hundert Jahre alte Wrack stammt vermutlich von einem hölzernen, niederländischen Frachtschiff und hatte Dachpfannen geladen. Als Ballast? Ich halte in der Nacht Ankerwache, als die *Tengeri Sas* aufschwimmt.



Die Ankerkette läuft, durch die unterschiedlichen Richtungen von Strom und Wind, unter dem Schiff durch, aber nach einigem Manövrieren liegen wir wieder auf der richtigen Position. Eine phantastische Erfahrung und für mich der bisherige Höhepunkt der Reise. Die weite trockengefallene Umgebung, die Spannung von Aufsetzen und wieder Freikommen bei dem starken Wind, das nächtliche Schwören und der Besuch des Wracks.

*Wir sind über das Watt nach Delfzijl gekrochen, mit fast zwei Meter Tiefgang, aber kamen dennoch sicher in der Seeschleuse an. „Na sieh mal an,“ riefen die niederländischen Zöllner, „die Fehmarn!“ Die Pässe, bitte. (Wir sind aufgefallen).*

*Weiter ging es durch den Emskanal, van Starckenborhkanal und Prinses Margriet Kanal, nur mit einer Maschine und niedrigster Drehzahl, dennoch fuhren wir zu schnell. immer ein- und Auskuppeln war auch keine Lösung. Der Brückenwärter von Stroobos muss wohl unsere Durchgangszeit durchgegeben haben, denn in Friesland wurden wir von der Wasserschutzpolizei angehalten. Bußgeld. (Wir sind aufgefallen).*

*Wir kamen in Lemmer an und im Vorbecken der Schleuse schaffte ich es nicht, die „Fehmarn“ längsseits an den Steg zu manövrieren. Die alten Fahrenleute, die zusahen, riefen: „Hallo Anfänger! Sollen wir an Bord kommen und Dir zeigen, wie das geht?“*

*Die örtliche Tageszeitung schrieb in einem Artikel, dass die Fehmarn ein schwimmendes Bordell im Zentrum von Lemmer werden sollte. Im Winter platzte ein Seeventil, und die Fehmarn sank im Hafen. Der Richter in Hamburg hatte kein Problem, das Schiff wiederzufinden. Wir waren aufgefallen.*

Zurück nach Lowestoft. Die Wettervorhersage sprach von Süd bis Südwest fünf bis sechs, mögliche Böen bis vierzig Knoten. Ich wollte nicht schon wieder den Fluss hochfahren. Um meine Frau zu



beruhigen erläuterte ich ihr, dass wir, einmal aus The Wash heraus, bei ablandigem Wind so dicht unter der Küste wie möglich entlanglaufen würden. Ich reffte gerade den Klüver, da eine schwere Regenbö von Land aus auf uns zukam, und wurde von plötzlichen Windstößen mit 40 Knoten völlig überrascht. Die Köpfe der Wellen wurden sofort weiß. Die Tengeri Sas luvte stark an und legte sich bis ans Dollbord über. Ich warf schnell die Großschot los und rollte den Klüver ein. Danach steckten wir das dritte Reff ins Großsegel. Zum Glück ist meine Frau ein

ruhiger Typ. Sie kennt meine Geschichten von den Testfahrten auf dem IJsselmeer und im Wattengebiet und hat auch an Bord schon Windstärke 8 erlebt, kurz bevor wir an der Schleuse von Kornwerderzand waren. Unsere achtjährigen Zwillinge saßen dabei sicher im tiefen Cockpit und sahen ihrem hart arbeitenden Papi mit großen Augen zu. Von der Cockle-Tonne segeln wir dann dicht unter der Küste bis nach Lowestoft.



Auch in einer hellen Nacht muss man von jeder Leuchttonne die Feuerkennung auszählen, es sieht voraus fast wie ein Christbaum aus mit allen Blinklichtern und den festen Feuern des Windenergieparks auf der Seeseite. Zum Glück gibt es hier nur wenige entgegenkommende Frachtschiffe, deren Navigationslichter im allgemeinen Geblinke fast untergehen.

*Lotse (2) In Kiel sollte ich einen Norweger treffen, der seine zweimotorige Freeman selbst von Oslo nach Kiel fuhr. Er sollte Mittwochs ankommen, aber drei tage später war noch immer keine Spur von ihm zu sehen. Ich schlug mein Zelt auf einem Campingplatz in der Nähe auf und überließ es dem Mittelsmann, ob der Norweger mich dort fand oder nicht. Eines Tages, als ich zufällig hochsah, bemerkte ich jemanden, der sich suchend umsah. Ich winkte, und er winkte zurück, das musste er sein. Monate später, als der Norweger etwas angetrunken war, erfuhr ich, was passiert war. Der Plan war, hinter der Fähre zwischen Oslo und Kiel her zu fahren. Sie hatten nicht erwartet, dass ein solches Schiff schneller läuft als 20 – 25 Knoten und verloren die Fähre schnell aus den Augen. Gegen Abend wurde es neblig, und sie beschlossen, in einen dänischen Hafen einzulaufen. Am nächsten Morgen wurden sie von Stimmen mit seltsamem Akzent geweckt – sie lagen in einem Hafen in Schweden.*

*Am folgenden Tag, das Schiff lief unter Autopilot und die Drinks standen in Reichweite, wurde es mit weiblicher Gesellschaft an Bord schnell gemütlich. Plötzlich störte ein lauter Knall die Ruhe. Ein deutsches Marineschiff hatte ihnen einen Schuss vor den Bug gesetzt. Stop. Die Deutschen waren dann doch freundlich und gaben ihnen die Position sowie den Kurs nach Kiel.*

Zu unserer Überraschung treffen wir in Lowestoft die Autorin unseres Hafenhandbuchs „Oost Engeland“, Anje Valk auf ihrer „Warber“. Egenolf van Stein Callenfels hilft mir bei der Montage einer Notantenne, um herauszufinden, warum das AIS nicht richtig funktioniert. Dabei finden wir heraus,



dass die Antenne höher platziert werden muss. Wir bleiben einen Tag in Lowestoft und planen unsere Fahrt über die Flüsse Alde und Ore bis zu ihrem Ende in Snape. Wir liegen an der Flussmündung eine Nacht vor Anker, um am kommenden Tag bis zu einer Bucht mit Sandstrand zu kommen, die im Handbuch beschrieben steht. Wir finden schnell heraus, dass der englische Schlick schwierig einzuschätzen ist. Kann man ans Ufer laufen oder versinkt man bis zu den Hüften im Schlamm? Oder wie schätzt man die Tide ein, wenn man sich mit dem Beiboot bei auflaufendem Wasser den Fluss

hochtreiben lässt, um sein Schiff mit ablaufendem Wasser auch sicher wieder zu erreichen?



Es ist noch nicht viel Wasser aufgelaufen, als wir die Tengeri Sas, die sicher an ihrem Anker hängt, verlassen, um das letzte Stück des Flussreviers bis Snape mit dem Beiboot zu erkunden. Der Prikkenweg, jede markiert mit einer farbigen Plastikflasche, ist kaum zu erkennen, ich kann keine Logik in dem System entdecken. Dennoch gelang es uns am folgenden Tag mit auflaufendem Wasser und zahlreichen Grundberührungen, unser Schiff bis nach Snape zu bringen. Wir wollen dort gern

ein Konzert besuchen, doch für die kommenden Tage sind alle Karten ausverkauft (Klüger geworden durch die spontane Bemerkung eines „Locals“, wurde meine Vermutung bestätigt, dass keine großen finanziellen Anstrengungen unternommen werden, um den Prikkenweg besser zu gestalten.

(Google 52°45'59.56"N, 0°11'42.98"E)



Das Geschäft mit der Konzerthalle und Ausstellungen boomt). Auf der Rückreise kommt uns die „Gulliver“, eine Wanderer von Konstrukteur Martin Bekebrede, entgegen. Offensichtlich auch ein Abenteurer

auf dem Weg nach Snape. Ich werfe die im Beiboot gefundenen Bierdosen in die Abfalltüte und vergesse anschließend diesen einzigen Misston einer ansonsten fantastischen Reise.

*Sind die Dieseltanks voll? Ja bis zum Rand. OK, wir legen ab. Bei Feuerschiff Elbe hatten wir starken Wind, Nordwest 5, genau von vorn. Plötzlich viel die erste Maschine aus, und einen Moment später auch die zweite. Kein Diesel. Quer zu den Wellen schlingert das Schiff stark. Der Haupttank war leer. Wir klappten das Bett in der Achterkajüte hoch, und der komplette Inhalt des großen Tanks aus 2mm Stahlblech schwappte, mit Seewasser vermischt, zwischen den Spanten hin und her (ein undichter Ruderkoher und der Tank durchgerostet). Wir benutzten Nylon-Damenstrümpfe als Filter und konnten ausreichend Diesel auffangen, um durch die Fahrrinne bis nach Wangerooge zu kommen. Nach dem Festmachen fielen die Motoren erneut aus. Da auf der Insel kein Treibstoff aufzutreiben ist, wiederholen wir die Filterprozedur und legen ab Richtung Harlesiel auf dem Festland.*

*Am nächsten Tag schlug ich vor, über das Watt nach Norderney zu fahren und von da über See, da ich keine weiteren Karten vom Watt mitführte. Wir haben auf Norderney übernachtet und sind dann Richtung Wattenfahrwasser aufgebrochen. Ich hatte den Eigner gewarnt, dass im Fahrwasser ordentlicher Seegang stehen würde, weiter draußen erwartete ich hingegen ruhigeres Wasser. Der Wind hatte abgenommen. Auf halbem Weg durch das Fahrwasser, auf den Wellen auf und abtanzend, wollte der Eigner lieber umkehren. Auf mein Kommando, der Eigner hatte beide Gashebel in den Händen, haben wir das Schiff zwischen zwei Wellen schnell gedreht, was gut funktioniert hat. Plötzlich gab er Gas und surfte mit irrwitziger Geschwindigkeit die nächste Welle hinunter. Ich habe den Eigner sofort vom Ruder weggezogen und Vollgas zurück gegeben, da ich nicht das Risiko eingehen wollte, in der Welle über Kopf zu gehen. Ich habe meine Lektion von Kapitän Van de Kamp, dem damaligen Kapitän der Karel, vor der Küste von Kenitra, Afrika, gelernt. Als Junge von 16 Jahren, ich stand mittschiffs, fragte ich mich damals, warum der Kapitän so langsam vor den hohen Wellen lief. Der Koch hatte zuvor Brot gebacken und auf dem Achterdeck auf eine Lüfterklappe zu Trocknen gelegt. Dort achtern stand auch eine Kiste mit Kohlen. Ich sehe noch heute die Brote an mit vorbeischwimmen und die Kohlen über die Laufdecks treiben, während der Brecher von achtern kommend über das Deck brandete. Währenddessen schlingerte das Küstenmotorschiff nur leicht hin und her, das Heck hob und senkte sich im Takt der Brecher. Eine seltsame Erinnerung. Ich habe für Teneri Sas einen Profi-Seeanker aus Australien gekauft, obwohl viele diese als großen Unsinn ansehen. Ich werde diese Geschichte hier beenden, obwohl sich die Abenteuer mit diesem etwas paranoiden Eigner noch mehrere Monate und bis nach London fortsetzen.*

Der nächste Fluss heißt Deben. Es ist immer spannend, wenn man von See kommt und auf den Untiefren vor den Flussmündungen das Echolot beobachtet, auf dem die Wassertiefe schlagartig von



über zehn auf unter zwei Meter abnimmt. Im Watt macht man sich mit einem Tiefgang von 70 Zentimetern keine Sorgen, aber hier, eigentlich auf See mit Strom und Wind, permanent kontrollierend, ob man nicht außerhalb der Betonung fährt, spannt man automatisch die Muskeln an und achtet auf jede Kleinigkeit. „Steuert sie sich nicht etwas seltsam?“ „Sind wir hier wirklich noch richtig?“ Als wir endlich flußaufwärts fahren, das erste Stück mit einem Grindwal neben uns, wird das Gefühl besser, zumindest, wenn man

sich Hunderte von Yachten wegdenkt, die an ihren Moorings hängen. „Wo war nochmal die Fahrrinne?“ Der Deben ist ein freundlicher Fluss. Wir genießen den Ausblick auf grüne Hügel und die Stadt an seinem Ende; Woodbridge.

*Sturm von vorn. Wir fahren mit einer Ladung Kleie von Southampton nach Chalkis in Griechenland und kämpfen im Mittelmeer schon seit Tagen mit viel Wind und hohen Wellen genau von vorn. Der Steuermann beschwert sich: „Wann hört dieser Sch...wind endlich auf? Wir kommen überhaupt nicht voran!“ Der Leichtmatrose: „Morgen dreht der Wind, Steuermann!“ Steuermann: „Wie kommst Du da drauf?“ Leichtmatrose: „Erscheint mir logisch. Wenn soviel Wind aus einer Richtung kommt, muss er irgendwann auch wieder zurück.“ Steuermann: „Ach, Du Rotznase. Halt den Mund und erzähl nicht solchen Unsinn!“ Am folgenden Morgen dreht der Wind um 180 Grad. Als Rotznase muss man manchmal Glück haben.*

Wir verlassen den einen Fluss, segeln ein Stück über offenes Wasser, und fahren in den nächsten Fluss ein. Den Orwell hoch fahren wir nach Ipswich. Wir wollen bei Fox Marine den bestellten Antennensplitter abholen, damit wir auf der Rückreise verlässliche AIS-Daten haben. Das Queren des stark frequentierten Verkehrstrennungsgebietes bei Harwich klappt gut und ist weniger spannend, als ich es mir vorgestellt hatte. Bestes Wetter und guter Wind. Auf dem Fluss passt der Wind nicht mehr zum Segeln, und ich starte die Maschine. Uns kommt wieder die „Gulliver“ entgegen, unter Gennaker. Leider haben sie bei Fox Marine nicht den richtigen Splitter für AIS mit Transponder erhalten, bis der passende kommt, würde es nochmal drei Tage dauern. Wir wollen aber nicht länger warten, der Verkehrslärm von der hohen Brücke stört uns zu sehr nach den Wochen der Ruhe und Stille. Wir segeln träge den Fluss wieder herunter, um uns vor dem berühmten Pub von Pin Mill trockenfallen zu lassen.

*Feiertage. Auf See gab es immer etwas, das neu gestrichen werden musste. Im Vorschiff wurde Farbe und Terpentin gelagert. Der dicke Rost wurde zunächst mit einem Hammer abgeschlagen. Manchmal stand ein großes Stück auf dem Programm: Das Streichen der Aufbauten. Nach der roten Mennige kamen einige Schichten Vorstrichfarbe, dann der weiße Lack. Nach einem Monat konnte man sehen, ob man gut gearbeitet hatte. Wenn der Steuermann dann schmierige, hellbraune Flecken entdeckte, gab es zunächst einmal Ärger. Die Rostflecken wurden „Feiertage“ genannt.*



Wir kommen bei Hochwasser in Pin Mill an und ich steuere auf einige schöne alte Themse-Barken zu, auf denen gearbeitet wird. Dabei fahren wir an einem Mooringfeld mit vielen kleinen Yachten vorbei, und man kann förmlich sehen, was die Besatzungen denken: Wie kann diese große Yacht so nah an uns herankommen? Was will der Kerl? Ich erkläre, dass wir uns trockenfallen lassen und dass unser Schiff einen platten Boden hat.



Sie weisen mir an der anderen Seite des Flachs einen schönen Platz zu. Vorsichtig fahren wir hinüber und lassen den Anker fallen. Ich will unbedingt Fotos mit dem Pub als Hintergrund machen. Wir fallen trocken, aber etwas beunruhigt mich. Stehen wir zu hoch auf dem Flach? Es war Springtide und das Wasser läuft mit jeder Tide weniger auf. Nach der Fotosession bei Ebbe – Schlamm, Schlamm, Schlamm, bis an die Hüften – beschließe ich, einige Meter weiter Richtung Flussmitte zu verholen. Da sehe ich eine große Mooring mit dicker Kette, und wir machen Fest. Bei der

nächsten Ebbe sehe ich, dass die Kette im Schlick verschwindet und an ihrem Ende ein dicker Betonblock befestigt ist. (Google: 52°59'48.99N 1°12' 44.34E)

*Männerwelt. Ein neuer Leichtmatrose ist angekündigt. Ich werde zum „Matrosen auf Bewährung“ befördert. Auf der Schelde kommt das Lotsenboot längsseit, und mit einem Plumps fällt ein Kleidersack auf das Deck. Ein Junge mit langen schwarzen Haaren, dunklen Augen und bereits einem Schnurbart unter der Nase, kommt an Bord. Die folgenden Tage sind eine Geschichte für sich. So standen wir zu dritt im Vorschiff, um Farbe vorzubereiten, und er erzählte uns, was wir zu tun hätten. Ich schlug vor, er solle jetzt doch besser den Mund halten und mit der Arbeit beginnen. Er packt hinter seinem Rücken einen stählernen Belegnagel und geht anschließend auf mich los. Was in den nächsten Momenten passierte, weiß ich bis heute nicht, glatter Filmriss, aber irgendwann läuft der Film meiner Erinnerungen weiter, und ich sehe mich auf ihm sitzen, während ich den Inhalt eines Mennigeimers in sein Gesicht ausleere. Noch einen Monat später konnte man in seinen Ohren und Nasenlöchern die Mennigspuren erkennen. Er wusste jetzt, dass mit einem Kerl, der zwar klein war, aber über von harter Landarbeit gestählte Muskeln verfügte, nicht zu spaßen war. Wir wurden dicke Freunde.*

Eine Stunde, bevor unser Schiff wieder aufschwimmen wird, fahren wir mit dem Beiboot an Land. Wir wollen eine längere Wanderung unternehmen. Auf dem Flach vertäuen wir das Dinghi an einer stählernen Stange im Boden. Nach mehreren Stunden kommen wir am Flussufer entlang wieder von unserer Wanderung zurück. Durch das Laub der Bäume spähen, kann ich die Tengeri Sas nicht mehr erkennen. Meine Frau sagt: „Du schaust in die falsche Richtung!“ Ja klar. Natürlich schaue ich in die richtige Richtung, sie ist einfach nicht mehr da. Nachdem ich zu einem Punkt mit besserer Aussicht gerannt bin, entdecke ich, dass unser Schiff mitsamt Mooring zirka 500 Meter vertrieben ist, wobei es sogar noch eine weitere Mooring mitgezogen hat. Nun liegt das Schiff dicht bei den alten Wracks.



Unser Beiboot kann ich zunächst auch nicht finden, entdecke es dann aber, von der auflaufenden Flut unter einem Amphibienfahrzeug eingeklemmt, auf dem Flach. Jemand bietet uns seine Hilfe an und bringt uns mit seinem Boot zu unserem Dinghi. Ich kann es mit viel Krafteinsatz unter dem Amphibienfahrzeug befreien. Als ich an der Badeleiter der Tengeri Sas ankomme, gerät der Festmacher in die Schraube des Außenborders, ich hatte in der Eile vergessen, ihn binnenbords zu holen. Ich treibe sofort mit dem Strom ab,

aber ich kann den Propeller zum Glück schnell klarieren und wir erreichen etwas später unser Schiff. Seitdem kontrolliere ich die Haltekraft jeder Mooring, in dem ich mit der Maschine Dreiviertel der Volllast achteraus gebe.

*Verabredung.* Ich hatte mein erstes Date als Leichtmatrose mit einem Mädchen in irgendeinem englischen Hafen. Mit meinem holperigen Englisch hatten wir uns mittags zu einem Spaziergang verabredet. Sie kam nicht allein, sondern brachte ihre Freundinnen mit. Was für ein Geschnatter. Plaudernd liefen sie vor mir her. Ich sah meine Chance gekommen, als wir an einem tiefen, trockenen Bachbett entlangliefen. Ich sprang hinein, kletterte am anderen Ende wieder hinaus, wo mir Büsche Deckung gaben. Seitdem frage ich mich, was die Mädchen wohl gedacht haben, als der holländische Matrose plötzlich spurlos verschwunden war.

Bei der Biegung nach Steuerbord (Google: 51°57'08.24"N 1°56'54.07") kam von See eine Hallberg Rassy, die auch in den Stour River eindrehte. Auf dem geraden ersten Stück lief die Rassy an mir vorbei. Wir sahen einander an, in den Augen stand „Regatta“ geschrieben. Meine Frau verstand meine plötzliche Aktivität nicht. Hier etwas dortholen, da ein wenig trimmen, den Gegner immer im Blick.



Der Wind drehte mit dem Flußverlauf mit, so dass wir kreuzen mussten. Langsam, Jan, nicht so fanatisch und noch später wenden als die Hallberg-Rassy, das war schon ziemlich dicht vor dem festen Feuer auf der stählernen Pier im Fluss. Auf der Strecke zur Südseite des Flusses konnte ich das Schwert hochnehmen und so viel dichter unter das Ufer gehen. Bals nahm der Wind zu und Tengeri Sas schoss durch das Wasser, mit einem jubelnden Skipper. Meine Frau machte mit ihrem Zeigefinger einige unmissverständliche Zeichen vor ihrer Stirn. Nachdem wir nur zweimal wenden mussten und die Rassy dreimal, kehrten sie schließlich um. (Google: 51°56'52.22"N 1°05'39.93") Wir nahmen mit fröhlichem Winken Abschied voneinander, wobei er den Daumen anerkennend emporstreckte. Ich war zwar noch immer hinter ihm, die Distanz war aber nur noch minimal.



Ich habe während dieser „Regatta“ permanent Fotos vom Plotter gemacht, um Windstärke und -richtung, Kurs und Bootsgeschwindigkeit (7.4 Kn) festzuhalten. Nach unserer Rückkehr haben Dick Koopmans und ich in Lelystad die Werte mit seiner Segeltabelle verglichen. Die Leistungen der Tengeri Sas

entsprechen demnach durchaus seinen Erwartungen.

*Schottland.* Nachdem wir im April weit im Norden Schottlands, wo noch Schnee auf den Spitzen der Hügel lag, angekommen waren, mussten wir nur noch die Gangway ausbringen. Die Plattform hatten meine Maten bereits am Schanzkleid befestigt, danach verschwanden sie in ihrem Logis und ich musste die Gangway allein hochwuchten. Während ich das schwere Stahlgebilde über meinen Kopf hochstemmte, wurde das Gewicht schließlich doch zu groß für mich und ich konnte sie nicht mehr halten. Ich konnte sie von mir fort auf den Kai werfen, fiel aber selbst drei Meter tief in das eiskalte Wasser. Mein Leben verdanke ich einem Schotten, der mich von weitem fallen sah und mit einem langen Bootshaken zu mir rannte. Manchmal ist es ein Wunder, dass man noch auf dieser Erde wandelt.



Während wir den Stour River vorsichtig weiter hochfahren, eigentlich ist es noch zu früh für die passende Tide, hatte das gefierte Schwert Grundberührung vor den Lagerhäusern von Mistley. Als wir um die Ecke kamen, erwartete uns eine Überraschung. Hunderte weiße Schwäne und einige schwarze bedeckten das Wasser wie ein weißer Teppich.



Eine Stunde später ließen wir uns weitertreiben nach Manningtree, bis zu einer scharfen Flussbiegung. Dort mussten wir wieder einige Stunden warten und ließen das Schwert als Anker im Schlamm stecken. Im Yachtclub in Manningtree steht Gastfreundschaft hoch im Kurs. Für die Besuchermoorung wird keine Liegegebühr verlangt und sie tun dort alles, um für einen angenehmen Aufenthalt zu sorgen. (Google  $51^{\circ}56'48.05''N$ ,  $1^{\circ}03'46.70''E$ )



Ich habe dort David Cunningham kennen gelernt, den Herausgeber des Buches „Stour Secrets“ von Ken Rickwood. Er ist regional bekannt als Fernsehproduzent und Komiker in Stummfilmen á la Laurel und Hardy. Wir hatten gesehen, wie er mit der Ebbe auf seiner schönen Holzslup auslief, später kam er mit frischem Fisch zurück und half uns beim Festmachen an der richtigen Mooring.

Es wird Zeit, um unsere Rückreise zu planen. Wir segeln den Stour hinab zu unserem vorletzten Stopp in Walton on the Naze, Yachthafen Titschmarch Marina.



Mit dem Wind aus der richtigen Richtung laufen wir viermal quer durch die „Shipping Lanes“. In der Dunkelheit des frühen morgens vor der holländischen Küste werden wir plötzlich von harten Schlägen unter der Tengeris Sas aufgeschreckt. Von mittschiffs nach achtern rumpelt etwas unter dem Rumpf durch, in 20 Meter Wassertiefe und weit weg von Tonnen oder ähnlichem. Danach kommt es uns so vor, als hätten sich alle Schiffsgeräusche verändert. Wir starten den Motor und lauschen. Vibriert jetzt die

Schraube? Nachdem der erste Schreck abgeklungen ist, setzen wir unsere Reise fort und kommen sicher in IJmuiden an, eine Stunde, bevor der Wind auf Sturmstärke zunimmt. Eine Woche später lassen wir Tengeri Sas im Watt trockenfallen und können zu unserer Erleichterung keine Schäden am Unterwasserschiff entdecken.

Verehrte Leser, natürlich werden Fehler gemacht. Als ich sicher bei starkem Südwestwind im Yachthafen von Enkhuizen lag, begleitete ich Gäste, die eine zweitägige Testfahrt auf dem IJsselmeer und im Watt mit Tengeris Sas gemacht hatten, zu ihrem Auto. Als ich zurückkomme, spricht mich mein Boxnachbar, der drei starke Männer auf seinem Schiff hat, an: „Es tut mir leid, aber ich habe beim Anlegen in der Box einen Schaden an Ihrem Boot verursacht.“ Wir haben dann einen Schnaps darauf getrunken und ich hoffe dass meine „Mit-Seitenwind-in-die-Box“-Tipps dazu beitragen, dass er das nächste mal einen Fehler weniger macht. Auch ich habe am meisten aus meinen eigenen Fehlern und Missgeschicken gelernt.

Euren Holländischen Yachtbauer  
in die Ungarischen Puszta,

Jan van der Weide  
<http://www.centreboard.eu>