Mit „Fellow“ von Naarden/Holland nach Brunsbüttel

Johannes Erdmann ist mit einem Fellowhip 27 über den Atlantik gesegelt. Ein Video von diesem Törn findest Du hier. Ein Interview mit Johannes, das Uwe Röttgering geführt hat, kannst Du hier anklicken. Ob mein Freund Attila sich beim Kauf der „Fellow“ davon hat inspirieren lassen, ist nicht überliefert. Klar ist nur, dass wir damit nicht von Holland über den Nordatlantik segeln wollen. „Fellow“ soll lediglich von Naarden am Goimeer in ihren neuen Heimathafen Heiligenhafen überführt werden.

Der Vorbesitzer schwärmt in den höchsten Tönen von seiner „Fellow“, die gerade mit einem neuen Mast ausgestattet worden war. Auch die Maschine wurde Anfang der Saison 2010 einer „großen Inspektion“ unterzogen. Die Bilge ist trocken, die Segel ziemlich ausgeleiert und der Vorbesitzer war mit seiner „Fellow“ wohl nur bei Schönwetter gesegelt, der Holepunkt z.B. war noch nie versetzt worden, die Großschot nur schwer handlebar. Dennoch trauten wir dem Boot eine Überführung über die Staande Mastroute und die Nordsee zu. Von dieser Überführung erzählt dieses Logbuch, aber vorneweg ein paar Fakten über „Fellow“:

Länge über alles	8,20 m
Länge Wasserlinie	6,20 m
Breite	2,49 m
Tiefgang	1,05 m
Gewicht	2.600 kg
Ballast	1.300 kg
Großsegel	11,10 qm
Fock	15,20 qm
Genua 2	19,70 qm
Genua 1	22,70 qm
Stehhöhe	1,85 m
Maschine	Renault 2 Zyl. Diesel, 15 PS

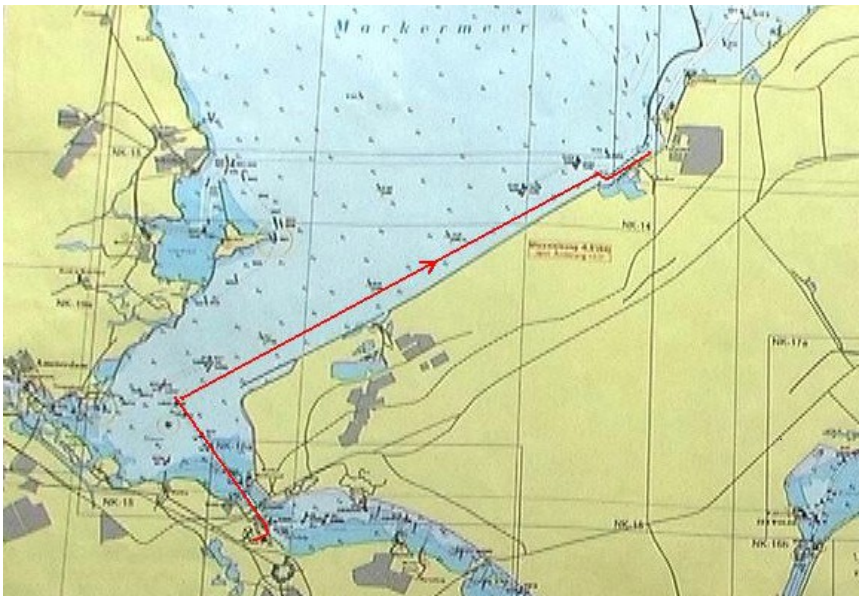
Hier liegt „Fellow“ bereits in Heiligenhafen, bis dahin war es ein langer und manchmal sogar aufregender Törn. Weil ich unterwegs ein Video gedreht habe, enthält das Logbuch nur wenige Fotos.

Mittwoch, 09. Juni, Naarden - Lelystad

Ein bisschen chaotisch war der Auftakt zu dieser bemerkenswerten Reise schon. An Bord der „Fellow“, einem inzwischen 37 Jahre alten Fellowship 27, der stolze neue Eigner Attila & sein Freund Ralf (der für diesen Törnbericht verantwortlich zeichnet). Außerdem wenig bis kein Proviant, „... kaufen wir unterwegs oder wir gehen essen“, höre ich an Bord der vom Vorbesitzer aufgegebenen Yacht, die der neue Eigner wegen der großen Entfernung noch nicht so richtig in Besitz nehmen konnte. Genau deshalb wollen wir „Fellow“ so schnell wie möglich von Naarden, einem östlichen Vorort von Amsterdam, nach Heiligenhafen an die Ostsee bringen. Hier sind wir mehr oder weniger zuhause und hier soll der Refit erfolgen. Für diesen Törn ist vermutlich auch Improvisationstalent gefragt, wir kennen das Boot nicht wirklich.

Weil wir uns weder in Holland noch auf der Nordsee auskennen, haben wir uns vorab ausführlich informiert. Einige Infos und Karten bekommt Attila von einem Segler an Steg 12 in holy harbour und auch das Yachtforum http://forum.yacht.de/showthread.php?t=112278 liefert gute Ideen für den richtigen Kurs zur Ostsee.

So, nun aber genug der Vorrede, es ist ohnehin viel zu spät, als wir um1830 im Jachthaven Naarden, an der westlichsten Ecke des Goimeeres, ablegen. Wenn's gut läuft segeln wir bis Lelystad, wenn nicht, gehen wir in einen so genannten Nothafen, der auf halber Strecke am südöstlichen Ufer des Markermeer liegt. Als Attila die Maschine von „Fellow“ startet, klingt das wie ein alter Einzylinder-Fischkutter. Macht der Renault ein Spektakel. Respekt, doch wenn die Maschine auf Touren kommt, wird „Fellow“ ein wenig leiser, aber alles in allem ein ziemlich, naja, gewöhnungsbedürftiger Sound.



Schnell haben wir die Autobahnbrücke der A 6 mit unseren 10,20 m Masthöhe über Wasser passiert, da rutschen wir nicht nur rüber ins Markermeer, sondern auch gleich mitten rein in eine Clubregatta, die gelangweilt in einer Flaute dümpelt. Segeln geht heute absolut nicht und so schiebt uns der Renault am Deich entlang, Kurs Nordost. Als wir den „Nothafen“ passieren sehen wir, dass unser Kartenmaterial ziemlich alt sein muss, denn hier sind offenbar an die 200 Yachten in großer Not, der „Nothafen“ hat sich längst zu einem ausgewachsenen Yachthafen entwickelt, weiter geht’s.

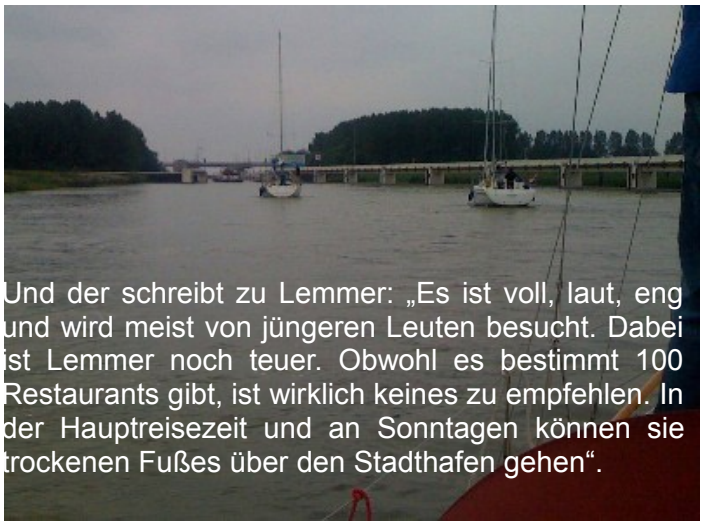
Kurz vor Lelystad wird es dunkel, wir schalten Positionslaternen und Dampferlicht ein und brauchen um 2230 nicht lange nach einem freien Platz im Yachthafen suchen. Da wir keine Logge an Bord haben, greifen wir die zurückgelegte Distanz mit dem Zirkel ab, immerhin 23 sm. Die Crew hat jetzt einen Riesenhunger, aber leider ist weit und breit keine Kneipe geöffnet. Was ist denn hier los, eigentlich müsste es hier im Juni nur so brummen? Die frustrierte Crew kehrt an Bord zurück, ernährt sich von Schokoriegeln, Müsli, Yoghurt und Alsterwasser. Schlimmer kann's eigentlich nicht kommen. Nur die Rotweinflasche ist bester Laune und überlebt, weil wir nicht mal einen Korkenzieher an Bord haben. Ab in die Koje.

Donnerstag, 10. Juni, Lelystad – Lemmer – Niemandsland

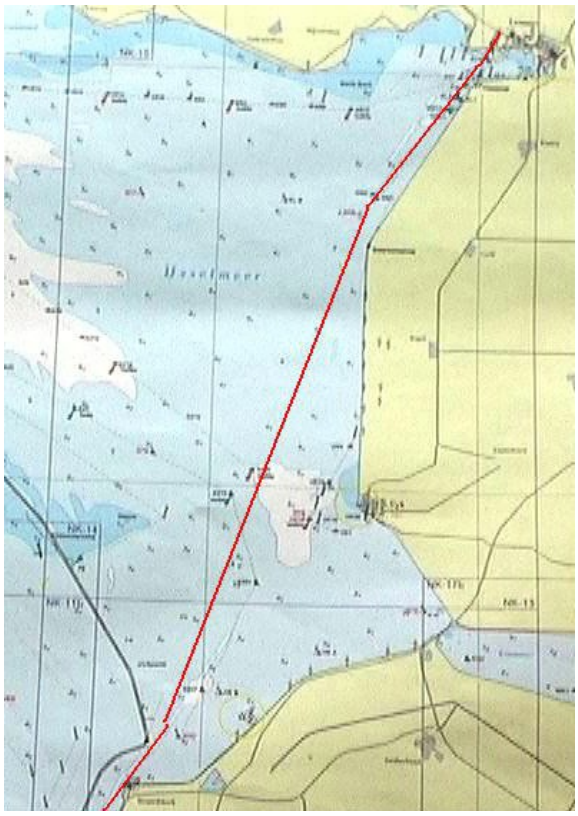
Es ist kühl, neblig und natürlich regnerisch, wir haben noch immer null Wind und erst recht keinen Sommer. Kleine Eltreparaturen erledigt Bordmechaniker Attila sofort, der überfällige Einkauf wird erledigt und bei der schönen Hafenmeisterin bezahlt. Nach dem Ablegen die große Schleuse von Lelystad (rechts), die uns vom Markermeer ins Ijsselmeer beamt. Wieder müssen wir unter Maschine fahren, wieder am ewig langen Deich entlang und wieder steuert der Autopilot durch trübes, feuchtes Wetter, bei gerade mal 1,5 - 2 sm Sicht. Für ein wenig Abwechslung sorgen eine handvoll Yachten und ziemlich große Binnenschiffe – Berufsschifffahrt! Das sind schon sehr eindrucksvolle Kähne, die hier über Seen und Kanäle ziehen.

Gegen 1500 kommt Lemmer in Sicht, aber wir lassen die Stadt rechts liegen und schleusen in den Prinses-Margriet-Kanal. Damit haben wir die **Staande Mastroute** erreicht. Diese Route geht von Vlissingen an der Grenze zu Belgien über Städte wie Doordrecht,

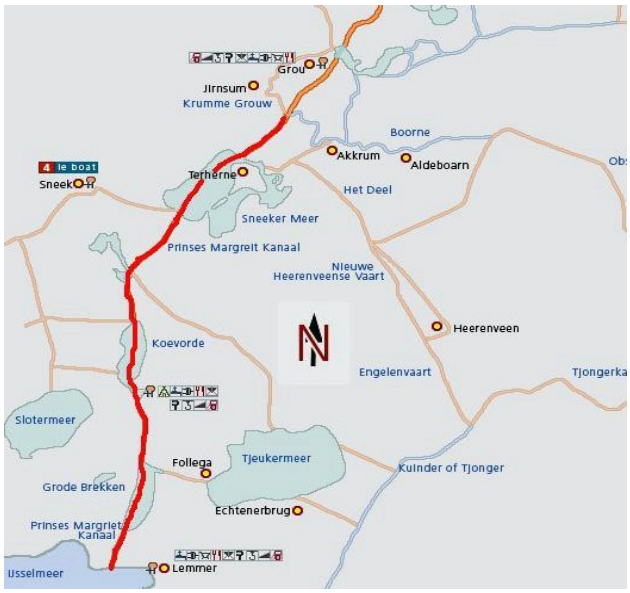
Rotterdam, Gouda, Amsterdam und von Lemmer oder Stavoren am Ijsselmeer durch Friesland bis Delfzijl an der Grenze zu Deutschland. Das besondere an der Route ist, dass sie komplett mit stehendem Mast befahrbar ist. Es wird eine Höhe von 27 Meter und eine Wassertiefe von 2,5 Meter garantiert – ausgezeichnete Infos gibt es dazu bei Heinz Kratz, klick hier.



Und der schreibt zu Lemmer: „Es ist voll, laut, eng und wird meist von jüngeren Leuten besucht. Dabei ist Lemmer noch teuer. Obwohl es bestimmt 100 Restaurants gibt, ist wirklich keines zu empfehlen. In der Hauptreisezeit und an Sonntagen können sie trockenen Fußes über den Stadthafen gehen“.



Wenigstens Diesel ist in Lemmer nicht teurer als anderswo und mit Pannkauken und Speck stärkt sich die Crew gleich neben der Bootstanke. Weiter geht’s durch die Seenlandschaft Groote Brekken und das Koevorder Meer in Richtung Sneek. Endlich gibt’s mal was von Holland zu sehen und was für schöne Bilder fahren an uns vorbei, aber die gibt’s nun mal nur im Video.



Auf der Staande Mastroute sind wir natürlich nicht mehr allein, vor allen Dingen Binnenschiffe sind unterwegs. Kommst Du an eine Brücke, steht das Signal wie bei einer Ampel zunächst auf rot, rotgrün kündigt die Vorbereitung der Brückenöffnung an und bei grün kannste weiter, manchmal geschieht das wie von Geisterhand. Der Kanalverkehr wird mit Kameras überwacht und in der Revierzentrale sieht man, wenn sich ein Boot einer Brücke nähert, manchmal kannst Du sogar glatt durchfahren. In der Dämmerung erreichen wir das Sneekermeer, Urlaubsstimmung macht sich wegen der Campingplätze und Ferienhäuser am Ufer breit, aber „Fellow“ fährt gnadenlos weiter, als gäb's kein Morgen mehr. Wie weit ist es wohl noch bis zur Ostsee?

An der durchgehend geöffneten Schleuse Terherne begrüßt uns ein Fischreiher, der wie aus Stein gemeißelt, als Schiffsbegrüßungsanlage fungiert. Hier verlassen wir das Sneekermeer. Die Sonne, naja, für ein paar Minuten scheint sie mal, verabschiedet sich, es wird langsam dunkel. Noch können wir gut fahren, die Lichter sind längst angesteckt. Dann die nächste Brücke, aber das Signal an der Brücke Oude Schouw steht auf rot. „Fellow“ tastet sich langsam ran, warum geht die

nicht auf? Nichts bewegt sich, kein rotgrün, immer noch rot. Wir warten, drehen eine Ehrenrunde, machen am Ufer fest, warten, lesen im Wateralmanak … und bleiben über Nacht im Niemandsland hängen. Mist! Im Wateralmanak steht, von Juni bis September wird die Brücke von 2100 – 0600 geschlossen. Da haben wir nicht aufgepasst, von wegen Essen gehen, Duschen, Toiletten – neben uns ein 2 m schmaler Uferstreifen, dahinter eine Kuhweide. Wie romantisch, gestern Abend hoch geklappte Bürgersteige und heute im Niemandsland. Während wir hier die Nacht verbringen rauschen die Binnenschiffe weiterhin durch. Die haben auch keinen 10,20 m hohen Mast. Ab und zu rumpelt „Fellow“ an Leinen und Fender, wenn wieder mal ein Binnenschiff vorbeirauscht. Sog und Wellenschlag vermeiden? Wegen uns? Gute Nacht.

„Fellow“ im Niemandsland vor der Brücke Oude Schouw

Freitag, 11. Juni, Niemandsland – Grou – Leeuwarden

Um 0600 sehen wir zwar verschlafen aus, sind aber natürlich hellwach. Das interessiert die Brücke Oude Schouw nicht wirklich, das Signal steht gnadenlos auf rot. 0610 rot, 0630 rot, 0650, 0730 … um 0805 erscheint der Brückenwärter, steigt in seine „Kanzel“, winkt freundlich zu uns rüber und um 0810 sind wir wieder unterwegs. Wir lernen, nicht alles, was im Wateralmanak steht, trifft auch wirklich zu. Kein guter Start in den Tag, zumal klar ist, dass ich ab heute Abend allein unterwegs sein werde, Attila muss zurück nach Hause. Keine wirklich guten Aussichten.

Friesland motort an uns vorbei, mal tiefer als das Kanalniveau, mal auf gleicher Höhe, selten höher. Unglaublich, was unsere Nachbarn hier verbaut haben und wir haben bisher nicht einen Cent für diese wunderbare Fahrt dazu gezahlt. Vor Grou gleich zwei Brücken: Zunächst die Bahn- und gleich dahinter wieder eine Straßenbrücke. Das Signal steht bereits auf rotgrün, die Brücken öffnen frühzeitig, wir brauchen nicht mal die Geschwindigkeit reduzieren. Wenig später sind wir in Grou, eine wunderschöne Kleinstadt und ein maritimes Zentrum dazu. Pause, wir legen an, gehen duschen und bummeln einmal kurz durch die quirlige friesische Stadt.

Als wir weiterfahren bezieht sich der Himmel, achterlicher Wind kommt auf und bald haben wir 5 Bft.. Endlich ne Chance, die Maschine im Prinses-Margriet-Kanal mal zu entlasten. Tatsächlich misst das GPS in Attilas iPhone als Spitzenwert 6,4 Knoten – gegenüber 5,5 kn unter Maschine. So kann's weiter gehen. Dann die nächste Brücke, Fonejacht. Der Navigator meint, wir passen auch ohne Brückenöffnung durch, aber je näher wir kommen, desto niedriger wird die Brücke. Langsam tasten wir uns an das rote Signal heran, dann plötzlich ein Pfiff drüben von der Bootstankstelle. Ein Mann gestikuliert mit den Armen, ruft uns etwas zu, aber ich kann nix versteh'n. Wir fahren in seine Richtung, nur warum fällt mir ausgerechnet jetzt die kleine Geschichte **Kannitverstan** von Johann Peter Hebel ein?

Ein junger Handwerksbursche aus Tuttlingen besucht zum ersten Mal in seinem Leben die Weltstadt Amsterdam und betrachtet dort mit Erstaunen ein besonders prächtiges Haus und ein großes Schiff, das mit den kostbarsten Waren beladen ist. Unbedarft fragt er nach den Besitzern des Hauses und des Schiffes und erhält beide Male die Antwort „Kannitverstan“, was auf Deutsch so viel heißt wie *Ich kann dich nicht verstehen*. Der einfältige Handwerksbursche jedoch glaubt, dass es sich bei „Kannitverstan“ um den Namen eines Mannes handelt und ist beeindruckt vom Reichtum des vermeintlichen Herrn Kannitverstan. Gleichzeitig fühlt sich der Handwerksbursche bedrückt angesichts seiner eigenen Armut. Schließlich beobachtet er eine Trauerprozession und fragt einen der Trauernden nach dem Verstorbenen. Als er wieder die Antwort „Kannitverstan“ erhält, trauert er um den verstorbenen Herrn Kannitverstan, fühlt sich aber gleichzeitig sehr leicht ums Herz, da ihm bewusst wird, dass der Tod keine sozialen Unterschiede kennt und alles im Leben vergänglich ist. So erträgt der Handwerksbursche seine eigene Armut viel leichter.

Als wir an der Tankstelle anlegen, verstehen wir, was der freundliche Tankwart meint: „Die Brücke wird nicht mehr für Sportboote geöffnet. Zwischen Sneek und Leeuwarden gibt es ab Grou eine neue Steckenführung. 2008 lief das noch, aber schon seit letztem Jahr nicht mehr, ihr müsst zurück nach Grou und die von dort gut beschilderte Staande Mastroute nehmen.“ Aber vielleicht passt „Fellow“ ja doch unter der Brücke durch? Das würde uns rund 40 km ersparen. Also nehmen wir wieder vorsichtig Kurs auf die Brücke, fendern das Boot auf der Steuerbordseite gut ab und hangeln uns ans andere Ufer. Während Attila das Boot mit der Leine von Land aus vorsichtig fiert, versuche ich mit Rückwärtsfahrt die Kontrolle im Boot zu halten, schließlich schieben inzwischen 6 Bft. das Boot auf die Brücke zu. Kleine Wellen sorgen für kleine aufs und abs an der Mastspitze und so rutscht „Fellow“ Zentimeter für Zentimeter unter die Brücke. Doch dann ist Schluss, die Antenne kratzt am Beton und eine dieser kleinen Wellen hebt sogar die Windex unter den Brückenträger. Sofort ziehen wir „Fellow“ mit allen Kräften rückwärts und handeln uns dabei vorn

am Bug ein kleines Souvenir von der Spundwand ein. Wir müssen leider zurück nach Grou, so ein Mist.

Zu allem Unglück kommt jetzt auch noch Pech dazu, es beginnt kräftig zu regnen und nun kommt der Wind von vorn. Und natürlich ist es kein schönes Gefühl, vier Stunden wieder herzugeben. Da sich Attila bald verabschieden wird, versuchen wir, den Autopiloten wieder funktionsfähig zu bekommen. Immer wieder drehen wir langsame Kreise, stellen alles genau so ein, wie es die Bedienungsanleitung vorschreibt, doch immer wieder kann der Pinnenpilot den Kurs nicht halten, wir drehen uns im Kreis … nach einer Stunde geben wir auf und machen entnervt wieder in Grou fest.

In Schwerwetterklamotten (so heftig regnet es) nehmen wir Kurs auf ein italienisches Restaurant und halten uns mit einer Pizza über Wasser. Das nebenbei im TV die Fußball-WM läuft und das Radio für einen ganz anderen Ton sorgt, sagt alles über die Pizza. Gleich darauf verabschiedet sich Attila. Wir gehen, gute Wünsche inclusive, nochmal alles durch, dann lasse ich Attila im Regen stehen - keine Sorge, er wird gleich abgeholt. „Warum mache ich das hier nur, warum fährst Du nicht mit?“ quält mich mein Überich. „Jammer nich rum, so was kannste vielleicht nie wieder machen“, entscheidet der Bauch und kommandiert frech, „Leinen los!“ Meine Gefühle spielen Achterbahn, aber jetzt ist es zu spät, ich bin Einhandsegler auf einem Motorboot.

Natürlich ist jetzt alles anders, kein Spruch mehr von Attila, der Kanal schmaler und die ersten Brücken muss ich auf Knopfdruck selbst öffnen (ist mit „hier melden“ gut beschildert). Vorwärts lässt sich der Langkieler ja einigermaßen steuern, aber wehe, Du musst rückwärts manövrieren. Hinter Wergea hört endlich der verdammte Regen auf, in diesen beiden Stunden begegnet mir kein Boot. Dann grüßt in der Ferne Leeuwarden, die 90.000 Einwohner zählende friesische Metropole, mit ihren Hochhäusern. 12 Brücken warten hier auf uns, zähle ich auf der Karte, doch bis dahin holländische Landschaft, grün, flach, weit.

Vor Leeuwarden die Autobahn, nur diesmal fahren wir **über** die Autobahn, die für die Staande Mastroute abgesenkt wurde. Danach Vorstadt, ein neues Quartier direkt ans Wasser gebaut, die Yachten im Vorgarten. Von so was träumt man doch. Nach Osten zweigt der größere Van Marinxmakanaal ab, der zur Fonejachtbrug führt, an der wir vor sechs Stunden hängen geblieben waren. Nur diese eine Brücke hatte gefehlt und Leeuwarden läge längst hinter uns.

Jetzt zwei Straßenbrücken, eine Eisenbahnbrücke, danach quer durchs Gewerbegebiet. Weiter Richtung Innenstadt, ab hier öffnen die Brücken wieder wie von Geisterhand, „Fellow“ wird durchgereicht. Dann der Binnenhafen mit viel Gewerbe umzu, doch um 1900 ist hier längst Feierabend. Hinter der nächsten Brücke Hausboote, liebevoll saniert, verfallen, verlassen oder irgendwie dazwischen, aber immer mit Blumentöpfen, Küchenkräutern, Kleinkinder.

Dann ein rostiger Hochseetrawler, Hochhäuser, ich bin mitten in der City. Zur Abwechselung mal wieder ein rotes Brückensignal, wir müssen warten. Ich drehe meine Ehrenrunde, doch nichts rührt sich, Feierabend ...? Feierabend! Die Brücke vor mir ist dicht, hinter mir rührt sich nichts mehr, Leeuwarden hat uns eingefangen. Was nun?

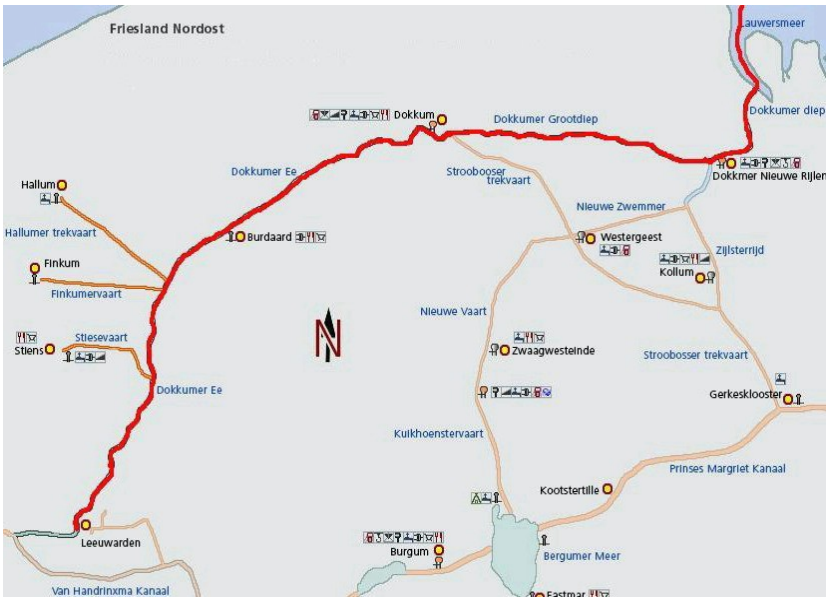
Vor der Brücke gibt’s für uns keinen Liegeplatz, aber da hinten bei den Hausbooten? Ich lege

„Fellow“ einfach an einen freien Platz, es kann sowieso kein Boot mehr kommen, nur leider komme ich nirgendwo an Landstrom und alle Akkus sind leer, Handy, Video, Laptop. Ich frage meine „Nachbarn“ und Marten hilft, „... komm an meinen „Tornado“ längsseits, ich geb' Dir ein Kabel“. Also sieben Boote zurück. „Tornado“ ist ein alter rostiger Fischtrawler. Marten nimmt die Leinen an, „... willst Du was trinken?“ Klar und dann schnacken wir über das Wohnen auf einem Hausboot, über die Kanäle und die deutsch-niederländischen Chancen bei der WM.

Danach genehmige ich mir einen Stadtrundgang und bin begeistert, wie sich alte und neue Gebäude wunderbar mit dem Wasser verbinden lassen. Naja, immerhin ist Leeuwarden das wirtschaftliche Zentrum der Provinz Friesland. Ein Viertel aller Arbeitsplätze der Provinz befindet sich in der Stadt. Außerdem beherbergt Leeuwarden viele Finanzdienstleister, Behörden und Regierungsinstitutionen. Auch der Tourismus ist ein wichtiges Standbein, Leeuwarden hat ja schließlich was zu bieten. Produziert werden vor allem Kleidung, Kunstseide, Leinenstoffe, Maschinen und natürlich Nahrungsmittel. (Quelle Wikipedia)

„Fellow“ an der Seite von „Tornado“ mitten in Leeuwarden

Samstag, 12. Juni, Leeuwarden – Lauwersoog



Um 0900 geht's weiter, die ersten Boote wecken mich mit ihrem Schwell, die Brücken öffnen also wieder. Vielen Dank Marten. An der ersten Brücke deutet der Brückenwärter mit seiner „Angel“ an, dass er Brückengeld kassieren will. An dieser „Angel“ hängt ein Holzschuh, der während der Vorbeifahrt mit leichtem Schwung den Skipper erreicht. Der wiederum steckt 4,50 € in den Holzschuh und bezahlt damit das Brückengeld für alle 12 Leeuwardener Brücken. Wechseln geht während der Passage natürlich nicht, wer mit Scheinen bezahlt, spendiert den Rest als Trinkgeld. Keine Sorge, der fällige Betrag wird bereits an der vorherigen Brücke angekündigt, also immer reichlich Kleingeld mitnehmen und vor der Brücke passend bereithalten.

Der interessanteste Teil der Staande Mastroute ist zweifellos die Innenstadt von Leeuwarden. „Fellow“ tuckert wirklich mitten durch's Zentrum. Glänzende Hochhausfassaden, Villen, Backstein, der berühmte unvollendete schiefe Turm Oldehove, der 1532 während der Bauarbeiten absackte. An diesem Kanalabschnitt gibt es sogar eine Infrastruktur für durchreisende Boote, Duschen und Toiletten, nur eine Brücke hat mir bis hierher gefehlt, aber neben dem Trawler „Tornado“ war es dafür ganz ruhig.

Dann langsam raus aus der City, wieder durch die Vorgärten der Vorstadt, rein ins platte grüne Land, begleitet von Radfahrern und Joggern. Wir passieren kleine Dörfer, fahren durch Bartlehlem und in Burdaard stehe ich „endlich“ mal wieder vor einer geschlossenen Brücke, Mittagspause. Ich „parke“ gleich neben einem Café, bestelle einen Capuccino (die Toilette gibt's gratis dazu, wurde auch höchste Zeit) bevor an der nächsten Brücke wieder 2,50 € für die Brücken-passage geangelt werden.

Zwei Kilometer weiter stehe ich fast eine Stunde vor einer geschlossenen Brücke, hier beginnt die Mittagspause nun mal später. Alles ein bisschen unkoordiniert, aber auf dem Kanaal hat man eben Zeit. Und Zeit für den Autopiloten und endlich, endlich finde ich die Macke. Der Pinnenpilot dreht einfach nur falschrum, das ist alles. Einfach andersrum eingestellt und schon funktioniert das Teil

wieder. Na fast, jetzt zeigt er zwar immer den Gegenkurs an, bringt uns aber trotzdem in die richtige Richtung. Bloß nicht mehr dran drehen, ich brauch' den unbedingt für die Nordsee.

Ein paar Kilometer weiter Dokkum, so richtig mit Windmühlen, genau so, wie man sich ein friesisches Bilderbuch vorstellt. Dokkum ist wohl eine Touristenattraktion, aber ich bin heilfroh, als wir die Stadt hinter uns haben, vor allen Dingen weil Knie und Hüfte ziemlich weh tun. Wieder mal war eine Brücke länger geschlossen, ich musste „Fellow“ parken. An beiden Brücken zuvor war es nicht anders, vielleicht war ich auch deshalb so ungeduldig. Als endlich die Brücke öffnet, löse ich die Vorleine, nehme die Achterleine mit und steige damit schwungvoll über ins Boot … leider geht der zweite Schritt unverhofft ins Leere und der Skipper stürzt, mit seinem Schutzengel im Gepäck und den newtonschen Gesetzen folgend, tief ins Cockpit. Alles hätte in diesem Moment schief gehen können, alles, aber ich bin, wie gesagt, nicht allein unterwegs. Am Kopf keine Schramme, nur das Knie schmerzt wie bei einer Bänderdehnung und die Hüfte ist so was von steif. Für einen kurzen Moment schaudert wohl der Brückenwärter beim Anblick der steuermannslosen „Fellow“, in Erinnerung an den fliegenden Holländer, schließlich sind wir ein paar Sekunden ohne Skipper und dann auch noch rückwärts unterwegs. Und nur weil ein Nachfolger nicht bestimmt werden kann, stehe ich eine Schrecksekunde später wieder an Deck, um auch gleich noch 6 € für die Dokkumer Brücken in den Holzschuh zu stecken, Schmerzensgeld!!! Gut, das kann ich noch verschmerzen, aber warum interessiert sich niemand für mein Gejammere? Der immer noch blasse Brückenwärter verzieht jedenfalls keine Miene, als er mich an der Angel hat.

Dokkum hatte früher einen direkten Zugang zur Nordsee und von hier ist es auch nicht mehr so weit, bis hinter'n Deich, bis ins Lauwersmeer. Ab hier verändert sich der Kanal und gleicht mehr und mehr einer Flussfahrt. Und als hätte der Wind den Hinweis verstanden, frischt es kräftig auf. Ein, zwei Brücken noch, dann öffnet die Schleuse Dokkumer Nieuwe Zijlen das Tor zum Lauwersmeer. Die Einfahrt zur Schleuse ist geöffnet, „Fellow“ rutscht als vorletztes Boot mit rein und damit hat die Kanalfahrt ein Ende. Wer nach Groningen, bzw. nach Delfzijl über die Staande Mastroute bis in den Dollart fahren will, der kann vom Lauwersmeer in den letzten Teil der Staande Mastroute einsteigen, aber hier müssen zunächst noch alle durch. Ich bin froh, dass nun endlich die Motorbootfraktion in Unterzahl gerät, bis Dokkum waren wir Segler in der Minderheit.

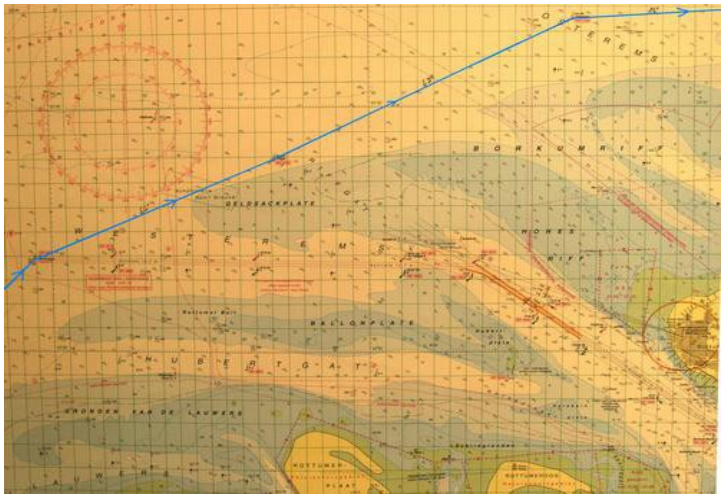
Bis in den Hafen von Oostmahorn sind es nur ein paar Meilen und von dort weht es „Fellow“ mit 6 Bft. genau auf die Nase. Kreuzen verbietet sich, gleich neben dem Fahrwasser wird es sofort flach. So tuckert „Fellow“ die drei, vier Meilen bis in den Hafen. Hier nehmen Annemarie und Johann ganz selbstverständlich die Leinen an und so lande ich zur besten ostfriesischen Teezeit im Cockpit ihrer geräumigen “Calima“. Ein langer Klönschnack folgt, „... woher, wohin ..?“ „... nach Norderney ...“, als hätte ich nie was anderes gemacht. „Oha“, kommt es ostfriesisch zurück und dann erklären mir die beiden, wie ich am besten „außen rum“, also an Schiermonnikoog vorbei auf die Nordsee komme. Mangels Karte für die ersten Meilen, schreibe ich jede Tonne mit. Ich werde sie morgen einfach nur abhaken …

Sonntag, 13. Juni, Lauwersoog – Norderney

Der Seewetterbericht für die Westfriesische Küste: Südwest bis West 2 bis 3, meist gute Sicht.

Um 0700 geht's los, die Segel sind angeschlagen, „Fellow“ ist seeklar. Ich checke noch einmal den Kurs bis Norderney durch, zunächst die Liste mit den Fahrwassertonnen bis draußen zur Ansteuerungstonne Schiermonnikoog, fotografiere im Kopf die Großtonnen, an denen ich mich bis Norderney lang hangeln werde. Bei gekoppelten fünf Knoten Fahrt müsste ich Norderney gegen 2100 erreichen, dann ist dort Niedrigwasser. Um 0830 öffnet die Seeschleuse Lauwersoog, „Fellow“ fährt als zweites Boot vorsichtig rein, ich will an Backbord festmachen, mit der Achterleine aufstoppen, dann die Vorleine, aufgrund der vielen Brückenmanöver längst Routine. Plötzlich von oben die Stimme des Schleusenwärters, ich soll rüber auf die Steuerbordseite. So ein Mist, aber okay, „Fellow“ nimmt wieder langsam Fahrt auf, obwohl an Steuerbord nur wenig Platz ist. Die Klappbrücke über der Schleuse kommt dem Mast verdammt nahe. Ich muss stoppen und das geht natürlich nur, indem ich rückwärts gebe … und rückwärts geht mit „Fellow“ fast gar nicht, das Ruder stellt sich quer und ein Crash mit dem ersten Boot lässt sich nur mit vereinten Kräften (und vereinten Fendern) vermeiden, nicht aber, dass „Fellow“ danach mit dem Heck die Schleusenwand touchiert. So ein Mist, ich bin viel zu früh im falschen Film. Gestern der Absturz ins Cockpit und heute diese Nummer. „Fellow“ qualifiziert sich für den Hafenkino-Award. Was ist los?

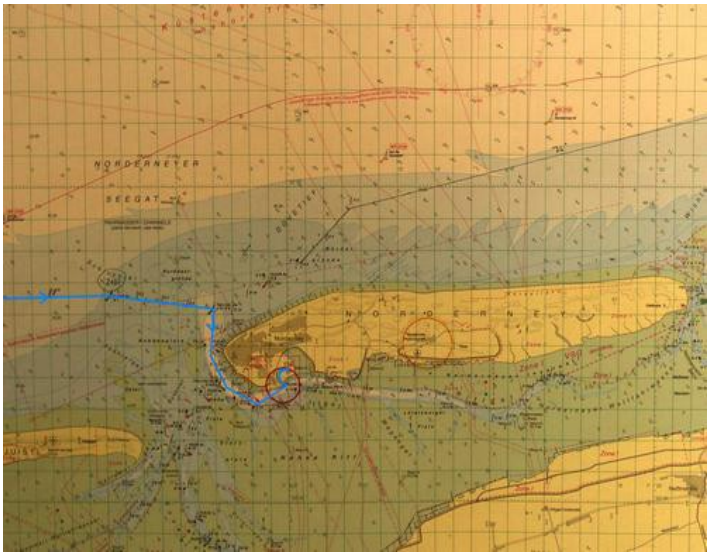
Vergisses, außer mir interessiert sich eh niemand für ein verpatztes Schleusenmanöver, draußen wartet die Wadden-, bzw. die Nordsee zur besten Sendezeit auf uns. Das Wasser beinahe still wie ein Binnensee und damit beginnt das Abhaken der Tonnen: Z 17, Z 15, Z 13, … Schiermonnikoog in der Ferne, aber auch Brandung, starke Brandung bei auflaufendem Wasser – ich habe etwa zwei Knoten Strom und ein bisschen Wind von vorn, segeln geht also wieder nicht. Bei Z 1 der Wechsel ins nächste Fahrwasser, die Brandung kommt näher. Auf der Nordsee steht noch eine heftige Dünung, immerhin wehte es hier gestern mit 7 Bft.. Wir wechseln ins PL-Fahrwasser und rutschen damit in den Tonnenweg, der uns zwischen den Sandbänken hindurch weiter auf die Nordsee lotsen soll.



Mit steigendem Wasserstand rauschen die Brecher immer stärker über die Sandbänke und schütteln uns im schmalen Fahrwasser ganz schön durch. Ich setze das Groß zur Stabilisierung der Maschinenfahrt, bei den heftigen Bewegungen ein kleines Kunststück … und ein überflüssiger Kraftakt dazu, denn das bisschen Wind spielt nun wirklich keine Rolle, „Fellow“ rollt heftig. Bei PL 2 wieder ein Fahrwasserwechsel. Wenn ich jetzt 70 Grad steuere, müsste ich ins letzte Fahrwasser kommen, aber ich sehe die Tonnen nicht. Habe ich alles richtig mitgeschrieben, kein Übertragungsfehler? Dann los, wir motoren Kurs 70 Grad und „Fellow“ düst die Wellen drei Meter rauf und runter, erste Brecher sorgen für eine zunehmend nasse Fahrt. Dann endlich das „neue“ Fahrwasser, puh, alles richtig gemacht, weiter raus auf die Nordsee. Auf die Nordsee? Wir sind dicht unter Land und der Strand von Schiermonnikoog ist vielleicht eine halbe Meile weg. Ohne Segel oder Maschine bist Du hier auf Legerwall. Okay, die Maschine läuft laut & zuverlässig, aber jetzt 'ne Motorpanne und ich würde am Strand trockenen Fußes wieder aussteigen. Bloß nicht dran denken.

Von hier aus mit 45 Grad weiter und wenn uns die Strömung nicht versetzt, rutschen wir bald auf unsere BSH-Karte. Tatsächlich, um 1300 passieren wir die Ansteuerungstonne Westereems, jetzt kann ich endlich wieder auf der Karte navigieren und erwische statt der Tonne Riffgatt prompt eine Wracktonne. Also etwas südlicher, rüber zur Osterems. Die Dünung bewegt sich immer noch in ostseeunüblichen Höhen und wirft uns hin und her. Später begrüßt uns tief im Westen die Küstenwache und der plötzliche Gedanke an Bordpapiere, Führerschein, Funkzeugnis, nix davon habe ich an Bord ... Schwein gehabt, aber ich komme wirklich in friedlicher Absicht. Bald bin ich wieder allein auf dem Wasser und entdecke nebenbei, dass sich die Verschraubung des Pinnenpiloten löst und auszubrechen droht. Reparieren, aber wie? Okay, Tempo raus, Ruhe ins Schiff und die Pinne belegen. Wieder so ein Kunststück, während „Fellow“ weiterhin von der Dünung ausgetanzt wird. Nach 15 Minuten habe ich wenigstens zwei der drei Schrauben fest, der Autopilot nimmt seine wieder Arbeit auf, Osterems und Borkum sind längst an Steuerbord.

Noch mehr Pannen gefällig? Der Drehzahlmesser zeigt unglaubliche Drehzahlen an, bald sind es 5.000 Umdrehungen, doch die Maschine klingt weiterhin nach den üblichen 2.000 Touren. Mehr Gas habe ich auch nicht gegeben. Was ist da los, mehr als die Marschgeschwindigkeit mit 2.000 Touren sind doch nicht drin? Ein Motorspezie würde sich jetzt sicher größere Sorgen machen, dabei ist vermutlich doch nur das Instrument kaputt? Ich lasse „Fellow“ weiter laufen, was soll ich denn sonst machen, die Motorgeräusche sind für „Fellow“ jedenfalls nicht ungewöhnlich. Langsam nimmt die Dünung ab, um 1700 passieren wir mit 4.000 Touren das Juister Riffgatt, die Hochhäuser von Norderney bereits in der Ferne.



Immer noch weist mir der Kompass den Weg. Um 1845 passiere ich die S1 des Schluchter Fahrwassers und habe das ablaufende Wasser von der Seite. Norderney, ich komme. Spielt nicht gleich Deutschland gegen Australien? Die WM ist bisher leider vollständig an mir vorbei gesegelt. Am Strand kein Mensch, sitzen die schon alle vor der Glotze? Dann der Fähranleger, es ist 1930 Uhr, wirklich keiner da? Keiner! 1939 ein kollektiver Aufschrei aus dem Clubhaus des Yachthafens, Deutschland führt mit 1 : 0 und um 1945 stehe ich selbst im Clubhaus und bin beim 4 : 0 gegen Australien mit dabei. Was für ein Tag.

Montag, 14. Juni, Norderney – Wangerooge

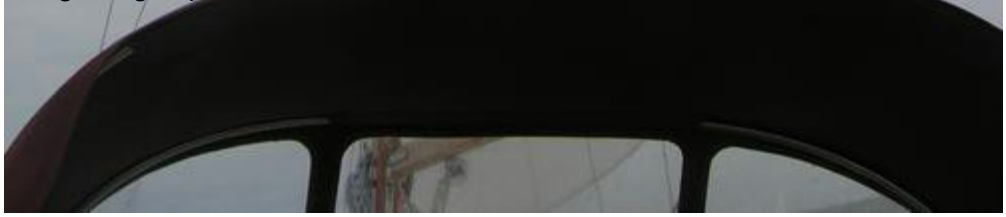
Der Seewetterbericht für die Ostfriesische Küste: Anfangs Süd 2 bis 3, rasch norddrehend zunehmend 4, meist gute Sicht.

Endlich ein wunderschöner Sommertag. Ich kaufe rasch ein paar Sachen ein, Wasser fehlt, Küchenpapier, Obst, ein bisschen Kleinkram und Süßes für die Reise. Ich weiß ja, dass es in Wangerooge nichts mit dem Einkauf werden kann. Der Weg vom Hafen in den Ort ist einfach zu weit. Außerdem tanke ich 20 Ltr. Diesel aus dem Kanister nach, die Bootstankstelle öffnet nur auf Nachfrage und erst ab 50 Liter. Und warum will plötzlich das Handy nicht mehr, der Akku ist doch erst eine Woche alt? Also Akku raus, wieder rein, Neustart, alles nochmal … und ab sofort habe ich keinen Telefonkontakt mehr zu meinem sozialen Umfeld. Immerhin informiert mein „Aldistick“ meine Lieben via mail über die „Kontaktsperre“, niemand muss eine Suchmeldung aufgeben.

Nach dem Frühstück lege ich zum schönsten Segeltag der Reise ab, doch vorher zeigt mir „Fellow“ beim Ablegen mal wieder, dass sie vor allen Dingen in der Rückwärtsfahrt ihren eigenen Willen hat. „Andersrum“, erinnere ich mich an den Spruch des Prüfers bei der letzten SKS-Prüfung, sei das häufigste Segelkommando. Und das zweithäufigste? „Nee, doch andersrum!“ Die Maschine schiebt mich wieder mit ihrem beeindruckenden Hammerwerk und jetzt wieder mit den gewohnten 2.000 Umdrehungen durch das auflaufende Wasser. Als wir kurzzeitig im Wind fahren, setze ich das Groß und bald folgt die Genua. Dann Maschine aus, erstmals Ruhe im Schiff. Mit Halbwind, bei zunächst 4, später 5 Bft., segelt "Fellow" endlich wie am Schnürchen und bei wenig Lage sehr stabil. Wieder hake ich die seewärtigen Tonnen ab, Accumer Ee (1245), Otzumer Balje (1630) und zuletzt Harle (1745) oder für die weniger Ortskundigen vorbei an den Inseln Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, bis Wangerooge. Es geht auch diesmal ohne Plotter. Nebenbei beobachte ich die Fischer mit ihrem schweren Geschirr beim Krabbenfang. Dazu seewärtig immer wieder Großschifffahrt mit Kurs auf Jade und Weser.

Die Einfahrt von der Tonne "Harle" in den Wangerooger Hafen wird für den immer noch Nordsee unerfahrenen Segler durchaus spannend. Ich weiß, dass ich ablaufendes Wasser, also Strom von vorne haben und mich von achtern der Wind schieben würde, aber mit 5 Bft. im Rücken kannste dir keinen Patzer erlauben. Die Genua hatte ich bereits draußen geborgen, weil das Fahrwasser einige Kursänderungen erfordert und ich das Groß mit der Hand auf die andere Seite bringen will. Besonders die Passage über das Flach erfordert viel Aufmerksamkeit. Wieder kämpft sich „Fellow“ durch eine quirlige, tosende und schäumende Brandung, erst nach dieser Passage lässt sich das Fahrwasser ruhiger gegen den Strom segeln. Viel näher an Spiekeroog als an Wangerooge verläuft das Fahrwasser, dass mich nach rund 50 Minuten in den Wangerooger Hafen lotst. 34 sm und 9 Stunden nach dem Ablegen auf Norderney liegt "Fellow" wieder an einem Schwimmsteg, wir haben beinahe Niedrigwasser, tolle Duschen und einen Hafenmeister, der hinter der Theke und vor seinem Kneipenpublikum ein paar Witze auf Kosten des Neuankömmlings versucht. Was haben wir da gelacht ...

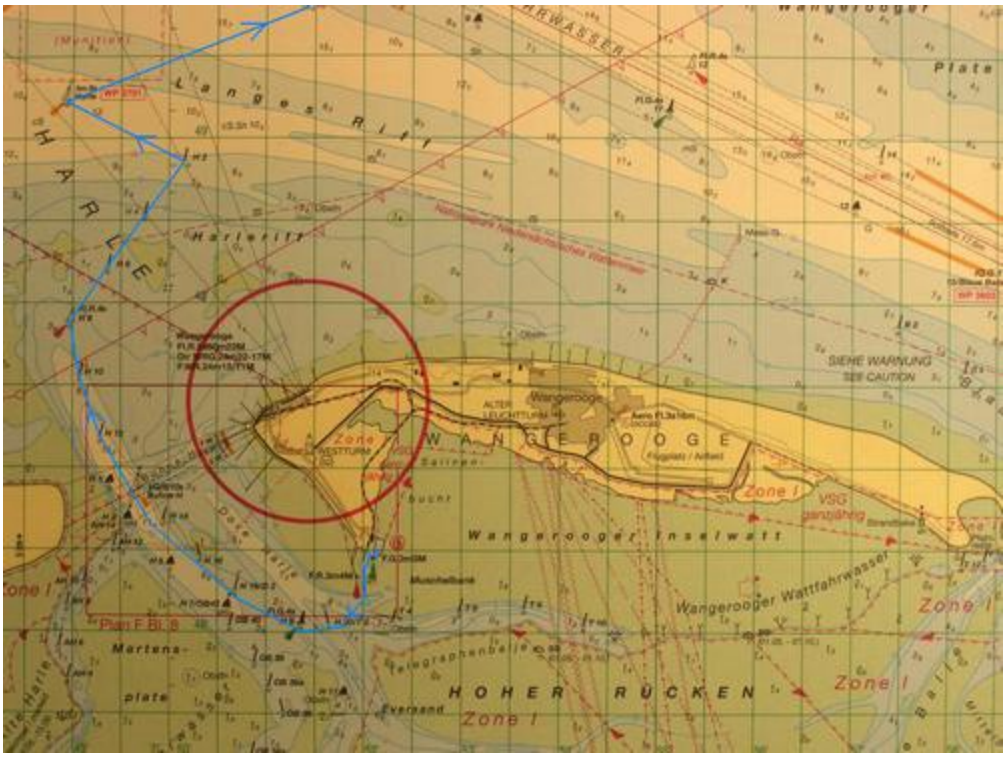
In den Ort ist es zu weit, also gehe ich in mein Hafenkino und schaue mir den Rohschnitt der bisherigen Reise an. Dazu die heutigen Szenen überspielen, Akkus laden ... und den morgigen Törn vorbereiten: Wenn ich mit dem Hochwasser in Brunsbüttel ankommen will, muss ich in Wangerooge spätestens um 0430 raus. Bis dahin sind es noch fünf Stunden, ab in die Koje.



Dienstag, 15. Juni, Wangerooge - Brunsbüttel

Der Seewetterbericht für die Elbmündung**:** Nord bis Nordwest 4 bis 5, meist gute Sicht.
Niedrigwasser Cuxhaven 1034; Hochwasser 1603.

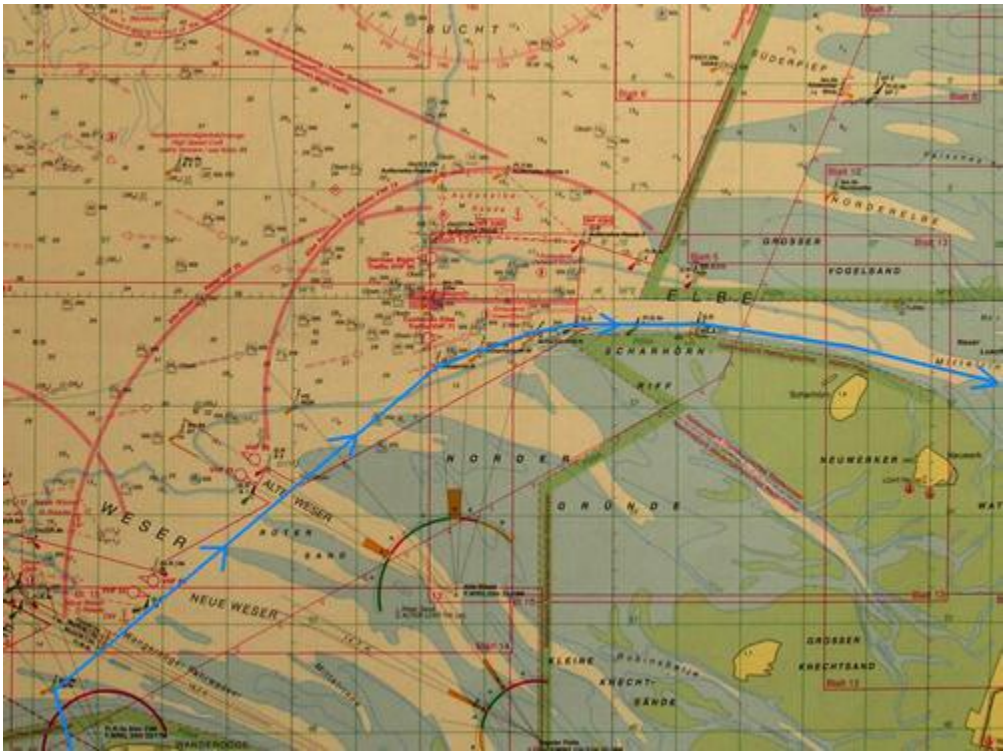
Von Wangerooge sind es 60 sm bis Brunsbüttel. Mit gekoppelten fünf Knoten komme ich auf 12 Stunden Fahrzeit. Hochwasser wird in Brunsbüttel gegen 1615 sein und so lege ich um 0430 in Wangerooge, bei gerade ablaufendem Wasser, ab. Auf Wangerooge ist es beinahe noch dunkel, also Lichter anstecken. Die Gezeiten sind uns gnädig, mit ablaufendem Wasser auf Wangerooge raus und mit auflaufendem Wasser die Elbe hoch, so jedenfalls der Plan. Frühstücken kann ich unterwegs, der Autopilot wird mir schon eine Frühstückspause verschaffen.



Von wegen Frühstückspause, gleich im Seegatt zwischen Wangerooge und Spiekeroog erwarten mich 5 Bft. aus NW gegen zwei Knoten mitlaufenden Strom. Eine etwa 2 m hohe Welle beginnt ihren Tanz mit der bockigen „Fellow“, die nicht schon wieder über diese Barre will. Doch jeder Widerstand ist zwecklos, Maschine und Strömung schieben „Fellow“ unaufhaltsam in die Nordsee. Nach der manchmal von allen Seiten kommenden Welle am Flach, sortiert sich weiter draußen die See und kommt nun beständig mit dem Wind aus Nordwest. An der Wellenhöhe ändert das kaum was, nur an der Wellenlänge. Außerdem lässt hier draußen die Strömung nach, die Wellen brechen nicht mehr so häufig. „Fellow“ rollt ohne Segel dennoch heftig, die Segel müssen hoch, damit das Schiff eine stabile Lage bekommt.

Ein Lichtblick, genau in diesem Moment geht um 0500 die Sonne auf, der Tag hat den längst noch nicht ausgeschlafenen Seemann wieder. Zum Segelsetzen muss der jetzt auf's Vorschiff und benötigt glatte 30 Minuten für die kleinen Tücher. Immer wieder muss ich den job abbrechen und mich mit beiden Händen festhalten. Die viel zitierte eine Hand für das Schiff brauche ich immer wieder für meine eigene Sicherheit und immer wieder muss ich zurück in die Plicht, den Autopiloten korrigieren, der das Boot nicht einmal halbwegs am Wind halten kann. Endlich sind die Segel oben, „Fellow“ nimmt Fahrt auf und geht auf Kurs 55°. Ohne Abdrift durch das ablaufende

Wasser oder Wind und ohne die Deviation zu berücksichtigen müsste ich auf diesem Kurs nach 14 sm die Untiefentonne Westertill erreichen, zwei, drei Meilen nach Westertill beginnt bereits das Elbfahrwasser. Und wenn wir vom Kurs abweichen? Was, wenn die ausgeleierten Segel für mehr Abdrift sorgen oder die Strömung anders als erwartet ausfällt? Ein Königreich für einen Kartenplotter, aber vor mir liegt kein Königreich, sondern zunächst mal das Fahrwasser der Jade. Eben an Backbord zähle ich acht Großschiffe. Sind die in Fahrt oder liegen die auf Reede? Ein Frachter hält auf mich zu, geht aber bald hinter mir durch. Alle anderen Schiffe warten offensichtlich, nur das Lotsenboot wuselt mittendrin rum.



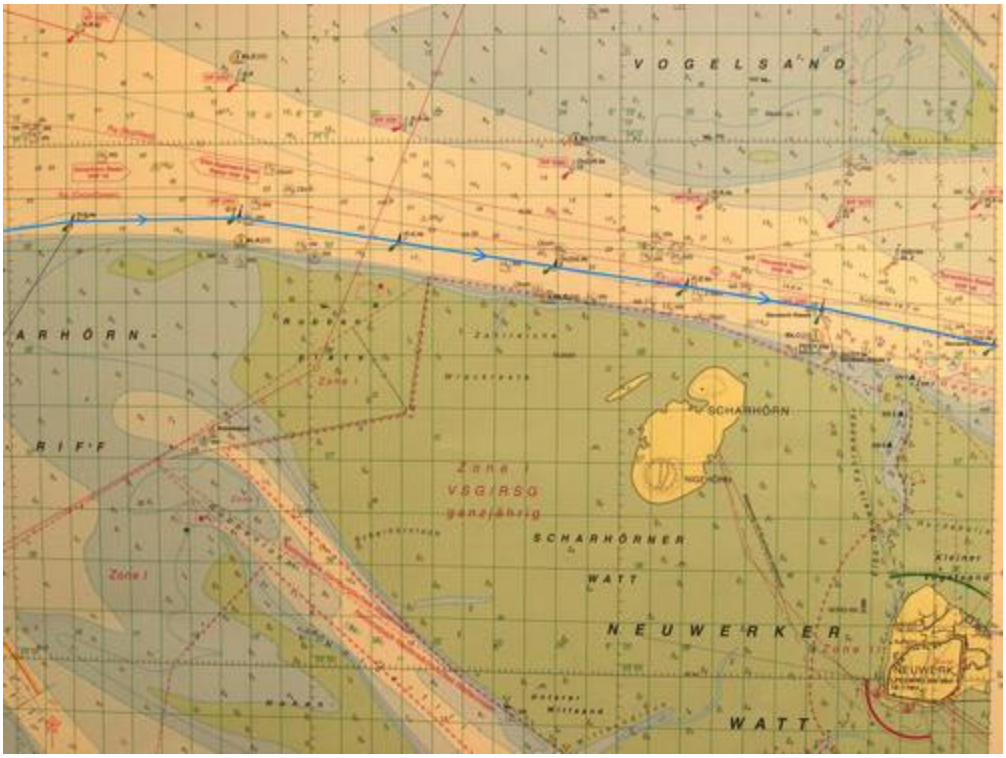
Von wegen, unterwegs frühstücken. Der Autopilot kann bei dem Seegang den Kurs nicht halten, piepst immer wieder Alarm, der schafft das einfach nicht und überlässt mir seinen job. Stimmt der Kurs noch? Ein Blick in die Karte wäre längst überfällig, aber wie komme ich unter Deck? Und da unten hat der Seegang den Kartentisch komplett abgeräumt. Karten, Besteck, das Frühstücksobst, die Wasserflasche, alles rutscht auf den Bodenbrettern hin und her. In den Schränken klappert & rumpelt es und dabei segelt „Fellow“ überraschend stabil. Die Yacht aus den frühen Siebzigern wurde damals bestimmt nicht auf Geschwindigkeit geschnitten, hat vorn und achtern viel Volumen und taucht weich in die Welle ein. Die Segel sind zwar ausgelutscht, aber das Boot ist damit wenigstens nicht übertakelt und gefühlt segeln wir wohl fünf Knoten (durchs Wasser) – eine Logge ist nicht an Bord. Keine Ahnung, wie viele Meilen wir bereits gemacht haben. „Fellow“ schwimmt jedenfalls wie ein Korken, selten haben wir grünes Wasser an Deck, kein Kunststück bei 50 % Ballast.

Dann kommt ein Dampfer von Steuerbord aus dem Fahrwasser auf und das Lotsenversetzboot fährt neugierig an mir vorbei, „... wer zum Teufel ist zu dieser Unzeit und diesem beschissenen Wetter so früh unterwegs?“ „Ich bin's“, antworte ich ungefragt, „bei meinem zweiten Einhandtörn, diesmal von Holland nach Brunsbüttel,“ aber das wollen die wohl gar nicht wissen. Kurz darauf muss ich Fahrt aus dem Schiff nehmen, damit der Dampfer passieren kann, danach mit Kurs 55 ° weiter.

Gegen 0600 müsste ich das Weserfahrwasser queren, aber die Tonnen vor mir sind noch zu weit weg. „Weißte noch 1966," erinnere ich mich. Damals begann in Bremerhaven meine erste Reise als „Moses" (Schiffsjunge) auf der „Goldenfels". Von hier fuhren wir nach Le Havre und dann mit 500 Renaults rüber nach Houston/Texas. Ein Hurrikan streifte damals unseren Kurs und der mit Autos beladene Frachter kam für ein paar Tage ungefähr so ins Schlingern, wie „Fellow" heute bei Wind gegen Strom. Mehrfach habe ich Schiffe „meiner" damaligen DDG Hansa hier die Weser oder die Elbe rauf und runter gesteuert und nun komme ich mit der 8,20 m kurzen „Fellow" wieder hier vorbei. Ein Kreis schließt sich.

Dann erwische ich tatsächlich Tonne 1 und 2 des Weserfahrwassers, dazu sehr weit Stb. querab der LT Roter Sand. Volltreffer, wir sind auf Kurs, also weiter mit 55°. In der Ferne halte ich jetzt auf einen winzigen Punkt zu, der in etwa auf Kurslinie liegt und weit Bb. voraus wieder Berufs-schifffahrt, eben auf der Kimm. Geht es da schon in die Elbe? Immer noch steht eine 2 m hohe steile Welle, noch läuft das Wasser ab. Ich muss pinkeln, auch mal Wasser ablaufen lassen. Mal eben über Bord geht nicht, runter in's WC komme ich nicht, also der „Trick" mit der geköpften Wasserflasche – da sind Männer klar im Vorteil.

Der winzige Punkt wird langsam größer, inzwischen ist es 0800. Die Wassertiefe liegt immer noch im zweistelligen Bereich und das soll bitte auch so bleiben. Eine halbe Stunde später haben wir tatsächlich die Untiefentonne Westertill, super, wir sind an der Einfahrt zur Elbe. Aber was ist denn hier los? Die See geht immer höher, immer wieder klettern die Wellen in eine andere Liga und sind jetzt bestimmt 3 m hoch. Klar, wir haben immer noch ablaufendes Wasser und hier strömt die Elbe gegen den steifen Nordwest. Ab Scharhörn 1 und 2 folgen wir den Steuerbordtonnen des Elbefahrwassers. Manchmal mag ich mich gar nicht umdrehen und doch muss ich sorgfältig steuern, das Heck gegen die hohe See stellen. Nur ganz langsam kommen wir voran – der spätere Blick auf die Strömungskarte zeigt, dass ich hier besser auf die Backbordseite des Fahrwassers gewechselt wäre, dort ist deutlich weniger Strömung. Okay, hinterher ist man bekanntlich immer schlauer.



Jetzt wird alles leichter. Spätestens ab hier sollte der Autopilot endlich wieder seinen job erledigen,

aber der denkt überhaupt nicht dran. Ich schaffe es nicht einmal, ein paar brauchbare Videosequenzen einzufangen, so sehr ist das Schiff in Bewegung. Wie war das noch mit John Maynard? "John Maynard war unser Steuermann, aushielt er, bis er das Ufer gewann ..." lange her, 9. Klasse, Deutsch bei Frl. Göring, in der Mittelschule Gronau/Leine. Ich frage mich, ob John Maynard an diesem Tag wohl gefrühstückt hatte.

Zwei Stunden später kentert der Strom, aus drei werden 2 m Welle, wenig später lässt der Wind weiter nach, die Elbe beruhigt sich, der Autopilot nimmt nun tatsächlich sein Geschäft auf und der Skipper räumt in Cockpit und Salon auf. Um 1100 wird tatsächlich gefrühstückt, wir haben Neuwerk an Steuerbord. Ohne Plotter oder Logge habe ich keine Idee, wie schnell wir inzwischen sind. Die Kugelbake kommt in Sicht, dann passieren wir Cuxhaven. Immer wieder Containerdampfer, Riesenkähne. Dann fast eine Stunde Pause mit der Berufsschifffahrt. Ich orientiere mich jetzt an der sichtbaren Strömung, versuche möglichst mitten auf der Elbe zu bleiben, um noch mehr Tempo zu machen. Dann nimmt überraschend der Wind wieder zu, weht zunächst mit 4, 5, gleich darauf mit 6 Bft., aber genau mit der Strömung, genial! Noch mehr Speed, ich schätze, wir sind mit 8 – 9 Knoten über Grund unterwegs. Was für ein Geschenk, jetzt passt einfach alles.

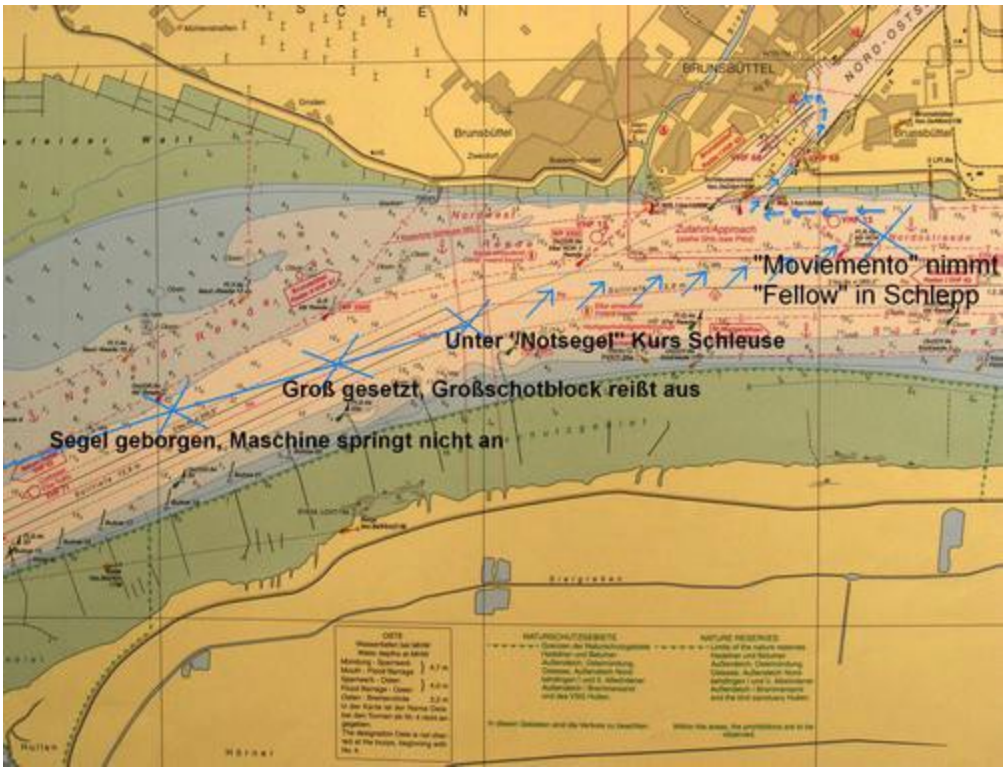
Bald wird der Ruderdruck zu hoch, „Fellow“ steht kurz vor dem Sonnenschuss. Die Genua muss runter, wir sind unserem Zeitplan ohnehin eine Stunde voraus. Okay, das hat schon mal ganz gut geklappt, weiter geht die schnelle Fahrt. Noch zwei Meilen bis zur Schleuse und lieber jetzt das Groß bergen, als zu viele Vorbereitungen vor der Schleuse. Der Autopilot schiebt mich dazu an den Wind, mehr schafft er wieder nicht. Ich löse das Fall und das Groß rauscht auf den Baum. Ein paar Gummistropps sichern das Segel vorläufig, jetzt den Motor an, aber der springt nicht an … die Maschine springt einfach nicht an. Die ist doch tagelang super gelaufen und ausgerechnet jetzt springt die nicht mehr an? Was ist mit dem Renault los? Die Batterie dreht den Anlasser nicht und klingt wie vom eiskalten Winter ausgelutscht. Kein Saft. Wo ist bloß der Schalter für die zweite Batterie? Ach ja, im Motorraum! Ich schalte von „both“ auf 1. Nichts! Auf 2, wieder nichts. Beide Batterien sind leer … ach du Scheiße, die Positionslampen brennen seit 0430, der Kühlschrank ist noch an. Aber warum sind beide Batterien leer, warum die Starterbatterie?

Ist doch jetzt scheißegal, ich muss sehen, dass ich hier wegkomme, nur wie? Ich setze das Groß und da ich nicht in den Wind gehen kann, kriege ich das Segel so eben auf Halbmast und noch dazu auf der falschen Seite, jedenfalls wenn ich rüber zur Schleuse will. Wenden geht mit dem „Segel“ und ohne Genua sowieso nicht, also mit dem Heck durch den Wind. Langsam manövriere ich „Fellow“ auf Vorwindkurs, hole mühsam das Groß dicht, gebe mir selbst das Kommando „rund achtern“, nur die Großschot lässt sich nicht fieren, die viel zu dicke Schot beklemmt sich selbst und mit einem Ruck reißen 6 Bft. den Großschotblock aus der Verankerung. Rrrrummmms, macht es und das „Halbmastgroß“ verabschiedet sich in Richtung Wanten! „Lächele, es könnte schlimmer kommen,“ denke ich sarkastisch … und lächele. So ein geiler Segeltag und vor der Haustür so was, ich fass' es nich'!!!

Was nun? Cool bleiben, Du bist nicht in Seenot. Ich seh' mich um, gebe mit den Armen Notzeichen in Richtung auf ein passierendes Motorboot, aber die bemerken mich nicht. „Fellow“ driftet mit dem Strom die Elbe aufwärts. Wann bin ich in Hamburg? Unsinn, wenn jetzt da drüben die Schleuse öffnet, segele ich da einfach rein. Gute Idee, quer zu Strom und Wind müsste das irgendwie klappen, sonst habe ich keine Chance. Dann öffnet wunschgemäß die Schleuse … und raus kommt ein Riesenkahn, dem ich aber so was von aus dem Weg „segeln“ muss. Zudem kommt ein anderer Frachter von Hamburg auf, auch den muss ich natürlich passieren lassen. Erst danach schiebt mich das Segel quer zum Strom auf die Sportbootreede zu, die Schleuse ist aus eigener „Kraft“ nicht mehr zu erreichen. Zum Glück warten dort ein paar Boote. Seh'n die mich?

Der mal wieder Alarm piepende Autopilot ist mir so was von egal, ich gehe aufs Vorschiff und gebe mit kreuzenden Armen immer wieder Notsignale, aber niemand schaut zu mir, alle gucken zur

Schleuse, die wollen da schließlich rein. Langsam komme ich näher an die Yachten ran und habe endlich Glück, eine holländische Hanse hält auf uns zu oder doch nicht? Tatsächlich, die kommen. Ich nehme einen Tampen in die Hand und signalisiere, bitte abschleppen.



Die Crew versteht mein Signal, auf der Hanse werden Fender vorbereitet und auch ich bereite Leinen und Fender vor. Die 430er Hanse „Moviemento“ geht an meine Steuerbordseite, übernimmt zunächst die Vor-, dann die Achterleine, danach Vor- und Achterspring. Der Skipper nimmt die Leinen nicht ganz dicht, damit die Masten bei dem Schwell nicht aneinander schlagen. „Fellwos“ Ruder stelle ich mittschiffs fest und sichere es mit einer Leine. Souverän und in aller Ruhe, kommunizieren wir miteinander. „Fellow“ und ihr Skipper sind damit schon mal gerettet und so lerne ich Astrid und Ivo auf der Elbe kennen. Die beiden leben auf ihrer Yacht, sind seit drei Jahren mit „Moviemento“ unterwegs, wollen erstmals die Ostsee kennenlernen und dann weiter nach Norwegen. Von der Ostsee kann ich ihnen was erzählen und die Dschunxx von der Seeschleuse geben uns dafür reichlich Zeit, 90 Minuten lassen die uns und etwa 15 weitere Yachten bei unverändert 6 Bft. und 3 Knoten Strom hängen, ehe endlich die Schleuse öffnet, unverschämt!

Dann schiebt sich das „Moviementofellowpäckchen“ in die Schleuse, dreht, nach dem „Absacker“ auf Kanalniveau, auf der Binnenseite eine kleine Ehrenrunde und dann nimmt Ivo Maß. „Passen wir als Päckchen durch die Hafeneinfahrt, Ralf?“ Ralf findet, „... ja, sonst sind wir euer Fender!“ Klar passen wir durch und dann setzt Ivo das „Päckchen“ butterweich an den Steg. „Wohin jetzt“, fragt Ivo. „Da hinten an die Steckdose!“ Also ziehen wir „Fellow“ mit Vor- und Achterleine von der „Moviemento“ da hinten an den Steg, legen das Landstromkabel und 30 Minuten später läuft der Motor wieder. Klar müssen die Batterien noch weiter laden. „Bin ich bescheuert“, brummelt der Skipper in seinen schon lange nicht mehr vorhandenen Bart. Er kann nicht wissen, dass die Lichtmaschine schon länger defekt ist und nicht mehr lädt, hat keine Ahnung, dass die Maschine nur noch von einem Bolzen (statt vier) an seinem Platz im Motorfundament gehalten wird. Noch ein paar Stunden Motorfahrt und die Maschine stünde mit einem Knall im Salon. Aber zurück von der Tage später erfolgten Reparatur in die Gegenwart.

Das immer noch gewöhnungsbedürftige Ende dieser Dienstfahrt „feiern“ wir gleich nebenan im Torhaus. Ivo und Astrid erzählen augenzwinkernd, dass sie eigentlich nur wegen der Schnitzel nach Deutschland kommen, Jägerschnitzel, die gibt es sonst nirgendwo. Natürlich sind die beiden zum Essen eingeladen und natürlich wollen sie die Einladung nicht annehmen, Segler halt. Spätestens als ich erzähle, dass der Reeder von „Fellow“ gleich die Szene betreten wird und es sicher sehr viel über Hanses auszutauschen gibt, erinnert die Szene irgendwie an das kleine Dorf in Gallien. Schon brennt das Lagerfeuer und bald kommen frisch gebratene Schnitzel auf die Back. Geschichten über Häfen und Segler machen die Runde, Bernt Lüchtenborg sitzt plötzlich mit am Lagerfeuer und als Attila auch noch dazu kommt, meint Bernt, „... auf dem Video sieht es doch so aus, als hätte die kleine „Fellow“ die „Moviemento“ in den sicheren Hafen geschleppt. Respekt Ralf, hätt' ich nicht besser hingekriegt“. Ivo setzt noch einen drauf, „… wir haben uns nur schleppen lassen, um vor der Schleuse Sprit zu sparen.“

Attila, Ivo und Astrid in Brunsbüttel, Bernt musste schnell wieder zum Kap Hoorn

Das Video zum Logbuch findest Du hier. Weil ich Einhand unterwegs bin sind die Szenen, die unterwegs gar keinen Spaß gemacht haben, nicht dabei. Immer wenn's spannend wird, brauchst du (jedenfalls auf dem Vorschiff) manchmal beide Hände für dich ... und nicht für die Kamera.