Just do it - das Tagebuch

Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Inhalte sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und
Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

Teil 1601 – 1618
Nieuwpoort - Lemwerder

1.601 (Sa. 26.09.09) Ein herrlich stimmungsvoller Nebelmorgen. Zugleich sonnig. Ein Herbsttag zum Verlieben. Sind schon früh auf. Der erste Weg führt zur Tanke, wo uns doch glatt ein anderer Segler zuvorkommt. Nach einigen Ehrenrunden sind auch wir dran. Kartenprobleme halten zunächst auf – es ist eine automatische Tankstelle - aber schließlich klappt es doch. Dann los. Der Nebel hat sich zum Dunst gewandelt, die Sonne bleibt. Noch recht gemütlich tuckern wir durch den Kanal hinaus in die offene Nordsee. Dort gleich einer der typischen Eingewöhnungsdispute. Thema: Welcher Kurs ist zu steuern angesichts eines neu in der Gegend herumliegenden Wracks. Nachdem wir uns auf einen Kurs geeinigt haben gibt es erst mal Frühstück.

Viel Schiffsverkehr, als wir die *Schelde* erreichen. Aber alles problemlos. Sogar die Verkehrstrennungsgebiete liegen so freundlich, daß sie unseren direkt gezogenen Kurs Richtung *Vlieland* nicht stören. Wir wollen noch einen großen Schlag, also Strecke machen. Danach können wir es dann gemütlich angehen. Wäre nämlich ziemlich blöd, wenn wir jetzt, gleich zu Anfang der letzten Meilen noch an der belgischen Küste hängen bleiben würden. Leider gibt es keinen Wind. Wir motoren.

26.09. – 27.09.09
Nieuwpoort – Den Helder
138,8 sm (40.418,0 sm)
Wind: W 1-2, NNE 1-2
Liegeplatz: 23,65 Euro/Tag

1.602 (So. 27.09.09) Leider beginnt der Tag nicht so sonnig. Gegen Mittag erreichen wir in *Den Helder* und biegen gleich ab in die Marina der Marinewerft. Sieht alles so leer aus. Vor fünf Jahren war es hier doch rappelvoll. Der Vorteil des Segelns so spät im Jahr.

Wir nutzen die Zeit und eilen gleich in Stadt. Stimmt, so war das doch. Erst durch ein großes Tor, schließlich befindet sich JUST DO IT ja auf Militärgelände. Zu Fuß einen großen Bogen schlagen und dann hinein in die Stadt. Wir kaufen ein und genießen ein Eis. Was uns am meisten an der Stadt gereizt hat, existiert nicht mehr. Die Rekonstruktion eines Ostindienfahrers. Die ist leider abgebrannt. Vor wenigen Wochen erst. Schade, schade.

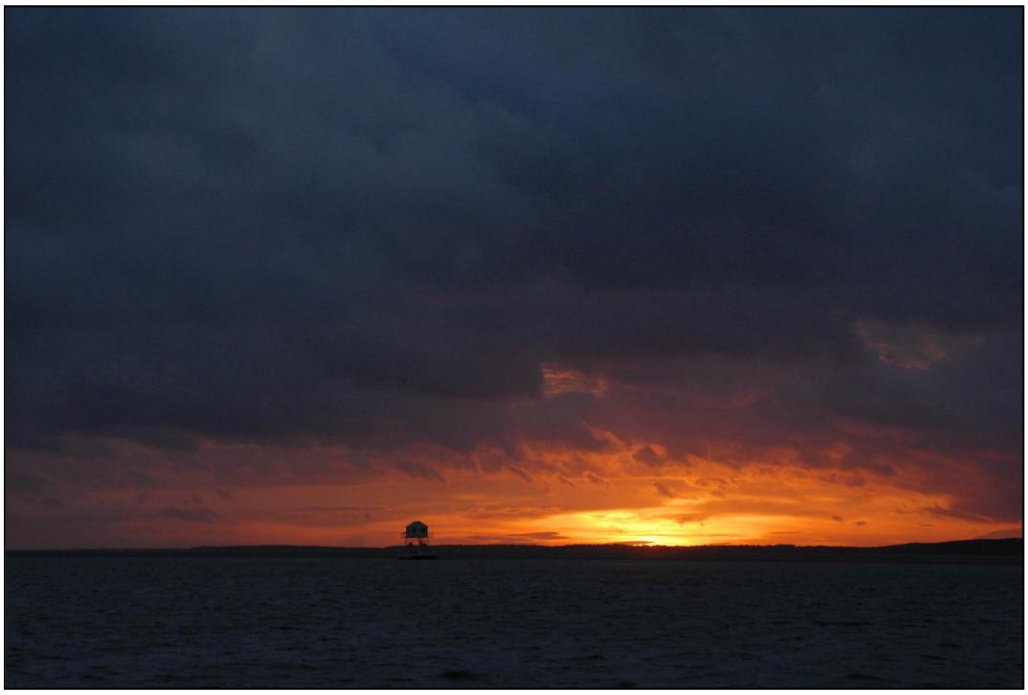
Holländischer Löwe mit Stielaugen

Abends verholen wir uns in die Club Kneipe. Hier ist es unerwartet nett und gemütlich. Heimische Segler empfehlen uns Nasi Goreng Marina Art. Na ja. Kann man essen. Aber wenn ich da so an originales Nasi Goreng aus Malaysia denke...

1.603 (Mo. 28.09.09) Durchs Wattenmeer. Wegen der Tide sind wir erst um halb zwei gestartet. Grauer Tag. Viel gesegelt, aber auch Motorunterstützung, natürlich. Viel Wasser rings um uns. Vom Watt ist nichts zu sehen. Ein erstaunlicher Verkehr herrscht hier. Arbeitsboote, Tjalken der Braunen Flotte. Und allüberall Fischfarmen. Die Fahrwasser sind überraschend gut ausgetonnt. Und sie sind erstaunlich breit. Ohne Probleme gelangen wir über das Wattenhoch. Meist zeigt das Echolot 1,40 m Wasser unter Kiel. Nur kurzzeitig springt es mal auf 1,00 m. Alles im Grünen Bereich.

28.09.09
Den Helder – Fraansche Gaatje
32,4 sm (40.450,4 sm)
Wind: W 3-4, W 5
Liegeplatz: vor Anker

Mit Beginn der Dämmerung beschließen wir hinter dem sich flach aus dem Watt erhebenden Sand *Richel* vor Anker zu gehen. Rasch schwindet das Tageslicht. Als wir unser Ziel erreichen ist es dank der Wolken schon sehr dunkel. So tasten wir uns nicht weit in das *Fransche Gaatje* hinein. Die Tiefen sind doch reichlich unklar und spannend. Da es recht windig ist, wollen wir hier nicht lange herumirren. Außerdem wollen wir morgen bei Niedrigwasser weiter. Da muß noch „Luft“ bleiben. Nicht, daß wir aufsitzen und nicht frühzeitig starten können. Wir lassen den Anker daher nahe des ersten und einzigen Tonnenpaares auf 4 m Wasser fallen. Dazu reichlich Kette. Fertig. Draußen ziehen noch einige Fischer im letzten Dämmerlicht ihres Weges. Die Tonnen und Leuchtfeuer beginnen zu blinken. Der Wind sorgt für ein standesgemäßes Konzert im Rigg. Es heult, brummt, säuselt und pfeift. Ich entzünde das Feuer im Ofen. Schnell ist es warm und gemütlich im Boot. Schon eine Stunde später gibt es Steaks mit einem großen Salat.



Dramatische Stimmung im *Fransche Gaatje*. Die Hütte ist eine auf Pontons verankerte Rettungsstation, die bei Flut aufschwimmt und bei Ebbe auf dem Sand *Richel* aufsitzt. Dahinter die Kontur der Insel *Vlieland*.

In der Nacht nimmt der Wind zu. Wellen klatschen an den Rumpf, ab und zu heftige Bootsbewegungen. Hätten wir doch tiefer in das Watt hineinkriechen sollen? Ich schlafe nicht gut. Zu allem Überfluß verlöscht der Ofen. Bekomme bereits Kopfschmerzen und weiß, was das für morgen bedeutet.

Blick von Vlielands Leuchtturm nach Osten: ganz schwach kann man *Terschelling* ahnen

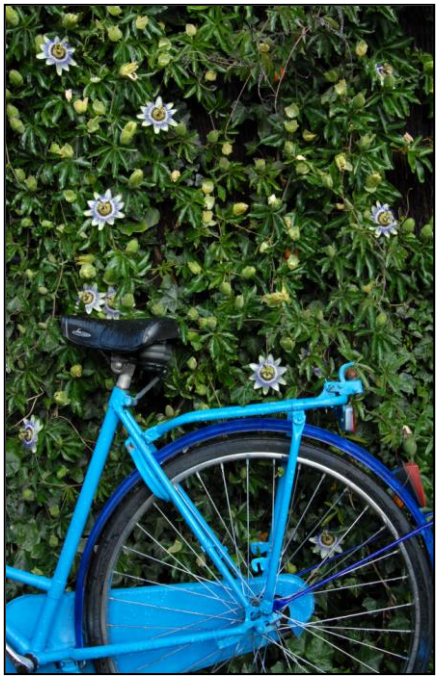
29.09.09
Fraansche Gaatje - Vlieland
5,2 sm (40.455,6 sm)
Wind: W 5-3
Liegeplatz: 26,60 Euro/Tag

1.604 (Di. 29.09.09) Eine Bahn fahler, blaß eierschalengelber Reflexe läuft vom Horizont auf JUST DO IT zu. Von der Sonne ist dennoch nichts zu sehen. Wenige Minuten später ein einsamer Sonnenstrahl, der die Wolkendecke durchdringt und den Horizont erreicht. Dann wieder alles grau in grau. Ein niedriger Himmel. Geringe Sicht. Ein wenig weiter östlich scheint es zu regnen. Eine einzelne junge Silbermöwe zieht vorbei. Die Fischer sind bereits aktiv. Ihre Boote wandern langsam über den Horizont, verschwinden im Dunst.
Bin recht früh aus der Koje geschlichen. Versuche meine Migräne mit Kaffee und Frühstück zu bekämpfen. Leider nicht sehr erfolgreich. Eine Stunde später befinde ich mich wieder in der Koje, Anke frühstückt. Gegen elf hat der starke Wind nachgelassen. Die Befürchtung einer noch unruhigeren Nacht treibt mich wieder auf die Beine. Ich erkläre der verblüfften Anke, daß es Zeit ist zu starten und beginne damit, mich ins Ölzeug zu quälen. Draußen ist es unverändert grau in grau. Nieselregen.

Wenig später holen wir den Anker aus dem Grund. Für die kurze Strecke nach *Vlieland* lohnt es nicht, die Segel zu setzen. Zumal ein Teilstück auch noch genau gegen den Wind führt. Der Skipper eines vorbeiziehenden Plattbodenschiffs ruft Anke zu, es sei doch herrliches Segelwetter. Sie solle Segel setzen. Anke erledigt alle Arbeiten. Sie navigiert, sie steuert, sie hält Ausschau. Ich sitze im Cockpit und lehne mich ab und zu über die Reling. Opfer für Rasmus. Nicht zu fassen. Niemals seekrank auf der ganzen Reise, und nun das. Wegen blöder Migräne. Nach dem Opfer geht es mir immerhin besser und ich steuere das Reststrecke bis in den Hafen.

Meine erste Handlung nach Ankunft: Ich fülle den leeren Tagestank des Dieselofens. Die kleine Förderpumpe läßt den Diesel fröhlich in das Edelstahlgehäuse plätschern. Dann gluckert es, aha, der leere Regler wird gefüllt. Denke ich. Es gluckert weiter. Eine Diesellache breitet sich unter dem Ofen aus, wird breiter und raumgreifend. Der Regler läuft über. Zum K... . Schnell hoch mit dem Bodenbrett, hoch mit der Seitenabdeckung und die Zuleitung abgesperrt. Großeinsatz der Küchenpapierrolle, um den Ausbreitungsdrang des Diesels zu unterbinden. Fehlt nicht viel, und mir ist wieder schlecht. Nix ist mit wohliger Wärme.

Lange nicht mehr erfahren:
Der Herbst ist allerorten sichtbar.



Am Nachmittag machen wir einen Spaziergang durch den Ort. Eine Hauptstraße, eine Nebenstraße. Die Hauptstraße von Linden gesäumt. Niedrige Backsteinhäuser, meist in Rot, einige weiß getüncht. Viele Fenster traditionell ohne Vorhänge. Dafür liebe- und meist geschmackvoll dekoriert. Ansonsten freie Durchsicht durch das ganze Haus. Der Holländer hat eine gut ausgeprägte Neigung zur Gemütlichkeit.

Auf den Straßen, in den Kneipen und Cafes, im Supermarkt, überall ist es eher ruhig. Die Saison ist vorbei. Einige Geschäfte sind bereits dem Winterschlaf verfallen. Kaum Autos. Vorwiegend Radfahrer und Fußgänger. Mir fällt auf, daß die Holländer, die uns begegnen, überdurchschnittlich groß sind. Bilde mir ein, daß die Holländer vielleicht das im Durchschnitt am größten geratene Volk sind, das wir auf der Reise besucht haben. Die Peruaner waren sicher die kleinsten.

Ein Abstecher zum Leuchtturm. Der Himmel reißt auf. Blaue Flecken, Sonnenschein. Das Gras auf den Dünen leuchtet plötzlich warmgelb auf, die dicken roten Hagebutten auch. Die Sicht ist gut geworden. *Terschelling* ist klar zu sehen. Auf den vorgelagerten Sänden brechen sich die Wellen. Ein Stückchen weiter östlich der helle Streifen von *Richel*. Mit der kleinen, auf einem Ponton montierten Schutzhütte. Nicht weit davon haben wir heute morgen noch gelegen.

Nicht denkbar: Was wäre Holland ohne Fietjes (links oben) und diese leckeren Poffertje?

Im Ort kehren wir ein. Poffertjes mit Cranberrys und holländischer Schokolade. *Lekker*.

1.605 (Mi. 30.09.09) Eine reichlich konturlose Wolkendecke bergüßt uns. Grau ist der beherrschende Farbton. Das klingt unschön, ist es aber nicht. Nach wie vor bin ich begeistert von der Wahrnehmung der, unserer norddeutschen Jahreszeiten.

Anke ist heute morgen weniger begeistert, aber aus anderen Gründen. Ihr Logbucheintrag: „Gut geschlafen, da weder Wind (!) noch knarzende Leinen etc. den Schlaf störten. Punkt 08:00 Uhr ein scheußliches Geräusch: auf dem Deich neben unserem Boot wird das Gras gemäht – leider nicht mit dem Schaf sondern mit einem Freischneider. Gemütliches Frühstück mit Ei. Leider hält der Wetterbericht nicht, was er versprochen hat. Mehr Regen, dafür weniger bis keine Sonne. Morgens Wind sogar aus SSW, das heißt Wind von hinten: igitt! Als es besser wird Spaziergang am Strand. Durch Deich und Wald ins Dorf. Ziel: Poffertje, diesmal mit heißen Kirschen. Museumsbesuch mit Würdigung des Vlielander Seehelden Wilhelm de Witt (17. Jh.).“

Der Besuch des kleinen Museums ist wirklich lohnenswert. Einerseits sieht man ein typisches Bürgerhaus einer wohlhabenden Vlielander Familie, dann die Bildersammlung einer der Damen des Hauses, und schließlich bekommt man ein wenig Überblick über Wilhelm de Witt, einem der niederländischen Seehelden aus der Blütezeit der niederländischen Seefahrt sowie dem Forschungsreisenden Willem de Vlamingh, für den man nahe des Fähranlegers ein Denkmal aufgestellt hat.

1.606 (Do. 01.10.09) Für heute sind bis zu sechs Windstärken und sehr unschönes Wetter vorhergesagt. Wir sind denn auch überrascht, als der Himmel aufreißt und immer mehr blaue Flecken erscheinen. Nicht, daß der Wind sich beruhigen würde, aber es wird ein sichtbar sonniger Tag. Also kein Grund zu klagen.

01.10.09
Vlieland - Harlingen
19,8 sm (40.475,4 sm)
Wind: N 5-6, NNW 5-3
Liegeplatz: 10,35 Euro/Tag

Wegen der Tide müssen wir recht lange warten. Erst gegen halb drei Uhr Nachmittags haben wir den Hafen verlassen. Sofort setzen wir das Groß, dann geht es die wenigen Meilen mit Maschine gegen den Wind. Richtung Nordsee. Sobald wir jenseits der Sände den Kurs wieder zurück ändern können, folgt die Fock und die Maschine erstirbt. Befriedigt schaue ich auf den Betriebsstundenzähler. Nur eine halbe Stunde Maschinenfahrt. Nun Rollen und Schaukeln wir vor raumem Wind dahin. Bis *Harlingen* genießen wir die mit abnehmendem Seegang zunehmend angenehmer werdende Segelei. Manchmal ist der Wind zwar recht frisch, und das gewundene Fahrwasser verlangt diverse Halsen, aber wir sind zufrieden. Nach all den Motorstunden der vergangenen Tage könnten wir jubeln: Wir können segeln! Erst unmittelbar vor der Hafeneinfahrt bergen wir Groß und Fock. Dann geht es unter zwei Brücken hindurch in den malerisch mitten in der Stadt gelegenen kleinen Yachthafen.

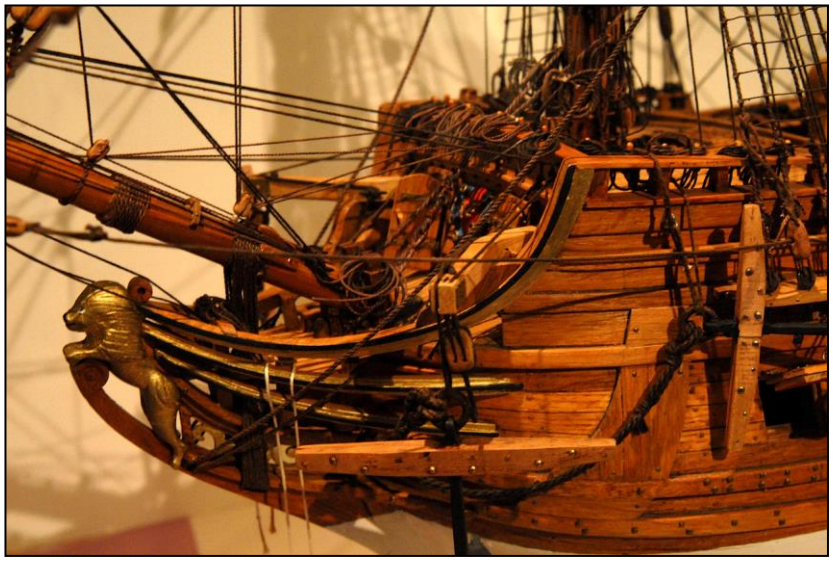
Gute vlieländer Bürgerstube

Es folgt ein Abendessen in einem der besseren Hotels. Wurde uns aus heimischer Quelle empfohlen. Was gibt´s? Lammschulter. Klasse. Wird sofort geordert. Haben „leider“ überlesen, daß auf der Tafel mit der Kreideschrift etwas von einer ganzen Lammschulter stand. Die Portionen sind wahrlich mächtig. Eine hätte für bequem für uns zwei gereicht. Was soll´s, Die Reste nehmen wir mit. Für die Hunde. Aber gut wars. *Lekker* eben.

Im kleinen Museum gibt es eine wechselnde Ausstellung mit Werken der Malerin Betzy Akersloot-Berg und der von ihr gesammelten Zeichnungen. Wenn ich es recht verstanden habe, ist dieses Bild ein eigenhändig geschaffenes Werk.

Auf dem Rückweg kommen wir mit den Eignern von ALABATROS, einer 16,5 m langen Aluyacht von Gerard Dikstra ins Gespräch. Nette Konversation an der Kaimauer, aber was wir in den vergangenen Jahren geradezu als selbstverständlich kennen gelernt haben, findet nicht statt: die spontane gegenseitige Einladung an Bord. Ort und Zeit haben sich geändert, die Gepflogenheiten auch. Wir sind in Europa.

1.607 (Fr. 02.10.09) Anke duscht noch mal, ich bezahle den Hafenmeister und suche noch schnell nach einem Führer für die Standemast-Route. Der ist allerdings nirgends mehr zu bekommen. Wir sind zu spät dran, im Jahr, scheint´s. Der Hafenmeister erklärt, die Strecke sei ganz einfach und an den wichtigen Abzweigungen seien die Richtungen ausgeschildert, wie auf einer Straße. Prima, dann segeln wir eben ohne Führer. Wer *Rio Parana* und *Rio Paraguay* befahren hat, der kann auch ohne Karten ein paar läppische holländische Kanäle befahren.


Bug der SEELYINK von 1696.
Modell im Vlieländer Museum.

02.10.09
Harlingen - Leeuwarden
16,0 sm (40.491,4 sm)
Wind: NNW 2, SW 2
Liegeplatz: 7,40 Euro/Tag

Auch im Herbst noch aktiv: Tjalk der Braunen Flotte.

Dann hat der Hafenmeister noch eine Information: die Brücken vor unserem Hafenbecken werden heute nicht vor 11:00 geöffnet. Die Flutwehre sind wegen des heftigen Westwindes und des entsprechend hohen Wasserstandes geschlossen. Wir nutzen die unvorhergesehene Wartezeit. Anke besucht noch mal die Duschen, ich suche nach einer neuen, leichten Regenjacke. Die treue alte Wind- und Regenjacke, die ich in Argentinien erstand, und die mich seitdem unermüdlich begleitet und geschützt hat, die, die ich auch vor Kap Horn trug, sie ist undicht geworden. Und ich werde wieder erwarten sofort fündig. In einem kleinen Geschäft, keine 50 m vom Liegeplatz der JUST DO IT entfernt. Anstelle eines Preisnachlasses bekomme ich eine Flasche Wein. Auch nicht schlecht.

Gegen Mittag starten wir. Die Passage der beiden Brücken geht schnell und unproblematisch. Im Hafenbecken davor ist es reichlich windig. Es fehlt der Schutz der Stadthäuser, in deren malerischer Geborgenheit wir zuvor lagen. Wir brummeln einmal um die Ecke und dann heißt es warten auf die Doppel-Schleuse, dem Zugang in den Van-Heeren-Kanal. Wir werden per Ampel in die kleine Schleusenkammer gelotst und bleiben die einzigen „Gäste“. Als wären wir erst gestern hier gewesen machen wir schnell und geübt an den Führungsleinen fest, die von den Wänden der Schleusenkammer hängen. Wie immer in einer unbekannten Schleuse rätseln wir: Geht es auf- oder abwärts? Abwärts natürlich. Vor den Schleusen, auf der Seeseite, herrscht ja noch sattes Hochwasser. Fünfzehn Minuten später werden wir ausgespuckt. Gleich hinter der Schleuse ein Abzweig nach rechts. Dort liegt, versteckt wie in einer Laubenpieperkolonie, ganz idyllisch im Grünen ein kleiner Segelclub. Gäste willkommen. Na, nächstes Mal. Dann Industriegebiete. Kleine Bootswerften. Drunter eine Werft mit dem Namen Multiboot. Sie ist spezialisiert auf den Bau von Wohnbooten. Teils auf der Basis ausgedienter Kanalschuten und Kanalboote, teils als komplette Neubauten. Wir hatten in einem Maklerbüro Anzeigen der Werft gesehen und waren überrascht. Im Vergleich zu Yachten und Häusern erschienen uns die Preise für ein Wohnboot außerordentlich interessant. Wir stellen fest, *Harlingen* ist eine geschäftige Stadt mit viel Gewerbe. Die Gewerbegebiete sind glücklicherweise irgendwann vorbei. Es folgt plattes Weideland, überwiegend schwarzbunte Rinder, dazwischen ab und an ein Bauernhaus, ein paar Windkraftanlagen. Windmühlen fände ich hübscher. Als wir im Jahr 2001 die Standemast-Ruten befuhren gab es gerade mal einen (1) Windgenerator. Klein, zweiflügelig, nur für die Versorgung eines Bauernhofes gedacht.
An den Ufern ein schmaler Schilfstreifen. In Wellen gebeugt und gedrückt vom frischen Wind. Ein gleichbleibendes, grasiges Rauschen. Schilf im Wind. Lange nicht gehört. Etwas hinter uns plätschert das Kielwasser an der hölzernen Uferbefestigung.

Harlingen

Die ALBATROS vor *Harlingen*s Kulisse

In *Franeker* müssen wir eine halbe Stunde warten. Der Brückenwärter ist gerade nicht anwesend. Vielleicht bedient er eine andere Brücke. In den Außenbezirken von *Leeuwarden* erneuter Stop. Das Brückenpersonal hat Kaffeepause, von 16:00 bis 18:00 Uhr. Oder ist das schon die Zeit des Abendessens? Die Brückenbedienung in den Städten muß übrigens bezahlt werden. Eine Tafel kündet bereits weit vor der Brücke, an der die Gebühren einkassiert werden, den Preis. Man hält das Geld bereit, und gegebenenfalls ruft man dem Brückenwärter schnell den Wechselgeldbetrag zu. Der läßt dann einen Holzschuh an einer Angelrute herunter. Friesisch blau-weiß gestreift und mit ein paar roten Friesenherzen versehen. Im Vorbeifahren legt man sein Geld in den Schuh und entnimmt das eventuell nötige Wechselgeld.

In der ersten Schleuse
seit rund 40.000 Meilen!

Zahlung per Angel
und Holzschuh

Nach der erwähnten Pause können wir noch weiter und fahren in die innerstädtischen Kanäle ein. Ein Abzweig zum Museumshafen lassen wir liegen. Der wäre für uns eh nicht zugänglich. Stattdessen kurven wir in den alten Festungsgräben herum. Nach etwas zick und zack, die Gräben folgen den alten Bastionen, legen wir uns ans Ufer. Ziemlich genau in der Mitte des Prinsentuin, des Parks, dessen Ursprünge auf den Prinzen Willem Frederik aus der Linie der alten Nassauer zurückgehen. Schöner kann man kaum liegen. Die Stadtväter waren auch fleißig: Wenn der Skipper will, kann er Wasser und Strom erhalten, selbst eine Abwasserabsauganlage gibt es, unterirdische Müllschlucker und zwei hübsche Häuschen mit Toiletten und Duschen.

Eine kleine JUST DO IT im *Prinsentuin.* Nach dem Schleifen der Bastionen wurde der Prinsentuin zum Landschaftspark gestaltet und ab Beginn des 19. Jh. Für die Öffentlichkeit zugänglich

Die historische Zentrum ist nur wenige Gehminuten entfernt. So streifen wir auch abends noch ein wenig in der Stadt herum, bewundern die alten Backsteinhäuser, staunen über die alte Waage und ein Friesendenkmal – der Pferderasse gewidmet, nicht den zweibeinigen Ureinwohnern dieses Landstriches. Nahe der Waage hat man einfach ein Stück Gracht überbrückt und auf diese Weise einen kleinen Stadtplatz geschaffen. Der Ort gefällt uns gut. Viele Kneipen, Cafés und Restaurants. Überall junge Leute. Der Flair einer Universitätsstadt. Schließlich läßt unser Hunger den Entdeckerdrang schwinden und wir kehren in einem indischen Restaurant ein.

Die städtische Waage

Fassadenausschnitt

Dem Friesen ein Denkmal

03.10.09
Leeuwarden - Dokkum
12,7 sm (40.504,1 sm)
Wind: W 4, WSW 8, WSW 6-7, W 5-6
Liegeplatz: 7,30 Euro/Tag

1.608 (Sa. 03.10.09) Am Vormittag streunen wir noch ein wenig durch die Stadt. Dem Wind entsprechend (auf der Nordsee herrscht Sturm) ist der Himmel grau in grau. Niedrige Wolken jagen einander. Nicht schön. Finden wir. Die Teilnehmer eines Halbmarathons finden das Wetter dagegen prächtig, haben sie doch nicht mit zu hohen Temperaturen zu kämpfen. Dem Halbmarathon folgt eine Volkswanderung. Scheint eine Veranstaltung für die Toleranz gegenüber Schwulen und Lesben zu sein. Die meisten Teilnehmer haben irgendein pinkes Kleidungsstück angezogen. Und damit man den Schwung nicht verliert, stehen überall längs der Wanderstrecke kleine Kapellen, Chöre, Kombos und sorgen für gute Stimmung. Unweit unseres Liegeplatzes werden Seemannsweisen gegeben. Der Chor singt allerdings ziemlich unter Auschluß der Öffentlichkeit. Verwaist eben. Vielleicht liegts an der sehr gemütlichen Art des Vortrags. Da fehlt etwas Schwung.
Wir legen ab. Unmittelbar neben der nächsten Brücke wird uns von einer dort spielenden Band zugerufen, die Brücke sei wegen der Veranstaltungen bis Morgen um 10:00 geschlossen. Das kann doch nicht wahr sein! Das hätte uns der Hafenmeister gestern doch sagen müssen.
„Deshalb sind heute vormittag schon einige Boote wieder zurückgekommen“ meint Anke.
Reichlich frustriert kehren wir an unseren Liegeplatz zurück. Wir sind noch mit dem Festmachen beschäftigt, da kommen eine Yacht und eine Kuttertjalk vorbei. Und tauchen nicht wieder auf. Schnell entschlossen mache ich mich zu Fuß auf den Weg, um nach dem Verbleib der beiden zu forschen. Ergebnis. Beide sind weg. Die Brücke öffnet also doch. Schneller wieder zum Boot. Erneut Leinen los. Vor der Brücke ruft man uns wieder zu, sie sei geschlossen. Wir rufen zurück, das könne nicht stimmen. Doch, Ausnahmen gebe es nur für Berufsschiffahrt. Wir bleiben und kreiseln hartnäckig vor der Brücke herum. Und siehe da, nach wenigen Minuten wird sie für uns geöffnet. Auf der anschließenden Strecke begleitet uns die Schar der Wanderer. Viele winken uns zu, begrüßen uns, freuen sich über den Bootsnamen:
„Just do it!“
Der Name kommt doch immer wieder gut an.

Der Himmel steht auf Sturm, doch noch im Schutz der Stadt spüren wir ihn kaum.

Außerhalb der Stadt bekommen wir den Sturm so richtig zu spüren. Das ist auf der Strecke unproblematisch, aber an den Brücken wird es jedes Mal spannend. Eine Brücke zeigt sogar zwei rote Lichter. Das bedeutet, daß die Brücke mehr oder weniger vorübergehend oder auch andauernder geschlossen bleibt. Die Kuttertjalk, deren Masten wir die ganze Fahrt über vor uns durch die grüne Landschaft wandern sahen, hat an einem Kai festgemacht. Wir legen uns kurz dahinter. Nach einer kurzen Zeit kommt ein weiterer Segler und kreiselt herum. Erstaunt sehen wir ein rotes Licht verlöschen. Dann springt ein grünes Licht an. Oh oh, gleich geht´s los. Auf der Kuttertjalk und uns Betriebsamkeit. Die Motoren werden gestartet, die Leinen gelöst. Die Brücke schwingt bereits nach oben. Die Yacht strebt zügig durch die Lücke. Die Lichter springen auf Rot. Die Brücke senkt sich schon wieder. Ja spinnt denn der? Die Tjalk stoppt auf, ich haue den Rückwärtsgang rein. Aber leider. Leider, der stürmische Wind. JUST DO IT wird sofort gedreht und beginnt seitwärts zu treiben. Die rückwärts laufende Tjalk nimmt uns zusätzlich Platz. Ich kann das Boot nicht mehr mit dem Heck zum Wind ausrichten. Schnell eine Wende, solange der Platz noch ausreicht. Am jenseitigen Ufer, nicht gerade weit weg, ein paar Jollen, deren überraschend ein schauerliches Schicksal droht. Ramming, Versenkung. Ich stochere. Rückwärts vorwärts. Hart Ruder nach Steuerbord, Vollgas. Unser Bug hebt sich und wir drehen nahezu auf der Stelle. Die Jollen sind gerettet und werden ihrem ansonsten bestimmten Schicksal überlassen. Die Mannschaft der Tjalk bereitet sich darauf vor, wieder festzumachen. Wir auch. Da geht die Brücke wieder auf. Der Träumer am Schaltpult hat unser Begehren endlich erkannt. An einer zweiten Brücke ähnliche Probleme. Das Personal kann sich anscheinend nicht vorstellen, welche Schwierigkeiten Boote bei den herrschenden Bedingungen haben. Dort gibt der skipper eines vor uns herumstochernden Motorbootes nach einiger Zeit des Herumstocherns und –kreiselns sogar auf und verzieht sich für den Rest des Tages in einen kleinen Seitenarm. Zur Ehrenrettung der Brückenwärter muß man aber auch erwähnen, daß es bessere Beispiele gibt. Die, die Probleme kennen, signalisieren bereits auf große Distanz, daß sie die Brücken öffnen werden und öffnen sie dann auch so frühzeitig, daß man ohne Verzug durch kann.

Nun ist er da, der Sturm. Doch anders als auf See gibt es keine Schaumkronen und brechende Wellen.

Eingepackt wie auf hoher See

Die Landschaft jenseits von *Leeuwarden* gefällt uns viel besser als davor. Natürlicher, idyllischer. Kaum noch Industrie. Bauernhöfe, einzelne echte Windmühlen, also alte, also solche, wie in der Modelleisenbahnlandschaft in unserer Kindheit. *Dokkum* grüßt uns schon von weitem. Mit eben diesen Windmühlen. Sie stehen hoch und erhaben auf den ehemaligen Bastionen der Stadt. Da um die Jahreszeit nicht mehr viel Betrieb herrscht, können wir ganz malerisch direkt unter einer der Mühlen fest machen. Die alten Befestigungsgräben sind nämlich Teil des heutigen Kanalsystems.

Dokkum ist wie so viele der niederländischen Städtchen ein Art Puppenstubenimitat. Grachten, schmale Backsteinhäuschen, kleine Brücken und Stege, ringsherum idyllische Landschaft. Die Fenster liebevoll dekoriert, meist sogar mit absolut symmetrischer oder spiegelbildlicher Deko. Das hübsche Rathaus ziert sich ein wenig unter einer zurückhaltenden Beleuchtung. Hier könnte man auch schon wieder verweilen. Daher finden wir es erstaunlich, daß so viele Häuser zum Verkauf stehen.

Anke drückt das Boot ab – gleich geht´s weiter nicht. Im Hintergrund die Brücke, die sich im unpassenden Augenblick vor uns schloß

Ankunft in *Dokkum*

1.609 (So. 04.10.09) Nach einem ausgedehnten Spaziergang durch das Städtchen und einem kurzen Mittagspäuschen, da die städtischen Brücken erst ab 13:00 wieder bedient werden, starten wir. Weit kommen wir nach dem Start nicht, vielleicht 300 m, und schon versperrt die erste Brücke den Weg. Kein Wärterhäuschen, kein Wärter, nicht einmal eine Rufanlage. Und mangels Handbuch wissen wir natürlich nicht, auf welchem Kanal man den guten Mann rufen kann. Wir eiern unentschlossen herum. Bevor wir uns zu irgendetwas durchgerungen haben, kommt eine andere Yacht, die in die gleiche Richtung will. Und mit der Yacht ein radelnder Wärter, der den Transit durch die Stadt von Brücke zu Brücke begleitet.

04.10.09
Dokkum - Lauwersoog
13,7 sm (40.517,8 sm)
Wind: W 4-5, W 6-7, W 5-6
Liegeplatz: 12,90 Euro/Tag

Jenseits des Ortes folgt schöne Weidelandschaft. Je näher wir dem *Lauwersmeer* kommen, desto natürlicher wird sie. Die Weiden werden weniger, stattdessen Weidenbäume und großflächige Rieder. Dadrüber der gewohnte graue Himmel und nach wie vor reichlich Wind. Zu Ankes besonderer Freude sogar eine Wildpferdherde. An den Ufern viele idyllische Liegemöglichkeiten. Wir markieren sie im C-Map für spätere Besuche. Heuer stehen wir schon wieder unter dem Zwang, anzukommen. Ankes Urlaub ist schließlich begrenzt. Zum späten Nachmittag hin nimmt der Wind zu. Leider kommt er aus einem ungünstigen Winkel. Eine Kreuz ist in den schmalen Gewässern nicht möglich. Und als im *Lauwersmeer* der Platz endlich ausreicht, sind wir schlicht zu faul.

Das Rathaus von *Dokkum*

Ausblick am Morgen

Für die halbe Stunde bis zum Yachtclub lohnt das Segeln nicht mehr. Wortwörtliche Kommentierung im Logbuch:
„Faule Säcke!“
Wir steuern den Yachtclub auf der Binnenseite des Seedeiches an. Seit langem mal wieder ein Yachthafen, bei dem man mit Heckpfählen festmacht. Gewissermaßen eine Premiere für uns als Team. Gelingt aber vorzüglich.

Nach einem Erkundungsspaziergang wissen wir etwas mehr. Die Liegemöglichkeiten im Außenhafen bestehen nicht mehr. Er ist nur noch den Fischern gewidmet. Ein schlichter, schmuckloser Gewerbehafen mit einer schon unverständlich großen Zahl Restaurants. Für die fehlenden Sommergäste. Uns sprechen sie nicht an, und wir verholen uns wieder an Bord, um uns das Abendessen in unserer gemütlichen „Kajüte“ selbst zu bruzzeln.

Dokkumer Idylle

1.610 (Mo. 05.10.09) Ein schöner, sonniger Morgen. Leider nutzt uns das nicht viel, denn wir müssen bis etwa 2 Stunden vor Niedrigwasser in *Lauwersoog* warten. Anders hätte die Fahrt wenig Sinn. Nur Gegenstrom. Am Ende der Wartezeit ist der Himmel grau, die Sonne verschwunden. Na prima. Vorsichtshalber tanken wir noch ein paar Liter auf, dann geht es zur Schleuse. Große Überraschung: Die Schleuse wird nicht bedient. Vorübergehend. Nach 20 Minuten ist die Wartezeit glücklicherweise beendet und wir können endlich ins Schleusenbecken einfahren. Wenige Minuten später befinden wir uns auf See. Genauer, zunächst auf dem Weg durch die Fahrrinnen, die zur offenen See führen. Natürlich ist es zur Abwechslung schwachwindig. Die unermüdliche Dieselgenua darf zum wiederholten Male arbeiten. Zwischendurch versuchen wir es auch mal mit Verzicht, aber nach einer Stunde Trödelei wird uns die Aussichtslosigkeit des Unterfangens deutlich. Es hilft alles nichts. Wir müssen die meiste Zeit motoren oder die Flutwelle läuft uns davon und wir werden weit vor dem Ziel in den entgegenstehenden Ebbstrom geraten.

05.10.09
Lauwersoog – Borkum
35,5 sm (40.553,3 sm)
Wind: S 2-4, SSW 2-3, S 3-4
Liegeplatz: 14,40 Euro/Tag

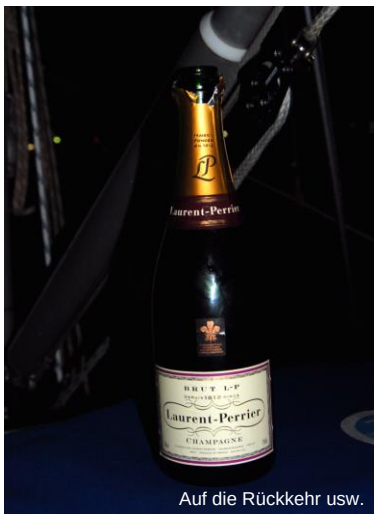
Unweit von *Lauwersoog* standen wir noch vor einem unerwarteten Problem. Die Verhältnisse in den Watten haben sich derart verändert, daß die gesamte Betonnung neu ausgelegt wurde. Das alte Hauptfahrwasser ist nun ein untergeordnetes Nebenfahrwasser. Das neue Hauptfahrwasser war früher gar nicht als Fahrwasser markiert. Wir staunten und hatten einige Orientierungsschwierigkeiten. So rätselten wir mit unseren alten Karten und dem weniger alten, aber nicht minder unzutreffenden elektronischen Karten Kreise ziehend hin und her. Schließlich waren wir schon auf dem Weg, um bei einem in der Nähe weilenden Fischerboote nachzufragen, als sich uns endlich die Abkürzungen WG (*Wieromergronden*) und PL (*Plaatgaat*) auf den Tonnen erschlossen. Nun hatten wir eine Idee, wo es lang gehen könnte. Die Idee entsprach auch der Realität, was uns dann, wen wundert´s, sehr freute. Die heute noch befahrbare Rinne des ehemaligen Hauptfahrwassers hat sich ganz dicht an die Westecke der Insel *Schiermonnikoog* geschoben. Von dort führt es reichlich lange über flaches Wasser, immer parallel zur Insel. Zur See hin „geschützt“ durch ein langgestrecktes, unüberwindbares Sandriff. Eine schaukelige Angelegenheit, denn die

Wellen, die beim herrschenden Niedrigwasser das der Insel vorgelagerte Riff überspülten, waren kurz und steil. Dagegen war die eigentliche Riffpassage fast angenehm. Hier stand tatsächlich mehr Wasser als auf dem „Anmarschweg“. Die Wellen zeigten sich also nur hoch, aber halbwegs freundlich. Jedenfalls waren wir hier über den wenigen Wind sehr dankbar. Bei viel Wind wird es hier schlicht unmöglich sein, über die Barre zu gehen.

Hinter der Tonne schwach zu erkennen die unruhige See auf dem Riff vor *Schiermonnikoog*

Bei Erreichen des *Hubertgatts* wird es endgültig dunkel. Das *Hubertgatt* ist eine Rinne, die etwas südlich des betonnten und befeuerten Hauptfahrwassers in Richtung *Borkum* bzw. *Ems*mündung verläuft. Es ist mit Mitte-Fahrwassertonnen bezeichnet, die unfreundlicherweise nicht befeuert sind. Wir lieben ja die Spannung. So heißt es nun, die unbefeuerten Tonnen zu finden, genauer ausgedrückt, zwar zu finden, aber nicht so, daß wir hörbar drauf stoßen. Schließlich würde man uns bestimmt übelnehmen, wenn wir alle Tonnen versenken. Mit Hilfe des Radars und peniblen Ausgucks finden wir denn auch unseren Weg. Eine Tonne können wir trotz gutem Echo nicht mit den Augen ausmachen. Und wir müssen schon fast anderthalb Meilen herangekommen sein, bis das Radar ein sicheres Echo zeichnen kann. Erfreut stellen wir fest, daß die Tonnen fast durchweg dort stehen, wo sie auch stehen sollten. Lediglich die letzten vor der Ems stehen anders. Und auch die *Ems*betonnung hat sich verändert. Aber von hier ab ist es dank guter Befeuerung fast ein Kinderspiel. Nur der starke Strom fordert noch Aufmerksamkeit. Ist man erst mal sicher in die zum Hafen von Borkum führende Rinne eingefahren, gibt es keine weiteren Probleme.

Für uns ist es keine Frage. Natürlich gehen wir nicht in den Yachthafen. Der Burkana-Hafen ist das Ziel. Bescheidene drei Yachten liegen an den mächtigen Schwimmpontons, die einst der Bundesmarine dienten. Darunter entdecken wir die MY WAY, die schon auf *Vlieland* neben uns lag. Deren Skipper Uwe ist uns beim Anlegen behilflich. Wir sind aber mit unserer ersten Platzwahl unzufrieden und legen wenige Minuten später noch mal um. Dann heißt es, schnell den Ofen angeworfen, für die äußere Wärme, und ein schnelles Nudelgericht gezaubert, für die innere Wärme und gegen den Kohldampf. Wir laden Skipper Uwe dazu. Er erzählt, daß er gerade fünf Minuten vor uns eingetroffen ist. Er hat die Yacht gerade erst übernommen und plant gemeinsam mit einem Freund eine Nordatlantikrunde. Und da er bislang noch keine Gelegenheit gefunden hatte, seinen Booterwerbschampus zu vernichten, liefern wir sie. Erstens ist er nun nicht allein, sondern zu dritt, er hat einen Anlaß (Bootskauf), und wir haben auch einen Anlaß: Der erste deutsche Hafen, der auch unser letzter war, ist nach über fünf Jahren erreicht! Klar, daß der Abend verteufelt lang wird.



Auf die Rückkehr usw.

1.611 (Di. 06.10.09) Ankes Logbucheintrag (in Teilen nicht zitierfähig): Martins Spruch des Tages: „Weltumsegelung ist manchmal richtig Kacke!“ Und: „Nun weiß man, wozu Cocktaillöffel gut sind.“ Hintergrund: Die Toilette ist verstopft! Hätte ja auch noch ein paar Tage länger durchhalten können, oder? Mit Hilfe einer Spirale vom rasenden Hafenmeister den Schlauch gereinigt. Gleichzeitig die wahrscheinliche Ursache für das ständig wiederkehrende Wasser in der Bilge gefunden: ein normalerweise mit einer Aluplatte verschlossenes Loch im oberen Abschlußblech des Fäkalientanks ist offen. Das haben wir erst bei der zweiten Verstopfung bemerkt. -> Viel Gerödel. Nachmittags zur Belohnung Kaffee im Hafenmeisterbüro. Kurtaxengeschichten ausgetauscht. Aber ansonsten hat sich im Hafen und beim Hafenmeisterehepaar

nichts geändert. Immer noch ein bißchen improvisiert alles. Sehr angenehm und auch ein bißchen familiär. An Uwe von der MY WAY Segelnähzeug verliehen und zwei Karibikführer verschenkt bzw. verkauft. Unsere Karten scheinen ihm dagegen zu alt zu sein.

Spricht für sich und Humor

1.612 (Mi. 07.10.09) „Mein liebes Hafenmeisterchen, Du hast uns ganz schön reingelegt!“
Auf Empfehlung des netten Hafenmeisters starten wir wider unserer Kalkulationen ca. 1 Stunde vor Hochwasser *Borkum*. Wir nehmen an, daß seine Auskunft lange nachlaufenden Strom berücksichtigt. Leichte Verzögerungen der Abfahrt ergeben sich auch, da wir beim Hafenmeister noch schnell unsere Morgenbrötchen abholen und Martin hilft, das Boot eines netten Seglers, dessen Namen wir nicht erwähnen wollen, der aber das *Festbändseln* seines Bootes noch etwas üben muß, also dessen Boot wieder an den Ponton zurückzuzergeln.
Kaum unterwegs zeigt sich ziemlich schnell, daß da was nicht hinhaut. Es ist noch keine Stunde vergangen, da haben wir Stillwasser, und kurz drauf steht der Strom uns bereits entgegen. Statt zügig durch die *Fischerbalje* in die Nordsee gespült zu werden, müssen wir, die wir ja auch noch unter einem bewachsenen Rumpf leiden, uns mühsam vorwärts quälen. Schließlich bremsen uns zwei Knoten Gegenstrom. Ein Start zwei Stunden vor Hochwasser wäre wahrlich besser gewesen. Anke schreibt: Jaja, man hätte doch dem eigenen Gefühl vertrauen sollen. Wir geben unser Ziel *Helgoland* auf. Stattdessen peilen wir *Norderney* an.

07.10.09
Borkum - Norderney
39,6 sm (40.592,9 sm)
Wind: W 5-6, NW 3-4, N 2-3, NE 3
Liegeplatz: 17,50 Euro/Tag

Norddeutsch grau: *Norderney*

Auf der See sind wir noch optimistisch und setzen die Segel. Aber der Wind ist mau und läßt weiter nach. Recht schnell packen wir die Segel wieder ein. Und wie heißt es doch so schön:
„Im Wattenmehr gilt: im Zweifel muß die Maschine ran!“
Wär ja der Gipfel allen Unbills, wenn wir in der Einfahrt nach *Norderney* auch noch Gegenstrom hätten. Immerhin, zur Entschädigung besuchen uns zwei Schweinswale und eine Robbe läßt sich auch blicken.

Vielleicht sollte nicht unerwähnt bleiben, daß die soeben (gestern) instandgesetzte Toilette schon wieder blockiert. Statt eines entspannten Inselspaziergangs eile ich kaum angekommen in die örtlichen Handwerksbetriebe, erstehe Sanitärschläuche, und den Rest des Nachmittags verbringen wir mit Restaurationsarbeiten am Toilettensystem. Und wo bleibt die positive Nachricht? Da gibt es sogar zwei: Anke enteist und putzt in den Pausen, in denen ich ihre Hilfe nicht brauche, den Kühlschrank, und wir entdecken die Ursache des steten Wasseraufkommens in der Hauptbilge: ein abgefallener Verschlußdeckel des Fäkalientanks, den wir glücklicherweise nie mit bestimmungsgemäßen Füllgut gefüllt haben. Puh. Zur Belohnung besuchen wir am Abend das ausgezeichnete Restaurant des Yachtclubs. Können wir wirklich empfehlen.

1.613 (Do. 08.10.09) Von *Norderney* nach *Wangerooge*. Außenrum. Ein eigentlich anspruchsloser Törn. Der morgendliche Himmel ist natürlich wieder reichlich grau. Ich verspreche Anke besseres Wetter, und tatsächlich, im Lauf des Tages kommen ein paar blaue Flächen zum Vorschein. Im Himmel. Das Wasser behält natürlich das typische Nordseebraungrün. Mal heller, mal dunkler. Je nach Sonne.

Blaue Himmelsflecken über der Nordsee versöhnen auf der Etappe von *Norderney* nach *Wangerooge*

Das *Dovetief*, die Ausfahrt, die wir nehmen, hat sich nach Osten verlagert. Etwas anderes war auch nicht zu erwarten. Unser Fazit, alle Seegatten sind deutlich östlicher als vor fünf Jahren, und vor allem, die Passagen über die Barren sind länger geworden. Knapp zwei Stunden später passieren wir die Ansteuerung der *Accumer Ee*, auch sie deutlich verlagert. Hier müßten wir abbiegen, wenn wir nach *Spiekeroog* wollten. Der große Tidenkreisel der Nordsee schiebt uns mit 1,2 Knoten, eine willkommene Hilfe. So dauert es auch nur eine knappe weitere Stunde, bis wir die nächste Ansteuerungstonne, die für die *Otzumer Balje* erreicht haben. Wie schon die ganzen vergangenen Tage segeln wir mal wieder ohne aktuelle Karten (die allerdings auch schon wieder überholt sind) und ohne Tidenkalender. So müssen wir die Tidenangaben, die C-Map für weiter entfernte Orte angibt interpolieren. Die Navigation in den Seegatten erfolgt eh auf Sicht. Sich blind auf Karten zu verlassen wäre schön dumm, denn dafür sind die Gewässer einfach zu dynamisch. Das Seegatt läßt sich zunächst auch ganz passabel an. Der Weg führt mit achterlichen Winden gen Osten. Zunächst. Dann eine enge Kehre und nun verläuft das Fahrwasser nahezu in entgegengesetzte Richtung. Und damit steht uns der Wind entgegen. Und nicht nur das, der Wind steht auch dem auflaufenden Strom entgegen. Sofort wird es hübsch rauh. Kennt man ja. Innerlich sind wir auf so etwas ja eingestellt. Das weiß der olle Rasmus auch, der blöde Windgott, und will uns nun noch eins mitgeben. Kaum haben wir den flachsten Teil der Barre erreicht, da legt er sich ins Zeug und läßt den Wind mächtig zulegen. Im Handumdrehen steilen sich die Wellen auf. Es dauert nur wenige Augenblicke, da kommt schon der erste brechende Wellenkamm. Da wir auch noch kräftig vorhalten müssen, erwischt er uns fast breitseits.

08.10.09
Norderney - Wangerooge
33,5 sm (40.626,4 sm)
Wind: N 2, NW 2-3, W 4-6, W 5
Liegeplatz: 14,40 Euro/Tag

Der Westturm von *Wangerooge*

Per Hand steure ich die Wellen aus.
„Anke, schnell, die Schotten rein.“
Sicherheitshalber schließen wir den Niedergang. Wären wir jetzt noch vor der Ansteuerung, ich glaube, wir würden auf die Einfahrt verzichten. Aber hier, mitten drin, ist es nun egal. Ob zurück oder vorwärts, heftig wird´s in jedem Fall. Also Augen zu und durch. Wobei Augen zu natürlich nicht stimmt. Im Gegenteil. Augen auf und sorgfältig gesteuert. Und immer ein Blick auf die Abdrift. Die Minuten scheine sich ins

Anke hat das Groß geborgen - Skeptischer Blick wegen des Wetters (links)

Endlose zu dehnen. Dann, endlich glaube ich, daß die Wellen milder werden. Die befürchteten Grundseen bleiben aus. Und dann haben wir, wegen des Vorhaltewinkels mehr quer als in die angestrebte Richtung zielend, die Tonne erreicht, an der wir den Kurs ändern können. Es ist geschafft. Kann das sein, das da ein ganz stärkeres Zittern in meinen Knien war? Die Wassertiefe mit 1,70 m unter dem Kiel war an sich komfortabel. Doch wenn der Wind mit 5 oder gar 6 Beaufort gegen den vollen Strom steht, wird das ganz schnell eine andere Sache.

Unter dem noch immer stehenden, gerefften Großsegel legen wir die letzten Kabellängen zurück. Der Hafen von *Wangerooge* zeigt sich unverändert. Erinnerungen kommen hoch. Die auf Stelzen stehenden Blockhütten und Container. Die Inselbahn. Der Wellenbrecher, der bei Hochwasser meist überspült wird.

Ein Omen? Hat es bald ein Ende mit der Seefahrt? Wird die Uhr wieder den Rhythmus bestimmen?

Da wir fast die ganze Fahrt über schiebenden Strom ausnutzen konnten, sind wir recht früh angekommen. Wir nutzen die Gunst der Stunde und machen uns auf die Wanderung in den Ort. Auf dem Weg belästigt uns wehender Sand. Fast wie in der Wüste. Dort ist der Sand allerdings feinkörniger und nicht ganz so salzig. Im Ort genießen wir erst einmal ein Stück Kuchen. Ansonsten streunen wir herum. Über den Windanzeiger auf der Promenade staunen wir. Er übertreibt kräftig und behauptet volle acht Windstärken. Wir schätzen die aktuellen Werte auf eher 5, vielleicht ein bißchen 6. Ein neben uns stehender Tourist:
„Heute morgen war er aber wirklich ganz exakt. Es hat nicht geweht, und er hat wirklich null gezeigt.“

Auf meine geliebte Currywurst verzichte ich. Beim Schlachter, der sie anbietet, riecht es mir einfach zu sehr nach Imbißbude. Nichts gegen die Imbißbude als solche, aber heute steht mir der Sinn doch mehr nach frischer Luft. Keine Currywurst bedeutet allerdings, selber kochen. Also plündern wir noch schnell einen der beiden Supermärkte. Da die letzte Inselbahn schon vor langer Zeit gefahren ist, marschieren wir nun mit länger werdenden Armen zurück.
Am Hafen angekommen machen wir dem Hafenmeister des örtlichen Yachtclubs unsere Aufwartung. Er ist zugleich Wirt der Clubkneipe. Das endet fatal. Spät und um ein paar Biere bereichert kehren wir an Bord zurück. Das Kochen fällt aus. Stattdessen gibt es belegte Brote.

Begrüßt uns bei den Salzwiesen

1.614 (Fr. 09.10.09) Ein ruhiger und gemütlicher Morgen. Es besteht kein Grund zur Eile. Wir wollen über die Wattenfahrwasser Richtung Blaue Balje, ans Ostende von Langeoog, von dort weiter über die Fahrrinne Minsener Oog in das Jadefahrwasser. Eigentlich hätten wir lieber in der Blauen Balje geankert, nur leider, wir können von dort aus nur bei halbwegs Hochwasser weiter, da morgen mit frischen Winden zu rechnen ist. Mal so ganz knapp über die Barre rausrutschen wird wohl kaum drin sein. Auslaufen bei halbwegs Hochwasser bedeutet aber, in der Weser Gegenstrom, ist also wenig sinnvoll. Wenn man nicht einen ganzen Tag opfern will, bleibt also nichts anderes möglich, als noch heute „raus“ zu gehen.

Vertraute Anblicke - Salzwiesen

Abendstimmung über *Wangerooge*

09.10.09
Wangerooge - Kaiserbalje
21,1 sm (40.647,5 sm)
Wind: E 3, ESE 3
Liegeplatz: vor Anker

Die Wartezeit verbringen wir mit ein wenig Vogelstudien von einem der Stege des Yachthafens auf Wangerooge. Auf den flachen Schlickflächen des Watts tummeln sich Säbelschnäbler, Ringelgänse, Rotschenkel, Pfuhlschnepfen, Brachvögel, Austernfischer und natürlich auch ein paar Möwen. Auf dem nahen Wellenbrecher versuchen sich ein paar Steinwälzer an etwas überdimensionierten Steinen. Vor unseren Augen taucht ein Kormoran mitsamt selbstgefangenem Frischfisch auf. Das Fischlein ist wenige Augenblicke später schon im Schlund verschwunden.
Ich werde wegen der Signalpistole noch beim Hafenmeister vorstellig und bekomme zu hören, daß der Zoll damit nichts zu tun habe. Ich solle mich an meine Heimatgemeinde wenden. Die ganze Angelegenheit scheint sich ja in Wohlgefallen aufzulösen.

Die Abfahrt vertrödele ich mit einem Interview, das ich telefonisch der Norddeutschen Zeitung gebe. Daß der Abfahrtszeitpunkt erreicht ist und immer mehr überschritten wird, fällt mir nicht so richtig auf. Zumal Anke noch mit Abwasch beschäftigt ist. Da sollte ja eigentlich alles im Lot sein. Daß ein paar andere Yachten starten, fällt mir gar nicht weiter auf. Nun ja. Kaum habe ich das Gespräch beendet, treibt Anke mich an. Oh oh. Nun aber los. Während Anke sich weiter den hausfraulichen Pflichten widmet, schmeiße ich in wohlüberlegter Reihenfolge die Leinen los – der Wind steht nicht ganz günstig – springe schnell wieder an Bord, lege den Rückwärtsgang rein, und los geht. Erst mal raus aus der Box, ein Halbkreis und dann Richtung Hafenausgang. Ein einlaufendes Motorboot irritiert mich, da es ein paar Pricken, die ich gestern gar nicht bemerkt habe, seltsam schneidet. Hab ich da etwas falsch verstanden? Schließlich ignoriere ich dessen Kurs. Wäre ja lächerlich, mich auf den letzten Meilen noch von einem Motorboot ohne Tiefgang, das hinterhältig abkürzt, auf ein Flach locken zu lassen. Kaum vor dem Hafen angelangt die nächste Unklarheit. Wo muß ich eigentlich lang? Man sollte sich auch in Eile stets *vor* dem Aufbruch einen Blick auf die Seekarte gönnen. Jaja. So weit gesegelt und Fehler wie ein *Greenhorn*. Der Kartenblick wird schnell nachgeholt. Anke, nun mit dem Abwasch fertig, übernimmt die Navigation.

Zirkeln um ein paar rote Tonnen und erreichen dann die ersten Pricken. Die ersten Pricken seit Jahren. Auch ein Umstand, der Heimatgefühle aufkommen läßt. Meine Gedanken wandern zur BREAKPOINT. Wenn Tom und Tatjana noch etwas gewartet hätten, könnten sie uns nun auf einer Wattentour folgen.

Die Fahrt verläuft ohne Aufregungen. Ein von achtern auflaufendes Landungsboot drängt uns ein wenig aus der Fahrrinne, aber es ist tief genug und wir können ihm etwas Platz gönnen. Über das Wattenhoch bei der *Blauen Balje* rutschen wir mit knapp 50 cm Wasser unterm Kiel. Gar nicht schlecht, wenn man bedenkt, daß noch zwei Stunden bis Hochwasser fehlen. Wir sind gerade mal eine Stunde unterwegs. Wenig später drehen wir bereits ein in das Fahrwasser *Minsener Oog*. Wie überall hat sich die Fahrrinne gegenüber unseren Karten und C-Map, das aktueller ist, stellenweise deutlich verschoben, aber wie gesagt, im Watt navigiert man eh nach Sicht. Also kein Problem. Eine Dreiviertel-Stunde nach der *Blauen Blaje* sind wir bereits im *Jade*-Fahrwasser. Da Jade Traffic angeblich arme Segler quält, die den Schiffahrtsweg nicht im rechten Winkel queren, geben wir uns richtig Mühe. Obwohl ich eigentlich mehr Lust hätte, mal zu testen, ob sie wirklich rumpöbeln, wenn ich irgendwie diagonal über das Fahrwasser gehe. Egal. In der *Jade* haben wir auflaufendes Wasser. Ein kräftiger Strom schiebt uns voran, und die acht Meilen bis zur *Kaiserbalje* vergehen ruckzuck. In diesem Priel wollen wir die Nacht verbringen. Theoretisch kann man von dort aus bei Hochwasser über die bei Ebbe trocken liegenden Sände zur Weser hinüber. Aber wir waren schon skeptisch. Und unsere Zweifel werden schnell bestätigt. Im Laufe des Abends hören wir über den Revierfunk, daß die Hochwässer heute (und morgen erst recht) deutlich niedriger als normal sein werden. Kein Chance, durchzukommen. Wir werden also nur in der *Kaiserbalje* ankern und morgen die *Jade* wieder abwärts segeln.

Bei der *Blauen Balje*

Wir scheuchen Schwäne auf

Der ausgeguckte Ankerplatz ist leider von einer Muschelzucht belegt. Fieslinge. Letztlich ist allerdings genügend Platz und wir setzen den Anker unweit des geplanten Ortes und sind gespannt, wieviel Schutz uns die Sände beim nächtlichen Niedrigwasser bieten. Der Wind soll nämlich stärker werden, als wir nach den bisherigen Wetterberichten annahmen. Die Ankunft hier begrüßen wir mit einem zünftigen Ankerschluck, also Sherry. Dann folgt ein reichliches Currygericht. Vor allem ich leide schon wieder an gewaltigem Hunger. Und endlich, am Abend, köpfen wir meinen Nahezu-Ankunftsschampus, den ich aus Frankreich mitgebracht habe. Auf die Seefahrt, die Kugel, all die Schleifen, die man auf dem Wasser ziehen kann, und vor allem, auf all die guten Freunde stoßen wir an. Die guten Freunde daheim, die wir nun wieder sehen werden. Die guten Freunde, die wir in der Welt gefunden haben, und die wir nach gemeinsamen Stunden, Tagen oder Wochen verlassen mußten. Auf die guten Freunde, die jetzt in diesem Moment irgendwo ihre flüchtigen Spuren durch das Wasser, den Sand, patagonische Moose oder unsichtbar über Felsen ziehen und vielleicht auch einmal heimkehren werden. Und die, die es nicht mehr bis zum nächsten Ufer geschafft haben.

Das Westufer der *Jade* von der *Kaiserbalje* aus

10.10.09
Kaiserbalje – Bremerhaven, Fischereihafen
45,9 sm (40.693,4 sm)
Wind: E 5-6, E 4, SE 3-2
Liegeplatz: ?? Euro/Tag

1.615 (Sa. 10.10.09) Die Nacht wird etwas unruhig. Mit steigendem Wasser schwindet der Schutz der Sände. Natürlich nimmt auch der Wind zu und bläst irgendwann mit rund 20 Knoten. Als der Tidenstrom JUST DO IT quer zum Wind stellt beginnt ein elendes Gehoppel, begleitet vom Klatschen der Wellen. Es dauert nicht lange, und das Ruderrad beginnt hin und her zu juckeln. Ich hatte es vorsorglich mit zwei Leinen fixiert, doch die haben sich schnell gelockert. Also raus aus der Koje, alles neu festbändseln. Kaum wieder drin, beginnen die Niedergangstüren zu klappern. Wieder raus, das Klappern abstellen. Schließlich ziehe ich um in die ruhigere Achterkoje. Hier finde ich wenigstens etwas Schlaf.
Unser Tag beginnt um 08:00. Abwasch, Frühstück und schon wieder eine blockierte Toilette. Es ist zum Junge-Hunde-kriegen. Die Wettervorhersage um 09:10 bestätigt, was wir schon festgestellt haben. Wind aus SE statt aus Süd. Dafür darf es auch ein bißchen mehr sein. SE 5, in Böen 7-8. Na prächtig. Genau aus der Richtung, in die die *Weser* verläuft. Zu allem Überfluß haben wir auch noch einen Denkfehler gemacht und starten eine Stunde zu spät. Die Folge ist, daß uns in der *Jade* der Ebbstrom

wegläuft und wir bereits Gegenstrom bekommen. In der *Mittelplate* kommt uns die Flut mit zwei Knoten entgegen. Zu allem Überfluß beginnt ein dichter Nieselregen. Die Sicht wird schlecht, die Tonnen, die natürlich nicht an den in unseren alten Seekarten verzeichneten Stellen stehen, sind kaum auszumachen. In fünf bis sechs Jahren ändert sich im Wattenrevier halt doch eine ganze Menge. Trotz des Windes ist die Welle sehr moderat und wir kürzen noch ein bißchen über die Flachs ab. In der Weser dann zeitweise eine rauhe, typische Wind-gegen-Strom-Welle. Dazu Wetter zum abgewöhnen: kalt, naß, Regen, windig. Der Wind natürlich wie versprochen von vorn. Wer ist eigentlich so bescheuert und segelt in diesen Zeiten in der Nordsee? Mit Hilfe des Schiebestroms kommen wir trotz der unschönen Bedingungen zügig voran.

Nebel. Und nichts los am Container-Terminal von *Bremerhaven.*

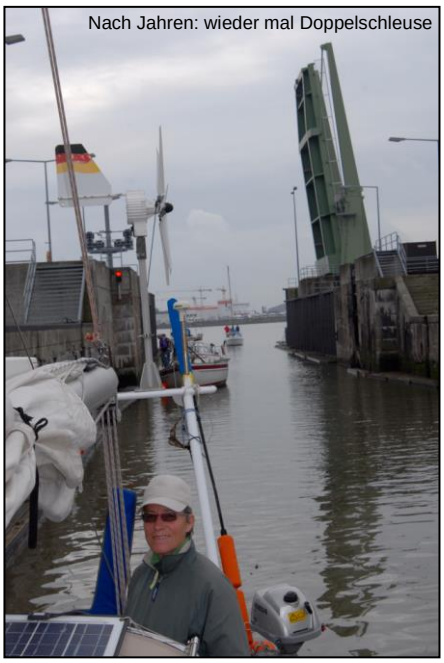
Der Containerterminal von Bremerhaven liegt teilweise verwaist im Nebel. Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Wir sind über die schlechte Sicht nicht unglücklich, erlaubt sie uns doch, heimlich und unerkannt in den Hafen zu schleichen. Außerdem ist bei dem schlechten Wetter kaum damit zu rechnen, daß hier noch ein Club-Boot herumgeistert. Der Herr der Doppelschleuse ist freundlich und läßt uns nicht lange warten. In der Schleusenkammer falle ich beinahe ins Wasser, als ich auf einem der Fenderpontons ausgleite. Anke mißglückt dafür der Abschluß des Anlegemanövers. Anlässe genug, sich während der Wartezeit in der Schleusenkammer mit einem Ankunftssherry zu stärken. Im Fischereihafen finden wir mühelos einen Liegeplatz. Ein älterer, korpulenter Herr nimmt freundlich unsere Leinen entgegen. Und beginnt auch sogleich, uns väterlich darauf hinzuweisen, daß ich neben der Vor- und Achterleine auch Springs zu setzen habe. Wenn der wüßte... Willkommen daheim. Die Ankunft im Fischereihafen ist auch noch eine kleine Schlußpremiere. Zum ersten Mal seit ich weiß nicht wann, laufe ich komplett in Ölzeug in einen Hafen ein. Die letzten Tage kam zumindest die Ölzeughose zwar bereits mehrmals zum Einsatz, aber vor den Häfen war sie schon längst wieder in den Spind gewandert.

Wie schon früher ärgern wir uns, daß es die Stadt Bremerhaven bis heute nicht geschafft hat, eine vernünftige Dusch- und Toilettenlösung für die Gäste des Fischereihafens zu finden. Manche Dinge scheinen sich auch im Verlauf von fünf Jahren nicht zu ändern.
Wenig später spazieren wir an den Fischrestaurants entlang. Wir kehren ein und essen wir ausgezeichnet zu Abend. Auch ein Willkommen daheim.

11.10.09
Fischereihafen – Bremerhaven, Neuer Hafen
2,2 sm (40.695,6 sm)
Wind: uml. 1, SSE 2
Liegeplatz: 14,37 Euro/Tag

1.616 (So. 11.10.09) Den Vormittag nutzen wir zu einigen Umtrieben auf dem Fischereihafengelände. Fisch Franke hat Sonntags leider nicht geöffnet. Aber wir kommen auch so an einigen Räucherfisch. Darunter die mittlerweile raren Schillerlocken. Eine kaufe ich für meinen Vater. Als ein Mitbringsel von der See.

Kurz vor 12 nutzen wir die Gelegenheit, als sich einige Boote vom Acker machen. Wir nichts wie hinterher. Dann können wir alle in einem Rutsch durch die Doppelschleuse. Klappt auch. Und nur knappe 2 Seemeilen später eiern wir vor der neuen Schleuse des neuen Yachthafens herum und warten und warten. Als wir schließlich einfahren dürfen, zockelt vor uns eine andere Yacht derart langsam in die Kammer, daß wir schon Probleme bekommen, nicht hinten aufzufahren. So langsam können wir nur mit Tricksereien. Die eigentliche Überraschung kommt in der Schleuse. Die angeblich


Nach Jahren: wieder mal Doppelschleuse

modernste Anlage Europas verblüfft uns mit unglaublichen Verwirbelungen. Es wird ja sonst alles Mögliche und Unmögliche ausgeschildert. Aber hier täte ein Hinweis auf die tosenden Einläufe wirklich gut. Glücklicherweise ist JUST DO IT halbwegs vernünftig vertäut. Keine Probleme also. Eine halbe Stunde später liegen wir fest an einem der Stege. Versteckt zwischen einem Motorboot und einer Reinke 16M. Wir klarieren auf, machen dies und das. Und irgendwann kommt der Punkt, da setzen wir die Schotten in den Niedergang, sichern sie mit einem Vorhängeschloß. Alle Seeventile sind geschlossen. Die Luken sind geschlossen. Wichtige Papiere und ein paar Kleidungsbestände stecken in unseren Rucksäcken. Von der Empfangsdame des Hotels „Im Jaich“ lassen wir uns ein Taxi bestellen. 25 Minuten später befinden wir uns im Bahnhof und staunen über die Preispolitik der Deutschen Bahn. Eine Fahrkarte 10,20 Euro, Zwei Fahrkarten 12,40 Euro. Kann das stimmen? Ist das fair, dem Einzelreisenden gegenüber? Nicht nachdenken. Wir lösen die Karten und bald darauf befördert uns ein Nahverkehrszug nach Bremen. Die ersten, heimlichen, Landtage folgen.

1.617 (Fr. 16.10.09) Ich, Martin, bin schon gestern abend angekommen. Habe mir gleich den Hackenporsche und drei Kanister geschnappt und 60 Liter Diesel gebunkert. Das Boot war ganz schon durchgekühlt. Mußte ungewohnt kräftig heizen. Heute, am Freitag, weht es heftig. In den Böen weht es mit 7 Beaufort, vereinzelte Windstöße erreichen die 34 Knoten. Ich verbringe den ganzen Tag mit Arbeiten am Schlauchsystem der Toilette. Schließlich ist alles gesäubert, alle Schläuche sind erneuert, selbst das Entlüftungsventil. Und es funktioniert immer noch nicht. Offenbar ist sogar der Durchfluß durch das Seeventil blockiert. Nur, das kann ich nicht säubern. Nur tauchend oder indem ich das Boot trockenfallen lasse. Auf Tauchen habe ich bei den Außentemperaturen natürlich keine Lust. Dafür ist natürlich einer der Schlauchstutzen an einer der Zuleitungen dauerhaft undicht. Das wird sich mit einer anderen Schelle regeln lassen. Aber das eigentliche Problem läßt sich nicht lösen. Vorerst nicht. Das bedeutet, morgen heißt es im Notfall Eimertoilette. Frust.

Dritte Begegnung auf der Reise, diesmal im sogenannten Neuen Hafen von *Bremerhaven*

Den ganzen Tag über folgt ein Schauer dem anderen. Der Wind läßt nicht nach. Das Hochwasser steigt. Die Leute hier sprechen von Sturmflut. Die Schleuse wird jedenfalls nicht mehr geöffnet. Auf dem Weg zu Janssen, ich will das genannte Entlüftungsventil und etwas Schlauch kaufen, sehe ich an der Geestemündung vor den Sperrtoren Landunter. Die dort geparkten Autos stehen tief im Wasser. Die Polizei versucht, einige der Fahrzeuge mit der Hilfe eines Abschleppunternehmens zu retten. Und ich habe meine Kamera nicht mitgenommen. Jammer. Wann hab ich schon mal solche Motive. Die Parkplätze und bescheidene Uferpromenade ein einziger Wasserspiegel. Auf dem Rückweg kehre ich bei der SEUTE DEERN ein. Die Bedienung ist zwar etwas irritiert, als ich dort mit (neuen) Fäkalienschläuchen in der Hand hineinschlendere, aber zur Ehrenrettung muß ich sagen, sie faßt sich schnell.

Nachdem ich mit meiner Plackerei soweit fertig bin, verhole ich mich in die Hotelgastronomie und lasse mir Kaffe und Kuchen schmecken. Abends kommt Anke. Wenn das Boot auch nicht wie geplant hundertprozentig einsatzfähig ist, so ist es mittlerweile doch gut durchgewärmt und sie muß nicht so schlottern wie ich gestern, als ich in die noch eisige Koje kroch.

17.10.09
Bremerhaven, Neuer Hafen - Lemwerder
27,8 sm (40.723,4 sm)
Wind: N 4-5
Liegeplatz: Gästesteg im Heimathafen

1.618 (Sa. 17.10.09) Gut, wir hatten nun eine knappe Woche Festlands- und Heimatpause. Aber dennoch ist für uns der heutige Tag der letzte Tag der großen Reise. Erst wenn JUST DO IT im Starthafen, im Heimathafen angelangt ist, betrachten wir unsere Weltumsegelung als beendet. Und so ist es auch ein Tag der letzten Male. Fröstelnd Quälen wir uns zum letzten Mal morgens um 07:00 aus den Kojen. Zum letzten Mal erfolgt der prüfende Blick aus dem Niedergang. Der Blick zum Himmel wegen des Wetters. Sieht gar nicht so schlecht aus. Wolkenlücken. Blaue Flecken. Der Blick in die Umgebung. Da sind doch tatsächlich auch andere Segler aktiv.

Nach Jahren wieder zu bewundern:
die Ufer der Weser

Es gibt also doch noch ein paar Unentwegte. Sie turnen sogar schon in ihrem Ölzeug an Deck herum, während bei uns noch nicht einmal der Frühstückskaffee fertig ist. Heute sind wir besonders fix, und wenige Minuten vor acht ist das Frühstück beendet, die Utensilien sind schon wieder verstaut und wir turnen ebenfalls an Deck. Eins, zwei, drei sind die Leinen gelöst und der Diesel zieht uns langsam aus der Box. Anke funkt derweil mit dem Herr der Schleuse und verkündet unser Begehr. Und etwas schadenfroh grinsend stelle ich fest, daß wir schneller startbereit sind als die „Konkurrenz“. Vor der Schleuse empfängt uns munterer Wind aus Nord. Wir sind begeistert, hatten wir doch nach dem Wetterbericht schon mit Flautenbedingungen gerechnet. So können wir wunderbar segeln. Ziemlich schnell nehmen wir die Genua wieder weg, da der Wind exakt von achtern kommt. Da begnügen wir uns der Einfachheit halber mit dem Groß allein. Die Genua macht uns sonst zu viel Schwierigkeiten. Ständig fällt sie ein, da der Wind auf dem Fluß häufig von den Strukturen an Land abgelenkt wird. Mit der Hilfe des Flutstroms geht es rasch voran. Bei *Brake* setzen wir die Flaggen der wichtigsten Clubs, bei denen wir auf unserer Reise einkehrten. Es folgt achtern die erste Hälfte der Gastlandsflaggen. Dann die zweite Hälfte auf dem Vorschiff. Als ich die vordere Flaggenreihe noch mal durchsetze, macht es ratsch, ein Teil der Flaggen kommt mir entgegen, ein Teil wickelt sich um den Masttop. Die bolivianische Flagge ist aus den Lieken geflogen und flattert unrettbar davon. Rasmus hat das wohl als Affront angesehen, denn die bolivianische Flagge gehörte streng genommen nicht dazu, da wir die Küste des Landes (10 km *Rio Paraguay*) nicht wirklich besegelt hatten. Unsere Bootsfahrt auf dem *Titicaca* läßt er wohl nicht gelten. Wieso riggen wir die Gastlandsflaggen überhaupt über die Toppen? Sie gehören ja traditionsgemäß unter die Steuerbordsaling. Nun, der Platz unter der Saling reicht nicht für die vielen mitgebrachten Flaggen. Da muß man die Flaggenetikette und Traditionen eben frei auslegen.

Aufmerksame Begleiter

Vor *Elsfleth* nehmen wir die Segel weg. Hier wollen wir am Warteschlengel vor der Schleuse des dortigen Vereinsbeckens Karin Krämer abholen. Unsere rasende Reporterin von Radio Bremen. Mitten im Anlegemanöver hören wir plötzlich Funkverkehr.
„Da vorne, das müssen Sie sein.“
„Das Boot da unter Segeln.“
„Prima, da sind wir ja voll im Zeitplan.“
Nanu? Da wird wohl jemand verwechselt. Die uns vom WYC entgegenkommende Flottille hat den vor uns laufenden Segler entdeckt. Wir können leider nicht antworten, das Manöver am Schlengel erfordert wegen der Strömung und dem Wind alle Aufmerksamkeit. Während Katrin übersteigt und sich von ihrem Lebensgefährten verabschiedet, entere ich bereits in den Mast und klariere die Flaggleinen. Dann kommt der spannende Moment des Ablegens. Wind und Strom drücken uns auf den Schlengel. Der Hafenmeister rät davon ab, einfach am Schlengel nach achtern zu rutschen und sich dann quasi „um die Ecke“ drücken zu lassen. Dort sei es zu flach. Und außerdem steht da nicht weit entfernt noch ein hinderlicher Dalben. Bleibt also nur ein klassisches Springmanöver. Haben wir zwar schon öfter gemacht, aber noch nie bei solch einer Strömung. Wir haben gerade mittlere Tide, mithin den stärksten Flutstrom. Ein Helfer des Hafenmeisters führt die um eine Klampe des Stegs gelegte Spring mutig aus der Hand, Anke fendert den Bug, und ich drücke das Heck mit Hartruder nach Backbord und kräftiger Vorwärtsfahrt vom Steg. Trotz des Stromes wandert JUST DO IT erstaunlich zügig aus. Kurz Gas halten, dann raus den Gang, eine Zehntelsekunde Gedenkzeit fürs Getriebe, rein den Rückwärtsgang und den Hebel auf den Tisch. Zugleich so schnell es nur geht das Ruder mittschiffs, der Radeffekt wird eh schon gegen uns arbeiten. Der Motor hört sich an wie eine Turbine, und ich staune, JUST DO IT zieht derart sauber und zügig achteraus weg, wie ich es nie erwartet hätte. Keine Kurve, kein erkennbares Abdriften. Schnell einen Kreis gegen den Strom, das sichert uns vor den noch immer nahen Dalben, dann ist Entspannung angesagt. Auf dem Schlengel hält jemand anerkennend den Daumen hoch.

Zum letzten Mal (?) unfreiwilllig in den Mast: Martin klariert den vertörnten Teil der Flaggen

Und gleich geht es weiter. Wir setzen die vordere Flaggleine erneut. Und es ratscht wieder. Diesmal verabschiedet sich Paraguay. Wie unfair! Hier haben wir nicht geschummelt. Immerhin können wir die Flagge retten. Ich wandere erneut in den Mast, Anke kontrolliert die Flaggleine von unten und Katrin darf statt zu interviewen das Boot steuern. Hatte sie deshalb so eine blasse Nasenspitze bei der Ankunft?
Beim dritten Versuch klappt es dann endlich. Zwar ist die Flaggenparade nun etwas unsymmetrisch geworden, aber die verbliebenen Flaggen bleiben wenigstens dort, wo sie bleiben sollen. Nun finden wir Zeit, uns per Funk mit den Clubbooten zu verständigen.

Mit Einsatz und Freude dabei: Katrin Krämer, die rasende Moderatorin von Radio Bremen und das rote Mikrofon

Ja, und dann kommen sie. All die vielen Boote. Und ein Feuerlöschboot. Genauer das LÖSCHBOOT 1 aus dem Vegesacker Museumshafen läßt die Wasserfontänen steigen. Unser Vereins-Chefe mit Kismet, die kleine LIBERTA, die mächtige INGE H.A., und dann geistert dazwischen immer noch ein gut geführte X-Yacht herum. EXPRESSO. Erst später, als wir uns an Land befinden fällt bei mir der Groschen. Das ist Peter Reinke, der Sohn des Konstrukteurs. Gehupe und Getute. Willkommen und Hallo. Ein Seemannstrunk wird von der HAITHABU herüber gereicht. Karin versteckt sich immer wieder unter Deck, um „unsere“ Ankunft nicht zu stören. Wäre doch gar nicht nötig gewesen. Vor dem Clubhafen versuchen wir noch schnell unter den Fontänen des

Vom feuerroten Spielmobil empfangen: das LÖSCHBOOT 1 aus dem Vegesacker Museumshafen

Löschbootes durchzuhuschen, eine kleine Dusche, quasi die Abschlußtaufe. Dann halten wir noch einmal im Bogen auf das Ufer vor dem Clubhaus zu. Wir erkennen eine kräftige, weiße Gestalt:
„Da ist der Kai!“
Der Koch des Clubhaus-Restaurants, derjenige, der innerhalb von 24 Stunden die ganzen Grundzüge dieses tollen Empfangs organisiert hat. Klare Ansage:
„Du hast keine Wahl, Du mußt am 17. kommen! Du glaubst nicht, was wir auf die Beine gestellt haben!“
Noch kennen wir ihn gar nicht persönlich. Dann ein großes rotes Taschentuch.
„Da ist Tante Maria, die mit dem roten Taschentuch.“
Und all die andern auf dem Balkon des Clubhauses. Schade, daß JUST DO IT sich nicht verbeugen kann. Wir lassen die Boote der Flottille zuerst in den Hafen, dann folgen wir dem Löschboot.
Der Rest geht fast im Trubel unter. Am 24.07.2004 um 10:25 drehte Martin den Zündschlüssel, Anke warf die Leinen los und fünf Minuten später verließ JUST DO IT nur vor den Augen der ANDANTE-Crew *Lemwerder*. Nun läuft sie am 17.10. wieder in den Heimathafen ein. Noch schnell fischen wir eine Mütze auf, die vom Feuerlöschboot herüberwehte, dann gehen wir an den Steg, der voller Menschen ist. Punkt 13:00 erstirbt die Maschine. 1912 Tage hat JUST DO ITs Reise gedauert. Oder rechnerisch ganz genau 5 Jahre, 84 Tage, 23 Stunden und 35 Minuten. Bevor wir uns den vielen Menschen, die den Anlegesteg dicht bevölkern endgültig stellen, folgt der letzte Logbucheintrag und er endet französisch:
„*ou quai*“.

Anmerkung:
Zur Zählung der Seemeilen ist anzufügen, daß die Kontrolle unserer Logbücher diverse Übertragungs- und Flüchtigkeitsfehler zu Tage gefördert hat. Daher ist die in den Tagebüchern mitbilanzierte Gesamtstrecke nicht ganz korrekt. Die aktuellste Bilanz (ohne Gewähr und auf immer und ewig inoffiziell) endet mit einer Gesamtdistanz von 40.328 Meilen. Die ganze Bilanz ist letztlich nicht wirklich durchgehend kongruent, da wir bei langen Fahrten anfangs nur die Etmale im klassischen Sinne berücksichtigten (Distanz von Mittagsort zu Mittagsort), also nicht die tatsächlich über Grund zurückgelegten Meilen. Bei kürzeren Distanzen dagegen erfaßten wir die Meilen über Grund. Später notierten wir der Einfachheit halber nur noch die nach GPS zurückgelegten Meilen.

Die folgenden Fotos stammen von Wilhelm Becker, Horst Fiedler, Jens Semmelrogge und Ulrich Stenzel.

Wer hat sich denn da unter die Flottille gemischt? Die eXpresso von Peter Reinke, dem Sohn des Konstrukteurs

Haithabu überreicht einen Begrüßungstrunk

eXpresso, Haithabu und Just do it

Vor der Strandlust – fast am Ziel

Ankunft im Clubhafen

Die Vorleine fliegt an Land

Nach fünf Jahren und drei Monaten:
ein kleiner Schritt und wir stehen auf
den Rosten unseres Clubs.

Nachwuchskapitän

JUST DO IT am Gästesteg des WYC, quasi “ou quai”

Staunen über den Empfang!

Mit Werner Deharde, dem Chef des WYC

Lemwerders Bürgermeister hat extra den Urlaub unterbrochen

Eintrag ins Goldene Buch der Stadt Lemwerder

Sektpräsent

PRADS+OCEAN

Nieuwpoort - Lemwerder
Start Nieuwpoort:
26.09.09
Ankunft Lemwerder:
17.10.09
Nordsee
Nieuwpoort
Vlieland
Borkum
Lemwerder
Bremerhaven
Den Helder
Amsterdam
Rotterdam
Den Haag
Nieuwpoort
Brügge
Antwerpen
Eindhoven
Groningen
Oldenburg
Bremen
GROSSBRITANNIEN
UND NORDIRLAND
NIEDERLANDE
DEUTSCHLAND
BELGIEN
London
Ipswich
Norwich
Great Yarmouth
Lowestoft
Felixstowe
Canterbury
Dover
Ostende
Dünkirchen
Roeselare
Middelburg
Terneuzen
Maldegem
Beveren
Goes
Bergen op Zoom
Breda
Tilburg
Eindhoven
Nettetal
Mönchengladbach
Maaseik
Sittard
Pulheim
Heerlen
Köln
Düsseldorf
Essen
Duisburg
Dortmund
Leverkusen
Bielefeld
Münster
Paderborn
Osnabrück
Hamburg
Cuxhaven
Wilhelmshaven
Emden
Norden
Delfzijl
Leeuwarden
Drachten
Winschoten
Assen
Heerenveen
Hoorn
Alkmaar
Haarlem
Almere
Hilversum
Utrecht
Leiden
Delft
Dordrecht
Arnhem
Nijmegen
Zwolle
Enschede
Almelo
Apeldoorn
Doetinchem
Bocholt
Emmerich
's-Hertogenbosch
Wesel
Herne
Hardenberg
Lelystad
Meppen
Lohne
Nienburg
Papenburg
Rheine
Gronau
Melle
Bünde
Gütersloh
Ahlen
Beckum
Hamm
Arnsberg
Iserlohn
Meschede
Lüdenscheid
Winterberg
Olpe
Hilden
Stadtallendorf
Kingston upon Hull
Beverley
Goole
Scunthorpe
Grimsby
Rotherham
Worksop
Louth
Lincoln
Skegness
Sutton-in-Ashfield
Nottingham
Boston
Spalding
King's Lynn
Leicester
Peterborough
Northampton
Cambridge
Sudbury
Milton Keynes
Luton
Colchester
Harlow
Chelmsford
Saint Albans
Slough
Reading
Guildford
Crawley
Ashford
Royal Tunbridge Wells
Deal
Havant
Whitstable
Eastbourne
Eastbourne
Eastbourne
Eastbourne

Detailkarte Niederlande
Nordsee
Fraansche Gaatje
Vlieland
Dokkum
Leeuwarden
Lauwersoog
Den Helder
Harlingen
Groningen
Wattenmeer
Afsluitdijk
Ijsselmeer
FRIESISCHE INSELN
WESTFRIESISCHE INSELN
TERSCHELLING
VLIELAND
GRONINGEN
FRIESLAND
DRENTHE
NORD-HOLLAND
Eelde Airport

Detailkarte in deutschen Wassern
Nordsee
Umkehrpunkt
Jade / Weser
Deutsche
Bucht
Norderney
Wangerooge
Kaiserbalje
Borkum
Bremerhaven
Wittmund
Wilhelmshaven
Jadebusen
Wattenmeer
NIEDERSÄCHSISCHES
WATTENMEER
NATIONALPARK
BORKUM
FRIESISCHE INSELN
OSTFRIESISCHE INSELN
NIEDERSACHSEN
GRONINGEN
Uithuizerwad
Sahlenburg
Cuxhaven
Varel
Bockhorn
Sengwarden
Neuharlingersiel
Carolinensiel
Harlingersiel
Friedrichsfehn
Neuenkirchen
Bremen