

*Die Eingeborenen sind meistens blutarm
und leben vom Fischfang...
Das Seefahren hat für diese Menschen einen großen Reiz;
und dennoch glaube ich,
daheim ist ihnen am wohlsten zu Muthe.*

*Heinrich Heine
(geschrieben auf der Insel Norderney 1826)*

Der 9,00 m lange, 3,00 m breite und 1,10 m tief gehende 8-Tonnen-Kutter »Lea von Altona« trägt eine Segelfläche (Gaffelsegel, 2 Vorsegel) von 50m² und ist mit einem Yanmar-Dieselmotor von 22,5 PS ausgerüstet. Das Schiff wurde 1983/84 auf der Werft von Peter Bieritz in Friedrichskoog nach einem alten Liniennriß der Schiffswerft G. Junge, Wewelsfleth/Stör aus dem Jahr 1899 aus Eiche gebaut. G. Junge zeichnete und baute um die letzte Jahrhundertwende die ersten Kutter in Anlehnung an englische Vorbilder für die hiesige See- und Küstenfischerei. Kleine Kutter wie die »Lea« in der Größe von 9-12 m wurden in der Krabbenfischerei vor der schleswig-holsteinischen Westküste und im Bereich der Elbmündung eingesetzt.



Kurs West

Mit der »Lea von Altona« nach England

Ein Bericht von Wilfried Botha

Es ist Freitag, der 14. Juni 1996, gegen 16 Uhr und Hochwasser. Bei steifem Nordwestwind und einer nassen und kühlen Witterung verlassen wir den Yachthafen und »dampfen« Richtung Nordsee.

Irgendwann im Jahr zuvor, als wir zusammen in der gemütlichen Kajüte seiner guten alten Ketsch »Wal hoo« saßen, meinte mein Freund Harald »Miego« Panitz so nebenher: »Laß uns doch mal nach England schippern - auf der »Lea von Altona«. Auf eigenem Kiel nach England - schon immer ein Traum von mir - somit war das Ganze eine beschlossene Sache.

Unsere Planung war, ohne große Zwischenstops unter Berücksichtigung der Wind- und Wetterverhältnisse die englische Ostküste und Häfen nördlich der Themse-Mündung anzulaufen.

Nun sind wir also unterwegs. Miego übernimmt die Pinne, und ich sitze etwas ratlos unter Deck und versuche alle restlichen Proviantteile in fester und flüssiger Form seeklar zu verstauen. Am späten

Abend kommt uns bei der Ostemündung die Flut entgegen, und wir laufen in Otterndorf ein, um dort einige Stunden zu schlafen.

Gegen 03.00 am Morgen sind wir wieder unter Segel und bei leichten Nordwest-Nordwinden und starkem Ebbstrom schon bald weit draußen in der Elbmündung beim Feuerschiff ELBE.

Der Wind dreht nördlicher, es klart immer mehr auf, und bei sehr guter Sicht sind alle wichtigen See- und Landmarken bis Wangerooge gut auszumachen. Weiter geht es im gebührligen Abstand an den ostfriesischen Inseln vorbei bis Norderney, wo wir in das von Sänden mit hoher Brandung umgebende Seegatt einlaufen. Das Fahrwasser führt direkt an der Kurpromenade und dem alten Strandpavillon vorbei, wo schon Heinrich Heine saß und verzückt auf die Nordsee schaute.

In dem großen erweiterten Yachthafen finden wir einen guten Liegeplatz, und später kaufen wir noch bei einem Kutter aus Esbjerg ein Dutzend kleine Baby-Seezungen (EU-untermaßig). Der Kutter und die beiden Fischer sind in einem desolaten Zustand: der Kutter mit Wasser im Raum und die Fischer mit viel Bier im Bauch. Bei der Bezahlung der Zungen sagt der Däne mit Seitenblick auf meinen Ehering: »Give my love to your wife«.

- Den Teufel werd' ich tun - Du Witzbold!

Am Sonntagmorgen verlassen wir im ersten Tageslicht vor Sonnenaufgang gegen 03.30 den Hafen von Norderney. Es ist fast windstill mit einigen Brisenstrichen Stärke 2-3 aus NW-Nord bei mäßiger Sicht. Gegen 09.00 stehen wir vor dem Borkum-Riff-Gatt. Wir halten uns gut frei, da vor den Mündungen der Ems ein starker quersetzender Strom läuft.

Langsam aber stetig fahren wir weiter an den niederländischen westfriesischen Inseln vorbei, und nachmittags zwischen Terschelling und Ameland gehe ich daran, den Seezungen aus den Mänteln und in die Pfanne zu helfen. Eine hohe stille Dünung läuft aus Nord, mit gutem Appetit verspeisen wir die in reichlich Butter gebratenen Plattfische, und allmählich wird es dunkel. Um Mitternacht stehen wir vor den großen Seegatten Schulpengatt und Marsdiep zwischen Texel und Den Helder.

Bei klarer Sicht bietet sich uns ein faszinierender Anblick mit verwirrend vielen Lichtern und Feuern an der Küste, regem ein- und auslautenden Schiffsverkehr und überall dazwischen trawlenden Fischereifahrzeugen, die zu verschärfter Aufmerksamkeit zwingen. Die letzten Nachtstunden vor Morgengrauen ziehen sich lang hin. Wir sind beide müde und verfroren und nehmen abwechselnd eine Mütze voll Schlaf unter Deck. Aber als die Sonne dann hochkommt und uns den Buckel wärmt und heißer Kaffee den Leib, sind »alle Mann« wieder wohlauf.

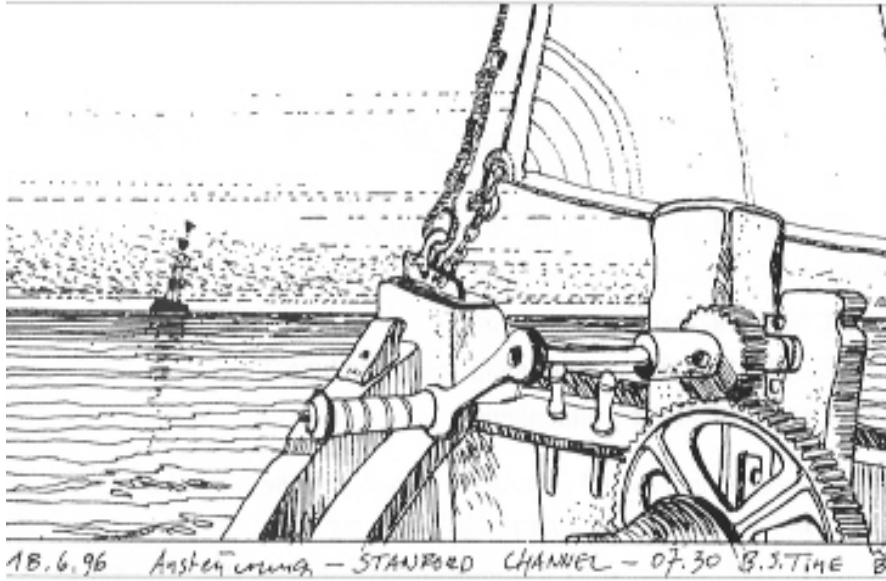
Gegen 09.00 laufen wir in den großen Vorhafen von Ijmuiden ein und machen im Yachthafen an der Bunkerstation fest. Gleich nach dem Bunkern von Diesel und Wasser laufen wir wieder aus, da der Wetterbericht für uns äußerst günstige Vorhersagen bereithält: Südwest-Süd 3-4, teilweise flau.

Bei schönstem Sonnenschein und moderatem Seegang steuern wir stur West, abends gegen 20.00 stehen wir auf der Brown Ridge Bank in »british waters«, 50 sm westlich von Ijmuiden, vor uns bis zu unserem Zielhafen Lowestoft liegen noch 60 Seemeilen.

Mit Anbruch der Dämmerung bewölkt sich der Himmel, und eine dunkle Nacht senkt sich über uns. Es ist Neumond und auch Sterne sind nur wenige zu sehen. Um uns herum trawlen wieder viele Fischereifahrzeuge, und große Containerschiffe passieren vorbei, beleuchtet wie mächtige Piers.

Über GPS erhalten wir jede Stunde den genauen Standort, den ich gewissenhaft in die Karte einzeichne und bei Annäherung an die Küste benutzen wir zusätzlich wieder die alte handgemachte Koppelnavigation.

Im Zwielight des heraufziehenden Tages sichten wir einige kleine Sandbagger und Muschelfischerfahrzeuge, die bei den hier ständig sich verändernden, der Küste vorgelagerten Sänden ihrem Tagewerk nachgehen. Plötzlich haben wir die Ansteuerungstonne zum Stanford-Channel genau voraus, der Nebel hebt sich wie ein Theatervorhang, die Küstenszenerie und die Hafeneinfahrt mit den historischen Molenfeuern liegt direkt vor uns.



Wir laufen in das Yacht-Bassin ein und machen an der Pier fest, am Flaggenmast des schönen victorianischen Clubhauses des Royal Norfolk and Suffolk Yacht Club's geht gerade der »Jack« hoch. Sogleich kommt ein freundlicher Hafenmeister daher, heißt uns willkommen, bittet uns, alle »Facilities« des Clubs kräftig zu nutzen und kassiert 12.50 Pfund Sterling pro Nacht (ein durchaus angemessener Preis für Boote bis 10 m, wie wir später äußerst angenehm überrascht feststellen).



Das Clubhaus von Lowestoft

Im Clubhaus daselbst werden wir von einem distinguierten »Secretary officer« aufgefordert, uns für die Dauer unseres Aufenthalts als »Members« zu betrachten - wir versprechen dieses zu tun und gehen erst einmal ausgelehnt zur Koje.

Lowestoft ist ein alter, während der dänisch-wikingschen Eroberungszüge um ca. 900 n.Chr. gegründeter Hafenplatz (Lowe's Toft = dän. = niedrige Pferdeweide). Hier landeten unsere jütischen Vorfahren äußerst bequem mit ihren Langbooten auf den flachen Stränden, ließen ihre Pferde grasen und strichen bei den Einheimischen ihre sommerliche »Kurtaxe«, das Danegeld ein. Klappte das Inkasso zum Beispiel nicht so ohne weiteres auf Antrieb, wurde nebenher noch schnell eine blühende Stadt wie Norwich im Hinterland in Schutt und Asche gelegt.

Um die letzte Jahrhundertwende war Lowestoft einer der wichtigsten Fischereihäfen Englands, und

noch heute herrscht hier ein reges Treiben in der Fischerei und im Nordseeöl-Off-Shore-Geschäft. Unsere Absicht, noch andere Häfen an der Küste anzulaufen, wurde allerseits schnell vereitelt. Erst einmal fahren wir mit »British Rail« nach London und sehen überall auf fetten, knickumstandenen Weiden gesunde wohlgenährte britische Rinder.

Zurück an unserem Liegeplatz winkt uns die »heimatliche« Clubbar, wo man uns eindringlich bittet, noch etwas länger zu bleiben, da ja am kommenden Wochenende das große »Fish Fayre« (Fischerfest) stattfindet, außerdem wird ein »Smack Race« mit alten traditionellen Fahrzeugen gesegelt. Es hagelt Einladungen von allen Seiten, und wir verschieben unsere Abreise. Abends im Club wird ein großes Barbecue mit Rindfleisch und Hammel angerichtet. Am schließend findet ein Tanzvergnügen statt, bei dem eine äußerlich zierlich anmutende, sonst aber eher zähe Britin mich in die Rituale des »Reel-Dance« einweiht. Irgendwann gegen Morgengrauen tapen wir zurück auf die Schiffe und pflegen dort noch kurzweilig und lautstark das englische und deutsche Liedgut, Dann senkt sich wohlthuende Erschlaffung über den Hafen, und im Clubhaus gehen die Lichter aus.

Am folgenden Sonntagmorgen findet das »Lowestoft Revival Smack Race« statt, mit 22 alten restaurierten Booten, darunter auch etliche originalgetreue Nachbauten. Die ganze Stadt ist auf den Beinen, und in den alten Fischhallen im Fischereihafen wird Jazz und Blues zu Fish + Chips, Shrimps und Austern serviert.

In der darauffolgenden Nacht laufen wir um 02.00 aus. BBC-Radio meldet NNW 2-3, es ist ablaufend Wasser und klare Sicht. Als es hell wird, haben wir den Stanford-Channel passiert und sind auf tiefem Wasser. Der Wind nimmt zu und erreicht in schnell vorüberziehenden Schauerböen Stärke 5-6. Der Seegang wird zusehends höher, aber unser kleiner Kutter erweist sich wieder einmal als gutes Seeboot.

Abends um 20.00 stehen wir vor der holländischen Küste und machen im Dämmerlicht gegen 22.00 im Yachthafen von Ijmuiden fest.

An den folgenden Tagen fahren wir über den Noord-Zee-Canal nach Amsterdam und von dort weiter nach Hoorn am Ijsselmeer. Hierher kam nun Lea mit unserem Auto zusammen mit Miego's Frau und Sohn angereist, wir verbrachten noch einen gemeinsamen geselligen Abend, und am nächsten Morgen fuhr Familie Panitz zurück nach Wedel.

Lea und ich brachten in den folgenden Wochen unsere »Lea von Altona« über das Ijsselmeer, die holländischen Kanäle und das ostfriesische Wattenmeer zurück auf die Elbe.

»I think, she is a work horse, but she looks like a pretty Lady!«

Ein alter Gentleman, unter der Dusche im R.N.S.Y.C. über unser Boot.