

Hollandfahrt mit „Fierboos“

Geplant war für den **Sommer 2003** eine Reise von 4 Wochen Dauer, also der Urlaubszeit eines seiner regelmäßigen Erwerbstätigen nachgehenden Menschen. Wir wollten uns einen schon länger gehegten Wunsch erfüllen: mit dem Segelboot nach Holland. Von unserem Freund Thomas hatten wir dessen Unterlagen von der Elbemündung bis zur belgischen Grenze „geerbt“. Damit sollte es nun losgehen! Wir, das ist die Crew aus Susanne Kröhnert und mir und das ist das Schiff, S/Y „Fierboos“, ein hölzerner 5,5 KR Seekreuzer aus dem Jahr 1962.



Fierboos

Wir lassen es maßvoll angehen, die Tide wird ab jetzt meist den Fahrplan diktieren. Pfingst-Sonnabend starten wir mittags in Wedel und können bei moderaten Winden gemütlich die Stör erreichen. Aufgrund der Tide haben wir anderentags bereits vor 9 Uhr Borsfleth zu verlassen, leider bei schwachem achterlichem Wind, d. h. bei dem ablaufenden Wasser ist an Segeln nicht im Ansatz zu denken. Der angesagte Wind kommt bei Altenbruch; wir aber ziehen für den kleinen letzten Rest der Reise bis Cuxhaven nur noch das Groß hoch. Das ebenfalls angesagte Gewitter mit kräftigen Böen und ebensolchem Regen erreicht uns zum Glück erst nachmittags, als wir schon lange festliegen. Allerdings bleiben wir gleich noch eine zweite Nacht beim Hafenmeister Joachim Schumacher zu Gast, denn Rasmus will offenbar die Flaute vom Vortag kompensieren.

Dafür werden wir mit der Reise nach Ostfriesland am Dienstag entschädigt. Bei herrlichen südlichen Winden geht's an Neuwerk und Scharhörn vorbei, über die Wesermündung, bis zur Tonne 3/Jade 2. Für meinen Führerschein-Unterricht kann dieses einsame Seezeichen noch auf Zelluloid gebannt werden, ehe der Motor zu seinem Recht kommt und uns in der Abendflaute gegen einen über dem Watt immer „dicker“ werdenden Himmel nach Spiekeroog schiebt. Hier haben wir gerade schnell aufgeklart, Persenninge gebaut und Liegegeld entrichtet, als Petrus die Schleusen öffnet und in einem imposanten Gewitterregen Unmengen Wasser vom Himmel schütten lässt. Hinterher gib's kräftigen

Südwest, so daß wir ohne schlechtes Gewissen am Mittwoch den bezaubernden Urlaubsort unseres Bundespräsidenten genießen können. Die uns bereits von früheren Reisen her bekannte Insel ist ein wirklich lohnendes Ziel und vielleicht die schönste der ostfriesischen. Die Hafenmeisterin fragt höflich nach Abreisezeiten. Im Tidenrevier sind die Menschen schier an alles gewöhnt. Sie will auf jeden Fall da sein, damit wir das Pfandgeld für den Schlüssel zu den neuen Containern zurückerhalten können. Meine Bemerkung „so gegen 10“ erfreut sie ersichtlich, weil sie -wie sie betont - dann ja ausschlafen könne. Als Lieger in diesem Abfertigungsbetrieb namens Hamburger Yachthafen hat man ja gelernt, sich bereits an bescheidenen Gesten zu erfreuen. Spiekeroog jedenfalls behalten wir auch ihrethalben wieder einmal in bester Erinnerung.

Donnerstags können wir beim alten Fähranleger mit Segelsetzen anfangen. Ein milder Südwind zieht uns draußen zunächst noch unter Genua I westwärts, aber leider behält der Wetterbericht Recht, der zwar mäßigen Wind, diesen dagegen von vorn vorhergesagt hatte. So kreuzen wir uns in langen Schlägen vorwärts, mal bis dicht an eine der Inseln, auf dem anderen Bein zum Bergungsschlepper „Oceanic“, der in der Nähe zum Verkehrstrennungsgebiet vor Anker liegt und von seiner Besatzung hier und da mit frischer Farbe versehen wird. Später droht es ernsthaft ruppig zu werden und unter Land wird es wieder zunehmend „dick“. Da wir direkt auf die Ansteuerung Dovetief zulaufen, gehen wir diesmal nicht über Stag, sondern laufen kurz vor Niedrigwasser Norderney an, wo uns der Hafenmeister nicht nur nett empfängt, sondern sich sogar eingehend nach unseren Brötchenwünschen für den kommenden Morgen erkundigt. Praktischerweise beherbergt das neue Clubhaus auch ein Restaurant mit schönem Blick auf Watt und Schiffe und eine nette Bar für den abendlichen Absacker.

Uns ist anderentags nach Watt zumute und so nehmen wir unter Motor das Memmert-Watt-fahrwasser, nach den Handbüchern der „Klassiker der Wattwege“. Immer fleißig den Besen nach führt es an Juist vorbei. Kurz vor der Osterems steigen Groß und Baumfock. Später erweist sich bei nachlassendem Strom der Wind als schwächer, so wechseln wir auf die mittlere Genua. Es wird ein sehr schöner Segeltag, der Wind ist rum auf Nordwest. Beim „Bleeker“ kentert die Tide, hier draußen vor den Ansteuerungen nur schwach gegenan. Später im Seegatt unter Schiermonigkoog schiebt er dann wieder kräftig mit. Immerhin sind es 12 Meilen Wattfahrt, bis wir den einzigen Hafen erreichen, der hier für uns genug Wasser hat. Abends um 9 liegen wir im Fischerhafen von Lauersoog. Es ist ein seltsamer Ort, so gar nicht auf Yachten eingerichtet. Beton und riesige Fischerboote überall. Nur ganz hinten beim alten Dock findet sich überhaupt eine Liegemöglichkeit, längsseite halb aufgelegter Kutter und zahlreicher Segler, die aber nachts um 2 Uhr in totaler Flaute auslaufen zu irgendeiner Regatta (ich glaube, es sollte nach Borkum gehen?).

Auch wir haben kaum Wind, als wir am Sonnabend nahe Hochwasser auslaufen. Erst einmal die besagten 12 Meilen wieder hinaus, dann „links ab“. Später entwickelt sich sehr schönes Seesegeln und schon bald stehen wir unter Ameland, als der Wind leider doch wieder einschläft. Zu unserem Ziel, dem nächsten von See ansteuerbaren Hafen auf Terschelling liegen noch locker 50 Meilen, der Strom wird demnächst überwiegend von vorn kommen und die Uhr zeigt bald auf drei. So entschließen wir uns zur Umkehr und abends liegen wir wieder bei dem besagten Dock. Mit unseren Nachbarn entwickelt sich ein langer Abendplausch. Über woher, wohin, vor allem über Schippeln in holländischen Gewässern, aber auch über die Elbe. Am nächsten Morgen folgen wir deren Rat und laufen in die kleine Robbengat-Schleuse ein. Sie führt durch den mächtigen Absperrdamm, kein Mensch ist zu sehen, alles wird fernbedient, aber läuft freundlich und entspannt ab. Die wenigen Motorboote winken uns vorbei. Sie laufen zuletzt ein, damit nach uns die Klappbrücke geschlossen werden kann, die hier für Landmenschen die Verbindung zwischen Ost und West darstellt.

Ab jetzt liegt „Holland satt“ vor uns, die „Stehende-Mast-Route“ führt mitten durch die Landschaft, durch Parks und Ortschaften wie aus dem Bilderbuch. Manchmal fast ein Rinnsal, in dem sich kaum zwei Boote begegnen können, aber alles für unsere 1,6m tief genug. Wir genießen den Tag, der zum Rasen zu schade ist, der Motor läuft meist nur mit Halbgas, also richtiges „Bootfahren“. Scheinbar von Geisterhand gehen in den nächsten Stunden die Brücken auf und zu, auch sie meist fernbedient, und oftmals nur für uns alleine. Nirgends müssen wir wirklich warten; es ist immerhin Sonntag und da öffnen zu Hause auf der Eider diese erst gar nicht. Ab und zu schwingt ein Holzschuh entgegen, dann ist die Brücke besetzt und da wird kassiert. „Abgezähltes Geld bereithalten“ hatte man uns geraten, denn eine holländische Brücke ist keine Wechselstube.



„abgezähltes Geld bereithalten!“

Das Brückenpersonal fährt auf dem Rad am Ufer zur nächsten und grüßt höflich. In Leuwarden folgen die Brücken dicht an dicht. Es geht mitten durch die quirlige Stadt und wir sind jetzt auch nicht mehr alleine auf dem Wasser. Gleich danach biegen wir ab in den breiten Van-Harinxma-Kanal. In der ehemaligen Universitätsstadt Franeker findet sich ein Platz am Kanalufer, der für uns tief genug ist. Wir kommen so zum ersten einheimischen Bier auf dem Marktplatz.

Ein Gefühl angespannter Erwartung beschleicht mich, als wir uns am Montag der

Autobahn nähern. Aber gemach - wir sind nicht in Deutschland! Nach nur wenigen Minuten bewegt sich nur für uns ihre Brücke. In Harlingen entlässt uns die Schleuse wieder ins Salzwasser. Bei ablaufendem Strom folgen wir brav den Tonnen in Richtung IJsselmeer. Weil sich aber der Wind zum Besseren entwickelt und auch der Strom kräftig mithilft, laufen wir gleich weiter bis Texel. Der neue Yachthafen ist nicht nur teuer, sondern bietet auch alles an Support. Wer's braucht auch Online-Banking am Internet-Terminal. Freundliches Personal - mehrsprachig versteht sich - wird uns allmählich selbstverständlich. So bleiben wir gerne einen Tag hier, baden in der kalten Nordsee, mieten Fahrräder und erkunden die Insel mit den vielen Schafen.

Ein ganz kurzer Abstecher nur ist es bis Den Helder, immerhin 5 Meilen. Interessiert lesen wir während der windigen kurzen Überfahrt im Handbuch von verschiedenen Signalen, die den Verkehr hier regeln: Und schon passiert es: blaues Licht auf dem Wasser und rotes an den Türmen, graues Eisen setzt sich in Bewegung und das heißt für uns auf- und absegeln im Strom, bis sich der Spuk gelegt hat. Im königlichen Marine-Yachtclub winkt die Hafenmeisterin schon von weitem, um uns „unseren“ Platz zu zeigen. Später erläutert sie ausführlich die Angebote ihres Hafens und dann fallen doch ernsthaft von ihr die Worte „and if you miss something, please call me any time“. Noch nie gehört in Deutschland, welch Kontrast zu manchem genuscheltem „was wollt ihr?“ daheim! Abgesehen vom Marinemuseum bietet Den Helder eigentlich nichts an Land. Praktischerweise liegen wir direkt am Eingang zu einer schwimmenden Kneipe. Voll der Laden, Stimmung wie im Westen, das Bier fließt in Strömen, unter der niedrigen Decke dreht unablässig der „Casablanca“-Ventilator („schau Dir in die Augen, Kleines“) kulinarisch gibt es so eine Art Nasi-Goreng vorgesetzt. Wieder raus, werden wir vom Stegnachbarn eingesammelt und zu weiteren Getränken genötigt. Es sind erfahrene Holland-Segler, auch aus Hamburg aber inzwischen mit mehr Zeit ausgestattet und auf dem Weg nach Frankreich. Während sie auf bessere Bedingungen warten wollen, biegen wir am kommenden Tag rechts ab zum Landesinneren. Unser Ziel ist jetzt das IJsselmeer, zunächst einmal allerdings die Schleusenanlage von Den Oever.

Wir sollen nach Enkhuizen, der großen Stadt der Ost-Indienzeit. Wie in Holland üblich, kann man in mehreren historischen Becken direkt an den alten Straßenzügen anbinden. Auf dringendes Anraten von Holland-Experten bevorzugen wir aber für das gute Stück die geschützteren Boxenplätze und steuern daher den Yachthafen an, auch er fast in Stadtmitte, nur vergleichsweise modern. Der Hafenmeister im weißen Hemd und Krawatte steht an der Kaje, winkt die Boote zu sich und weist auch gleich Plätze zu. Ein Besuch dieser Stadt zählt zu den absoluten „muss“ einer IJsselmeer-Reise. Wer so etwas verpasst, kann auch gleich zu Hause bleiben. Sehenswert ist auch der Hafen für „Charterboote“, damit sind nicht mietbare Bavarias gemeint, sondern die als „braune Flotte“ firmierende große Gemeinde der ehemaligen Frachtsegler. Die gerade fertig gestellte neue Hafenanlage hat Platz für mehr als 100 dieser Plattbodenschiffe. Es ist offenbar noch keine Hochsaison; wir zählen „nur“ rund 60 Stück. Das ganze mutet an wie eine Kurpromenade in einem riesigen Museumshafen. Direkt am Yachthafen liegt das Zuideersee-Museum, ein lebendiges Freilichtgelände von geradezu gigantischen Ausmaßen, das allein schon einen längeren Aufenthalt wert wäre. Nicht auslassen: im Stammhaus befindet sich die historische Bootshalle! Uns aber zieht es nach einem viel zu kurzen Besuch weiter, wir wollen noch vor dem Wochenende den Hafen wechseln, denn dann wird es hier überall voll!

Dicht am Ort liegen die westlichen Schleusen zum Markermeer. Die Zufahrten zu viel befahrenen Schleusen sind mit einer eigenen schwimmenden Bootsgasse für Sportboote ausgerüstet. Solange Kümos und Charterflotte ein- und auslaufen, liegen die Yachten hier sicher.

Es sind vernünftige Festmacher vorhanden, den Verkehr regelt eine eigene Ampel. Die neue Schleuse hat zur schnelleren Durchfahrt statt Brücke einen Straßentunnel

bekommen, um dem Andrang der Boote im Sommer einigermaßen Herr zu werden. Wir passieren sie auf dem Weg zu unserer zweiten Perle am IJsselmeer: Hoorn. Leider bei viel Wind, schon bald zudem von vorn und das zuvor so liebliche Gewässer zeigt uns seine andere Seite. Übelster steiler Hack; ständig boxt sich das Boot fest, es geht nur richtig voll und bei. Noch wenige Meter vor der Hafeneinfahrt stehen wir unter permanenter Dusche. Die Stadt mit ihrem alten Hafen voller Traditionsschiffe, topgepflegt und für springende Münze unterwegs, ist eine faszinierende Kulisse. Wir verbringen hier das Wochenende. Apropos Tradition: mit dem naturlackierten Schiff sind wir der absolute Hingucker. So etwas hat hier kein Mensch. Entweder Gaffelsegler mit „Kartoffelsäcken“ statt weißer Segel oder dannige Blechbauten. Der Rest fährt die gesamte Palette aus den standardisierten Plastik-Produktionen.

Kulinarisch bietet das Land vor allem den allgegenwärtigen Matjes und an allen Ecken Pfannkuchen in jeder denkbaren Geschmacksrichtung. In Hoorn finden wir zur Abwechslung in der „Waage“ ein Restaurant mit hervorragender italienisch geprägter Küche. Zudem ist Stadtfest mit Musik in den Straßen und großer Bühne direkt vor unserem Abendtisch. Es ist Leben in den Gassen, welcher Kontrast zu den sonst gewohnten Sommerdomizilen im eher beschaulichen Dänemark. Für mich bietet die Stadt einen extra „Schmankerl“: die Dampfisenbahn nach Medemblik.

Um uns nicht mit neuen Eindrücken zu überschütten, verzichten wir auf einen Abstecher nach Amsterdam. Man muß immer einen Grund haben, wiederzukommen. Makkum am Nord-Ende des IJsselmeeres ist eine kleine, nette Hafenstadt, an der ein wenig die letzten Jahre vorbeigegangen zu sein scheinen. Sehenswert ist die wiederaufgelebte Tradition der Kachelmanufaktur. Nach den Highlights der Vortage stehen wir geradezu etwas verloren am Deich herum. Der Wetterbericht verspricht nichts Gutes, ein stark vertiefendes Gewittertief ist im Anmarsch. So verlassen wir den netten Ort noch vor dem Morgengrauen. Es ist stockfinster, als um ¼ vor 4 Uhr der Wecker geht, aber alles in friedlicher Ruhe. In der Baggerrinne können wir gerade eben die Tonnen ausmachen. Den Schleusenmeister am Kornwerderzand müssen wir mit unserem Anruf auf UKW vermutlich erschreckt haben, aber er reagiert sofort: „Captain, no problem, you are welcome!“ Auch so eine Empfehlung: nicht gleich auf Deutsch loslegen, der große Bruder im Osten ist eben nicht der Beliebtesten einer. Der gute Mann hatte nicht zu viel versprochen. Nach wenigen Minuten schwimmen wir wieder im Salz und nur für uns öffnen sich die großen Drehbrücken der Autobahn.

Mit Stauwasser erreichen wir unter Motor Harlingen. Die Versuchung, jetzt gleich mit der ersten Ebbe nach Terschelling oder Vlieland weiterzulaufen ist groß, aber die Luft über See ausgesprochen hässig. Noch ist Totenstille, morgens jedoch lag kein Tau auf den Schiffen und schon jetzt steht eine drückende Wärme über dem Wasser. So lassen wir uns ebenso freundlich ein zweites Mal bedienen und finden im inneren Yachthafen gleich hinter der Schleuse zu den uns bereits bekannten Kanälen einen netten Platz. Wie in einem Park liegt man hier, total geschützt vor dem was kommen soll, immerhin hat der Wetterbericht jetzt etwas von „orkanartigen Schauerböen“ verkündet. Nachdem wir noch ein wenig Schlaf nachgeholt haben, gehen wir in den alten Ort. Über dem Watt steht es in weitem Bogen pechschwarz, was aber einige auslaufende Yachten nicht zu stören scheint. Wir hingegen erreichen gerade noch einen der wohlsortierten Käseläden, als vor der Tür die ersten Gartenmöbel durch die Straßen wehen und kaskadenartig das Wasser vom Himmel fällt. Abends meldet das Radio, auf Borkum seien 133 km/h Wind gemessen worden. Das ist satter Orkan!

Zwischen den Häusern ficht das alles nicht an, ein gemütliches Abendbier gibt es auf einem kleinen Ponton in einer der Grachten. Auch am Dienstag weht es frisch aus Nordwest. So verzichten wir auf die Kreuz zu den Inseln. Da vor 10 Uhr die Schleuse mit Spülbetrieb beginnen und das Wasser dann um fast einen halben Meter fallen wird,

laufen wir schon bald in den Kanal ein. Diesel gibt es am Bunkerboot. Den Besuch der sehenswerten alten Admiralitätsstadt Dokkum am Nachmittag rundet der heiße Kaffee vor der alten Waage ab.

Im Lauwersmeer sind zahlreiche liegegeldfreie Bootsstege errichtet, wunderschön gelegen und ohne Landverbindung. Leider finden wir sie alle schon besetzt vor und nehmen statt dessen den verträumten kleinen Yachthafen Lunegat. Das Lauwersmeer ist so etwas wie die jüngste der kleinen Schwestern des IJsselmeers. Hier können wir wieder segeln, fast einsam durch die schilfbestandenen ehemaligen Meerarme. Draußen wird es die nächsten Tage wohl stramm aus Ost wehen, daher wollen wir die „Stehende-Mast-Route“ weiterfahren bis zur Ems und uns von dort durch die Watten nach Norderney vorarbeiten. Notfalls wäre ja auch eine Fahrt über den Küstenkanal zur Weser möglich, allerdings als letzter Ausweg, denn spätestens in Papenburg wäre der Mast zu legen.

Im Reitdiep öffnen die Brücken nicht mehr von alleine. Man muß ans Ufer steuern und einen Knopf drücken, dann geht es los. Ansonsten erinnert das Landschaftsbild an vielen Stellen an Fahrten auf der Oste. Nachmittags erfahren wir von einem freundlichen Holländer, der an seinem gelegten Mast herumhantiert, daß in Groningen die Eisenbahnbrücke in Reparatur sei und vor dem nächsten Wochenende nicht öffnen werde, was auf Nachfrage die Verkehrszentrale auf UKW bestätigt. Wir sind nicht allein in der Falle, unser Anruf löst eine Reihe von Gesprächen aus, in Holländisch aber auch in feinstem Oxford. Aus der Traum! Groningen lässt sich zwar auf Kanälen umfahren, aber für uns nur mit gelegtem Mast und Kräne stehen hier nicht am Kanalufer herum. Also wieder einmal umkehren.

Im winzigen Ort Garnwerd finden wir einen der seltenen Plätze mit ausreichendem Tiefgang. „Recreativitätscentrum“ nennt sich der Holzsteg vollmundig. Die Nebenlieger, Bootsbesitzer mit Heimathafen Essen und offenbar auch der Fähigkeit, zeitlich großzügiger disponieren zu können, fragen ernsthaft „wo wollen Sie denn hin, es ist doch Ostwind“: Mein Hinweis auf gewisse konstruktionsbedingte Kreuzeigenschaften eines Segelbootes führen zu einem abrupten Ende der Konversation. Anscheinend fühlt man sich nicht ernst genommen, obwohl es ernst gemeint war. Neben der alten Klappbrücke liegt ein kleiner Krug. Was zunächst etwas renovierungsbedürftig anmutet, entpuppt sich als ein im Stil der 50er Jahre erhaltener Gasthof, der bereits in der Literatur erwähnt wird und hervorragendes, bodenständiges Essen bietet. Dazu frisches Bier; also viel zu schade zum Vorbeifahren, der Abend entschädigt doch ein wenig.

In Zoutkamp legen wir noch einen kurzen Halt ein. Vom Yachthafen führt ein kleiner Weg durchs Wäldchen zum Ort. An der historischen Schleuse endete bis vor wenigen Jahren das Tidenrevier. Sie hat mit dem Damm am Lauwersmeer ihre Funktion verloren und steht offen. Dahinter liegt der alte Fischerhafen, von dem aus früher die Fangreisen der heimischen Flotte losgingen. Der Hafen ist zugleich eine stille Reminiszenz an Martin Luserke und seine berühmte Geschichte vom Fischkutter ZK 14. Der Wind ist günstig, wir legen unter Segeln ab, genießen den Tag und erfahren später schon einmal einen Vorgeschmack auf den nächsten Tag, als wir kurz vor unserem Tagesziel, dem Yachthafen neben der Seeschleuse, (diesmal binnendeichs, nicht wieder am alten Dock) doch noch ernsthaft einreffen müssen.

Kurz vor dem morgendlichen Hochwasser schleusen wir wieder hinaus auf See, Der angesagte Ost hält leider nur teilweise an, schon im Seegatt ist die Höhe nicht zu halten und draußen kreuzen wir in langen Schlägen Richtung Deutschland gegen einen zunehmenden Nordost. Eigentlich hatten wir als Ziel Norderney ins Auge gefasst und uns wenigstens ein langes Bein versprochen, aber das findet gerade nicht statt. Beim „Bleeker“ kentert die Tide, es wird ruppiger, längst ist ein Reff im Großsegel und eigentlich könnte das Boot ein kleineres Vorsegel vertragen. Da wir vor Dunkelheit einen Hafen erreichen wollen, entschließen wir uns zu einem Anlieger in die Ems und sind froh, nach

elf Stunden Bootfahrt in Yachthafen von Borkum anbinden zu können. Inzwischen weht es mit 5 bis 6 aus Nordost, DP 07 verbreitet die erste Windwarnung. Zum Abendessen im Restaurant sitzen wir mit Peter aus Meldorf am Tisch, er will erstmals mit seinem neuen Hubkieler nach Holland, hat einige Unterlagen und Tipps von uns erhalten und berichtet von seinen frischen Erlebnissen aus den für ihn gerade beendeten Vorbereitungen zum DCNAC.

Die Fahrt nach Norderney ist schnell erzählt. Der Wind schläft bald ein, der Himmel über Borkum wird immer dicker, wir holen den großen Radarreflektor hervor und laufen unter Motor weiter. Später klart es etwas auf und bei Niedrigwasser stehen wir im Seegatt. In Norderney treffen wir Vorbaus auf ihrer „Caribe“. Sie sind auf dem Weg Richtung Amsterdam. Schöner Wind kommt auf der Fahrt nach Helgoland auf. Bald kann der Motor wieder abgestellt werden und es entwickelt sich ein wunderbarer Tag auf See. Halben Winds können wir auf die Hochseeinsel zulaufen. Es findet sich sogar ein Platz in der Steganlage des Segelvereins. Leider nötigt uns die Wettervorhersage zu einer Entscheidung zwischen frühem Ablegen am nächsten Morgen und mehreren Tagen Aufenthalt auf der Insel vor „Wetter“. Wir entschließen uns für das Ablegen und können bei aufkommendem Südost wenigstens in der Elbe die Segel setzen und nach Cuxhaven kreuzen. Hier bleiben wir einige Tage, erleben die Schauer und Gewitter aus der Warte eines Landtouristen. Im Zeppelinmuseum Nordholz finden wir Unterlagen aus der Familie. Für den jungen Aeronauten war der erste Weltkrieg im Phosphorregen über London zu Ende.

Die Tour von Cuxhaven nach Brunsbüttel ist ereignislos. Im alten Hafen treffen wir Hannes Selig, der gerade seine Wochenschicht auf dem Kanalbagger beendet hat und mit uns in die „Strandhalle“ fährt. Bei viel Wind segeln wir den Rest nach Hause, unterwegs wechseln wir auf die Sturmfock, aber das ist dann ja wie ein normales Wochenende.

Es war eine schöne, erlebnisreiche Rundreise, bei der wir das Segelvermögen des Bootes an der Kreuz einmal wieder nach Herzenslust probieren konnten. Abgesehen vom Spinnaker kamen alle mitgeführten Segel zum Einsatz. Wir hatten ein Ziel, das wir sicher noch ein zweites Mal ansteuern werden. Und wir haben die richtige Jahreszeit erwischt, waren dort bevor es heftig voll wird. Den Erzählungen nach gehören rote Flaggen an den Einfahrten beliebter Häfen und stundenlange Wartezeiten vor Schleusen zum Sommeralltag manchen Wochenendes. So wie wir es vorgefunden haben, war der Genuß auf unserer Seite. Wir haben ein Land erlebt, in dem Wassersport in der richtigen - weil anderen Aktivitäten gleichberechtigten - gesellschaftlichen Priorität stattfindet. Um nur einige Aspekte herauszugreifen: Attraktive Liegeplätze in den Orten statt gesichtsloser Marinas fernab. Oder die Bedienung von Brücken - Autofahren scheint bei uns einen wesentlich höheren Stellenwert zu haben, als gleiches mit dem Boot. Auch in den Häfen und den Liegestellen an den Kanalufern aller von uns besuchten Ortschaften laufen Menschen herum, die begriffen haben, daß es sich bei ihrem Geschäft um so eine Art Dienstleistung handelt und die Arbeit nicht mit dem einfachen Bereitstellen eines Liegeplatzes beendet sein kann. Auch wenn manches sicherlich aus der Not entstanden ist, sommertags die Unmassen von Sportbooten in den Griff zu bekommen, bleibt der Eindruck einer gesamten, gut durchdachten Infrastruktur, bei der die Dinge ineinander greifen und eins das andere sinnvoll ergänzt. Ja, bei der sich der Eindruck einer Sache „aus einem Guß“ verfestigt. Man ist geneigt, das ganze manchem von daheim zu so einer Art Fortbildung zu empfehlen.

Zum Schluß noch einige Zahlen:

Reisetage:	27
Hafentage:	6

Seemeilen insgesamt: 620
davon gesegelt: 500
motort wegen Windmangel: 120

Hamburger Yachthafen - Borsfleth - Cuxhaven	48
- Spiekeroog	49,5
- Norderney	26
- Lauwersoog	52
- Lauwersoog	34
- Franeker	30
- Oudeschild	28
- Den Helder	5
- Enkhuizen	27
- Hoorn	11
- Makkum	34
- Harlingen	11
- Nieuve Zijlen	26
- Garnwerd	22,5
- Lauwersoog	20
- Borkum	36,5
- Norderney	33,5
- Helgoland	45
- Cuxhaven	34,5
- Brunsbüttel - Hamburger Yachthafen	48

Alle Angaben beziehen sich auf Distance-Ground, beinhalten also keine geloggte Strecken und keine Umwege durch Kreuzschläge.

Hamburg. März 2004
Ulrich Körner