

Mit der SVEA zu ihren Ursprüngen

oder: mit einer Schelde Schouw nach Holland fahren ist wie Eulen nach Athen tragen, aber viel erlebnisreicher

*von Wolfgang Treu
Hamburg, den 17.09 09*

Im zweiten Jahr der „Mast-losen“ Existenz der SVEA sollte es dieses Jahr zu ihren Ursprüngen gehen: Zur Werft Vermeulen in Terneuzen an der Westerschelde, wo sie 1972 gebaut worden war. Geplant war eine Zeit von 5-6 Wochen im Juni-Juli, die Hinfahrt noch vor der Ferienwelle. Für die Rückreise wollte ich wieder, wie im Vorjahr, versuchen, einen befreundeten Skipper zu finden, damit jede Crew nur eine Strecke der schätzungsweise 600 km auf den Binnengewässern zu machen hätte. Im Vorjahre hatte das ja wunderbar geklappt, Heiner und Ilse Beilcke hatten das Schiff in Berlin übernommen, eine Seentour in Brandenburg gemacht und das Schiff nach Hamburg zurückgebracht. Leider klappte das in diesem Jahr aus verschiedenen Gründen nicht so. Auch der ebenfalls angesprochene und interessierte Andreas Völker konnte dann letzten Endes nicht. Also wollten wir das dann mit Hilfe meiner Crewfreunde aus vergangenen Jahren alleine versuchen. Der Filmproduzent Charly Schöps bildete zusammen mit meinem Kollegen Peter Arnold (beides übrigens perfekte Smutjes) die erste Crew.

Am Freitag den 12. Juni gingen wir nachmittags an Bord. Der Plan sah vor, die jährliche Otterndorf-Tour der SVAOe zum Ausgangspunkt der Reise zu machen. Diese sieht gewöhnlich die erste Etappe von Wedel nach Glückstadt vor. Wir legten um 16.00 Uhr ab, um auf der Elbe ein ziemlich ekelhaftes Wetter vorzufinden: NW 6 bei grauem Himmel und später zu erwartenden Strom gegenan. Eine Neuanschaffung des Jahres machte es etwas erträglicher: Ein Bimini über den gesamten Cockpitbereich mit ein-zipbaren Vorder- Seiten- und Hinterscheiben. Das war angesichts des Wetters eine wohlthuende Verbesserung in Sachen Seniorenkomfort. Man blieb warm und trocken, wenn es auch bei Gegenwind die Fahrt leicht reduziert.

Langsam erhob sich die Frage, wer denn von den Otterndorf-Teilnehmern wohl bei diesen Verhältnissen überhaupt unterwegs Richtung Glückstadt oder gar Otterndorf kommen würde? Über Handy erreichte ich irgendwie Götz Nietsch: Auch er war natürlich unterwegs und kämpfte: Man habe sich nach Rücksprache mit anderen Teilnehmern dazu entschlossen, die Planung Otterndorf aufzugeben und das Grillfest am Sonnabend in Borsfleth abzuhalten. Kurz vor Stadersand hatten wir die Nase von der Bolzerei voll und beschlossen, Brunshausen anzulaufen und am folgenden Tag weiter nach Borsfleth zu laufen. So machten wir das dann und trafen dort ein paar weitere Teilnehmer.

Der Sonnabend zeigte sich etwas freundlicher, wenn auch immer noch ruppig, der Wind hatte nachgelassen, die Welle gegenan war aber noch mühsam unter Maschine und ohne die Stütze durch ein Segel. Nach dreieinhalb Stunden machten wir dann in Borsfleth hinter der „Schwalbe“ und mit Hilfe von Marlis und Jürgen Schaper fest. Es wurde ein schöner Nachmittag und Grillabend auf der Wiese mit Sonne und nachlassendem Wind.

Am nächsten Morgen ging es dann mit ablaufendem Wasser weiter gen Otterndorf. Nur: wir waren durch Urlaubs-Schlendrian ein bisschen spät dran, wagten dennoch die Einfahrt nach Otterndorf und kamen prompt auf der Barre fest. Der stabile Langkiel grub sich sauber ein,

das Schiff neigte sich ganz leicht nach Steuerbord. Allerdings schaukelte der Schwell jedes größeren Schiffes auf der Elbe das Schiff von einem Bug auf den anderen – aber völlig undramatisch. Trotzdem entschloss ich mich zu einer Meldung an Cuxhaven Elbe Traffic. Prompt meldete sich die „Bürgermeister Brauer“, um sich nach unserem Zustand zu erkundigen: Sie kämen mal vorbei. So war es, sie setzten das Tochterboot aus, kurz darauf stieg ein Beamter in Wathose in's Wasser und kam mühsam zu Fuß auf der Wattkante, bis zur Brust im Wasser, zu uns rüber an Bord. Freundlich nahm er die Situation in Augenschein, setzte eine Bitte um Rücksicht an die Schifffahrt ab und nahm ein Protokoll auf. Meine Scheine schienen in Ordnung, ebenfalls die Ausrüstung, lediglich der ältere Elbatlas wurde beanstandet. Nach einer Stunde stieg er wieder ins Wasser und kämpfte sich mühsam mittels eines langen Peekhakens wieder zurück zum Tochterboot und schließlich auf sein Mutterschiff.

Das Wasser kam zurück, wir schwammen auf und tuckerten zur Schleuse Otterndorf, wo wir dann gegen 14.15 durchschleusten und gemächlich mit den geforderten 8 km/h gen Bederkesa düsteten.

Am nächsten Tag in entsprechender Weise weiter in die Geeste, die zumindest bei Niedrigwasser ziemlich deprimierend wirkt:: Schmutzig-braunes Wasser, das an verfallenen Uferbefestigungen und Kaimauern entlang zieht. Am Ende des Tages durch die hochmoderne Neue Schleuse in die toll durchorganisierte Lloyd-Marina des Herrn Jaich. Wir sind früh genug da, um noch ins Schifffahrtsmuseum zu gehen. Ich bin erfreut, das Modell der „Iduna“ zu finden, das mal in meiner Kindheit im Flur meines Großvaters stand, nach dem Krieg zur Sicherung des Überlebens von meiner Mutter an A+R verkauft wurde, die es ihrerseits dem Museum als Leihgabe stifteten. Macht Sinn.



Museumshafen Bremerhaven

Nach unserer Planung war eigentlich vorgesehen, über die Kaiserbalje nach Wilhelmshafen zu fahren. Der Wetterbericht verheißt aber nichts Gutes: Bei NW 5 traue ich mich nicht ins Watt, nur unter Maschine ohne Segel und ohne Ortskenntnis. So beschließen wir, den längeren aber sicheren Weg Weser-aufwärts zu nehmen, über die Hunte an Elsfleth vorbei nach Oldenburg. Überdies steht die Tide günstig, sodass wir um 18.00 in Oldenburg am Stau festmachen. Dazu hier ein Tipp: Direkt oberhalb des Liegeplatzes gibt es einen Antiquar, der auch nautische Literatur und Seekarten hat. Ein höchst interessanter Typ in den 70ern, Einhand-Jollenkreuzer-Segler mit durchaus Regatta-Ambitionen und entsprechender

Erfahrung, barfuss zwischen seinen gestapelten Buchschätzen herumspringend. Ich erstehe eine fehlende Revierkarte und lasse mich zum Kauf eines Buches überreden, das, wie er sagt, es literarisch durchaus mit Childers „Rätsel der Sandbank“ aufnehmen kann.

Weiter am nächsten morgen im Küstenkanal – lt. Einheimischer „die grüne Hölle“. Finden wir eigentlich nicht. Landschaftlich nicht unbedingt prickelnd aber nicht ohne Reiz, zumal die Sonne scheint. Auf der Suche nach einem Platz für die Nacht führt uns der Tourenführer zu einem Anleger des Yachtclubs Lingen am linken Emsufer. Der entpuppt sich als zwar ruhig aber ohne irgendeine landseitige Versorgung. Eine Kneipe am Ufer weist uns barsch ab, man habe nichts miteinander zu tun. Wer weiß, was da mal vorgefallen ist. Naja, die Svea ist ziemlich autark, also keine Probleme.



In der „Grünen Hölle“

Der nächste Tag bringt uns nach 5 Stunden nach Emden. Dabei passieren wir die Meyer-Werft in Papenburg, wo ein solch Riesen-Monstrum fertig zur Abfahrt liegt. Am nächsten Tag merken wir, was für ein Schwein wir mit der Zeitplanung hatten, am nächsten Morgen wurde die Ems gestaut, also gesperrt und wir hätten nicht nach Emden durchfahren können. Wir können das Monstrum am nächsten Mittag vorbeifahren sehen auf dem Weg zum Ausrüstungskai in Emden.

Etwa eine Stunde vor Emden entdecken wir, dass wir die Ems durch die Schleuse in Dorssen verlassen können, um direkt in den Innenhafen von Emden zu kommen ohne durch die Seeschleuse zu müssen mit Warterei und Berufsschiffs-Stress. Wir machen im Ratsdelft in Innenstadtnähe fest, wo man zwar gut liegt, nur die Klos etc bedingen einen Wanderweg.

Der nächste Tag bedingt eine Überfahrt über den Dollart nach Delfzijl. Also siehe Kaiserbalje. Ohne Segel möchte ich nicht über ein relativ offenes Wasser bei ruppigem Wetter gegenan. Der Wetterbericht auf DP 07 spricht von NW 6, in Böen 8. (Wie hörte ich mal auf NDR 2 im Wetterbericht den Moderator sagen: „ In Böen möchte ich nicht wohnen!“)

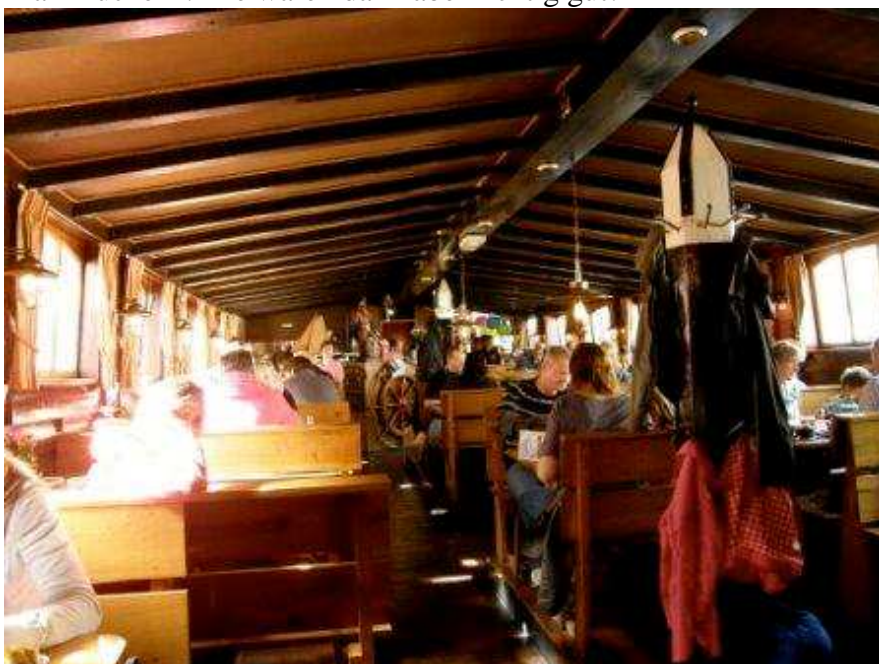
Also bleiben wir und gehen in die wunderbare Kunsthalle, Henri Nannen sei Dank. Nachmittags wollen wir Diesel nehmen finden aber niemanden, der „Kleinmengen“ – (immerhin 60 l) abgibt.. Wie gut, wie wir später in Holland merken, dort ist der Diesel deutlich billiger .Am Nachmittag gehen wir durch die Seeschleuse und machen unter etwas erschwerten Bedingungen aber mit Hilfe des sehr hilfreichen Hafenmeisters im Aussenhafen fest.

Auch am nächsten Morgen haben sich die Vorhersagen nicht verbessert, NW 6 (Böen 8) obendrein läuft die Tide gegenan, also schieben wir einen weiteren Hafentag ein, schließlich ist am Schiff immer etwas zu pusseln.



Warten auf Wetter

Am nächsten Morgen trauen wir uns, der Wind ist auf 4 Bft zurück gegangen, nach knapp 2 Stunden gehen wir durch die Seeschleuse von Delfzijl, danach weiter nach Groningen. Die Fahrt über den Dollart hätten wir nach unsrer heutigen Beobachtung bei NW 6 durchaus machen können, die Landabdeckung ist sehr effektiv. Vielleicht sollte es nicht aus SW wehen. Im Passantenhafen in Groningen dirigiert uns eine sehr patente Hafenmeisterin in eine winzige freie Ecke, wo wir so grade eben reinpassen. Auf unsere Nachfrage nach dem legendären Pankokenschip erklärt sie lapidar; „alle Deutschen essen offenbar nur Pfannkuchen“. Die waren dann aber richtig gut!



Im Pankokenschip

Am nächsten Morgen passieren wir im Konvoi zu festgelegter Zeit nacheinander 13 (!) Brücken. Toll, wie die Holländer das machen und welche Geduld die anderen Verkehrsteilnehmer aufbringen: Man steht und winkt freundlich. Die nächsten zwei Tage sind nicht kommentierungswürdig, Brücken öffnen sich ohne Ankündigungsruf, man gleitet dahin, Zoutkamp- Leeuwarden.



Brücken ...



Brücken,...



Brücken,...



Brücken!



Und dazwischen typische Liegeplätze...



...und lange Kanalfahrten.

Es ist inzwischen der 24.6., der 12.Tag der Reise. Wir starten in Leeuwarden und fahren Richtung Ijsselmeer nach Lemmer. Hinter der Schleuse werde ich nervös: Es weht mit 4-5 aus Osten und man hat so viel von der Kabbelsee auf dem Ijsselmeer gehört und gelesen. Es wird, falls wir über das Ijsselmeer fahren, uns auf der Westseite in eine möglicherweise ungemütliche Legerwallsituation vor den Häfen an der Ostküste drüben führen. So rufe ich eine Berufskollegen in Köln an, der sein Schiff nahe Stavoren liegen hat. Er sagt mir, dass er noch nie bei entsprechendem Ostwind dort drüber war. Andererseits ist die Svea ja ein ziemlich solides Stück mit 10 to. Gewicht, also: Weiter. Die Überfahrt wird erwartungsgemäß zunehmend ruppig, das erste Mal, seit ich das Schiff habe (29 Jahre) fliegen die Teller aus den Borden quer durch das Schiff. Allerdings hatte ich bisher bei wesentlich härteren Bedingungen auf der Ostsee immer die Segel zum Stützen! Das macht eine Menge aus!

Kurz und gut, alles verläuft problemlos und wir machen um 18.15 in Enkhuisen fest. Am nächsten Tag nur ein Hupfer nach Hoorn.



Hoorn, Hoofdtoren

Was für eine schöne Stadt mit überall Wurzeln aus der Ostindienzeit dieser ehemaligen See-Weltmacht. Zufällig treffen wir eine Schelde-Schouw der Kassenwartin der Klassenvereinigung, Wir machen neben ihr fest und klöhnen und besichtigen gegenseitig unsere Schiffe. Ich erzähle ihr auch von unserer Planung, mit dem Schiff zur Werft zu fahren und erfahre, dass ich das hinsichtlich eines Interesses seitens der Werft vergessen könne, man baue das Schiff nicht mehr und die jetzige Generation in der Werftführung habe gar kein Interesse mehr. Schade! Da auch die Reise bisher viel langsamer vonstatten ging als geplant, reift der Gedanke, die Reise abzukürzen. Außerdem habe ich bisher niemanden, der das Schiff zurückbringen will oder kann. Also: Amsterdam und vielleicht etwas weiter. Abends gehen wir fabelhaft draußen am schönen Alten Hafen Fisch essen. Ein gelungener Tag! Weiter nach Volendam, ein schrecklich touristischer Hafen, kann und sollte man vergessen. Am nächsten Tag folgen wir einem Tip und fahren nach Edam, wo ein kleiner höchst idyllischer Seitenkanal bis Amsterdam führt, sozusagen durch alle Hinterhöfe, romantisch und Holland-pur. Viele Brücken, an der ersten sagt man Bescheid, fährt durch – der Wärter zieht die ausbalancierte Brücke mühelos von Hand hoch. Vor der nächsten wartet man kurz, bis er

am Ufer mit dem Fahrrad nachkommt, er öffnet, man fährt durch etc.etc. Allein in Edam 6 mal.

Um 15.00 machen wir im sehr vollen Sixthafen fest, genau gegenüber dem Hauptbahnhof, mit der nahen Fähre in ein paar Minuten zu erreichen. Wir nutzen das für einen ausgedehnten Stadtbummel. Was für eine Weltstadt! Menschenmassen aus allen Ecken der Welt. Fast unerträglich quirlend!

Den folgenden Sonntag nutzen wir entsprechend touristisch: Barkassenfahrt durch die Grachten, Stadtbummel und Alles. Abends ist uns nach Peking-Ente im Chinesenviertel. Leider folgen wir der Empfehlung im Baedeker und essen dieselbe in einem grässlichen ungemütlichen und wirklich schlechten Restaurant. Da lobe ich mir meinen Chinesen hier in Eppendorf um die Ecke!



Herrengracht

Am nächsten Tag ein zwei-Stunden-Hüpfer nach Muiden, der südlichsten Ecke des IJsselmeeres. Eine hübsche Stadt mit einem gepflegten, ziemlich teuren Hafen, in dem übrigens auch die Yacht der Königin liegt: eine unglaublich gepflegte Lemsteraak, der „Grüne Drachen“. Naja, ich denke, die Marine ist für die Pflege zuständig.

Nachdem wir das Ziel Terneuzen gekippt haben, kommt ein zweites Ziel ins Visier: Auf der Hanseboot hatte ich, im Gedanken an eine mögliche Nachfolgerin der Svea irgendwann, ein holländisches Tuckerboot entdeckt, das Schleppboot (Internet: www.schleppboot.de), das ich mal Probe fahren wollte. Also auf nach Maarssen an der Vecht, die sich als sehr attraktives

Gewässer mit gepflegten Gärten, Herrenhäusern und Schlössern erwies.



Herrenhaus an der Vecht

Am Abend findet dann die Probetour statt: Es ist ein originelles, hübsches und solide gebautes Boot, dessen Linien den traditionellen holländischen Schleppbooten in verkleinerten Maßen nachempfunden ist. Aber es kommt für mich – noch - nicht in Frage, die Svea in der jetzigen Ausstattung ist für meine Zwecke doch besser geeignet, vor Allem hinsichtlich des Einsatzes auf der Elbe.

Am nächsten Morgen beginnt die Rückreise. Charly, mein perfekter Navigator, der sich mit unglaublichem Eifer und Talent alles irgendwie mit der Route zusammen hängende aus dem Internet zusammen gesucht und in übersichtlichen Ordnern zusammen gestellt hatte, muss wieder nach Hause, ebenso Peter, mein unverdrossener Bootsmann und Smut. Mal sehen, wie ich den Rückweg finden werde!

Aus Hamburg kommt mein alter Freund Olaf Sveistrup mit meinem Auto aus Hamburg an, die Beiden werden damit zurück fahren. Jetzt sind wir also zu zweit, die Kamerafrau Sarah Rotter wird später dazu stoßen. Es hat sich gezeigt, dass für manche der großen Schleusen mit dicken Berufsschiffen und ihrem Schraubenschwell drei Leute schon hilfreich sind.

So geht es zurück nach Muiden, wo Sarah zu uns stößt. Ab jetzt geht es auf kleinen Flüssen, Kanälen und über die Randmeere östlich um das Ijsselmeer zurück. Teilweise sind das äußerst idyllische und schöne Gegenden bei inzwischen stabilerem Schönwetter. Die Häfen gepflegt und es gibt trotz der eingesetzten Ferienwelle nie ein Liegeplatzproblem. Da wir „gegen den Strom“ fahren, gibt es für uns kaum Wartezeiten vor den Schleusen, die für unsere Richtung meist fast leer sind.

In Grouw finden wir eine Nanni-Werkstatt, die nach Problemen der Maschinen-Anzeigen den Fehler behebt (Neuer Kabelstrang und Beeper). Das ist beruhigend.

Über Delfzijl und den Dollart geht es in die Ems, vorbei an Papenburg (dieses Mal ohne Schiff davor) zur grossen Schleuse Hebrum. Man ist wieder in Deutschland: Lange Wartezeit, dazu ein riesiges Binnenschiff, das so breit ist, dass es sich die Holzfüsse an den Seitenwänden der Schleuse abfährt, wir fischen sie auf, der Skipper holt sie ab und bedankt sich freundlich. Trotzdem beutelt sein Schraubenschwell unser Schiff so hin und her, dass wir massive Schwierigkeiten haben, die Leinen fest zu kriegen. Ein Schwall setzt unser Heck krachend gegen die Spundwand mit entsprechendem Holzschaden und Schrammen am Bug. Dazu kommen sehr unfreundliche Worte des Schleusenwärters über Funk, wann das

Sportboot denn endlich fest sei. Unser Hinweis, dass wir kein Bugstrahlruder hätten, trifft auf völliges Unverständnis. Nach einer weiteren Schleuse, wieder hinter dem Riesen, erreichen wir Dörpen.

Am nächsten Tag erreichen wir nach 7 Stunden Oldenburg und machen wieder am Stau fest. Ab jetzt sind wir wieder in Tidengewässern. Um für die Hunte und die Weser mitlaufenden Strom zu haben, geht es am nächsten Morgen schon um 6.30 los. Leider verlieren wir eine Stunde Wartezeit vor der Eisenbahnbrücke kurz danach. Das wird uns später auf der Weser fehlen. Aber schließlich fahren wir ja auf der Elbe auch schon mal gegen den Strom. Es geht auch wunderbar, an Elsfleth vorbei auf die Weser, wo uns auf halbem Wege der Flutstrom erwischt. Trotzdem sind wir gegen 13.00 vor der Neuen Schleuse vor der Lloydmarina, kurz darauf machen wir dort fest. Der Nachmittag dient der Ruhe, den Einkäufen und der Pusselei. Am Sonnabend ist Hafentag angesagt, Sarah muss wegen eines aufgetauchten Jobs weg, ein Freund aus Segeltagen, mein Kollege Volker Gläser reist kurzfristig an und wird bis Hamburg bleiben.

Wir nutzen die Zeit zu äußerst lohnenden Museumsbesuchen im architektonisch faszinierenden neu gestalteten Hafengebiet. Museumshafen, das Klimahaus, der Zoo am Wasser, das Auswandererhaus – man sollte mehr Zeit haben! Abends essen wir vorzüglich auf der „Seute Deern“.

Morgens geht es raus aus der Schleuse zur Geeste, in den Hadelner Kanal bis zum gemütlichen Bederkesa, wo wir einen neuen Italiener mit gutem Essen in Hafennähe entdecken.

Nun geht es zügig: Mittags durch die Otterndorfer Schleuse auf die altvertraute Elbe (dieses Mal ohne zu sitzen) nach Glückstadt, wo wir uns ein letztes Essen am Marktplatz gönnen – natürlich Matjes!

Am nächsten frühen Nachmittag kommt das letzte Bein nach Wedel, wo wir sicher und zufrieden um 18.00 fest machen.

Eine schöne, gelungene und interessante Reise!

Daten:

29 Tage, davon 4 Hafentage
1278 km
Durchschnitts-Geschw: 8,8 km/h
140 Maschinenstunden,
Verbrauch: ca. 245 l Diesel = < 2 l/h

Schiff:

Super-Schelde-Schouw, Stahl/Holz, gebaut 1974 bei Vermeulen in Terneuzen, NL
LüA: 10.70
BüA: 3,65
TG. 1,20
Verdrängung: ca. 10 to
Maschine: Nanni 4-Zyl. 41 PS

Internet: www.segelyacht-svea.de