

Seit langer Zeit träumten wir davon, noch einmal nach England zu segeln. 2009 hatten wir nach dem Dauersüdwest mit 6 bis 7 Windstärken völlig seekrank aufgegeben und waren dann unter besten Windbedingungen rund Skagen gesegelt. „Warum sich quälen“ war doch schon seit langen Zeiten unser Motto, und wir schauten nach dem günstigsten Wind und dem passenden Ziel. Vielleicht ist es ja in diesem Jahr besser dachten wir, als wir am 1. August an Bord des Pelikan gingen, reichlich Nahrung verstauten und dazu auch „etwas“ Bier mitbrachten. Und natürlich hatten wir auch Doppelkopfkarten dabei, schließlich waren wir zu viert und hatten Tauglichkeit und Compatibility der Crewmitglieder im Jahr 2009 in den Nordfriesischen Inseln erprobt.

Es gingen also an Bord mein Bruder Georg, frisch pensionierter Lehrer, der seit den Anfangszeiten unseres Segelns mit Pelikan immer treu und verlässlich dabei gewesen war. Dabei war auch Siegfried, alter Sportkamerad, seerfahren und in Skagen mit dabei gewesen, und dann auch Helmut, alter Sportkamerad seit 40 Jahren. Er war relativ segelunerfahren aber ein ausgezeichneter Skatspieler. Für uns hatte er sich eine Doppelkopfbeschreibung besorgt und spielte dann sehr ordentlich. Manchmal machte er ziemlich überraschende Spielzüge und wenn er dann auch noch gewann, dann machten wir alten Hasen doch ziemlich lange Gesichter.

Also die Stimmung war gut, als wir am 2.8. um 8Uhr müde(!) durch die Schleuse fuhren, im Vorhafen frühstückten und dann mit der passenden Tide aus der Jade fuhren. Der Wind kam aus West, aber nur mit 2-3 bft. In der Jade hatten wir zum Motor noch das Groß stehen, auf der Nordsee wurde nur motort und um 16Uhr waren wir in Langeoog. In Höhe Spiekeroog schwamm ein Schweinswal herum, ins Wattenmeer waren wir durch die Otzumer Balje gefahren. Es hatte nur einmal 10 Minuten lang geregnet, um uns herum standen regelmäßig mindestens 5 Regen-Gewitterzentren. Manchmal hat man Glück!

Am nächsten Tag legten wir um 8h30 ab, wieder viel zu müde vom Kartenspielen, man kann sich aber auch tagsüber erholen. Vormittags gab es gar keinen Wind, nachmittags gab es West, dann Nordwest 3-4, durch die Osterems, kamen wir wieder ins Wattenmeer, und erreichten unter Motor und manchmal Großsegel den Hafen von Borkum. Es waren immerhin 39 sm zurückgelegt.

Die Tide zwingt ja auch abgekämpfte Männer zu Härte gegen sich selbst, wir legten wieder um 8h30 ab. Es stand aber ein SW 4 in den Hafen, in dessen hinterster Ecke wir lagen, das war für unser Floß mit dem Motor in der Mitte, bei dem zeitweilig auch noch der Rückwärtsgang versagte ( zu wenig Sauerstoff in seiner dunklen Ecke) ein mühsames Vorankommen, zum Schluss halfen wir uns mit Leinenmanövern, um die Buge in Richtung Ausfahrt zu bringen. Den ganzen Tag wehte ein SW 3-4, es regnete aber reichlich und weil es so unsichtig war, sind wir nicht weiter, sondern nördöstlich von Ameland wieder ins Wattenmeer gefahren und haben diese Insel angesteuert. Von allen Seiten steuerten mindestens 20 Boote auf den Hafen zu, der Hafenmeister kam uns mit einem Schlauchboot entgegen. Offensichtlich war er ein Spaßvogel, er rief uns nämlich zu, ob wir die rote Flagge nicht gesehen hätten. Nee, wieso? Das heißt doch, dass der Hafen übervoll ist. Und wo sollen wir hin? Legt Euch erst einmal da vorne an das Motorboot, wir sehen später weiter. Da haben wir dann die ganze Nacht gut gelegen und die anderen Schiffe hat er auch untergebracht. Wir waren schon lange nicht mehr dagewesen, es hatte sich einiges verändert, immer noch gab es die große steinerne Pier, aber seitwärts davon waren sehr viele Schwimmstege hinzu gekommen. Und dazu war ein großes Hafengebäude gebaut worden mit allem, was das Seglerherz erfreut und teuer macht. Das Etmal betrug übrigens 45sm.

Der nächste Tag war derart frustrierend, dass man ihn eigentlich vergessen sollte. Wegen der Tide legten wir erst mittags ab, hatten im Watt 21/2 Stunden Gegenstrom bei NW 3-4 und bewegten uns nur mit Hilfe des Motors, ein Honda-Außenborder mit 10 PS. Die Tonnen waren gegen die Sonne oft nur schwer zu sehen, sie standen auch nicht allzu dicht beieinander und dazu gab es derart viele bunte Fischerflaggen im ganzen riesigen Wattenmeer, dass die Orientierung schwer fiel. Einmal sind wir mindestens 2 sm in die absolut falsche Richtung gefahren, bis uns der Irrtum auffiel. Zurück gekommen fanden wir doch das richtige Seezeichen und bewegten uns auf Terschelling zu. Und wieder gab es eine unklare Ecke bis Helmut rief, da ist die grüne Tonne, und frohgemut steuerten wir darauf zu. Plötzlich rief Siegfried, das ist der falsche Weg, da hinten geht es nach Terschelling und er hatte recht. Wir drehten also nach Steuerbord auf die besagte Tonne zu und das war der große Fehler. Nach 2-300 Metern knirschte es und wir saßen fest. Im niederländischen Wattenmeer läuft das Wasser derart schnell weg, dass auch unser erprobtes Manöver mit dem Anker achteraus zu spät kam. Wir hätten erst einmal unseren Weg zur letzten Tonne zurückfahren müssen und dann in den Fahrweg nach Terschelling einbiegen sollen. Es war aber festes Watt, man hätte kilometerweit spazieren gehen können, Pelikan lag horizontal und ruhig. Wir richteten das Abendbrot und begannen mit dem Kartenspielen. Kurz vorm Dunkelwerden tauchte die niederländische Seenotrettung auf: Können wir euch helfen? rief man aus etwa 100 m Entfernung. Unsere Antwort: Nein wir bleiben hier, wir haben uns schon den ganzen Tag auf diesen Platz gefreut. Zu dieser Zeit hätte uns doch nur ein Bagger aus unserer Situation befreien können.

Der nächste Tag war noch bekloppter. Um 6h00 war es hell genug, dass wir Anker auf gehen konnten, es war aber schon wieder ablaufendes Wasser. Im uns nun sehr bekannten Fahrwasser fuhren wir an Terschelling vorbei, die Sicht war sehr schlecht, wir fanden die direkte Ausfahrt auf die Nordsee nicht. Vor 20 Jahren waren wir hier locker durchgefahren, es war wohl günstigere Tide. Wir sahen hier, wir sahen da rote Tonnen, der sichere Seeweg blieb uns verschlossen. Und plötzlich saßen wir wieder fest und zwar hoch und trocken. 3 Stunden vor Hochwasser begann sich das Wattenmeer zu beleben. 400m von uns entfernt zogen ganze Karawanen von Schiffen durch die Wasserwege, wir merkten uns die Strecken und als wir nach weiteren 2 Stunden endlich fahren konnten, da fuhren wir riesige, aber absolut sichere Umwege und waren dann endlich um 19h00 in Vlieland. Immerhin war es ein schöner Sonnentag. Der Hafenmeister, der wohl die Manövrierfähigkeiten von Multihullern kannte, wies uns an ein Plattbodenschiff ganz vorne. Es war unglaublich, wie viele Schiffe noch nach uns kamen und alle hat er untergebracht. Die facilities in V. waren hervorragend, es gab nicht nur einen Supermarkt sondern auch eine sehr ordentliche Gastronomie. Übrigens: Sollte ich jemals wieder ins holländische Wattenmeer kommen, kaufe ich mir vorher eine neue Seekarte!

Am 6.8. legten wir um 9h30 ab, es waren 3-4 Bft SW angesagt, später sollte der Wind auf NW drehen mit ebenfalls 3-4 Windstärken. Das hörte sich gut an und wir starteten frohgemut in Richtung England. Das Wetter war den ganzen Tag über nieselig und kalt. An der Südostseite von Vlieland gab es einige kabbelige Stellen, durch die wir nach guter Pelikansitte mit Sichtnavigation hindurch fuhren. Fock und Groß standen dann gut und wir bewegten uns mit zufrieden stellender Geschwindigkeit in unsere Zielrichtung. Leider trat nach 30 sm totale Flaute ein und wir beschlossen, wegen der Dünung den Motor einzusetzen. Leider blieb dieser nach 1/2 Stunde stehen, es hatte sich wieder einmal ein Fischernetz um die Schraube gewickelt. Wie schon oft geübt schwamm ich - mit Tau gesichert - unter das Schiff und versuchte unter die dünnen Fasern zu kommen. Die hatten sich aber so fest um den Schaft gewickelt, es war auch mit dem spitzesten Messer nicht drunter zu kommen. Nebenbei bewegte sich der Pelikan reichlich in den Wellen und haute mir immer wieder auf den Kopf,

weswegen ich bei diesen Übungen eine Pudelmütze zu tragen pflege. Der Motor musste also herausgeholt werden und das bei engem Schacht und schaukelndem Schiff. Selbst unter Sicht war es schwierig, das dünne Garn los zu kriegen. Aber irgendwann hatte Helmut, der in der Solinger Schneidwarenindustrie seine Brötchen verdient hatte, dann doch alle Knoten gelöst. Den Motor mit seinen 51 kg zu heben und zu halten auf engem Raum und einem schwankenden Schiff, das ist schon irgendwie teuflisch, drei von uns mussten erbrechen, der Vierte hatte nur zugeschaut. Der Motor sprang sofort an, lief eine kurze Zeit und ging wieder aus. Da kann einen schon die Verzweiflung packen. Wir checkten Benzin und Leitung, holten ihn noch einmal heraus und fanden nichts an den Zündkerzen und wo man sonst so nachschaut. Also unter Segeln zurück zum Ausgangshafen, das war näher als nach England zu fahren. Schau doch noch einmal die Benzinzuführung nach, riet dann noch Georg. Aber ich habe doch schon überall dran gezogen. Tu es noch einmal. Statt zu ziehen habe ich auch noch gedrückt und da knackte es am Einspritzteil. Nochmals den Pumpball gedrückt, gestartet und der Motor lief wieder und ging auch nicht mehr aus. England wir kommen!

Wir wiederholten noch lange die Schreckensvorstellung, wie die wohl in Vlieland gelacht hätten, nachdem sie uns herein geschleppt hätten. Und dann fiel Siegfried auch noch ein, dass wir ein Teppichmesser hätten nehmen sollen, dann hätten wir die Schraube viel schneller frei bekommen. Trotzdem darf das nächste Mal ruhig noch ganz lange warten. Wir fuhren Sprit sparend langsam bis zum nächsten Morgen, mit ca. 3,5 Knoten, erst um 7h00 kam wieder Wind auf, wie vorhergesagt, NW 3-4, die notwendigen 240 Grad waren unter Segeln leicht zu halten.

Unser Ziel ist Lowestoft in East Anglia, kurz vor der englischen Küste schläft der Wind ein, es wird also wieder motort. Nach mehreren Kursänderungen wegen Unsicherheit haben wir endlich kurz nach 22 Uhr die Ansteuerungstonne gefunden, aber da es dunkel wird, trauen wir uns nicht über die Sandbank vor unserem Zielhafen. Wir beschließen, durch den Corton Channel zu laufen nach NNW, um nördlich des untiefen Bereichs in das Küstenfahrwasser zu fahren. Wer so etwas noch nicht mitgemacht hat, kann sich gar nicht vorstellen, welche Schwierigkeiten da auftreten können. Da gibt es eine hell erleuchtete Uferlinie, wie sie verläuft, kann man nicht erkennen und irgendwo zwischen all den Lichtern taucht irgendwie eine meist grüne Leuchtonne auf. Dann ist seitlich eine rote Tonne, nach der Karte kann sie mit uns nichts zu tun haben, aber warum ist sie da? Glücklicherweise war es windstill, und mit verhaltener Geschwindigkeit bewegten wir uns vorwärts. Und irgendwann war der nördlichste Punkt des Weges erreicht, bestätigt durch den Navigator mit den Koordinaten, die Fahrtlinie wurde klarer und jetzt ging es direkt auf Lowestoft zu. Und dennoch waren noch viele Knicke zu fahren, bis wir endlich morgens um 2h00 die Einfahrt erreicht hatten. Wir legten an einem Platz für 25-Meterschiffe an, um noch herum zu suchen, waren wir zu müde. Natürlich verholten wir am nächsten Tag.

Was ich dazu noch bemerken muss, ein unbekanntes Fahrwasser bei Nacht ist immer eine Nervensache, wenn man nicht souverän leicht einsehbare Wege fahren kann, dann fliegen schon mal die Fetzen: hier lang, da lang, diese Tonne, jene Tonne, nach Steuerbord, nein nach Backbord und noch viel Aufregenderes. Und wenn man dann im Hafen ist, ist alles vorbei, man ist nur noch glücklich und stolz. Aber in dieser Nacht haben wir nur noch ein Bier getrunken aber nicht mehr Karten gespielt.

Seit unserem letzten Aufenthalt vor 20 Jahren hatte sich auch in Lowestoft viel verändert. Es gab beste facilities und gute Liegeplätze. Der Ort sah ordentlich aus. Ausgeschlafen, bei Sonne, Ale und Guinness war die Welt absolut in Ordnung. Als ein etwa 2000 BRT Dampfer hinausfahren wollte, da hob sich eine Klappbrücke von mindestens der vierfachen Größe der unserigen in Hooksiel und besonders beeindruckend war, wie schnell sie wieder unten war. Abends aßen wir ganz hervorragend bei einem Inder, wenn es derselbe war wie vor Jahren,

dann hatte er sich sehr vergrößert. Es war unglaublich voll und wir mussten mit wieder regennassen Klamotten einige Zeit an der Theke stehen, bis uns ein Platz zugewiesen wurde. Das Essen war ausgezeichnet, das Warten hatte sich gelohnt. Leider hatte ich meine Brille bei ihm liegen gelassen, aber meine Modelle sind nicht sehr teuer.

10.8.10: Bevor wir ablegen konnten, war erst einmal die Grenzpolizei bei uns. Sie waren zu viert, 3 Männer und eine Frau. Sie kontrollierten die Pässe und fragten nach Konterbande (oder wie das früher in den Abenteuerromanen immer hieß). Als sie aber nach Drogen fragten, da mussten wir doch lachen: Das glauben Sie doch selbst nicht, dass wir alten Männer mit so etwas zu tun hätten. Es ging sicher nur um die Aufgaben an der „Schengengrenze“.

Bei SW, NW und W von 3-4 Bft kamen wir zur rechten Zeit in Southwold an, wie ich ausgerechnet hatte, herrschte Stauwasser und wir konnten bequem bei 2 netten englischen Rotweintrinkern anlegen. Vor Jahren waren wir unter abenteuerlichen Umständen hier herein gekommen, bei Ebbstrom von 4 sm Geschwindigkeit, unsere maximale Geschwindigkeit betrug 5 sm, über die damaligen Anlegemanöver erzähle ich gelegentlich am Lagerfeuer. Zwei Stunden später lief das Wasser mit immer größerer Geschwindigkeit an uns vorbei und man glaubte mir, wenn ich Erinnerungen auskramte. Der Hafen selbst war primitiv, es gab nur Uferdalben, an denen man im Päckchen anlegte. Der Pub war altbacken aufregend mit unerschöpflichen Biervorräten.

Am 12.8. ging es weiter nach Süden nach Woodbridge bei W – NW 3-4 Bft, wären wir den Einheimischen gefolgt, die dicht unter der Küste führen, wären wir mit einem Schlag dahin gekommen, nach einem langen Kreuzschlag waren wir dann aber auch schon um 11h00 vor der Mündung des River Deben. Unter Motor und bei auflaufendem Wasser konnten wir dem übersichtlichen Tonnenweg von 8 Meilen Länge gut folgen, nur vor der Hafeneinfahrt mussten wir lange warten, bis uns der Hafewart dann doch einen guten Platz anwies. Wir erfuhren später, dass sich die Insider schon einige Meilen vorher mittels UKW angemeldet hatten. Der hufeisenförmige Hafen hatte sich gegenüber unserem letzten Aufenthalt enorm vergrößert, die Anlagen waren vom Feinsten.

Der folgende Tag war ein Ruhetag, wir spazierten durch den hübschen Ort und fanden ein von einem Türken geleitetes sehr ordentliches Restaurant, in dem wir uns mit Zangen über Hummer hermachten. Der Abend endete natürlich wie immer mit Doppelkopf.

Die bekannten freundlichen Engländer bewirteten uns am Vormittag mit Kaffee und machten einige Törnvorschlüge, bevor sie und wir ausliefen. Unter Motor, gegen den auflaufenden Strom kämpften wir uns wieder zur Ausfahrt und segelten weiter südwärts, leider kam der 3er Wind später aus Süd, so dass wir die Fock einzogen und mit Motor und Groß weitermachten. Wetter und Sicht waren gut, so dass wir den in sehr großem Abstand südlich von Harwich liegenden Tonnen korrekt folgen konnten. Es gab viele sehr stark verzweigte Wasserwege, wir aber wollten in eine Marina und nicht wie die unzähligen englischen Boote irgendwo vor Anker liegen und mit dem Tender die Küste anfahren. Um 18h15 hatten wir dann die Titchmarsh-Marina erreicht, die zu Walton on-the-Naze gehört. Auch hier lagen wir recht gut.

Am nächsten Tag besuchten wir den Ort mit dem klangvollen Namen, es war ein Badeort einfachster Struktur mit vielen Gästen am heutigen Sonntag. Ein ordentliches Restaurant fanden wir nicht, wir aßen dann in einer indisch geführten Imbissbude irgendetwas mit Chips, in Erinnerung ist mir noch, dass der Kellner uns immer wieder den Ketchup vom Tisch klaute und wir ihn wieder zurück holten. Beeindruckt haben uns sehr hohe Brandungswellen und der Mut der Jugendlichen, die ständig da hineinsprangen.

16.8.: 7h40, 3 Stunden nach Hochwasser mussten wir den Weg von vorgestern wieder zurück, nach Norden gegen N 5Bft, ohne ablaufenden Strom hätten wir auf der Stelle gestanden. Aber irgendwann waren wir doch wieder in freierem Gewässer und richteten

unseren Kurs unter Segeln in Richtung River Crouch. Bei dem NNW 4 bis meist 5 Bft fuhren wir nicht sauber an die äußeren Ansteuerungstonnen sondern gingen über die Sände, die reichlich mit Windrädern bestückt waren, nach Karte war es aber immer mindestens 2m tief und das sollte doch für Pelikan reichen. Ziel war es, eine Tonne namens Whitakergat zu erreichen, von da ging es in den River Crouch. Das war aber gar nicht leicht, der Wind hat uns abgedrängt, mit der vollen Kraft unseres Motors versuchten wir sie zu erreichen bis es wieder einmal Knirsch machte und wir auf Grund saßen. Am Ruder stand ich und ich schnaubte vor Wut, weil ich wieder einmal den alten Anfängerfehler der Hundekurve gemacht hatte. Man steuert wie der jagende Hund auf ein Ziel zu, sieht aber nicht nach hinten und merkt nicht wie man verdriftet wird. Wie oft habe ich das meinen Mitseglern gepredigt! Da die Wellen einen langen Anlauf hatten, waren sie nicht mehr sehr hoch und das Liegen war nicht so schrecklich wie damals vor Esbjerg, wo ich am nächsten Tag mit ausgedehnten Dichtungsmaßnahmen beschäftigt war. Es ging dann wohl noch 10 Meilen in den Fluss, aber auf gut betonnter Strecke bis zur Marina, die viel Platz hatte und gute Einrichtungen. Burnham on Crouch hieß der Ort, in dem wir einen Ruhetag einlegten, er war recht hübsch und hatte zudem noch ein hervorragendes Restaurant namens Oyster. Bei der netten Kellnerin, die Deutsch verstand aber nicht sprechen konnte, haben wir unsere letzten englischen Pfund gern gelassen. Sehr anstrengend war die Wiederauffüllung unserer Benzinvorräte, auf unserem kleinen Bordfahrrad habe ich in dem hügeligen Gelände über einen Weg von 5 km 2 Zwanzigliterkanister transportiert. Man muss ja auch noch etwas für die Kondition tun.

Am 17.8.11 brachen wir auf, um wieder auf den Kontinent zurück zu fahren, das mit der Themsemündung hatten wir aufgegeben, die seewärts liegenden Häfen erschienen aber auch nicht attraktiv. Die Ablegezeit diktierte die Tide, 10h00, und wir fuhren unter Segeln und mit ablaufendem Wasser den langen Weg zurück. Es war immer wieder eine anstrengende Geistesübung, an welcher Seite wir an den Untiefentonnen vorbei fahren sollten. Natürlich haben wir es richtig gemacht, sonst wären wir ja nicht zurück gekommen, aber das haben wir doch alle schon erlebt, dass z.B. westlich oder nördlich einer Untiefe zu sein auch Interpretationsmöglichkeiten enthält. Weiter im Text: Der SW 4 schwächelte irgendwann, drehte auf SSE mit 2-3 Bft, die Reisegeschwindigkeit lag am Spätnachmittag bei 3 Knoten. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit erreichten wir auf den Gabbardflachs ein neues Windradfeld, riesige Dinger, viele im Bau und deshalb noch unbeleuchtet, immerhin sind wir unbeschadet hindurch gekommen. Dahinter kreuzte ein Frachter unseren Weg, er war ordnungsgemäß beleuchtet, wir konnten problemlos ausweichen. Dann stand hoch über uns ein helles rotes Licht, was mochte das schon wieder sein? Lass mal kucken, ist so meine Grundeinstellung, aber als wir näher kamen, wurden weiße Sterne geschossen. Das habe ich noch im Hinterkopf, dass das „Bleib weg“ heißt, und wir machten einen großen Bogen um diese Stelle. Ich hätte aber doch zu gern gewusst, was da los war, auch heute noch.

Gegen 4h00 morgens frischte der Wind wieder auf, 4-5 Bft, SW. Eine Patenthalse folgte der nächsten, aber wer geht bei Dunkelheit gern auf das Vorschiff. So setzten wir immer die Großschot dicht, wenn das verdächtige Knacken zu hören war. Kaum war es halbwegs hell, wurde sofort der Bullenstander gesteckt, der bei uns an einer der vorderen Klampen belegt wird. Und dann war es einfach, den Kurs auf Ijmuiden zu halten. Und es ging auch gut voran, einige Zeit wurden wir von einem Kutter ähnlich einem Fischerboot aber ohne Ausrüstung begleitet, er kam so bis 200 m an uns heran, wahrscheinlich wieder ein Bewacher der Schengengrenze, und nachdem er sich von unserer offensichtlichen Harmlosigkeit überzeugt hatte, drehte er wieder ab. Die See war inzwischen sehr unruhig geworden, es war deshalb ein großer Genuss, im riesigen Vorhafen nur noch wenig geschaukelt zu werden. Im Jachthafen dann gab es reichlich Liegeplatz, man bereitete sich auf die HISWA vor und alles wirkte ein wenig überirdisch. Es gab alles, was der Segler braucht. Nebenbei: Amüsiert hat mich das

ungläubige Gesicht einer jungen, hübschen Hostess, die mich nach meiner Handynummer fragte und ich sagte, die wüsste ich nicht. Ich rufe in jedem Hafen meine Frau an, und dann packe ich es wieder weg. Das war offensichtlich völlig abartig, sie blieb aber freundlich.

Am nächsten Tag, Sonntag, fuhren wir nach Amsterdam, wie man uns geraten hatte, dort fand nämlich gerade die Sail Amsterdam statt und das würde uns sicher interessieren. Wir stiegen in den Linienbus und fuhren dort hin. So etwas Großartiges hatte keiner von uns sich vorstellen können. Ganz Amsterdam (Holland) schien auf den Beinen zu sein, wer ein Wasserfahrzeug hatte, egal wie groß und merkwürdig, der fuhr damit herum, Großsegler sah man reichlich, Marinekapellen marschierten, auf den Kanälen gab es die lustigsten Vorführungen, die auch prämiert wurden. Wenn ich es dann noch kann, würde ich gern im Jahre 2015 nochmals dabei sein.

Am 20.8. fuhren wir über die See nach Oudeschild, der Wind SW 4, später 5 Bft, schob uns mit großer Geschwindigkeit, das sind bei uns mehr als 6 Knoten, in Richtung Texel. Zunächst hatten wir den Bullenstander festgemacht, bei den wechselnden Richtungen in den Wattenwegen fuhren wir nur mit der Fock, der Wind war ja kräftig genug. Niemand kannte Oudeschild, wer wusste also wie viel Platz weiter hinten war, also beschloss ich mit achterlichem Wind direkt auf eine große Box zu steuern und uns bei gelegtem Rückwärtsgang langsam hinein schieben zu lassen. Circa 4 m davor ging der Motor aus und der Wind beschleunigte uns. Der linke Fingersteg, fenderarmiert, tauchte unter unseren linken Rumpf, erschien dann neben uns an Backbord, der Landungstrupp sprang drauf und gleich darauf war das Boot fest. Wir haben gut gelegen, der Hafen hatte sehr ordentliche facilities und ganz viel Platz. Und dann meinte Georg, der Motor hat in seinem Schacht keine Luft gekriegt, wir hätten den Kasten verschieben sollen. Recht hatte er, eigentlich machen wir das immer bei Manövern mit langsamer Fahrt, bei denen die Abgase senkrecht aufsteigen und wieder angesaugt werden. Und bis ich das schrieb habe ich lange darüber nachgedacht, ob man solche Missgeschicke allen kund tun sollte. Es versteht sowieso niemand, wie schwer dieses Fahrzeug zu manövrieren ist. Beim 5er Wind vom nächsten Tag hatten wir größte Mühen, Pelikan in der Box zu drehen, Nachbarlieger haben mitgeholfen. Das Etmal betrug übrigens 41 sm, die Fahrt nach Helgoland ist doch nichts dagegen.

Am nächsten Tag blies der SW-Wind meist mit 5 Windstärken, nach 5 Stunden waren wir in Harlingen, das Anstrengendste war das Hin- und Herfahren vor dem Hafentor, bis man endlich hineinkam. Es war auch noch Platz für uns an den langen Wänden, man musste sich nur gut vertäuen, weil es ein Tidenhafen war. Harlingen ist hübsch, der Hafen hat als ganz lang gestrecktes Rechteck ein ganz besonderes Flair, also alles bestens, wenn das Bier nicht so teuer gewesen wäre. Wir hatten auf unserer Reise jetzt 617 sm zurück gelegt.

Der nächste Tag war feucht und düster, wir legten dennoch ab, ein deutscher Skipper rief uns zu, das Barometer sei um 20 mm gefallen. Macht nichts, wir gehen doch nur in die Kanäle war meine Antwort. Wir hatten jetzt fortwährend Rückenwind und das nicht zu knapp. Gleich vor der Schleuse, einer Kombination von Schleusenkammer und darüber führender Straße war der Winddruck so groß, dass es mühevoll war, nicht gegen die Straße gedrückt zu werden, bevor sie oben war. Es ging aber gut und bei den nächsten Brücken hielten wir uns weiter zurück, um dann los zu preschen, wenn sie oben war. Das ging schnell bei dem Schiebewind. Jeder stand nun seine Stunde am Ruder bis wir vor eine große Brücke vor Leeuwarden kamen, die erst in einer knappen Stunde geöffnet werden sollte. Wind inzwischen 7 Bft. Das erste Anlegemanöver missriet, beim zweiten gab es einen Bums des linken Buges gegen einen Stahldampfer. Beim dritten Versuch gab es Kompetenzgerangel, es wurde die falsche Leine festgemacht. Als sie endlich los war und wir in der richtigen Richtung waren, ging die Brücke wieder herunter. Ich bettelte den Brückenwart per UKW an, uns doch noch durch zu lassen, er ließ sich erweichen und wir wurden vom Wind durch

gescheucht aber erst, nachdem wir mit dem rechten Bug auch noch den Brückenpfeiler geprüft hatten. Danach wurde für 3 Stunden nicht mehr geöffnet, auf dem Wattenmeer wehten zu der Zeit 9 Windstärken. Ich beschloss, wieder selbst das Steuer in die Hand zu nehmen, es gelang auch, uns von den anderen fahrenden Schiffen frei zu halten, dann kam aber hinter einer Biegung eine neue Brücke, die auch nicht mehr öffnen wollte. Es war nur ganz wenig Platz am Ufer, es gelang aber, den Pelikan genau hier hinein zu bekommen und ein freundlicher Motorbootfahrer schlang unsere Achterleine um einen Baum. Das haben wir später mit einer in Harlingen gekauften Bierdose belohnt.

Plattbodenschiffer klagten darüber, dass ihr ganzes Bier bei der Sail Amsterdam drauf gegangen wäre, wir waren auch hier großzügig. Der Skipper warnte uns, beim Anlegen im inneren Kanal die Äste zu berühren, dafür hätte er schon einmal ganz viel Geld an den Umweltschutz zahlen müssen. Später sahen wir, dass bei dem reichlichen Baumbestand das gar nicht zu verhindern war, es hat uns aber niemand angezeigt. Wir lagen gut, nur waren die Waschgelegenheiten auf der anderen Kanalseite. Leeuwarden ist eine sehr schöne Stadt und nachdem wir gegessen hatten, war die Welt auch wieder einigermaßen in Ordnung. Zur Situationsbeschreibung noch: Wer jemals so viele Gegenstände durch die Welt fliegen sah, wer gesehen hat, wie eine blaue Mülltüte mich anflog und mir einige Zeit völlig die Sicht nahm, der weiß, wie schlimm es geblasen hat.

Am nächsten Tag blies es aus SW, also wieder von hinten, mit 5 bis 7 Windstärken. Wir fuhren an schönen Häusern, Gärten und Bootsanlegern vorbei, vor den vielen Brücken war es schwierig wie am Vortag. Einmal ging der Motor aus, wir konnten uns aber gut festhalten, einmal gerieten wir zwischen 2 Dalben ins Uferschilf, als die Brücke hoch ging kamen wir aber problemlos frei. Dokkum, wo wir ebenfalls vor einer Brücke warten mussten, bot einen hübschen Anblick mit einer restaurierten Mühle. Nachdem wir die Schleuse vor dem Lauwersmeer, einem großen eingedeichten Gewässer passiert hatten, segelten wir unter Vorsegel mit Geschwindigkeiten bis 6 sm durch das reichlich betonnte Wasser, glücklicherweise fanden wir immer noch rechtzeitig das für uns zutreffende Seezeichen. Trotzdem war es einem immer etwas mulmig, bis wir um 16h30 im Hafen Lauwersoog an einem anderen Schiff fest machen konnten. Lange genug waren wir im Hafen herumgefahren, bis wir endlich so zum Wind standen, dass das Anlegen klappte. Um 18h00 ging noch ein Gewitter durch, sicher mit bis zu 8 Bft, aber das sieht man gelassener, wenn man in Sicherheit ist.

Am nächsten Tag wollten wir bis Norderney fahren, der Wetterbericht hatte bis mittags NW 5 – 6 Bft angesagt, dann sollte der Wind auf 4 und später 3 Windstärken zurück gehen. Kenterwasser war erst gegen 12h00, deshalb ließen wir uns Zeit beim Frühstück. Um 10h30 ging es durch die Schleuse, im Wattenmeerhafen von Lauwersoog stellten wir das Großsegel und begannen dann zusätzlich mit dem Motor in Richtung Seegat zu fahren. Gegen Strom, Wind und hohe Welle ein mühseliges Unterfangen, wir mussten sogar mehrfach kreuzen. Ein anderer Katamaran, der zwar beim Anlegen in der Schleuse größte Probleme hatte, konnte mit seinen Schwertern erheblich dichter an den Wind heran und war bald nur noch in der Ferne zu sehen. Da kann man schon neidisch werden. Als der Gegenstrom nachließ, kamen wir allmählich auf 3 Knoten, aber das auch nicht immer in die gewünschte Richtung. Zwischen Ameland und Schiermonnikoog bei W mit 5 Bft fuhren wir bei halbem Wind mit bis zu 8 Knoten, das Seglerherz lachte und dann ging doch noch einmal in Richtung NNW und wieder nur mit 2-3 sm pro Stunde gegen höchste Wellen an. Ohne den Strom wären wir wohl kaum vorangekommen. Das Ganze dauerte 1 Stunde und kam uns wie eine Ewigkeit vor. Und dann waren wir im Hubertgat und mit achterlichem Wind, Bullenstander und Spibaum ging es prächtig voran. Dann flaute der Wind ab wie vorhergesagt und immer öfter prüften wir den Abstand zwischen uns und Norderney, es wurde klar, im Hellen kommen wir da nicht mehr

hinein und einen fremden Hafen im Dunklen anzufahren, da muss man schon sehr in Not sein. Da machte Georg den Vorschlag, wir könnten doch nach Helgoland fahren, da gibt es beim Ansteuern ganz sicher keine Schwierigkeiten. Wir brachen in Jubel aus, Georg, du bist doch der Beste, und da kam eine gewaltige Welle von backbord auf uns zugelaufen. Aber erst müssen wir durch diese Scheiße da durch, rief ich und sprang ins Cockpit. Das Boot wurde sehr stark angehoben, ich rannte ans Ruder, um die Welle auszusteuern, da lag das Schiff wieder gerade, weil die Grundsee drunter durch gelaufen war, eine auf Pelikan bekannte Situation. Und dann schrie Helmut, Georg ist weg. Und wir machten alles so, wie wir es durchgespielt hatten. Helmut behielt Georg im Auge, ich ließ den Motor an und die Segel fliegen, Siegfried holte sie herunter. Dann bereitete er die Großschot vor und der Baum wurde festgestellt. Inzwischen waren wir auch neben Georg, der überhaupt nicht reagierte, die Wellen schoben uns hin und her, aber dann hatten wir ihn doch längseits, inzwischen war sein Kopf nach vorne gekippt, es war ein schrecklicher, trostloser Anblick. Wir leinten ihn an, zogen ihn hoch und um ihn an Bord zu bringen, mussten wir die Reling wegnehmen. Er war kein Leichtgewicht, aber es klappte. Helmut und ich fielen über ihn und heulten wie die Schlosshunde, Siegfried, der die meiste Arbeit geleistet hatte, hing über der Reling und erbrach sich. Ein holländischer Segler, der seine Hilfe anbot, hatte die Seenotrettung alarmiert, ich ließ den Kutter wieder zurück fahren: Ich bin Arzt, wir fahren nach Hooksiel, hier kann uns keiner mehr helfen.

Passiert war das zwischen 17 und 18 Uhr, es war hell, die Wassertemperatur betrug 18 Grad, die Durchschnittswelle war nicht mehr ganz schlimm, der Wind blies mit 3 Bft, alle Baumgartens können gut schwimmen, aber wenn die Herzkranzgefäße zu 60% eingengt sind, dann kann so etwas Schreckliches eintreten, was man nicht mehr steuern kann.

Wir wechselten die Kleider, die neue Wäsche war irgendwie auch ganz feucht und deprimiert fuhren wir nach Westen. Gegen Mitternacht tauchte neben uns ein großes Schiff auf, der Kreuzer der Bundespolizei. Können wir an Bord kommen? Selbstverständlich! Wir nehmen gern euren toten Kameraden zu uns an Bord. In Ordnung! Das war eine große Erleichterung, denn bei den anfallenden Manövern immer wieder neben, an oder auf einen Toten zu treten, mit dem man eben noch gelacht hat, das erfordert schon Einiges.

Wir besorgen Euch auch einen Pfarrer, der in Trauerarbeit ausgebildet ist. Nee, lassen Sie man, ich hänge zwar an meiner Kirche, aber da komme ich alleine durch. Sie haben ihn dennoch in Marsch gesetzt, er kam von Lübeck nach Hooksiel. Drei Bundespolizisten blieben an Bord und fuhren zum Zielhafen mit. Der Wind schief ein, Nieselregen begann und wir benutzten wieder unseren Motor. In der Jade hatten wir endlich mitlaufenden Strom und um 10h30 gab es für uns eine Sonderschleusung zu unserem Liegeplatz. Dort erwartete uns bereits die Kriminalpolizei, aber unsere Bundespolizisten ließen nicht zu, dass wir vernommen wurden, bevor der Pfarrer da war. So verliefen die Befragungen dann in einer moderaten Atmosphäre, mich haben die Beamten sehr geschont. Am Nachmittag wurde das ganze Unglück zusammen mit der gesamten Crew des Kreuzers unter Federführung des Pastors noch einmal durchgespielt, danach ist man doch freier. Und dann begleitete mich der Pastor, der nach Berlin musste, noch bis Braunschweig und half mir bei der allerschwersten Aufgabe, meiner Schwägerin die schreckliche Nachricht zu bringen.

Sollte jemals einer von Euch in solch ein Unglück geraten, die Bundespolizisten und der Pfarrer waren echte Freunde und Helfer!