

*Die See mag gefährlich sein, aber sie ist da, damit wir uns ihr stellen, und manchmal sogar, damit sie uns willkommen heißt.*

*Fernando Pessoa (1888-1935)  
portugiesischer Schriftsteller*

## **Aus heutiger Sicht abenteuerlich**

### **Eine Segelreise nach Frankreich und England vor 80 Jahren**

#### **Vorbemerkung zum allgemeinen Verständnis**

Nach England mit einer Segelyacht? Mancher Leser wird fragen: Was ist da schon besonderes dran? Auch dass diese Reise schon 1926 stattfand scheint vordergründig nicht erwähnenswert. Warum ich den im Nachrichtenblatt der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne des Jahrgangs 1927 in Fortsetzungen abgedruckten Bericht des Eigners, meines Vaters Jürgen Friedrich Schaper, dennoch aus der Versenkung geholt und hier mit geringfügigen Korrekturen noch einmal abdrucke? Es sind in erster Linie die besonderen Umstände und Begleiterscheinung des Seesegelns vor 80 Jahren, die - damals vielleicht als normal empfunden - dem heutigen Segler und Leser abenteuerlich erscheinen müssen. Berichte aus jener lange zurück liegenden Zeit geben aber auch eine Vorstellung von dem Mythos des früheren Fahrtensegelns.

Die 1923/24 bei Schwarzer & Niemann in Hamburg an der Alster nach einem modifizierten Oertz-Riss gebaute hölzerne und motorlose 11 ½ m-lange 78 m<sup>2</sup> - Sloop „Schwalbe“ mit ihrem unhandlichen 60 m<sup>2</sup> Gaffelgroßsegel, dessen Baum meterweit über das Heck hinausragte, wurde bis zum Kriegsbeginn 1939 mit kleiner Besatzung, zeitweise sogar nur von dem Eigner mit seiner kaum segelkundigen Ehefrau und mit kleinen Kindern an Bord, gesegelt. Alle Manöver mussten unter Segel gefahren werden! Durch den NOK brauchte man einen Schlepp. Was das in den französischen Kanalhäfen mit ihren starken Strömungen und gewaltigem Tidenhub bedeutet, kann heute kaum noch jemand ermessen. So gab es auf der beschriebenen Reise denn auch eine Menge haarsträubender Situationen, die nur mit Geschick, Kraft, viel Glück und manchmal wenn auch selten nicht ganz ohne fremde Hilfe glücklich gemeistert wurden.

Das Segeln ohne Motor führte auch zu einer Anzahl heute als ungewöhnlich empfundener seemännischen Maßnahmen, wie Beidrehen bei zu viel oder zu wenig Wind oder, vor allem nachts, treiben unter dicht geholtem Großsegel wenn der Wind einschlof. Jeder Windhauch musste ausgenutzt werden, was ständige Segelmanöver und Segelwechsel erforderte. Und Kreuzen, immer wieder Kreuzen, oft in engsten Fahrwassern, die man heute bequem mit Motor durchfährt! Und immer wieder ankern, auch vor offener Seeküste, bei Strom und in unruhigem Wasser selbstverständlich. Ein Beiboot mit zwei Riemen als Hilfsmittel war unverzichtbar. Auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass damals erst wenige Yachten schon einen, wenn auch meist schwachen und unzuverlässigen Motor hatten aber die meisten noch motorlos auf Flüssen, Binnenseen, zwischen den Schären oder auf offener See segelten war die beschriebene Reise schon etwas Ungewöhnliches, fanden doch auch damals die meisten Segelreisen binnen oder auf der friedlicheren Ostsee statt.

Gesegelt wurde mit Yachten aus Holz, nie ganz dicht und eben überwiegend ohne Motor. Selbst Küstenfrachtschiffe und Fischerboote fuhren noch zu einem großen Teil unter Segel. Sicherheit auf See? Die Yachten hatten weder Seereling noch Bug- oder Heckkorb zur Sicherung der Crew. Schwimmwesten waren aus Kork, an Deck lag griffbereit ein Rettungsring, zum Anleinen diente ein Tauende. Man war sich mehr als heute bewusst, dass Sicherheit auf See letztlich immer Wunsch bleiben wird. Die Segel waren aus Baumwolle (Mako), nur begrenzt haltbar und mussten ständig getrocknet werden. Ein Vorteil: Bei zu viel Wind flogen sie einfach aus den Lieken und bewahrten so Schiff und Rigg vor größeren Schäden. Dicht geholt wurden sie mit Taljen. Winschen und Klemmen gab es nicht. Schon gar nichts

Elektrisches, denn an Bord gab es keinen Strom also auch weder elektrisch Licht noch Kraft. Positionslaternen und Innenbeleuchtung wurden mit Petroleum betrieben. Radio (und somit auch Wetterberichte), Funk, Echolot, GPS, Kartenplotter oder Radar waren noch unbekannt. Zur Navigation dienten allein der Kompass - meist noch mit Strichrose! - und ein Handlot aus Blei mit gemarkter Leine. Nicht jeder konnte sich ein teures Schlepplog leisten. Leuchtf Feuer, Feuerschiffe und Tonnen hatten für die Standortbestimmung eine weitaus größere Bedeutung als heute. Großformatige Seekarten gab es zwar, aber keine speziellen Handbücher und Hafenerführer für die ohnehin kaum vorhandenen Häfen, die Segler nicht erwarteten und keinerlei Einrichtungen für sie bereithielten.

Bei der Navigation und Schiffsführung, zumal in Strömungsreichen Gewässern, bedurfte es langjähriger Erfahrung, da oftmals nur Schätzungen, zum Beispiel bei der Versetzung durch Strom, Wind und Seegang möglich waren. Dasselbe gilt für die Wetterbeobachtung. Das einzige Hilfsmittel dabei war das Barometer. Überall half oft der „siebte Sinn“, den ein Segler damals schon haben musste (und auch hatte).

Diese Segler waren keine Berufsseeleute, aber sie standen ihnen näher als heute. Wie diese mussten sie auf See mit Flauten und Stürmen fertig werden, ohne die Möglichkeit, sich von Leeküsten freizuhalten. anderen Schiffen mit Maschine auszuweichen oder bei Schlechtwetter schnell in einen Hafen zu flüchten. Die heutige Wetterkleidung gab es nicht. Das so genannte Ölzeug war kalt, klebrig und meist undicht. Das war klassische „Seefahrt pur“ und keine Kaffeefahrt! Wie ganz anders als heute Seesegeln vor 80 Jahren war zeigt dieser einfache und schnörkellose Bericht über eine Reise nach England und Frankreich, den ich dem SVAOe-Nachrichtenblatt von 1927 fast unverändert entnommen habe. Duktus und Stil wurden nicht verändert oder stilistisch geschönt und die damalige Schreibweise nicht angepasst. Es gab wenige Sinn- und Druckfehler zu berichtigen. Einige Anmerkungen erleichtern das Verständnis.

Ich erinnerte mich dieses inzwischen schon historischen Berichtes, als meine Frau und ich im windigen Sommer 2005 mit der modernen SY „Joia“ die Strecke Calais – Elbmündung mitsegelten, denn Schipper Claus Stichling war der Sohn des Mitseglers von 1926 und ich bin der Sohn des damaligen Eigners. Wir beide mit unseren Ehefrauen Anke und Marlies. Die Reise mit einem modernen und zeitgemäß ausgerüsteten Schiff und die an Bord geführten Gespräche gaben den Anlass, den alten Bericht aus der Versenkung zu holen. Ich habe sie Klaus und Anke Stichling gewidmet ist als kleinen Dank für die schönen Tage, die wir wieder bei ihnen an Bord verbringen durften. Wenn dieser einfache Bericht über eine schon historische Segelfahrt auch andere interessiert, würde mich das freuen.

Jürgen Chr. Schaper



**Sonnabend, 12. Juni (1926).** Die „Schwalbe“ lag seit den Tagen der Nordseewoche im Hafen von Cuxhaven und wurde von Werner Hesse<sup>1)</sup> treulich bewacht und instand gehalten. Mit dem Abendzug kamen Lisika<sup>2)</sup>, Dr. Denicke<sup>1)</sup>, Helmut Stichling<sup>3)</sup> und ich<sup>4)</sup> an Bord. Da es am nächsten Morgen früh losgehen sollte, ging alles verhältnismäßig rechtzeitig zur Koje.

**Sonntag, 13. Juni.** Wetter trübe, feiner Regen, Wind SO, Stärke ca. 2, Barometer 744<sup>5)</sup> fallend. Gegen 6 1/2 Uhr takeln Stichling und ich die „Schwalbe“ auf, während die übrige Besatzung noch in den Kojen pennt. Mit flotter Fahrt geht's um 7.00 Uhr an der „Alten Liebe“ vorbei in den regnerischen Tag auf eine für unsere „Schwalbe“ große Reise. Allmählich kommt auch die übrige Besatzung hoch. Mit Einsetzen der Flut bei „Elbe 1“ 9.50 Uhr frischt auch der Wind auf, sodaß wir die Fock wegnehmen und zwei Ringe<sup>6)</sup> eindrehen. Kurs auf Tonne Wester Till, die 11.20 Uhr passiert wird. Wind und Regen lassen allmählich nach, dafür hüllt uns dichter Nebel vollkommen ein. Nebelsignale werden nach Vorschrift abgegeben. Weser-Feuerschiff wird bei Flaute im Nebel passiert.

Nur langsam geht es in der Flaute weiter auf Norderney Feuerschiff zu, während sich der Nebel wieder zu Regen verdichtet hat. 7.50 Uhr nachm. Ist das Norderney-Feuerschiff in Sicht, 8.30 Uhr sind wir bei der Ansteuerungstonne „Dove Tief“ und können um 11.00 Uhr nachts bei strömendem Regen im Hafen von Norderney vertäuen. Eben geborgen, geht ein heftiges Gewitter über uns nieder; wie wohl fühlt man sich dann im schützenden Hafen.

**Montag, 14. Juni.** Das nächtliche Gewitter hat die Luft gereinigt und schönes Wetter und wieder steigendes Barometer gebracht. Nachmittags wurde ein herrlicher Spaziergang durch das schöne Seebad Norderney gemacht, der seinen Höhepunkt bei einem riesigem „Lukulusbecher“ im „Roten Teppich“ fand.

**Dienstag, 15. Juni.** Schon früh morgens um 3.00 Uhr wird der Hafen von Norderney mit Vollzeug bei NW-Wind mit ca. 2 Windstärken verlassen. In weitem Abstand wird langsam bei herrlichem Wetter die Insel Juist passiert; um 8.00 Uhr Heultonne Osterems querab. Nordwest. Dünung rollt uns langsam entgegen. 1.15 Uhr nachm. Westerems Gittertonne dwars. Der Himmel bedeckt sich, während der Wind aus WNW erheblich auffrischt. Eine große Flottille holländischer Fischer wird schnell überholt. Gegen Abend wieder klar und Ab-

flauen des Windes, worauf wir auf das Ostende von Terschelling zuhalten. 10.00 Uhr abends wird dicht unter Land vor Anker gegangen.

**Mittwoch, 16. Juni.** Wetter klar, Winds SW steif. Setzen Sturmsegel und nehmen Beiboot an Deck. 11.45 Uhr gehen wir Anker auf, aus dem Westgatt längs Terschelling flott gegen Flut anlaufend. Wind unbeständig. Auf Terschelling hängt der atmosphärische Störungsball. Kreuzen gegen bemerkenswerte See und runden gegen 6.20 Uhr nachm. Terschellingbank Feuerschiff. Mit Dunkelwerden laufen wir zwischen Terschelling und Vlieland ein. Vom Lotsenschoner wird uns ein Lotse rübergerudert, der aber dankend von uns refüsiert 7) wird. Im Dunkeln loten wir uns durch die enge Einfahrtsrinne nach Vlieland und ankern um 11.00 Uhr nachts direkt vor dem Hafen.

**Donnerstag, 17. Juni.** Vormittags wird ein gemeinschaftlicher Spaziergang durch den Ort Vlieland unternommen und in einem kleinen Hotel für teures Geld recht mäßig Kaffee getrunken. Stichling und meine Wenigkeit machen noch eine kleine Dünenwanderung. Nachdem etwas Proviant ergänzt ist, gehen wir mit Eintritt der Ebbe um 3.00 Uhr nachm. Anker auf. Durch Unachtsamkeit lassen wir eine Pricke aus und geraten auf Sand. Ein Fischerboot bringt uns für 20 Gulden nach vielfachen Bemühungen endlich herunter; eben darauf laufen wir auf einen anderen Sand, über welchen recht unangenehme Brandung läuft. Für ein erneutes Trinkgeld bringt uns der gute Mann abermals wieder ab. Gegen 5.30 Uhr steuern wir im Tonnenstrich endlich in See, Wind WzS, leicht. See leicht bewegt. 9.30 Uhr p. m. Eiergattone querab. Der Wind flaut weiter ab, hohe tote Dünung läuft uns langsam entgegen. Um gegen die Flut den gewonnenen Boden zu behaupten, gehen wir um 11.00 Uhr nachts auf 15 m Tiefe mit 40 m Kette vor Anker.

**Freitag, 18. Juni.** Gegen 1.30 Uhr nachts gehen wir Anker auf, da ein schwacher nördlicher Hauch uns weiter zu bringen verspricht, und die Flut nicht mehr so lange laufen kann. Gegen Morgen mit Sonnenaufgang kommt Nordwind durch, auffrischend. Wir fahren bis 10.00 Uhr vorm. Vollzeug und Spinnaker. 10.15 Uhr Heldern dwars, Barometer fallend, Wind immer mehr zunehmend. Bergen Spinnaker und drehen vier Ringe ins Großsegel. Mit der steifen achterlichen Brise machen wir Brassfahrt bei ziemlich steiler achterlicher See. 3.00 Uhr nachm. Wird Ijmuiden passiert und anschließend die herrlich gelegenen, großartigen holländischen Bäder: Zandvoort, Nieuwekerke, Middelkerke und das imposante Scheveningen. 7.30 Uhr sind wir in Hoek van Holland, und in flotter Fahrt geht's den Nieuwe Waterweg hinauf nach Rotterdam, wo wir um 11.00 Uhr nachts im Jachthafen vertäuen.

**Sonnabend, 19. Juni.** Mit dem Morgen-D-Zug ging's nach Amsterdam, wo im Victoria-Hotel abgestiegen wird. Ein gemütlicher Morgenkaffee daselbst verschafft uns eine gewisse Unterlage. Dann geht's auch gleich ins Rijks-Museum, um die „Nachtwache“ und die anderen bedeutenden Gemälde der großen Meister zu bewundern. Ein anschließender Spaziergang durch Altamsterdam und eine Autofahrt durch und um die Stadt verschaffen uns den nötigen Appetit, um bei „Dörries“ ein ganz vorzügliches Mittagessen einzunehmen. Der Abend ist dem Studium der holländischen Nachtlöke vorbehalten, doch sollten wir hierin eine große Enttäuschung erleben: Nichts los und früh Schluß.

**Sonntag, 20. Juni.** Vormittags geht's mit dem D-Zug über Haarlem, Leiden nach Den Haag. Hier nehmen wir uns einen gemütlichen Pferdetaxameter und lassen die Stadt langsam an uns vorüberziehen. Gegen 2.00 Uhr nachm. sind wir in dem Riesenbad Scheveningen, das einen gewaltigen Eindruck auf jeden Fremden machen muß. Nicht näher eingehen will ich auf das ungeheure Strandleben, den endlosen Autoverkehr direkt am Wasser, den enormen Kaffeehaus- und Lokalbetrieb in den riesigen Hotels. Es gehört letzten Endes ja auch nicht zu einer Segelfahrtbeschreibung.

Nachmittags führt uns ein kleiner Orientierungsspaziergang an den Hafen von Scheveningen, die Einfahrt zu demselben hat bei Niedrigwasser nur 1,60 Meter. Im Handbuch 8) war leider hierüber nichts erwähnt, desgleichen nichts über den zur Einfahrt gehörenden Wasserstandsanzeiger. Wir hätten es sonst vorgezogen, in diesen Hafen einzulaufen, statt bis

Rotterdam den ca. 10 Seemeilen langen neuen „Waterweg“ hinaufzufahren. Mit Dunkelwerden treten wir den Rückweg nach Rotterdam per Elektrische an mit dem Bewusstsein, einen ereignisreichen Tag genossen zu haben.

**Montag, 21. Juni.** Stichling und ich besorgen Proviant, ein neues Lot, eine neue Dirk, drei holländische Seekarten von der Scheldemündung, während der Doktor und Werner Wasser auffüllen und die „Schwalbe“ seeklar machen. Zwei Stunden vor Hochwasser gegen 11.00 Uhr vorm. verlassen wir den kleinen Rotterdamer Jachthafen, nachdem wir um 2 Gulden Hafengeld erleichtert sind. Wetter trübe, Wind auffrischend, westlich ca. 3. Mit vielen kleinen Schlägen geht's aus dem Hafengewimmel, das entschieden an den Hamburg-Altonaer Hafenbetrieb erinnert, nur daß hier mitten im Strom noch unheimlich viele große Seedampfer an großen Bojen vertäut liegen und damit das an und für sich schon enge Fahrwasser noch wesentlich verschmälern. Der Wind nimmt zu, und bei einer Wende rutscht unsere schöne Verholleine, die auf dem Kajütsdach zum Trocknen gelegen hatte, über Bord. Helmut Stichlings Versuch, sie mit der Nasche 8) zu bergen, blieb leider erfolglos. Einige Ringe werden eingedreht.

Da uns bei so auffrischendem Wind und nicht gerade rosigen Wetteraussichten eine Weiterfahrt nachts vor der Scheldemündung nicht verlockend erscheint, laufen wir den kleinen Schifffahrtshafen Hoek van Holland an, wo wir einen recht guten Liegeplatz ergattern. Der Ort selbst macht einen armseligen Eindruck, weshalb wir die Zeit lieber an Bord nutzbringend anwenden mit Seesegel 9) setzen etc. Abends trinken Doktor und ich in einer der unzähligen Strandbuden bei automatischer Musik einen kleinen Dämmereschoppen. Dann geht es früh zur Koje.

**Dienstag, 22. Juni.** 11.45 Uhr bei WNW, Stärke 2 – 3 und fallendem Barometer in See. Die Strandbatterien schießen unverfroren durch den starken Schiffsverkehr hindurch über den Strom auf ein draußen umher geschlepptes Ziel. 1.15 haben wir endlich die äußeren Molenköpfe erkreuzt, und liegen mit unserem kleinen Seesegel bei immer schwächer werdendem Wind gegen tote See. Die Sonne war inzwischen durchgekommen, sodaß wieder Hoffnung auf gutes Wetter besteht. Unser Seesegel wird deshalb ab- und das Großsegel angeschlagen. Ein Exercitium, das nicht immer Freude und Begeisterung unter der Besatzung hervorruft. Nötig ist es aber doch, denn wir erreichen dadurch noch bis Dunkelwerden die Einfahrt von Vlissingen. An dieser haben wir allerdings wegen widriger Stromverhältnisse bis zum nächsten Morgen 3.00 Uhr noch zu tun.

Eine kleine norwegische Jacht, die wir ein- und überholt hatten zog es vor, draußen gleich ihren Kurs auf Ostende abzusetzen. Die Einfahrt nach Vlissingen nachts durch das sehr schmale Ostgat zu finden ist übrigens bei den dortigen Stromverhältnissen nicht ganz einfach, aber ruhige Überlegung und häufige Kontrollen durch das Lot ersetzen uns den Lotsen. Kurz vor der Einfahrt nach Vlissingen begegnet uns eine aus etwa 100 Fahrzeugen bestehende Fischerflottille, die gespenstisch mit ihren drachenartigen Segeln an uns vorüberzieht, nur ein Licht an der Mastspitze führend. Mit Sonnenaufgang machen wir endlich im Vlissinger Außenhafen fest und freuen uns, noch einige Stunden der Ruhe pflegen zu dürfen.

**Mittwoch, 23. Juni.** Nach kurzer Umschau an Land geht's mit Ebbe um 2.00 Uhr nachm. bei NNO-Wind ca. 4 und zwei Reffen im Großsegel bei klarem Wetter wieder auf die Reise. In herrlicher flotter Fahrt werden die Orte Zeebrügge und Blankenberghe passiert, und schon am frühen Nachmittag laufen wir mit deutscher Flagge an der Gaffelnock und voller Fahrt zwischen die riesigen, weit vorgeschobenen hohen Molen des Ostendehafens ein. Hier macht sich zum ersten Mal schon ein bedeutender Tidenhub bemerkbar, denn bei niedrigstem Wasser ist bei ca. 10 m Tidenhub die Segelfläche durch die hohen Molenwände vollkommen abgedeckt, und über einen Motor verfügt unsere „Schwalbe“ leider nicht. Nur langsam erreichen wir daher einen am Ende des Hafens liegenden guten Ankerplatz, wo übrigens die uns vor Vlissingen begegnete Jacht auch schon vor Anker gegangen war. Schnell wird landfein gemacht. Mit unserem valutakräftigen Geld verschaffen wir uns bald einige Lo-

kalkenntnisse. Aber Ostende ist lange nicht der elegante Badeort, den wir erwartet hatten. Scheveningen hatte uns viel mehr imponiert.

**Donnerstag, 24. Juni.** Wetter: sonnig, leicht bewölkt, Wind ONO ca. 3, Barometer 755 mm  
10) fest, leichter Seegang. Um 11.00 Uhr vorm. geht's mit zwei Reffen im Großsegel wie am Tage vorher bei günstigen Wetteraussichten und desgl. Windrichtung in See. Draußen ist's herrlich. Ostende macht von See her einen viel schöneren Eindruck als wenn man durch seine schmutzigen Straßen an den vernachlässigten Gebäuden vorbeigeht oder sich in den romantisch schmierigen Wirtschaften herumtreibt. Besonders auffallend ist auch, dass nach dem Verlassen der deutschen und holländischen Gewässer die Betonung unglaublich verwaschelt war. An der französischen Küste zum Teil so schlimm, dass man rote Tonnen nicht von schwarzen 11) unterscheiden konnte, denn beide sind gleichmäßig von bräunlichem Rost überzogen, und daher ein Ablesen und Erkennen der Markierung unmöglich.

Kurz nach Verlassen des Hafens wird der Spinnaker gesetzt, der uns mit Braßfahrt durchs Wasser zieht. Der Norweger, der sich auch kurz nach uns auf den Weg gemacht hat, wird immer kleiner, um achteraus bald ganz unter der Kimm zu verschwinden. 1.15 Uhr nachm. wird Nieuport passiert. In der schmalen Rinne aus dem West Deap zwischen Haepger- und Hills-Bank wird der Spinnaker geschiffet; dann geht es mit flotter Fahrt auf Dünkirchen los, während dicht neben uns an Steuerbord auf der Hills-Bank erhebliche Brandung steht.

4.00 Uhr nachm. Ist die breite Einfahrt von Dünkirchen dwars, und schon 5.30 Uhr das Dyk-Feuerschiff erreicht. Hier wird das Patentlog 12) ausgesetzt und mit W  $\frac{1}{2}$  N direkt Kurs auf das mitten im Kanal liegende Varne-Feuerschiff gehalten. Schon 6.30 Uhr ist das turmreiche Calais querab, und die hoch ansteigende Kreideküste von Frankreich mit dem bekannten Kap Gris Nez, das wir auf der Rückreise noch näher kennen lernen sollten, ist deutlich an Backbord voraus sichtbar. Aber auch die hohe englische Küste kommt dunstig in Sicht.

Einer der schnellen Postdampfer Dover - Calais wird gegen 7.00 Uhr nachm. passiert. 9.45 Uhr ist auch schon das Varne-Feuerschiff querab und weiter geht's auf das ca. 36 sm entfernt liegende Feuerschiff Royal Sovereign los. Inzwischen ist es eine herrliche Mondnacht geworden. Bis spät in die Nacht hat der brave Spinnaker uns kräftig vorwärts gebracht. Da hier an der englischen Seite des Kanals des Nachts ein enormer Verkehr herrscht, müssen wir leider wegen Sichtnahme auf seine weiteren Dienste verzichten. Hell leuchtet das Feuer von Dungeness, will aber trotz flotter Fahrt nicht achteraus sacken, da wir sehr starken Flutstrom gegen uns haben. Ein Verkehr wie Sonnabend nachts auf der Elbe; ein Dampfer nach dem anderen wird passiert, u. a. ein hell erleuchteter Ozeanriese. Wie mögen wohl seine Passagiere gerade beim Souper schlemmen, während wir auf unserer kleinen Schale mit angespannten Nerven uns Seemeile für Seemeile im Dunkeln erkämpfen. Seefahrt, wie kannst du verschieden sein!

Langsam kommt ein hochaufgetrepptes Lichtermeer an Steuerbord in Sicht. Hastings, die Stadt, die man noch aus der Schule noch in Erinnerung hat. Allmählich hat sich alles in seine Kojen begeben, nur der Kapitän, bis zur Unkenntlichkeit in Decken ver mummt, denn es ist eine kalte Nacht, sitzt unentwegt am Ruder. Stützig zieht die „Schwalbe“ ihren Weg, während sich die Gedanken irgendwohin verlieren. Plötzlich werde ich durch einen furchtbaren Plumps direkt neben mir entsetzlich aufgeschreckt, als wenn ein ganz schwerer Körper an der Steuerbordseite von Bord fiel. Kurz darauf dasselbe an Backbord direkt am Boot. Dann wieder mehrere Male mit fürchterlichem Schnarchen an Steuerbord. Es ist eine Herde Tümmler 14), die uns begleitet und genau mit gleicher Geschwindigkeit neben und hinter uns her schießt. Einmal habe ich den Eindruck, als wenn einer davon ins Beiboot 13) gesprungen war. Ich rufe Freund Stichling, der mit einem Browning bewaffnet heraufkommt. Ein Schuß, und sie sind alle verscheucht. Um 3.00 Uhr morgens werde ich abgelöst. 4.30 Uhr früh wird Royal Sovereign Feuerschiff passiert.

**Freitag, 25. Juni.** Mit Tagwerden hatte sich der schöne, schaffende Wind leider immer mehr gelegt, bis er schließlich vorm. In der Nähe des Howe-Bank Feuerschiffes in totale Flaute

ausartet. Diese köstliche Ruhe bei herrlichem Sonnenschein wird wahrgenommen, Schiff und Besatzung gründlich zu reinigen. Nach dem Deckwaschen warden Werner Hesse auf seinen Wunsch einige Pützen Wasser über den Leib gegossen, die anderen gehen freiwillig ganz ins Wasser, um um die „Schwalbe“ herum zu schwimmen und den Rettungsring auszuprobieren.

Gegen 3.00 Uhr nachm. kommt schnell frische Brise aus SW auf. Der Spinnaker wird geborgen, und bald legt sich die „Schwalbe“ gehörig über. Mit Brandfahrt geht's wieder gegen starken Flutstrom auf Spithead, die Einfahrt von Portsmouth zu. Die Besatzung des grünen Boulder Wrackschiffes hatte uns angewunken, setzte ein Boot aus und brachte uns ein Päckchen Post rüber mit der Bitte, sie nach Cowes mitzunehmen. Bald passieren wir die idyllische Küste von Isle of Wight und werfen gegen 7.00 Uhr abends auf der Reede von Cowes Anker. Nach 12-tägiger interessanter Fahrt haben wir wohlbehalten und guter Dinge unseren Bestimmungshafen erreicht. -

Es sollte daraufhin an Land bei einem entsprechenden Souper die Ankunft würdig gefeiert werden, doch mußten wir hierauf leider verzichten, da die Engländer schon um 10.00 Uhr ihre Lokale schließen. Nach langem gütlichen Zureden bekommen wir in einem Hotel noch etwas Brot, ungerichteten Salat und etwas Fleisch; hierfür müssen wir noch unglaubliche Däuser bezahlen. Wir ziehen uns deshalb auch sehr bald in unsere sehr behagliche Kajüte zurück.

**Sonnabend, 26. Juni.** Bei prächtigem Wetter unternehmen wir eine herrliche Autofahrt rund um die ganze Insel, die für uns alle sehr eindrucksvoll ist. Die Bäder Ryde, Sandown, Shanklin mit der reizenden „Chine“ Ventnor, wo im Hotel Maritime bei großartiger Aussicht auf den Kanal ein opulentes Lunch eingenommen wird, die Catherine Cine, wo natürlich einige Andenken mitgenommen werden müssen, die Needles, die nach dem Kaffee mit Original englischem Käse genossen werden und die herrliche Rückfahrt über Yarmouth nach Cowes werden uns allen als ein Höhepunkt unserer Reise in Erinnerung bleiben.

**Sonntag, 27. Juni.** Ruhetag im wahrsten Sinne des Wortes. Die dort liegenden Jachten entsprechen eigentlich nicht unseren Erwartungen. 3 - 4 große Schoner, ebensoviel ganz veraltete Yawls und Ketschen, ein paar kleinere unansehnliche Tourenboote, und als Rennfahrzeuge nur alte „Sechser“.

Eine Abordnung der Hafenzollpolizei hatte uns gleich nach der Ankunft einen Besuch abgestattet und uns veranlaßt, die fürs ganze Jahr gültige Leuchfeuerabgabe in Höhe von ca. RM 6, -- zu bezahlen. Sonst war, wie auch in den holländischen und belgischen Häfen, irgendwelche Zollkontrolle nicht an Bord gekommen, wie das in den dänischen Gewässern sehr üblich ist. Die Aufnahme in England ist nicht unfreundlich, aber ausgesprochen „kühl“. Einige äußerten allerdings ihre Bewunderung für unsere Fahrt „ohne“ Motor.

**Montag, 28. Juni.** Am Montag wird die vom Salzwasser vollständig zerfressene Deckslackierung erneuert, welches ich nur mit einer weißen Bux bekleidet auszuführen versuche. Nach ganz kurzer Zeit hat mir die Sonne das Fell total verbrannt, sodaß ich schleunigst eine Jacke überziehen mußte. In den nächsten Tagen häutete ich mich natürlich wie eine Eidechse.

Abends wurde Kriegsrat abgehalten. Ich schlag vor, nach Le Havre rüberzusegeln, Paris einen kurzen Besuch zu machen, da man in dem valutaschwachen Frankreich mit unseren paar Kröten entschieden länger auskommen würde, und dann an der französischen Küste zurück zu fahren. Hohngelächter der Hölle war die Antwort. Ich sei wohl verrückt und ähnliche Ausdrücke mußte ich über mich ergehen lassen. Dr. Denicke und Werner Hesse wurden in ihrem Entschluß, London zu besichtigen und dann per Flugzeug oder Küstendampfer zurückzufahren, nur noch bestätigt, und so kam es denn, daß am nächsten Tag

**Dienstag, 29. Juni** W. H. und Dr. D. abmustern und per Dampfer nach Southhampton fahren. Meine Frau und H. St. bleiben mir nur übrig als Besatzung für die Rückfahrt, die sich noch über vier Wochen hinziehen sollte.

Bei sonnigem, etwas dunstigem Wetter verlassen wir gegen 10.00 Uhr vorm. natürlich gegen leichten SO kreuzenderweise mit Stromumsetzen die Reede von Cowes. Gegen 11.00 Uhr passieren wir den herrlich gelegenen Badeort Ryde, gegen 1.00 Uhr den im Wasser stehenden Nab Turm, wo das Patentlog ausgesetzt wird und mit SSO Kurs über den Kanal auf den ca. 90 sm entfernt gelegenen französischen Hafen Le Havre abgesetzt wird. Der Wind frischt auf, und mit ca. 8 sm/h Durchschnitt, die unsere Logge kontrolliert, geht es flott voran. Gegen 6.00 Uhr müssen wir drei Ringe eindrehen und die Sturmfock setzen. Die von Osten setzende See wird immer höher und beunruhigt unseren Freund Stichling, der plötzlich mit zwei Korkwesten über dem Ölzeug aus der Kajüte auftaucht. Kurz vor Dunkelwerden durchqueren mit fliegender Fahrt eine schwimmende Decksladung Balken und Bretter. Nur gut, daß es noch hell ist.

Der Wind geht ausnahmsweise mal nicht zu Bett, sondern fängt noch härter an zu wehen, sodaß wir zwei weitere Ringe eindrehen und die „Schwalbe“ ordentlich ihre Nase durch die Wellen bohren muß. Luken etc. werden vorsichtshalber fest dicht gemacht und mit Persenningen überzogen. Die Nacht ist windig und pickenduster. Gegen 2.00 Uhr kommt das erste Licht in Sicht. Die unmöglichsten Vermutungen entstehen, bis es sich schließlich als Fischerfahrzeug entpuppt. In der Annahme, daß wir auf der 90 sm langen Strecke quer zum Strom durch die Ebbe und den Seegang mehr versetzt sein müssen als durch die Flut, und um auf keinen Fall den flachen Bänken in der Seine-Mündung zu nahe zu kommen, gehen wir höher an den Wind, der inzwischen wieder nachgelassen hat.

Um gegen die umso höher durcheinanderlaufende See zu kommen, werden die Reffe peu á peu ausgeschüttet. Gegen 3.00 Uhr ist das rote Licht von Le Havre-Feuerschiff auszumachen. Unser Kurs hat also vorzüglich gestimmt. Leider kommen wir nur langsam gegen Wind und Strom an, sodaß die Einfahrt noch den ganzen Morgen in Anspruch nimmt.

**Mittwoch, den 30. Juni.** Gegen 8.00 Uhr erreichen wir endlich ziemlich abgespannt den Hafen von Le Havre, wo wir des großen Tidenhubs wegen mit 30 Meter Kette vor Anker gehen. Schnell wird alles nasse Zeug ins Cockpit zum Trocknen geworfen und mit Wohlbehagen in die trockenen warmen Kojen gestiegen, um den wohlverdienten Schlaf nachzuholen. Von Zoll- und Hafenbehörden bleiben wir wider Erwarten gänzlich verschont.

Gegen 2.00 Uhr nachm. läßt uns die Gluthitze nicht mehr länger ruhen. Nach dem schnell bereiteten Mittagmahl geht es an Land. Die Nasche, unser braves kleines Beiboot, wird über den steilen steinigen Strand bis an ein Haus der Hafengewache getragen, da eine andere Art der Festmachung nicht möglich ist. Die Stadt selbst macht einen armen, schmutzigen Eindruck. Am Bahnhof nehmen wir uns eine Droschke, die uns durch die bessere Gegend führt. Nach einem weniger guten als teuren Abendbrot in einem der ersten Restaurants geht es rechtzeitig wieder an Bord.

**Donnerstag, den 1. Juli.** Mit dem Morgen-D-Zug fahren wir nach Paris, wo wir gegen 11.30 Uhr eintreffen. Gegen 1.00 Uhr kommen wir im Hotel Oxford & Cambridge an und werden durch die uns bekannte gastfreundliche Madame Kroll gleich zu einem fabelhaften Frühstück mit auserlesenen französischen Weinen eingeladen. Auch die nächsten zwei Tage und Nächte haben wir das große Glück, Gäste im Hause Kroll zu sein. In Paris können wir in den zweieinhalb Tagen natürlich nicht alles sehen, jedoch gewinnen wir in dieser Zeit einen sehr netten Gesamteindruck, wozu eine zweistündige Autofahrt quer durch Paris und den Bois de Bologne erheblich beiträgt. Die Besteigung des Eiffelturms, der Besuch des Louvres, die Schlösser in Versailles und deren herrliche Parks werden uns stets in bester Erinnerung bleiben. Es würde zu weit führen, als Segler über die Stadt der Städte, ihr Leben und ihren fabelhaften Verkehr, ihre Bauten usw. zu erzählen. Jedenfalls ist es für uns Elbsegler ein ganz

erhebendes Gefühl, Paris anlässlich einer unserer Segeltouren kennen zu lernen, und so gedenken wir deshalb auch häufig unserer braven „Schwalbe“.

**Sonnabend, den 3. Juli** entschließen wir uns, wenn auch schweren Herzens, die gastliche Stätte Madame Krolls zu verlassen. Gegen Abend treffen wir in Le Havre ein. Während der Fahrt, die übrigens durch ein ziemlich heftiges Gewitter geht, hatte Lisika sich angeregt mit einem Franzmann unterhalten, und dabei ein Lokal, in dem man in Le Havre gut essen konnte, rausbaldowert; es läge aber mitten in einer häßlichen Gegend. Wir hatten uns den Namen „La grosse Tonne“ aufgeschrieben und erfragen uns nun den Weg. Immer finsterner wird die Gegend. Wir halten aber aus, und so gelangen wir endlich trotz allem uns umgebenden Schmutz in ein gut bürgerliches Lokal, wo man für billiges Geld ein wirklich famoses Essen bekommt. Langusten, Champignons und moussierender Weißwein entschädigten uns für unsere Ausdauer. Anschließend werden in einer etwas schmierigen Hafenkneipe noch etliche „billige“ Benedictiner getrunken, und für 100 frs. wird uns von einem Talmi-Türken ein echter „Algier-Teppich“ (wahrscheinlich deutschen Ursprungs) angedreht. Leicht beschwipst fahren wir an Bord und freuen uns, die schwankenden Planken wieder zu betreten.

**Sonntag, den 4. Juli.** Die beabsichtigte Abreise muß unterbleiben, weil bei herrlichem Sonnenschein totale Windstille herrschte. In der Hafengegend ergänzen wir unseren Proviant, wobei die Wassereinnahme wegen des langen Weges zwischen Boot und Zapfstelle recht langwierig ist. Abends wird in einem kleinen Café ein kleiner Dämmerchoppen gemacht und dann zeitig zur Koje gegangen, weil es am nächsten Tag früh losgehen soll.

**Montag, den 5. Juli.** Morgens um 2.30 Uhr mit Eintritt der Flut gehen wir im Dunkeln Anker auf. Schwacher NO. Ein gewaltiger Strom schießt zwischen den Molenköpfen hindurch, so daß uns zweimal die Ausfahrt nicht gelingt. Bei dem enormen Tidenhub sind wir wieder mal durch die etwa 15 Meter hohen Molenwände vollkommen abgedeckt. Für solche Fälle ist eigentlich ein Motor unentbehrlich. So aber müssen wir uns mit dem Beiboot selbst vorspannen. Nach unglaublicher Anstrengung gelingt es uns endlich, die „Schwalbe“ gegen den enormen Strom raus zu bringen, allerdings nur so knapp, daß wir durch einen Malstrom draußen an die Molenwand gedrückt werden. Leider ist der Wind zu flau uns hinauszubringen, und so müssen wir denn wieder vor Anker gehen und auf etwas mehr Brise warten.

10.30 Uhr geht es bei immer noch sehr schwachem NO endlich weiter. Mühsam kreuzen wir uns an der herrlichen felsigen Kreideküste entlang bis wir gegen 8.30 Uhr abends vor dem kleinen, reizend gelegenen Badeort Erretat vor Anker gehen. Auf unserem kurzen Spaziergang an Land warnt uns ein Fischer dort liegen zu bleiben, da das Barometer fällt. Der Himmel hatte sich auch inzwischen ziemlich verdüstert. Wir gehen also schleunigst wieder an Bord, um baldmöglichst den nächsten Hafen Fécamp zu erreichen. Der Wind hat inzwischen auf West gedreht, und mit Spinnaker geht's in flotter Fahrt vorwärts.

Die enge Einfahrt ist etwas unheimlich anzusteuern, da man direkt auf einen riesig hohen, vom Leuchtturm ab und zu beschienenen Felsen losfährt und nur einige Bootslängen von diesem abbleibt. Außerdem liegt vor der Einfahrt eine Barre, die bei Niedrigwasser nur 1,40 m Wasser hat. Bei 1,75 m Tiefgang der „Schwalbe“ also nicht genug. Wohl uns, daß wir nicht gerade niedrigste Ebbe hatten. Um 12.00 Uhr nachts ankern wir bei beginnendem Regen mitten im Hafen.

**Dienstag, den 6. Juli.** Vormittags Besuch eines französischen Hafenbeamten, der uns veranlasst, gegen geringes Entgelt einen für alle französischen Häfen gültigen Hafenschein zu besorgen. Wieder keine Zollkontrolle. Nachmittags wird Proviant eingenommen und eine kleine lohnende Bergpartie gemacht. Vor dem Abendbrot wird das Seesegel angeschlagen.

**Mittwoch, den 7. Juli.** Um 5.30 Uhr morgens wollen wir in See stechen. Draußen weht es hart, und eine starke Brandung steht vor der engen, flachen Einfahrt. Leider wieder das übliche Bild: Infolge des enormen Tidenhubs sind wir durch die hohen Molen vollkommen abgedeckt, sodaß unser Sturmsegel nicht genug zieht. Außerdem müssen wir in der engen Ein-

fahrt auch noch einen Schlag machen, da der Wind schräg hineinsteht. Nach einem ersten vergeblichen Versuch hinauszukommen wird gleich ein zweiter unternommen, bei dem wir gegen die Pfähle der Mole gedrückt werden, einen Bootshaken verlieren, fast den zwischen zwei Pfählen eingeklemmten Großbaum gebrochen hätten und nur mit unsagbarer Mühe den in den hereinlaufenden Seen stark zurkehr gehenden Kahn endlich abdrücken.

Ich muß hierbei die Ruhe meiner Frau bewundern, die sie bei dieser recht kitzligen Situation behielt. Es entspann sich natürlich ein kleiner Meinungs-austausch, meine Frau behauptete, daß wir es doch gezwungen hätten, wenn nicht ... usw. Ich wollte ihr beweisen, daß nichts zu machen war, und unternahme einen dritten Versuch. Inzwischen hatten sich viele Fischer und Neugierige auf der Mole eingefunden. Einen Motorfischer zum Rausschleppen können wir uns nicht leisten, weil wir nicht genügend französisches Geld bei uns haben. Als wir also abermals einen Versuch unternahmen, rief uns einer der ältesten der Fischer an, sie würden uns mit einer langen Leine hinausziehen. Unsere Einwendungen, wir hätten kein Geld sie zu entlohnen, wird mit „ca ne fait rien“ erwidert. Ich muß sagen, daß ich von diesem menschenfreundlichen französischen Fischervolk recht angenehm überrascht bin. Von unseren Helgoländern hätte man so etwas nicht erwarten können. Es wird eine lange Leine rüber geworfen und am Mast belegt, dann legen sich ca. 10 bis 12 Mann die Leine über die Schulter, und langsam beginnt die „Schwalbe“ Fahrt aufzunehmen. Gut müssen die Braven schon ziehen, denn jede einrollende See bringt die „Schwalbe“ wieder ganz aus der Fahrt. Nun endlich kommen wir ans Ende der Mole und der atemberaubende Moment kommt, wo sich herausstellen soll, ob unser Experiment glückt.

Auf einen Schrei von oben lassen wir die Leine los. Die „Schwalbe“ ist nicht mehr abgedeckt und legt sich, nur langsam Fahrt aufnehmend hart über. Schon sind wir durch Wind und Strom bis in die Mitte der engen Fahrrinne gedrückt worden ohne recht vorwärts zu kommen, als eine riesige, brandende Welle übers Schiff läuft und uns vollkommen zurückwirft. Der nächste solche Brecher hätte uns unweigerlich auf den schon nahen Felsen geworfen. Doch zum Glück fällt eine harte Boe ein, die „Schwalbe“ nimmt gute Fahrt auf und kann so dem nächsten Brecher widerstehen und auch die nächsten steilen Grundseen über der Barre überwinden.

Wir sind endlich aus dem Druck. Nun haben wir auch Zeit den braven Leuten unseren Dank durch Schwenken der Mützen und Winken auszudrücken. Brav warf sich die „Schwalbe“ den Seen entgegen, und sehr bald haben wir die hohe Steilküste im Dunst verloren. Eine Regenbö löst die andere ab. Gegen 4.00 Uhr nachm. flaut der Wind erheblich ab bis er endlich gegen Abend in ausgedehnte Flaute ausartet. Nachts 10.30 Uhr werden die Positionslaternen gesetzt, die Fock fallen gelassen, das Großsegel mittschiffs geholt, und alles geht zur Koje (Barometer steigend).

**Mittwoch, den 7. Juli.** Gegen Morgen leichte Brise aus nordöstlicher Richtung, Wetter aufklarend. Gleich nach dem Kaffee wird das Großsegel wieder einmal ausgewechselt. Gegen 12.00 Uhr mittags bekommen wir die Küste wieder in Sicht. Am Nachmittag wird im weiten Abstand Boulogne passiert. Der Wind wird flauer, und harter Strom läuft uns entgegen, so daß wir unter Land vor Anker gehen, um den gewonnenen Boden nicht zu verlieren. Der Proviant ist inzwischen gänzlich zur Neige gegangen, kein Wasser, kein Brot, keinen Brennsprit. Nur Werner Hespes Dosenhummer aus Helgoland und etwas Kakaopulver mit Zucker ist unsere Nahrung. Bei einem Landungsversuch werden wir von einem französischen Polizisten wieder an Bord gejagt.

**Donnerstag, den 8. Juli.** Mit eintretender Flut treiben wir umschwärmt von einigen Schweinsfischen nachmittags bis dicht unter Kap Griz Nez. Kurz nach Sonnenuntergang kommt plötzlich ganz dichter Nebel auf, sodaß in wenigen Sekunden das ca. 200 Meter von uns entfernte riesige Feuer von Gris Nez nicht mehr sichtbar ist. Statt dessen tutet uns ein entsetzliches Grunzen des Nebelhorns die Ohren voll. Wir geben Nebelsignale nach Vorschrift. Hart an uns vorbei rauscht ein Frachtdampfer, der weder die Fahrt abgestoppt noch irgendwelche Nebelsignale abgab. Wir machen fleißig Gebrauch vom Lot und gehen 11.00

Uhr nachts auf ca. 8 Meter Wassertiefe vor Anker, just an der Stelle, die wir uns auf der Karte hierfür ausgesucht hatten.

**Freitag, den 9. Juli.** Frische westliche Brise und das damit verbundene Geschaukel hatten uns frühzeitig aus den Federn gebracht. Mit einigen Ringen im Großsegel geht es mit Brandfahrt und achterlichem Wind auf Calais los, das wir um 9.00 Uhr vorm. erreichen. Wir ankern in der Mitte des Vorhafens, da man bei über 10 Metern Tidenhub in jedem franz. Hafen mit Trockenfallen rechnen muß. Calais macht denselben unsaubereren Eindruck wie die anderen französischen Hafenzentren.

In einer Bank wechseln wir ganz günstig einige Francs ein und versuchen in einer auf der Etage gelegenen Wirtschaft, einer Art Mittagstisch, es uns recht gütlich zu tun, da wir die letzten 48 Stunden mehr oder weniger von Luft und Liebe zur Segelei gelebt hatten. Abends geht es rechtzeitig wieder an Bord, unsere „Schwalbe“ sitzt mit dem Kiel im Schlamm. Nachts, bei Hochwasser, findet ein entsetzlicher Verkehr statt. Schlepper und riesige Dampfer quälen sich an uns vorbei. Man soll es kaum glauben, daß auf so kleinem Raum so große Fahrzeuge wenden und drehen können.

**Sonnabend, den 10. Juli.** Vormittags kaufen wir soviel Proviant ein, wie uns unsere bare Kasse irgendwie erlaubt. Nachm. wird dem Spielcasino am Strande ein Besuch abgestattet, und schnell sind ca. 100 frs. Verspielt. Mit der Auffrischung unserer Kasse durch Spielgewinn ist es also nichts. St. und ich müssen, um unseren Schmerz zu stillen, daraufhin in einer etwas lockeren Kellerkneipe noch einige von den so billigen Benedictinern zur Brust nehmen, während das brave Weib sich bei dem enormen Verkehr zur Dockzeit ängstigt, überannt zu werden. Wir kommen noch eben rechtzeitig, um einem besonders großen Kasten durch Kette stecken aus dem Weg zu gehen.

**Sonntag, den 11. Juli.** Vorm. Einnehmen von Wasser und Anschlagen des Seesegels, während Lisika die letzten franz. Kröten noch irgendwie versucht gut anzulegen. Wenn ich nicht irre, hat sie noch einige kleine Fläschchen Likör und einen Chapeauhut dafür erstanden. 10.00 Uhr vorm. geht's in See. Wind W ca. 3, See leicht bewegt, diesig, Flut. Setzen Spinnaker, nehmen mit ONO Kurs auf Le Dycktonne, 1.30 Uhr Tonne querab.

Nachdem wir uns durch die verschiedenen Sände, die unbetont sind, gut durchnavigiert haben, wechseln wir das Seesegel mit dem Großsegel wieder aus. Gegen Abend wird der Wind recht flau und weht aus den verschiedensten Richtungen. Da wir nur zwei Mann sind wechseln wir uns die Nacht über mit dreistündigen Rohrtörns ab. Früh morgens am

**Montag, den 12. Juli** ist es sehr flau. Wir bemühen uns, jeden kleinen Hauch auszunutzen. Durch ungünstige Strömungen sind wir über Nacht in der Flaute weit außerhalb des Dampfer-Traks versetzt. Gegen Mittag kommt leichter NO auf, der gegen nachm. mehr auffrischt und uns bis Hoek van Holland bringt. Leider können wir in den Hafen nicht einlaufen, da der Ebbstrom allzu hart an der engen, vom Wind abgedeckten Hafeneinfahrt vorbeisetzt. Wir gehen gegenüber im Nieuwen Waterweg in einer Strömung von mindestens 5 sm vor Anker.

**Dienstag, den 13. Juli.** Nachdem St. Post in Empfang genommen hat, stechen wir bei leichtem westlichen Wind um 1.00 Uhr nachm. in See. Steuern längs der Küste. Gegen 2.00 Uhr dreht der Wind wieder einmal konträr, und es geht ans scharfe Kreuzen. Da wir wegen Flaute und Ebbe nicht weiter kommen ankern wir gegen 8.00 Uhr abends auf der Reede von Ymuiden,

**Mittwoch, den 14. Juli.** Früh morgens um 4.00 Uhr im Nebel geht es Anker auf. Mit südöstlichem Wind und Flut machen wir flotte Fahrt an der Küste vorbei. Ein auf Strand liegendes riesiges Kriegsschiff-Wrack wird von uns gefilmt<sup>16)</sup>. Ein holländisches U-Boot, das anscheinend die Küstenstationen kontrolliert, da es mit jeder Winkersignale wechselt, begleitet uns lange Zeit. 11.00 Uhr vorm. erreichen wir schon den holländischen Kriegshafen Den Helder,

wo wir im Hafen für einige Stunden festmachen, um unseren Proviant zu ergänzen. Um die Flut abzuwarten gehen wir vor der Insel Texel vor Anker und nehmen ein herrliches Bad vom Strand aus. Um 7.00 Uhr nachm. geht es weiter bei schwachem NO-Wind. Gegen 10.00 Uhr wird vor dem Engelman-Gat geankert, da der Wind einschläft und die Ebbe uns wieder entgegenläuft.

**Donnerstag, den 15. Juli.** Über Nacht hatte sich frische nordöstl. Brise aufgemacht, sodaß unsere „Schwalbe“ vor Anker ganz munter zu Kehr ging; an eine Nachtruhe war hierbei natürlich nicht zu denken. So müssen wir schon um 3.00 Uhr morgens weiter. Zunächst wird das Großsegel gesetzt und gleich zwei Ringe weggerefft. Dann geht es ans Ankerhieven, bei Seegang, Wind und Strom gegenan, ohne Kaffee getrunken zu haben und ohne Spill morgens um 3.00 Uhr fürwahr keine reine Freude. Aber es hilft nichts, es wird höchste Zeit, daß wir losgehen, denn es wird zusehends. Noch zwei weitere Ringe müssen weggedreht und die Sturmfock gesetzt werden. Nach kurzer Zeit geht es weiter ans Reffen, auch die Sturmfock ist nicht mehr zu tragen.

Immer härter wird der Wind, dazu kommt jetzt auch noch ganz dichter Nebel. Nach Land zu dürfen wir nun nicht mehr halten. Der Wind frischt weiter auf, die See türmen sich steil auf, da inzwischen die Flut gegen den Wind anläuft; die Schaumköpfe machen der braven „Schwalbe“ viel zu schaffen. Mittlerweile ist es so hart geworden, daß an ein Kreuzen nicht mehr zu denken ist. Mit gefierter Großschot laufen wir mit ca. 6 Strich am Wind beigedreht, nur darauf bedacht, die Seen aufzufangen und ein Schlagen des Segels zu vermeiden. Nachdem wir über eine Stunde so beigedreht gelegen hatten, verwandelt sich der dichte Nebel in feinen Sprühregen, der Gott sei Dank wieder etwas Sicht zuläßt. Wir nehmen die Gelegenheit wahr, in die schmale Einfahrtsrinne nach Terschelling einzulaufen. Nur schwer sind bei dem unsichtigen Wetter und der steilen, brandenden See die Fahrwassertonnen zu finden. Eine besonders hohe See deckt unsere „Schwalbe“ völlig zu, doch schnell hat sie sich von den Wassermengen wieder befreit.

Ein Seehund taucht dicht bei uns aus den hellgrünen klaren Wellen und betrachtet mit großen, runden Augen das Schauspiel. Die Einfahrt glückt. Nun muß noch mit einigen Kreuzschlägen eine drei Meter flache Stelle zwischen der Insel Texel und Terschelling passiert werden, über die mit breiten, weißen Kämmen die Brandung rollt. Fürwahr nicht verlockend anzusteuern, zumal wir bei der Hinfahrt bereits dort festgesessen hatten. Es hieß also trotz Wind, Wetter und See mathematisch genau in der kleinen unbetonten Rinne zu bleiben, die auf der Karte eingezeichnet ist und sonst nur von einheimischen Fischern benutzt wird. Meine Frau übernimmt wieder einmal das Ruder, damit Stichling und ich die Segel bedienen können. Dann liegen wir hoch am Wind, nur langsam gegen die Brecher Raum gewinnend. In einer Atempause klappt Gott sei Dank die Wende, und schließlich erreichen wir die tiefe, aber enge Rinne, die nach Terschelling führt. Das Wetter klart auf, aber umso härter kommt der Wind durch, der uns mit ca. 8 Windstärken entgegensteht. Nun haben wir aber wenigstens den ersehnten und erkämpften Schutz von Land und kreuzen hart überliegend in vielen kleinen Schlägen bis zum schützenden Hafen von Terschelling. Wie wohlig ist es einem dann geborgen im Hafen zu liegen. Die braven Holländer sind sehr hilfsbereit beim Vertäuen, selbstverständlich nur gegen gutes Trinkgeld und Zigarren. Der Nachmittag gilt der Erholung und dem Trocknen des vielen nassen Zeuges.

**Freitag, den 16. Juli.** Der Wind hat etwas nachgelassen, doch war er noch zu hart für uns, um im Kreuzen was zu schaffen. St. und ich nehmen ein herrliches Brandungsbad. Terschelling selbst ist ein sehr ödes, ärmliches kleines Fischerdorf, von welchem absolut nichts zu berichten ist.

**Sonnabend, den 17. Juli.** Mit letzter Ebbe geht's 7.15 Uhr morgens auf die Reise. Wind flau. Leider erreicht uns eben vor der Ausfahrt die Flut, sodaß wir vor Anker gehen müssen. Die Wartezeit wird mit Instandsetzungsarbeiten ausgefüllt. Gegen 3.00 Uhr nachm. Geht es bei klarem Wetter und schwachem NNW gegen hohe tote Dünung der Vortage endlich wei-

ter. Gegen Abend Abflauen des Windes und Drehen auf NO bis O. Ab Ameland Leuchtturm wird also wieder fleißig gekreuzt.

**Sonntag, den 18. Juli.** Gegen Morgen flaut der Wind weiter ab, sodaß das aufmerksame Kreuzen nicht mehr lohnt. Um 3.00 Uhr nachts wird die Fock runter genommen, die Positionslaternen noch einmal kontrolliert, der Großbaum mittschiffs geholt, Großschot steif durchgesetzt, und zur Koje gegangen. Wie eine Wetterfahne steht die „Schwalbe“ ruhig im Wind und gönnt uns einige Stunden Schlaf. Um 7.30 Uhr setzen wir die mühsame Kreuzarbeit fort mit Kurs auf das Frische Gat bei der Insel Schiermonnikoog. Von dort geht es langsam weiter auf die Glockentonne Westerems zu, die wir gegen 4.30 Uhr nachm. mit Eintritt der Ebbe erreichten.

Nach kurzer Beratung entschließen wir uns, durchs Hubert Gat nach Borkum zu laufen, da das Barometer stark fällt und Norderney vor dem nächsten Morgen nicht mehr zu erreichen ist. Der Wind beginnt aufzufrischen, mit zwei Ringen im Großsegel wird mühsam gegen den starken Ebbstrom gekreuzt bis wir um 11.30 Uhr nachts unterhalb des Leuchtturms Wester Ems vor Anker gehen können.

**Montag, den 19. Juli.** Das Barometer fällt weiter. Über Nacht hatte der Wind auf SW gedreht, sodaß wir auflandigen Wind bekommen hatten und unser Ankerplatz nicht mehr günstig ist. Nach dem Landaufenthalt in Borkum bringe ich daher mit einem Fischer als Lotsen die „Schwalbe“ in die sogenannte Fischerbalje.

**Dienstag, den 20. Juli.** Weiteres Fallen des Barometers und Regenböen halten uns vom Inseestechen ab. Morgens wechseln wir den Ankerplatz, um den Dampfern beim Ein- und Auslaufen in der kleinen Balje nicht allzusehr im Wege zu liegen. Nachdem das Schiff drinnen und draußen gut aufgeklart ist, wird der Nachmittag in Borkum verbracht,

**Mittwoch, den 21. Juli.** Nachdem das Barometer eine Kleinigkeit gestiegen war, fällt es weiter. Tagsüber tobt lebhafter Sturm, nachm. kommt auch noch Regen dazu. Abends werden in der Kajüte diese Aufzeichnungen vervollständigt während draußen der Sturm heult und der Regen aufs Kajütsdach prasselt. Nachm. hatte uns St. verlassen. Lisika und ich sind wiederum, wie im Vorjahr, allein übrig geblieben.

**Donnerstag, den 22. Juli.** Das Wetter hatte sich nicht geändert; es wehte und regnete wie an den Tagen vorher. Morgens um 6.00 Uhr müssen wir an den Quai und von da hinter zwei Schuten verholen, da wir immer noch den Dampfern im Wege lagen. Nachm. wird Proviant in Borkum ergänzt und auf der Station nach dem Wetter gefragt.

**Freitag, den 23. Juli.** Immer noch weht es zu hart für uns, um auslaufen zu können. Wir verbringen daher den Tag auf der Insel und verpflichteten einen Fischer für die Rückreise.<sup>17)</sup>

**Sonnabend, den 24. Juli.** Wetter heiter, klar, sonnig, Wind W, ca. 2. Um 7.30 Uhr wird klar Schiff gemacht und bis 9.00 Uhr auf den Fischer gewartet. Da dieser nicht kommt und uns im Stiche läßt, geht's ohne ihn mit Seesegel und großer Fock los. Tote See hemmt die Fahrt erheblich, der Wind wird flauer, die Sonne sieht schlecht aus, und über Land beginnen sich ungeheure Wolkenberge zusammenzuballen. Der Wind schläft allmählich ganz ein, und im Dunst verlieren wir die Sicht von Land. Der drückenden Hitze begegnen wir mit einem erfrischenden Bad im Cockpit, das wir dreiviertel voll mit Wasser gefüllt hatten.

Immer mehr Gewittertürme ballen sich am Horizont zusammen. Gegen 6.00 Uhr nachm. zieht denn auch das erste Gewitter mit starker Brise und viel Regen auf. Mit den ersten Böen wird die Fock geborgen, während Lisika sich bemüht, das Steuer zu halten. Gegen 7.00 Uhr tritt eine Gewitterpause ein, und in bleierner Luft ist schwach das Norderney-Feuerschiff sichtbar. Inzwischen hatte die Flut eingesetzt. Um 8.00 Uhr bekommen wir unsere zweite Abreibung und müssen ein starkes, langanhaltendes Gewitter mit enormen Böen aus

SW über uns ergehen lassen. Diese Dusche hält bis zum Dunkelwerden an. Ein Glück, daß wir unser Sturmsegel gleich bei der Abfahrt angeschlagen hatten.

Wir hatten Kurs auf Weser-Feuerschiff abgesetzt, dieses aber bei dem Getobe nie in Sicht bekommen. Statt dessen können wir in einem etwas ruhigeren Moment Wangerooge-Feuer an Steuerbord ausmachen. Ein Gewitter nach dem andern, unheimlich schwarz, teils mit wolkenbruchartigem Regen, teils mit entsetzlich harten Böen mußten wir über uns ergehen lassen. Inzwischen hat der Seegang beträchtliche Höhe angenommen. Ein in die Weser einlaufender Frachtdampfer kann uns wohl nicht recht ausmachen und erhellt die picken düstere Nacht durch Abschießen einer Leuchtrakete.

**Sonntag, den 25. Juli.** Um auf jeden Fall den Weser- und Elbsänden nicht zu nahe zu kommen gehen wir über Stag und nehmen Kurs auf Helgoland-Feuer. Gegen 3.00 Uhr morgens bekommen wir zwischen Helgoland und Weser das letzte heftige Gewitter. Während ich gerade wieder die Fock setzen will, wobei ich mich verschiedene Male am Anker festhalten muß, um nicht über Deck gespült zu werden, setzt mit erstem Morgengrauen sehr harte Brise ein, und klotzige Seen rollten von achtern auf. An ein Setzen des Vorsegels ist natürlich nicht zu denken. Immer mehr wächst sich der Wind zum Sturm aus, sodaß ich unser Sturmsegel noch gehörig eindrehen muß.

Natürlich steht aus der Elbmündung Ebbe raus, sodaß die Seen ganz verdammt hoch und steil sind. Unser braves Beiboot macht Miene unterzutauchen 18) und kann nur dadurch gerettet werden, dass ich eine ca. 30 Meter lange Schlepptrosse aussetze. Wir machen über Wasser klobige Fahrt, nähern uns aber nur langsam dem ersten Feuerschiff 19). Es wird eine fürchterliche Nacht und ein noch schlimmerer Morgen, und dann nur allein mit meiner Frau.

Endlich, gegen 10.30 Uhr vorm. laufen wir mit Umsetzen des Stromes in Cuxhaven ein und sehen, daß Borkum Windstärke 10 und Helgoland Windstärke 8 meldeten 20). Die letzten Stunden können wir weder stehen noch sitzen, da wir durch die stundenlange Nässe und Überanstrengung vollkommen erschöpft sind. Wir machen schleunigst im Fischereihafen von Cuxhaven fest und kriechen noch eiliger in die wärmenden Kojen, um der wohlverdienten Ruhe zu pflegen.

**Montag, den 26. Juli** geht es bei steifer Brise morgens um 10.30 Uhr aus Cuxhaven und gegen 4.00 Uhr treffen wir schon im Yachthafen ein 21).

Jürgen F. Schaper († 1969)

### Anmerkungen (von JCS):

1. Langjährige frühere, inzwischen verstorbene SVAOe-Mitglieder
2. Die erste Frau des Eigners
3. Jürgen Friedrich Schaper (1891-1969)
4. Helmut Stichling (1902-1989) Vater von Claus Stichling (SVAOe), Eigner der „Joia“
5. Heute 992 Hektopascal
6. Das Großsegel lief nicht in einer Schiene, sondern war an hölzernen Ringen, die auf dem Mast liefen, angeschlagen.
7. „refüsieren“ altmodisch für ablehnen, zurückgeben
8. Es gab nur die amtlichen Bücher der „Deutschen Seewarte“, dem heutigen BSH, die keine Informationen für Sportschiffer aber gute Küstenbeschreibungen enthielten.
9. Nasche = kleines nordisches Beiboot mit plattem Bug
10. Gemeint ist das Sturmtrysegel
11. Heute 1005,5 Hektopascal
12. Grüne Fahrwassertonnen gibt es erst seit etwa 1980

13. Ein nachgeschleppter Propeller der die zurückgelegten Seemeilen auf einer am Heck befestigten „Uhr“ anzeigt
14. Es können in der Gegend auch Delfine gewesen sein
15. Es war üblich, das schwere, hölzerne Beiboot nachzuschleppen.  
Nur bei schlechtem Wetter wurde es an Deck genommen
16. Gemeint ist wohl: fotografiert
17. Gemeint ist hier wohl zum Ausschleppen aus Borkum
18. Es war nicht an Deck genommen worden, da für zwei Personen zu schwer
19. „Elbe 1“ - damals lagen vier Feuerschiffe in der Elbmündung
20. Da viele Frachtschiffe noch keinen Funk hatten zeigte hier ein Semaphor die Windstärke und -richtung auf Borkum und Helgoland an
21. Damals noch der „alte“ Yachthafen auf Waltershof bei Finkenwerder auf der Südseite der Elbe (1914-1960)

#### Amerkungen (von JCS):

1. Langjährige frühere, inzwischen verstorbene SVAOe-Mitglieder
2. Die erste Frau des Eigners
3. Jürgen Friedrich Schaper (1891-1969)
4. Helmut Stichling (1902-1989) Vater von Claus Stichling (SVAOe),  
Eigner der „Joia“
5. Heute 992 Hektopascal
6. Das Großsegel lief nicht in einer Schiene, sondern war an hölzernen Ringen, die auf dem Mast liefen, angeschlagen.
7. „refüsieren“ altmodisch für ablehnen, zurückgeben
8. Es gab nur die amtlichen Bücher der „Deutschen Seewarte“, dem heutigen BSH, die keine Informationen für Sportschiffer aber gute Küstenbeschreibungen enthielten.
9. Nasche = kleines nordisches Beiboot mit plattem Bug
10. Gemeint ist das Sturmtrysegel
11. Heute 1005,5 Hektopascal
12. Grüne Fahrwassertonnen gibt es erst seit etwa 1980
13. Ein nachgeschleppter Propeller der die zurückgelegten Seemeilen auf einer am Heck befestigten „Uhr“ anzeigt
14. Es können in der Gegend auch Delfine gewesen sein

#### Zu den Seiten 8 - 14

15. Es war üblich, das schwere, hölzerne Beiboot nachzuschleppen.  
Nur bei schlechtem Wetter wurde es an Deck genommen
16. Gemeint ist wohl: fotografiert
17. Gemeint ist hier wohl zum Ausschleppen aus Borkum
18. Es war nicht an Deck genommen worden, da für zwei Personen zu schwer
19. „Elbe 1“ - damals lagen vier Feuerschiffe in der Elbmündung
20. Da viele Frachtschiffe noch keinen Funk hatten zeigte hier ein Semaphor die Windstärke und -richtung auf Borkum und Helgoland an
21. Damals noch der „alte“ Yachthafen auf Waltershof bei Finkenwerder auf der Südseite der Elbe (1914-1960)