

Englandfahrt 1966

In diesem Jahre faßten wir den Plan, den Kurs unseres Schiffes einmal westwärts, Richtung England, zu richten. Schon 1926 besuchte mein Vater mit seiner "Schwalbe" Frankreich und Südengland bis zur Isle of Wight. 10 Jahre später nahm die noch heute auf der Elbe gut bekannte Jacht "Kasper Ohm II" - Eigner Alfred Schneider - unter unserem Stander außer Konkurrenz an an der Regatta Helgoland Burnham teil. 1956 segelten die Gebrüder Peter und Erik Jörn mit meinem nachmaligen Schiff, welches derzeit noch den Namen "Kassiopeia" führte, nach Südengland. (Alle drei genannten Jachten hatten übrigens keinen Motor!) Was lag näher, als das 1966 endende Jahrzehnt abermals mit einer Englandreise zu beschließen. Bewußt wurde diese Absicht weitgehend "geheim" gehalten und das Unternehmen in aller Stille vorbereitet, d.h. Nachfragen nach dem diesjährigen Urlaubsziel wurden allgemein und unverbindlich mit "kleiner Nordseereise, vielleicht bis Holland", beschieden. Einerseits wollten wir, das sind: Meine Frau Marlies, Roland Gnass und ich, nichts "berufen", andererseits wollten wir allen "wohlgemeinten Ratschlägen" (die doch meistens darauf hinauslaufen, sowas lieber nicht zu machen) aus dem Wege gehen.

Was bezweckt nun überhaupt eine derartige Reise? Ist nicht das Segeln auf "dem" Ostsee viel angenehmer? Liegen nicht bequeme Häfen einladend dicht beieinander? Begrüßen den Segler nicht idyllische Küsten und Landschaften im Überfluß? Was "bietet" dagegen die Nordsee? Wenige und weit auseinanderliegende Häfen. Eine - wenn überhaupt sichtbare - eintönige und meist nicht ganz ungefährliche Wattenküste. Und was erwartet uns in Belgien, Frankreich oder England? Können diese Länder vom seglerischen Standpunkt überhaupt einen Vergleich mit Skandinavien wagen? Ja, aber wollen wir denn überhaupt "Land" und "Häfen"? Sicher, Wasser und Proviant wollen ergänzt, die "Seebeine" vertreten werden, und wer verachtet schon eine "Bauernnacht" im ruhigen Port?

Segeln wir aber "um anzukommen" oder einfach nur "um zu segeln"? Von meiner Frau weiß ich, daß sie zwar gern segelt, dann aber auch an einem fremden Ort gern einige Tage verbringt. Roland hingegen, scheint sich am liebsten nur auf dem Wasser herumzutreiben. Zugeständnisse in beiden Richtungen waren daher erforderlich.

Noch ein Wort zu den "wohlgemeinten Ratschlägen": Seit gesegelt wird, solange machen kleine Boote große Reisen. Viel öfters als große Yachten übrigens, die zwar sicher seetüchtiger sind, aber häufig nicht ausreichend bemannt werden können (sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht) - von der kleinen "Familie" der "Ocean-Racer" einmal abgesehen. Die kleine Crew von 3 - 4 Mann für einen Seetörn auf kleinem Boot ist oft genug schon schwer genug zu beschaffen. Wenn dann Schiff, Rigg, Ausrüstung und Crew in Ordnung sind, steht der Reise nichts mehr im Wege. Der Beweis, was ein ordentliches Boot mit handfester Crew zu leisten vermag, braucht wohl nicht mehr geführt zu werden. immer wieder neu erbracht werden will jedoch der Beweis der Befähigung. Nur das Seesegeln kann die Befriedigung verschaffen, ein Schiff sicher zu dem angestrebten Ziel geführt zu haben.



Muß das Boot, von welchem im folgendem erzählt wird, noch vorgestellt werden? "Schwalbe V" ist ein kleiner Kielkreuzer der früheren 5,5 KR-Klasse, und zwar eins der ersten Schiffe, welches 1949 in die neu geschaffene Klasse konstruiert und 1950 gebaut wurde. Konstrukteur war der bekannte, vor einigen Jahren leider verstorbene Henry Gruber, Erbauer die kleine Werft von Alfred Rasmussen in Flensburg-Mürwik. Die eingangs erwähnten Voreigner Jörn segelten das Schiff bereits auf der Nordsee, und zwar 1956 nach England. Seit 1958 befindet sich das Boot unter dem Namen "Schwalbe V" in meinem Besitz und wurde neben vielen Ostseetouren 1958 (Limfjord) und 1962 (rund Skagen) auch auf der Nordsee erprobt. In seiner Konstruktion ist es dem nordischen

Folkeboot stark "nachempfunden" und hat wie dieses nur eine flache Kajüte ohne Stehhöhe. Das Cockpit ist selbstlenzend aber dafür sehr klein. 1965 wurde auf der Werft von Jürgen Heuer ein kleiner Motor - 6 PS Vire - eingebaut, mit dem wir sehr zufrieden sind. Er verleiht bei ruhigem Wasser eine Marschfahrt von 5,5 kn und wird nur als Hilfsmotor, d. h. Flautenschieber benötigt. Alle Manöver werden, wenn irgendetwas möglich unter Segel ausgeführt. Maße der "Schwalbe ": 8,10 m x 2,35 m x 1,36 m, 26,5 qm Segelfläche am Wind, Depl. etwa 2,8 t.

Einem guten Brauch folgend wird in dem nachfolgenden Bericht mit Absicht die Nennung der geschätzten Windstärken nach Beaufort vermieden, einerseits um nicht in den Verdacht der Übertreibung zu kommen, andererseits um ängstliche Gemüter nicht zu beunruhigen. Es ist mit Windstärkenangaben bei Seglern schon zuviel Mißbrauch getrieben worden, daß man sich scheut, heute einmal bei 6 Windstärken gesegelt zu haben. Sollten dennoch gelegentlich Windstärken nach Beaufort angegeben sein, so handelt es sich in jedem Fall um offizielle Stationsmeldungen oder Angaben des Seewetterberichts. Wenn auch das Wetter rückblickend im ganzen alles andere als mild und sommerlich war und kräftige westliche Winde vorherrschten, so meldeten die Stationen doch nur einmal 8 und zwar als wir auf der Hinreise in Borkum einliefen. Aber auch geringere Windstärken aus der falschen Richtung können dem Segler das Leben erschweren. Das Wetter, besonders der Wind, ist nun einmal das A und O des Seglers. Alles an Bord dreht sich um Wind und Wetter. Es beeinflusst unsere Stimmungen. Wir freuen uns bei Sonnenschein und frischer Brise aus günstiger Richtung und sind mißgestimmt wenn es regnet und gegenan kachelt.

Am Freitag, dem 24. Juni 1966 verstauen wir im Yachthafen einen ansehnlichen Berg von 8 Kisten Proviant ungeöffnet im Bauch unseres Schiffleins, das Schiebeluk geht aber

noch zu. Ja, und dann laufen wir um 19.00 einfach aus. Niemand schwenkt ein Taschentuch, niemand vergießt unseretwegen Tränen des Abschieds. Kein Flaggenschmuck ferner Länder schmückt unsere Sahling; es scheint ein Wochenende wie jedes andere. Dann wird es flau. Ob man nicht schon an den Transit könnte? Jedenfalls an das Bier? Nein, mannhaft entschlagen wir uns des Trunkes; wir könnten ja noch gezwungen sein irgendeinen deutschen Hafen anzulaufen, und dann alles wieder einklarieren? Nein! Dann kommt doch etwas östlicher Wind auf und die erste Ebbe schiebt mit. Bei Pagensand riecht alles an Bord nach Petroleum: die Lampen werden gefüllt und nach einigen vergeblichen Versuchen in Brand gesteckt. Es wird dunkel. Der Wind dreht über SO auf SW und frischt auf. In rascher Fahrt passieren wir Glückstadt. Immer noch kein Bier in Sicht! "Dann gehen wir zur Koje!" beschließt das Schiffsvolk und windet sich neben Kisten und Kästen in die Kajüte, den Eigner einsam am Ruder zurücklassend. Mitternacht - das Lichtermeer von Brunsbüttel gleitet vorbei. Ob man nicht doch? - Im ersten, zarten Morgengrauen wird der Hilfsstander gesetzt und anschließend die erste Flasche gezogen. Wie munter Roland auf einmal im Cockpitt erscheint und Wachwechsel verlangt! "Rasmus" - oder heißt er hier noch "Albis"? bekommt den ersten Schluck und zeigt sich mit weiterem Auffrischen erkenntlich. Die Fock I muß der Baumfock weichen. Als die Flut das Geschäft verdirbt, wird Roland am Ruder mit Flasche und Schicksal allein gelassen.

Um 6.30 werde ich gepurrt. Ich soll Roland zeigen, wie man schnell ein Bindereff einbindet, das ist nämlich inzwischen notwendig geworden. Neuwerk liegt in Luv und es regnet schauerlich. Ich verschwinde anschließend sofort wieder unten und widme mich dem liebevollen öffnen der Kartons und dem Hin-und Her- und schließlich Verstauen des Inhalts. Das Log wird erstmalig ausgebracht und um 8.30 verschwindet "Elbe I" in einer neuen Regenflage achteraus. Als es aufklart, peilt Helgoland N, es läuft Flut und flaut wieder ab. Die Segel werden vergrößert, trotzdem machen wir nur wenig Fahrt über Grund. Als dann auch der Wetterbericht etwas Unfreundliches zu uns sagt, finden wir, daß es auf Helgoland auch schön ist, nehmen Kurs auf dasselbe und laufen unter Segel um 13.45 in den Südhafen ein. Den Nachmittag und Abend verbringen wir, seglerischen Gepflogenheiten entsprechend, in verschiedenen gastlichen Räumlichkeiten entsprechend sittsam, besuchen noch Rolands Freundin, die Seehundsdame "Susi", die ein Kind erwartet (nicht von ihm), und gehen "früh" zur Koje. (Er meinte aber den ganzen Abend irgend eine andere "Susi", welche rote Haare hat, kellnert, und zwar inzwischen leider woanders).

Schon um 7.15 laufen wir aus, ohne Motor versteht sich, wir wollen ja nicht den ganzen Hafen rebellisch machen mit unserem ungedämpften Zweitakter! Es weht nur ein leichter Hauch aus WNW, so geht das Ganze dann entsprechend langsam. "Red-Rum-Rock" kommt nicht aus Sicht und als sich bis 13.00 weder ein Fisch an unsere Angel noch eine Brise in unsere Segel verirrt haben, vergessen wir unsere gute Erziehung und zerstören die himmlische Ruhe mit dem weithin hörbaren Geknatter unseres Rütteleisens. Drei Stunden knurren wir West und haben am 16.00 zwar ein zerrüttetes Gemüt aber wenigstens den Spritfelsen außer Sicht. Es ist heiter, sonnig und

warm und beginnt schließlich, ganz zart anfangs, aus WNW zu brisen. Sorgsam pflegen wir das aufkeimende Pflänzchen dieses Hauches mit allen Plünnen, die wir aufhängen können. Ein Blick in den Gezeitenatlas, das später noch oft verdammte Utensil, verdirbt uns die gute Laune: Der Strom läuft mit mindestens 1 kn gegenan und was laufen wir? Der Wetterbericht verspricht 5 aus SW wenn wir bloß schon eine Anzahlung darauf hätten. Nach Dunkelwerden ist es dann soweit. Vier Fünftel sind bereits eingetroffen und die Genua muß weg. Das Wasser zischt längs Deck, denn wir haben wenig Freibord und eine geringe Anfangsstabilität, die Folge: Wir liegen ständig auf dem Ohr. Was zur Gemütlichkeit in der Kajüte nicht beiträgt. Marlies hält schon wieder Fütterung der Seetiere in Lee, auf dem Programm: das Abendessen! Kurs: Südwest! Es wird eine Schöne Nacht, herrliches Meeresleuchten begleitet unsere - endlich einmal "rauschende" - Fahrt. Wir nähern uns der Bündelung der Zwangswege am Borkumriff-Feuerschiff. Schon von weitem sieht man die vielen weißen, grünen und roten Lampen, wie Perlen auf einer Schnur. Welch ein Verkehr herrscht hier! Wir mitten hinein und haben um 0.40 das Feuerschiff, es dreht gerade (auf Flut natürlich!). Roland löst am Ruder ab. Leider können wir SW nicht mehr halten und treiben mit der Flut schnell an die der Emsmündung vorgelagerten Sande. Wir müssen über Stag. Auf Steuerbordbug lassen wir mit WNW Kurs den Schiffahrtsweg in Morgendunst und beginnendem Nieseln schnell hinter uns. Dann sitzt

Marlies am Ruder. Sie weckt mich um 6.00 mit der freundlichen Empfehlung, ein Refflein einzustecken. Frischer SW und mittlerer Regen umfächeln freundlich mein Antlitz bei dessen Auftauchen im Luk. In der Hundekoje sägt Roland unverdrossen eichene Spanten. Ich willfahre also dem Wunsch des Rudergängers nach einem Reff, und versuche, gleichfalls weiterzuschlafen. 1 Stunde weiter äußert meine Frau das Verlangen nach einem weiteren Reff. Raus aus dem Schlafsack, 2 Unterhosen, Hose, Hemd und 2 Pullover an, dann ins Oelzeug und die Gummistiefel. Später wird uns der ständige "Striptease" zu anstrengend und wir verzichten auf die Feinheiten kultivierter Schlafgebräuche und hauen uns in vollen Plünnen auf die Kojen. Roland übertreibt, indem er auch Oelzeug und Gummistiefel anbehält. Nach meinen neuerlichen Bemühungen laufen wir nun mit 2 Bindereffs und der Baumfock, Leedeck bis zur Kajüte durchs Wasser schleifend, Kurs West. Beinahe hätte ich es vergessen: Auch ansehnlicher Seegang bemüht sich inzwischen um unser Wohlergehen! Wieder verschwinde ich in der Kajüte, (Wie sich das anhört! Einen Hund in diesem winzigen, 45° geneigten, auf und abhüpfenden, übelriechenden und feuchten Kabuff unterzubringen würde den Tierschutzverein mobilisieren! Also nach Rückkehr in die "Kajüte" versuche ich, ein Frühstück zu bereiten. Tee und Eier kochen, Brote schmieren, dabei in der Hocke eingeklemmt (stehen geht ja nicht), die vergeblichen Versuche, alles vor den Bewegungen dieses segelnden Mixbechers irgendwie festzukeilen, selbst ein geübter Jongleur müsste verzweifeln. Irgendwie bekommen Roland und ich dann doch etwas in den Magen, Marlies verzichtet. Dann ist wieder Zeit für den Wetterbericht. Auf einmal ist ein

kräftiges Tief im Anzug. Starkwindgefahr! Hatten wir vorher noch eine Anzählung verlangt, nun bekommen wir alles auf einmal und zwar mit kräftig Zinsen ! Vergangene Nacht tat man im Rundfunk noch harmlos, vermutlich nur , um uns weit weg zu locken. Da war keine Spur von Tief und Trog und Wind, jetzt, querab von Ameland, über 30 sm vom nächsten Hafen, läßt man derartiges aus der Retorte.

Kommentar: Es ist eine Schweinerei! Emsiges Treiben hebt an: Das Großsegel wird geborgen und stattdessen das kleine Sturmsegel von nur 10 qm gesetzt. Die Baumfock weicht der nur taschentuchgroßen Sturmfock. So gerüstet wollen wir dem Ansturm der Graubärte schon trotzen. Handige Burschen sind es hier draußen, die da mit weißen Mähnen von Westen heranrollen, nicht zu vergleichen mit dem was wir von der Ostsee her kennen. Starker Regen peitscht und verhindert jegliche Sicht. Natürlich sind wir bald klitschnass und auch drinnen ist es naß und ungemütlich. Mit Südkurs wollen wir erstmal den Elbe- Themse- Weg anschneiden, um anhand der dort liegenden Tonnen einen sicheren Schiffsort zu bekommen. Dabei haben wir den Wind von Steuerbord querein. Die Seen rauschen heran, vorbei und unter uns hindurch, nur wenige suchen sich den Weg übers Schiff. Wir vermissen einen Fotografen, der uns zu netten Erinnerungsbildern fürs Familienalbum verhilft. Um 11.15 sehen wir die ersten Schiffe und um 11.30 haben wir die Wracktonne 1 sm W-lich von Tonne E/T 15, 20 sm W-lich von Borkum. An eine Ansteuerung des etwa gleich weit im W liegenden Terschelling ist bei diesem Wetter natürlich nicht zu denken. Also bleibt nur die Möglichkeit, zurück nach Borkum! Ab mit Höchstfahrt Kurs Ost! Das Rigg übersteht eine von Roland fabrizierte Patenthalse. Danach sind wir vorsichtiger und laufen erst einen etwas nördlicheren und dann - nach einer "Kuhwende" - einen etwas

südlicheren Kurs. Genaues Kurshalten ist bei der achterlichen See sowieso nicht möglich. Einige größere Kümos stampfen noch mit langsamer Fahrt gegenan. Es ist ein toller Anblick, wenn die Schiffe in die Seen hauen und Berge von Gischt aufwerfen. Umgekehrt ist es genauso: Deren Besatzungen blicken interessiert zu uns herüber, die wir vor dem Winde mit jagender Fahrt auf Gegenkurs laufen. Niemand möchte mit dem Anderen tauschen. Die kleineren Motorschiffe drehen bei und laufen schwer gierend Kurs auf die schützende Ems. Sahen wir noch in der Nacht unzählige Fischer, bis auf einen , der, sein Fanggeschirr längst geborgen, auf gleichem Kurs mit uns liegt, sind sie alle verschwunden. Bei E/T 16 sehen wir eine kleine Jacht, es ist ein Engländer , wie wir beim Näherkommen feststellen, außer einer kleinen Fock und einer großen Flagge hat er kein Zeug mehr stehen.

Der Mittagswetterbericht spricht von böigem W - NW 7 - 8. Es ist schon ganz schön hart. Dennoch haben wir mit unserem winzigen Schiff in keinem Moment das Gefühl der Gefahr. Es benimmt sich prächtig, in unermüdlichem Wechselspiel gleitet es auf den Seen oder läßt sich von ihnen einholen. Bedrohlich sieht es aus, wenn die Seen achtern steil aufsteigen als wollten sie uns begraben - um dann harmlos unter dem Schiff hindurchzulaufen. Natürlich hat der Rudergänger scharf aufzupassen und schwer zu arbeiten. Immer wieder ist das seitliche Ausbrechen des Bootes zu verhindern. Wir fahren reichlich Zeug, das kleine Großsegel hat 10 qm und die Fock vielleicht 2, es ist knapp die Hälfte unserer vermessenen Segelfläche und dennoch möglicherweise noch zuviel. Aber noch können wir es tragen. Mast und Rigg scheinen nicht überbelastet, das Schiff nimmt nur wenig Wasser über, und uns macht das Ganze eigentlich Spaß.

Hubertgat - Tonne kommt planmäßig in Sicht, d. h. viel

Sicht ist bei dem Regen nicht, die Tonne ist eben einfach plötzlich da. Es läuft Flut, endlich einmal spürbarer Strom mit, wenn es auch im Augenblick leider zurück geht. In der Ems liegen neben vielen Kümos auch mehrere größere Dampfer vor Anker. Wir brauchen uns nicht zu schämen. Im nächsten Wetterbericht, schon im sicheren Hafen von Borkum, melden die Stationen 8 ! Ein Aufschießer bringt uns im von Fischkuttern und anderen Küstenfahrzeugen überfüllten Schutzhafen an einen der Schwimmpontons. Persenning aufbauen, Essen kochen, gemütliche Stunde in der nun wieder behaglichen Kajüte. Ein kurzer Blick nach draußen zeigt, daß auch die Briten heil hereingekommen sind, dann geht es zur wohlverdienten Ruhe in die Kojen. Bald heult nur noch der "Kammerton A" im Rigg.

Zwei Tage verbringen wir "gammelnd" auf der Insel, hoffend auf besseres Wetter, auf ein Abflauen des Windes. Borkum, ein heute veraltetes Seebad noch ganz im wilhelminischen Stil, bietet wenig Reizvolles. Der Ort ist vom Hafen nur mit Inselbahn oder Bus zu erreichen. Augen, Nasen, Mund und Ohren sind nach kurzer Zeit voll Flugsand. Wir schließen Freundschaft mit den Crew der britischen Jacht "Starshell", einem vergrößerten Volksboottyp der in England sehr beliebten "Stellaklasse", Wir können ihnen, die kein Wort deutsch sprechen, bei Besorgungen und Auskünften behilflich sein. Dafür bestärken sie uns in dem Vorsatz nach Burnham-on-Crouch, ihrem Heimathafen, zu segeln. Am Mittwoch muß Roland in den Mast. Beim Einlaufen in Borkum war ein 30 cm langes, verbogenes Stück Mastschiene von oben gekommen. Nun amputieren wir am unteren Ende der Schiene ein Stück und flicken es oben wieder ein. Über 1 Stunde dauert Rolands chirurgisch-seemännisches Meisterstück, während ich ihm von Deck aus assistiere.

Donnerstag, den 30, Juni hat der Hafenmeister ein Einsehen mit uns: er packt Ball und Kegel ein, der Western hat sich beruhigt. Um 9.45 stecken wir unsere Nase wieder in See. Vorsichtshalber führen wir noch ein Bindereff im Groß und nur die Baumfock. Der Wetterbericht war so freundlich, auf NW-lieh Dünung von 2 Meter Höhe

hinzuweisen, die wir jetzt zu spüren bekommen. Unangenehm planschen wir herum, haben viel Wasser an Deck und machen wenig Fahrt. Wir setzen daher Fock I, was etwas mehr Fahrt und sehr viel mehr Wasser an Deck bedeutet. Es wird Nachmittag, bis wir die Ems ausgekreuzt haben und um 14.15 bei der uns nun schon wohlbekannten Tonne Hubertgat das Log ausbringen können. Das Vorankommen bleibt mühsam, zumal bald auch wieder Flut gegenan steht. Abends lassen wir 2 1/2 Stunden den Motor mitlaufen, um uns die Illusion schnelleren Fortkommens zu verschaffen.

Die Nacht wird unruhig, denn immer noch steht die alte See gegenan, während der Wind weiter abflaut. Vor Dunkelwerden können wir noch ausreffen. Der Morgen sieht uns im Dunst vor dem Seegat zwischen Ameland und Terschelling. Land ist nicht in Sicht. Die See hat sich beruhigt, die Genua wird gesetzt. Nach Gezeitentafel und - Atlas wissen wir, daß wiedereinmal Flutstrom läuft. Gestern abend passierten wir um 19.00 ein Bohrgerüst vor dem Friesschen Seegat, seitdem krebsen wir nach Log und Kompaß auf allen möglichen Kursen herum. Durch den Strom wird das Besteck auch nicht genauer.

Zu unserer Beruhigung sehen wir um 8.45 Tonne E/T 10 und haben damit wieder unsere genaue Position. Daß diese Tonne stramm auf Flut liegt und wir nur mühsam daran vorbeikriechen, trübt etwas unsere Freude. Aber Sonne und ein gutes Frühstück, an dem auch Marlies sich erstmals wieder beteiligt (schade, nun bekomme ich nur ein Ei!), lassen bald alle Unbill vergessen. Im Laufe des Vormittags dreht der Wind, der inzwischen zu einer sanften Brise abgeflaut ist, von SW über WSW auf W.

Terschellingerbank-Feuerschiff wird "gerundet", Grüße hin- und herübergewinkt. Noch einige Kreuzschläge, dann können wir ab mittags anliegen. E/T 6 und E/T 5 schleichen vorbei. Verd...., läuft hier denn immer Flut?

19.00 kommt schwach der Leuchtturm Eierland auf der N-Huk von Texel heraus. Es ist wie den ganzen Tag so auch jetzt sehr diesig, dabei wolkenlos und sonnig. Unsere Illusion in die Ortsbestimmung mit Funkpeiler findet hier endgültig den Seemannstod: Zwischen der optischen und der Funkpeilung Eierlands liegt eine Differenz von über 10° . Eine aus drei Funkfeuern gewonnene Kreuzpeilung ergibt ein riesiges und damit unbrauchbares Dreieck. Was ist

richtig, was ist falsch? Nur direkt voraus und achteraus wird einigermaßen genau. Wieder muß der Motor helfen, wollen wir Den Helder noch im Hellen erreichen, denn aus dem Seegat von Texel läuft ein kräftiger Ebbstrom - uns entgegen.

Um 21.30 können wir nach 36 stündigem Törn im vorzüglichen Marine-Jachthafen von den Helder festmachen. Während das Abendessen brutzelt, werden im Cockpit die nötigen Formalitäten mit Zoll und Hafenmeister erledigt. Später vertreten wir uns noch etwas die Beine, ohne jedoch einen Einblick in das nervenzerfetzende Nachtleben dieser kleinen holländischen Garnisonsstadt zu erhalten.

Nach Stadtbummel - nun bei Tageslicht - und Einkauf verlassen wir um 12.00 den Helder. Leider können wir unseren Plan, entlang der Küste gemächlich SW-wärts zu bummeln, nicht verfolgen, denn gerade aus dieser Öffnung weht der Wind. So wird zunächst ein langer "Schlag in See eingeblendet". Als dieser sich gut anläßt, liegen wir abends immer noch auf Steuerbord-Bug. Irgendwo weit voraus im Westen liegt England. Ob wir es schaffen? Können wir die in Borkum verlorenen Tage wieder einholen? Vor uns liegt die ganze Breite der SW-lichen Nordsee, muten wir uns nicht doch zuviel zu? Doch niemand regt an, über Stag zu gehen, wieder Kurs auf die niederländische Küste bei Ijmuiden zu nehmen. Wir wissen genau, wenn wir das tun wird es nichts mehr mit England. Also wird weiter gesegelt. Eine herrliche Nacht umfängt uns. Zwischen wenigen Wolken steht der Mond. Als der Wind W-licher dreht, gehen wir über Stag und laufen nun WSW Kurs. Er bringt uns zwar dem Ziel nicht näher, aber was macht es aus. Diese Nacht entschädigt uns für vieles. Rundherum ist Stille, fern zieht gelegentlich das Licht eines Schiffes vorbei, für Minuten hört man das Grummeln eines fernen Motorschiffes. Still zieht unser kleines Schiff seine leuchtende Bahn. Es wird kühler, in eine Wolldecke gehüllt genießt der

Rudergänger das Erlebnis. Ablösung wie immer um 1.00 , die Lampen brennen, Seewetterbericht, gute Wache - gute Ruhe. Still pendelt die heruntergedrehte Petroleumlampe und verbreitet ihr beruhigendes Licht über die Schläfer.-

Ab 4.00 Windstille , langsam kriecht die Sonne über die spiegelglatte See. Marlies hat die Wache und benutzt die Ruhe und Einsamkeit zu einem gründlichen Bad im Cockpit. Schon früh wird es warm. Bleiern liegt die See, leicht schlagen die Segel in der schwachen Dünung. Wo stehen wir? Irgendwo zwischen dem Kontinent und England, Strom und Drift lassen das Besteck schnell ungenau werden. Von 7.00 bis 9.00 lassen wir den Motor mitlaufen, Kurs: Genau West. Dann peile ich Feuerschiff Smith - Knoll, Dann versuchen wir, Smith-Knoll-Feuerschiff, welches 20 sm vor Great Yarmouth liegt, zu peilen, Für direkte Ansteuerungen hat sich der Funkpeiler ja einigermaßen bewährt. Von recht voraus empfangen wir schwache Peilzeichen und schätzen unseren Schiffsort in Verbindung mit dem gegißten Besteck auf ca. 30 sm O-lich des Feuerschiffes. Den anderen Funkfeuern mißtrauen wir, da sie weder voraus noch achteraus und zudem ziemlich weit weg liegen. Von 9.45 bis 11.45 muß erneut der Motor mithelfen - es ist totenstill. Dann wird er zum Empfang des Seewetterberichtes abgestellt. Wir benutzen die Ruhe und das schöne Wetter, um einmal gründlich Reinschiff zu machen. Erst nachmittags kommt ein leichter NO auf. Vom Feuerschiff ist noch immer nichts zu sehen, obwohl wir schon 5 Stunden darauf zu halten, doch die stündlich abgehörten Peilzeichen sind stärker geworden. Spinnaker wird gesetzt, allmählich kommt wieder Fahrt in das Schiff. Da die Peilzeichen nach Backbord auswandern, zur Zeit auch NNO-licher Strom läuft, ändern wir Kurs auf WzS später WSW. Endlich taucht das Feuerschiff aus dem Dunst und kann - nachdem wir eine weitere , endlos erscheinende Zeit darauf zu gehalten haben,- um 18.30 gerundet werden. Träge dümpelt es in der Dünung, während wir unseren Spinnaker schiften. SzW 1/2 W (197°) ist der neue Kompaßkurs auf Shipwash-Feuerschiff. Rund 38 sm sind wir seit 9.00, der ersten Peilung von Smith-Knoll, nach dem Log gelaufen, fast 8 sm stimmte also unser morgendliches Besteck nicht.

Es hätte nahegelegen, nun, wo die britische Küste, wenn

auch noch nicht in Sicht, so doch nähergerückt war, zunächst den Hafen von Great Yarmouth anzulaufen. Bis dorthin waren es noch etwa 20 sm, wir wären also gezwungen gewesen, bei Dunkelheit dort einzulaufen. Dies wollten wir nach Möglichkeit vermeiden. Wir beschlossen daher, bestärkt von dem frischen NO-Wind, die Nacht über SSW-wärts zu segeln, um dann morgens vor der Themse-Mündung zu stehen. Leider muß schon um 22.00 der Spinnaker geborgen werden, da der Wind mit Dunkelwerden immer östlicher gedreht hatte. Stattdessen wird die Genua gesetzt.

Wieder senken sich Nacht und Einsamkeit über uns, während wir mit 6 kn Fahrt unserem Ziel entgegenrauschen. Als Peilungen von Outer-Gabbard-Feuerschiff starke östliche Versetzungen ergeben, wird um 2.30 der Kurs auf WSW geändert. Trotzdem stehen wir im Morgengrauen weit östlich des angesteuerten Shipwash-Feuerschiffes. Es war im weiteren Verlaufe der Nacht immer flauer geworden und wir waren lange dem öst- bzw. NO-lich laufenden Strom ausgesetzt gewesen. Wir setzen daher Kurs auf das südlich liegende Sunk-Feuerschiff ab und lassen von 5.00 bis 7.00 den Motor mitlaufen, da es fast windstill ist. Roland hat gerade eine Makrele an der Angel, als mit lautem Getöse die Maschine an- und der arme Fisch, direkt hinter dem Auspuff, vor Schreck vom Haken abspringt. Nur schwer wird der Verlust der verschmerzt. Sunk - Feuerschiff wird um 8.45 bei frischer S-Brise passiert, die Besatzung ist gleichfalls beim Angeln. Hoch am Wind geht es jetzt in den Kings-Channel, eines der vielen Fahrwasser der Themsemündung. Es ist sehr diesig und vom Land noch immer nichts zu sehen, wir navigieren deshalb sehr vorsichtig, da die Engländer im Gebrauch von Fahrwasaertonnen sehr sparsam sind. Umso großzügiger postieren sie allerdings an allen möglichen Stellen Feuerschiffe. Sie sehen ja auch schöner aus. Mit der Flut laufen wir dann den River Crouch aufwärts, zu guter Letzt müssen wir doch noch kreuzen und die Genua gegen die Fock I austauschen, da der Wind wieder auf SSW herumgegangen ist und aufgefrischt hat. Mit dem Strom geht es aber schnell und schon von weitem zeigen uns Hunderte von Masten der auf Burnham-Reede vor Muring liegenden Yachten den Weg. Um 14.00 erreichen wir die Reede und versuchen zunächst irgendwo an einem Steg, Ponton oder Pier festzumachen. Freundlich werden wir jedoch

daraufhingewiesen, daß wir überall trockenfallen würden. Man bedeutet uns an eine der freien großen Gummibojen zu gehen, was wir dann auch tun. Es ist gerade Hochwasser. Schnell wird die Gelegenheit zu einem Bade wahrgenommen. Roland übertreibt die Reinlichkeit, indem er sich schwimmenderweise mit Shampoo die Haare wäscht. Ob sie in dem brackigen, gelben Wasser nun sauberer geworden sind, ließ sich hinterher nicht feststellen. Zwei prächtig Uniformierte nähern sich in einem ehrwürdigen Motorboot, um bei uns an Bord einen umfangreichen Papierkrieg zu entfachen. Dazu haben sie offenbar ihr ganzes Büro mitgebracht, denn Stempel, Formulare und andere Attribute des Amtsschimmels werden gleichmäßig im Cockpit verteilt. Angenehm fällt auf, daß die würdigen Vertreter der britischen Krone in Segelschuhen an Bord kommen. Die Beiden sind von großer Liebenswürdigkeit und erledigen ihre umfangreichen Amtsgeschäfte mit Hingabe. Danach verschmähen sie auch ein Gläschen Rum nicht. Mit freundlichen Worten wird uns klar gemacht, daß wir nun 3 Monate ungestört die Gastfreundschaft des Vereinigten Königreiches genießen dürfen. Unsere "Schwalbe" darf sogar ein ganzes Jahr bleiben, wenn sie will. Sie hat wohl einen besonders guten Eindruck hinterlassen. Nun, wir haben aber nicht die Absicht, uns solange von ihr zu trennen. Nachdem nochmals die Rumflasche die Runde gemacht hat, sammeln die beiden ihr Büro wieder ein und empfehlen sich. Während wir essen, nähert sich von Land abermals ein Motorboot, diesmal jedoch mit Leuten einer Bootswerft, die uns freundlicherweise ein Dingi bringen, welches wir für die Tage unseres Aufenthaltes zur Verfügung stellen. Wir haben zwar ein Schlauchboot aufgeblasen an Deck liegen, welches auch notfalls drei Personen trägt. Es scheint aber wenig ratsam, sich im Landgangsanzug den, inzwischen von dem schnell fallenden Wasser freigelegten, Schlickufer zu nähern. Piers und Anlegebrücken sind überall vorhanden, doch fallen sie bei den 5 - 6 m Tidenhub samt und sonders trocken. Wir rudern daher an eine der zahlreichen Slipanlagen, wo das Dingi in der Höhe anzubinden ist, in welcher man es, dem Wasserstande entsprechend, später wieder zu

benutzen gedenkt. Man muß den Tidenkalender also im Kopf haben. Es ist aber garnicht schwer, wie wir schnell feststellen. Der erste Tag endet, nachdem wir eingekauft und uns nach den Zugverbindungen nach London erkundigt haben, kartenschreibend und das dünne englische Bier trinkend in einer "Pub" an der Quaiside. Langsam versinkt die Sonne hinter den fernen Hügeln von Essex.

Es ist vielleicht angebracht, hier ein paar Worte über das Ziel unserer Reise, den Ort Burnham-on-Crouch, einzuflechten. Der Ort selbst - vielleicht etwas größer als Beiden- oder Wewelsfleth an der heimatlichen Stör - bietet dem Besucher nichts Außergewöhnliches. Ein eher langweiliges englisches Provinznest mit Bahnhof, Postoffice und Kino neben vielen uralten und wenigen neuen Häusern. Faszinierend ist allein die Wasserseite. Hier liegen neben den großzügigen Clubanlagen mehrerer Segelvereine, von denen der Royal-Corinthian-Yacht-Club und der Royal-Burnham-Yacht-Club die feudalsten sind, Jachtwerften, Ausrüstungsgeschäfte und Segelmacher in bunter Reihe. Überall herrscht Betrieb. Boote und Jachten werden aufgeslippt, geschrubbt, repariert oder lackiert. Dingis werden zu Wasser gebracht, und zu den Jachten gepullt. Motorboote flitzen hin und her, am Wasser spielen schon die Kleinsten mit Modellen und auf dem Deich stehen pfeiferauchend und wahrscheinlich sehr klug schnackend die Segler, die dem Ganzen das Gepräge geben. Der ganze Ort scheint seinen Lebensunterhalt durch den Segelsport zu verdienen. In Blei gefaßte Jachten zieren selbst die Fenster einer Kirche. Von den zahlreichen - natürlich in seermännischem Stil gehaltenen - Kneipen hat man, soweit das Auge reicht, einen herrlichen Blick über das Feld der wohl an 500 hier auf der Reede liegenden Jachten. Schöner und gaffelgetakelte Oldtimer sind darunter, manche bei denen man sich fragt, wie sie wohl einen Sommer an der Boje überstehen, aber die Mehrzahl sind moderne Seekreuzer mittlerer Größe. Verhältnismäßig wenig

Motorjachten sind zu sehen. Einmal schob sich sogar eine riesige, uralte Themsebarge unter Segel durch das Gewimmel. Ein bei uns kaum denkbarer Anblick. Kurzum, ein Bild wie es einige von uns noch vom alten Oevelgönne her kennen. Burnham, nur eine Auto- oder Bahnstunde von der Londoner City entfernt, ist das wichtigste Segelsportzentrum an der britischen SO-Küste. Es ist der Hauptliegeplatz der Londoner. Von hier aus werden auch alljährlich Regatten veranstaltet. Bei uns bekannt waren vor dem Kriege die Seewettfahrten Burnham - Helgoland und zurück im Rahmen der Nordseewoche. Leider hat man sich nach dem Kriege nicht entschließen können, diesen Kurs, der auch die Beteiligung vieler britischer Jachten zur Folge hätte, wieder aufzunehmen. Im R.B.Y.C. , den wir auf Empfehlung unserer Freunde von der " Starshell" aufsuchen, ist leider niemand anzutreffen. Alles ist offen, ein angefangenes Abendbrot steht auf dem Tisch, aber kein Mensch ist weit und breit in Sicht. So verlassen wir unverrichteter Dinge die stilvoll und behaglich eingerichteten Räume. Noch vor Dunkelwerden sind wir wieder an Bord, da wir morgen zeitig nach London fahren wollen.

Mit atemberaubender Fahrt klappert und schlingert der Dieselzug über die wackeligen Schienen. Wir genießen die Fahrt und den Blick über die morgendliche Hügellandschaft von Essex. In Wickford müssen wir umsteigen. Mit Interesse betrachten wir die Briten, die, zum Teil in für unsere Begriffe recht schäbiger Kleidung und löcherigen Schuhen, aber gelassener Haltung, den Bahnsteig bevölkern. Dann nähern wir uns London; endlos erscheint die Fahrt durch die eintönigen und ärmlichen Vororte der Millionenstadt. In Liverpoolstreet heißt es aussteigen. Unser erster Weg führt zum Geldwechseln in eine der zahllosen Bankfilialen. Anthony Eden persönlich blättert uns mit unbeweglicher Miene die Pfunde auf den Tresen. Dann sehen wir uns um.

Riesenstadt London. Hamburg ist bestimmt keine

Kleinstadt, aber gegen London? Verwirrend der Verkehr, wenig Ampeln und Polizei, dabei alles sehr diszipliniert mit einer Bierruhe, ist der erste Eindruck.

Segler in London. Etwas verloren stehen wir im Getümmel. Ein Stadtplan wird gekauft und erleichtert die Orientierung. Nicht weit fließt die Themse, wir haben lange kein Wasser gesehen also stiefeln wir los. Bald sehen wir von der Tower Bridge, dem 1866-94 erbauten viktorianischen Triumph-Wassertor und Wahrzeichen Londons, die unter dem mörderischen Verkehr schwankt und bebt, über die trüben Fluten. Abwärts blickend fühlt man sich in das Hamburg des "5.Mai" Carl Reinhardts zurückversetzt, also um rund 120 Jahre. Es ist Niedrigwasser. Links und rechts an den Schuppen liegen Frachtschiffe an hölzernen Piers schräg und unbeholfen "auf Schiet". Dünne, altmodische Kräne recken ihre Spindelfinger gen Himmel oder neigen sich über offene Luken. Aus einem Dampfer werden mit eisernen Klauen Fässer einzeln ans Tageslicht gehoben. Weltstadthafen? Man will es kaum glauben, wenn man den Betrieb im Hamburger Hafen kennt. Alles ist altmodisch und unmodern. Auf der Herfahrt sahen wir auf dem Bahnsteig eines kleinen Landbahnhofes noch Petroleumlampen! Die anderen Bahnhöfe hatten "schon" Gaskandelaber, prächtige Stücke aus der langen und segensreichen Regierung der großen Victoria!

Der Tower wird besichtigt. "Beafeater" in malerischen, ordensübersäten Röcken stolzieren mit ernster Miene durch die bunte Menge der Besucher, jeder eine Stütze des Königreiches und seiner Tradition. Riesige Raben sitzen überall herum und lassen sich von jedermann füttern. Wahrscheinlich haben sie das Fliegen längst verlernt, jedenfalls sahen wir sie nur gemessenen Schrittes zu Fuß gehen.

Auch sie sind sich ihrer Würde bewußt, jeder ein Stück "Old England". Krasser Widerspruch zu dem bisher gesehenen: Englands Mädchen und ihre "Mini-Röcke". Kürzer gehts wirklich nicht. Die Mode, im Stadtteil Chelsea geboren, hat ganz London erfaßt. Wir finden es schaurig, aber kein Engländer nimmt Notiz davon.

Prächtig sind die Embankments, die breiten Uferstraßen Themseaufwärts. Überall Denkmäler, Inschriften, Gedenktafeln. Der Blick fällt auf das gegenüberliegende Ufer mit seinen unzähligen loo-jährigen palastartigen Bauten, es ist schon beeindruckend. Von einem Monument, welches sinnigerweise mitten im Fischmarktgebiet steht, genießen wir nach Entrichten von je 6 d und Erklimmen der 312 Stufen einen herrlichen Blick über die City. Fischgeruch auch noch hier oben. Das Monument gedenkt nicht etwa eines glücklichen Geschehnisses, sondern einer Katastrophe: der großen Feuersbrunst von 1666, die 13000 Häuser und 87 Kirchen verschlang. Über die London Bridge, dem Ende des für Seeschiffe schiffbaren Teiles der Themse, geht es aufs andere Ufer und mit dem Doppeldecker-Bus zum Waterloo Bahnhof.

Mittag essen wir in dem modern eingerichteten Pier-Restaurant auf einer Anlegestelle unterhalb Charing-Cross. Nach dem Essen haben wir Verständnis für den Witz von dem Gast, der, nach Studium der 20 Gerichte auf der Speisekarte zum Kellner sagt: Das geben Sie mir bitte, aber Nachtisch doppelt! Dies muß sich in London zugetragen haben. Reziprok proportional verhalten sich dazu die Preise. Leider beginnt es zu regnen.

Westminster, Nelson auf dem Trafalgar Square und Picadilly erleben wir durch Bindfäden. Ein Taxi bringt uns zum Buckingham Palace, ungerührt läßt die marmorne Queen Victoria den strömenden Regen über ihre vollen Wangen laufen. Wir flüchten schwarzes Personal und Inder. Wie würde sich wohl so ein dunkles, vollbärtiges und von einem Turban gekröntes Haupt über einer Hamburger Hochbahn- oder HADAG-Uniform ausnehmen? Nach mehrmaligem Umsteigen landen wir in Whitechapel und Wapping, Londons "Nachtjackenvierteln". Wie in

anderen Stadtteilen bemerken wir auch hier viele unbeseitigte Bombenruinen aus dem Kriege. Was uns, über 20 Jahre nach dem Ende des II. Weltkrieges, unverständlich ist. Zum Teil sind die Trummergrundstucke nicht einmal geräumt oder planiert. Gras wächst auf traurig herunterhängenden Etagenboden. Auch in den Dockhafen hier ist verhältnismäßig wenig Betrieb. Mag sein, daß es in den noch weiter themseabwarts belegenen moderneren Docks besser ist. Duster wirken die verkommenen klassistischen Fassaden der "Wharfs". Durch zahllose eingeschlagene Fensterscheiben pfeift der Wind. Zum Teil erinnert die Architektur an Gefängnisse, und wohl nicht ganz zufällig stammen viele Bauten von Alexander Asher, der das berühmte Zuchthaus in Dartmoor baute. Erschreckend ist auch der Zustand der U-Bahnhöfe hier im Gegensatz zur City: Zerbrochenes Mauerwerk, durchtropfender Regen, an den Wänden halb abgerissene, uralte Reklameplakate, überall Schmutz und trostloser Verfall. Eine schmuddelige Frau ohne Uniform, die unvermeidliche Zigarette lässig im Mundwinkel, bedient den Fahrstuhl (hier geht die U-Bahn unter die Themse) und nimmt uns die Fahrkarten ab. Ohne die Zigarette aus dem Mund zu nehmen fragt sie uns allerdings freundlich, ob sie uns irgendwie helfen kann, als sie merkt , daß wir fremd sind. Die richtige Umgebung für Kriminalromane. Eine grell geschminkte "Doxy" bietet ihre Dienste an, doch müssen wir ihr Anerbieten abschlägig bescheiden. Zu Fuß schlagen wir uns durch die verödeten Straßen zurück in Richtung City und atmen auf, als wir wieder die wohlvertrauten Türme der Tower Bridge vor uns haben. Noch ein Bummel durch den Trubel der Geschaftstraen, dann besteigen wir wieder unseren "Schnellzug" nach Burnham.

"Ich habe das Merkwürdigste gesehen, was die Welt dem staunenden Geiste zeigen kann, ich habe es gesehen und staune noch immer - noch immer starrt in meinem Gedächtnis dieser steinerne Wald von Häusern und dazwischen der drängende Strom lebendiger Menschengesichter mit all ihren bunten Leidenschaften, mit all ihrer grauenhaften Hast der Liebe, des Hungers und des Hasses - ich spreche von London". Diese Worte Heinrich Heines - Hamburger wie wir - die er im Frühjahr 1827 nach seinem Aufenthalt in London schrieb, drängen sich in den Sinn, als wir, in weiche Polster

gebettet, das Erlebte noch einmal vor dem geistigen Auge passieren lassen.

Auf dem Crouch River ist inzwischen unser Schiff an eine andere Muring verholt worden, da die Jacht, an deren Platz wir lagen, zurückgekommen war. Wir lassen uns im "Ye Olde White Harts Hotel" mit einem lukullischen Abendbrot verwöhnen ehe uns das Dingi im Dunkeln an Bord zurückbringt. Nachtleben gibt's nicht, um 22.00 schließt der Wirt seinen Laden und wenig später verlöschen sogar die antiken Straßenlaternen. Wer dann noch unterwegs ist hat selbst schuld. Einsam steht man auf der Main Street und weiß nicht wohin mit dem angebrochenen Nachmittag. In der ganzen Welt soll ja nichts so langweilig sein wie der Sonntag und die Nächte in England. Jedenfalls für Burnham können wir das bestätigen. Zwei deutsche Jungs aus Neumünster, die auf einem ausgedienten Marine-Schnellboot, welches jetzt sein Dasein als Wohnschiff fristet, ein "möbliertes Zimmer" bewohnen, erklären uns, daß es Tanz nur am Sonnabend gibt. Einziges Tanzlokal ist, sehr zum Entsetzen der älteren Einwohner des Ortes, die Kirche. Der 23 jährige Pastor soll die längsten Haare haben und hier im Ort den Oberbeatle mimen - wir haben es nicht nachgeprüft. Kein Wunder, wenn das junge Volk in Massen in die Kirche strömt.

Das Wohnen auf schwimmenden Untersätzen scheint hier ziemlich beliebt zu sein. Längs der Ufer liegen eine Anzahl ausrangierter Schiffe, meistens ehemaliger Kutter-Jachten, welche zu Wohnzwecken hergerichtet worden sind. Zum Teil sind große Fenster in die Außenhaut geschnitten. Wäsche flattert auf Leinen längs Deck. Da die hölzernen Schiffe uralt sind machen sie natürlich auch Wasser. Böse Zungen behaupten, daß während der Flut das Wasser in den Schiffen bis eben unter die Fußbodenbretter steigt und bei Ebbe wieder herausläuft. Wenn man bedenkt, daß die Kutter alle aus dem vorigen Jahrhundert stammen, erscheint diese Behauptung durchaus glaubhaft.

Am Vormittag des 6. Juli können wir endlich unseren

Besuch im R.B.Y.C. machen. Nach freundlicher Begrüßung und einigen Bierchen führt uns der sehr ehrenwerte Clubstewart durch die wirklich sehenswerten Anlagen und Räumlichkeiten. Am Betreten der hinteren Räume hindert er er Marlies ebenso freundlich wie bestimmt mit einem bedauernden "Sorry, only for men members". Mit einem hilflosen Achselzucken für soviel "Rückständigkeit" bleibt sie vorn. Wir Männer finden diese Einrichtung im Gegenteil ganz richtig und nachahmenswert. Warum sollen sich nicht auch bei uns die Herren der Schöpfung zu ihren nie endenden Gesprächen über KR-Angelegenheiten, Vermessungen, Regattaergebnisse und was an derlei Ungerechtigkeiten mehr des Seglers Freude an seinem Sport trüben, in separate Räume zurückziehen. Die Frauen können diesen Problemen sowieso nichts abgewinnen, finden unsere Unterhaltungen schauderhaft einseitig und langweilig und könnten sooo schön unter sich bei Kaffee und Kuchen, meinetwegen auch schärferen Sachen, ihre eigenen wichtigen Dinge besprechen! Unter "only for men members" finden wir im R. B. Y. C. eine holzgetäfelte und behaglich eingerichtete Bar, sowie Billard- und Lesezimmer. Alles selbstverständlich noch aus der Zeit und im Stil der Jahrhundertwende oder früher und mit alten Büchern, Bildern, vielen Preisen und anderen ehrwürdigen Reliquien vollgestopft. Nach der Eintragung in das mächtige Gästebuch verabschieden uns. Wenn die Braven wüßten, daß Marlies die so wohlbehüteten Räume schon gestern auf unserer Suche nach einem lebenden Wesen betreten und dadurch entheiligt hat ... Die Folgen wären schrecklich und nicht auszudenken; sicher müßte alles desinfinziert oder ausgeschwefelt werden !

Es wird Nachmittag und mit vielen Einkäufen vollgeladen stößt das Dingi zum letzten Male vom Lande ab. Mit Hochwasser wollen wir segeln. Leider ist der Wind sehr flau geworden, als wir um 17.15 von der Boje loswerfen. Ein Gewitter hängt in der Luft als wir unseren Weg crouchabwärts durch das Gewimmel der Jachten segeln.

Obwohl gegen 20.30 ein frischer NW einsetzt, schaffen wir es mit der Tide nicht mehr bis zum Sunk - Feuerschiff. Strammer Flutstrom läßt die Lichterkette der Seebäder Brightlingsea und Walton-up-de-naze lange nicht unter der Kimm verschwinden. Nahebei passieren wir die hier vor Anker liegenden "Piratensender", die flotten Weisen von "Radio Caroline" begleiten uns im Radio auf dem Heimweg und sind noch in Holland gut zu hören. Nach Mitternacht erst passieren wir Sunk-Feuerschiff. Der Wind bleibt NW, frischt aber weiter auf. Die Baumfock wird gesetzt. Hier draußen läuft alte Dünung, dazu kommt jetzt die frische See aus N. Der Strom tut hier zwischen den Sänden der Themsemündung ein Übriges. üble Kreuzseen bauen sich auf und bringen viel Wasser an Deck. Einmal taucht das Vorschiff so tief ein, daß die hoch darüber angebrachte Positionslampe absäuft. Das haben wir noch nicht erlebt. Dabei sind die einzelnen Seen nicht einmal hoch. Da die Sicht gut und keinerlei Verkehr ist lassen wir die Lampe aus. Die Taschenlampe ist griffbereit und bald wird es wieder hell. Um 5.30 nehmen wir bei Outer-Gabbard-Feuerschiff endgültig Abschied von England. Abseits der Zwangs- und Schifffahrtswege laufen wir auf ONO Kurs Meile um Meile ab, ganz selten sehen wir entfernt die Masten eines Dampfers oder Fischkutters, sonst sind wir den ganzen Tag allein. Gegen Abend brist es weiter auf und der Seegang nimmt zu. Vorsorglich wird ein Bindereff eingebunden bevor die dicken Nimbuswolken das letzte Tageslicht frühzeitig auslöschen. Die Nacht wird klarer als die vorhergehende. Schon weithin ist der Schein der Feuer von Scheveningen und Ijmuiden an der Wolkendecke zu sehen. Die holländische Küste ist, obwohl noch über 20 sm weit ab, zu ahnen. Es herrscht wieder starker Verkehr und mehrere Fischerflotten werden passiert. Im weißen Licht der Deckslampen sieht man die Leute, glänzend vor Nässe, an Deck arbeiten. Wir setzen Kurs auf das Feuer von Kijkduin (Den Helder) ab, welches wir frühzeitig in Sicht bekommen, und stehen im Morgengrauen vor dem Texelstrom. Mit erster Flut laufen wir in das Fahrwasser ein und machen bald glücklich im Hafen fest.

Der Tag wird ausgefüllt mit Spaziergängen und kleinen Einkäufen. Machmittags mieten wir uns Fahrräder und radeln damit über die Insel nach deren Seeseite. Bei dem kalten, bedeckten Wetter herrscht wenig Strandbetrieb. Leider fängt es auf dem Heimweg unziemlich an zu regnen. Wir beschließen, nach Terschelling bei geeignetem Wetter zur Abwechslung einmal "hintenherum" , d. h. über die Waddenzee zu segeln. Der Morgen des 8. Juli scheint günstig für unser Vorhaben. Es ist sonnig, dabei allerdings sehr diesig. Ein leichter WSW weht. Mit der ersten Flut laufen wir um 8.00 aus und den Texelstrom weiter einwärts. Wir biegen dann ins Scheurrak ein und "fummeln" uns durch die gut betonnten, gewundenen Fahrwasser des Omrai und Oude Vlie. Beim Durchsegeln des Inschot bekommen wir den Flutstrom gegenan, denn wir nähern uns nunmehr dem Vliestrom, dem Seegat zwischen Vlieland und Terschelling. Hier setzt die Flut natürlich wieder einwärts, Es ist keine eigentliche Wattfahrt, denn die Fahrwasser haben hier auch bei Niedrigwasser noch reichlich Tiefe. Bei dem diesigen Wetter ist weder etwas vom Festland noch von den Inseln zu sehen. Mit Hochwasser machen wir in Terschelling fest. Der Hafen ist voll holländischer Wochenendsegler, die mit ihren vielen bunten Flachbodenschiffen einen malerischen, Anblick bieten. Auch einige kleine britische Yachten und ein deutsches Motorboot liegen im Hafen. Im Gegensatz zur Ostsee haben wir, obwohl Ferienzeit, auf der ganzen Fahrt kaum deutsche Segler getroffen.

Da wir genug Zeit "übergesparrt" haben, beschließen wir, einen Tag zu bleiben und gehen am nächsten Tag auf die Westseite der Insel. Es ist Sonntag und leider sind alle Mietfahrräder vergriffen. Im Ort herrscht schrecklich viel Betrieb. Viele Deutsche, vor allem aus Westdeutschland, verbringen hier ihren Urlaub. Auf der NW-Huk der Insel ist herrlicher Badestrand und das Wasser nicht kalt. Fast den ganzen Tag verbringen wir hier badend und "Im Sand spielend". Trotz des wunderbaren, warmen Sommerwetters ist es hier völlig einsam. Liegt es daran, dass unsere "fußkranken" Landsleute mit ihrem Mercedes nicht über den kilometerweiten Strand fahren können?

Irgendwo vor diesem herrlichen Strand liegt das englische

"Goldschiff" La Lutine, welches mit seiner für Hamburg bestimmten Ladung von über 1 Million Pfund Sterling in Gold am 10. Oktober 1799 im damaligen Ijzergat verloren ging. Viele erfolglose Bergungsversuche des riesigen Goldschatzes sind bis in unsere Tage unternommen worden, aber nur ein geringer Teil der wertvollen Ladung konnte geborgen werden. Ausrüstungsgegenstände, Anker, alte Kanonen erinnern überall in Westterschelling an das Unglück. Bekannt ist die Schiffsglocke der "Lutine", welche seitdem bei Lloyds in London hängt und geläutet wurde, sowie der Verlust eines Schiffes bekanntgegeben werden mußte. (Mit Ausnahme der beiden Weltkriege - das häufige Gebimmel wird die Engländer nervös gemacht haben)

Nicht auszudenken, wenn der Fuß beim Baden oder Buddeln im Sand an paar handige Goldbarren stoßen würde!

Montag kehrt wieder der Segleralltag ein: Es regnet und weht kräftig aus W, als wir um 8.30 auslaufen. Norddeich erfreut uns wieder einmal mit einer Starkwindwarnung: 6-7! Aus dem Schuitengat laufen wir mit Motor; wir hätten den halben Tag gebraucht, um gegen den Strom aus dem engen Fahrwasser herauszukreuzen. Sowie wir das Boomkendiop anliegen können setzen wir Segel und stellen den Motor ab. Im Thomas-Smit-Gat müssen wir noch einmal hart kreuzen, ehe wir bei der Ansteuerungstone auf raumen Kurs entlassen werden. Nun laufen wir mit dem Strom schnell o-wärts. Dabei frischt der Wind immer mehr auf. Gerade eben können wir Fock 1 und Großsegel mit 1 Reff tragen. Leider gelingt es uns nicht, Borkum mit der Tide zu erreichen. In der Ems setzt gegen 18.00 die Ebbe ein und der Seegang wird kurz und steil. Wir müssen die Fock bergen. Um 20.00 liegen wir endlich im Hafen fest, nachdem wir 12 Stunden lang wieder einmal ganz schön durchgeweht worden sind. In Borkum liegen mehrere große deutsche und holländische Jachten, welche auf ein Abflauen des "Sturmes" warten! Noch am Abend kommt der Zoll und klariert uns ein.

Ära nächsten Tag weht es weiterhin kräftig. Da wir Zeit genug haben, bleiben wir liegen und faulenzten. Bis nach Hause dünkt uns nur noch ein Katzensprung. Als der Wetterbericht für den Vormittag des 13. Juli ein vorübergehendes Abflauen ankündigt, benutzen wir dieses, um aus der Ems zu schlüpfen. Unter

Sturmgroßsegel und Baumfock, später Fock 1, quälen wir uns dennoch recht mühsam kreuzend aus der Westerems. Bei der Riffgat-Ansteuerungstonne gehen wir zunächst auf NO Kurs und bringen das Log aus. Bei Stauwasser passieren wir nahebei die verlassene Bohrstation M 1. Vor dem Winde schiebt uns dann ein kräftiger Flutstorm auf dem Zwangsweg ostwärts - heimwärts. Was kümmert es uns, daß es bald wieder hart weht und Regenschauer auf Regenschauer über uns hinwegheult. Der Wind pfeift aus dem richtigen Loch und der harte Strom tut ein übriges zur Beschleunigung der Fahrt. In schneller Reihenfolge werden die Tonnen passiert und um 21.00 stehen wir mit Hochwasser am Feuerschiff Elbe I. In einer starken Regenflage dreht es gerade auf Ebbe. Schnell wird es dunkel. Gegen den harten Ebbstrom machen wir nur wenige Meilen über Grund. Es wird 4.00 bis wir Cuxhaven passiert haben und zaghaft wieder die erste Flut mitläuft. Der Wind dreht auf SW und frischt -nach kurzem vorübergehendem Abflauen - wieder erheblich auf. Bei Glückstadt müssen wir um 9.00 sogar noch einmal die Fock 1 gegen die Baumfock auswechseln, so liegen wir auf dem Ohr, 2 Stunden später haben wir es geschafft und liegen sicher vertäut im vertrauten Yachthafen. Im Rigg heult der Wind sein Abschiedslied.

Ohne Bruch und Havarie ist alles überstanden. Lediglich im Bereich des Vorschiffes hat der Lack der Außenhaut etwas gelitten und die Nähte sind zu sehen, aber diese kleinen Ehrennarben sind schnell beseitigt. Wir sind uns rückblickend darüber klar, keine außergewöhnliche Leistung vollbracht oder einen Rekord aufgestellt zu haben. Bei der Vielzahl der Reisen über See mit kleinen Booten muß man heute schon mit einer besegelten Schwimmweste oder einem aufgetakelten Badetier den Atlantik bezwingen, wenn man Schlagzeilen machen will. Dieses lag jedoch keineswegs in unserer Absicht. Wir wollten lediglich uns zur Freude und Erholung segeln. Wenn die Reise durch diesen Bericht anderen vielleicht zur Anregung ähnlicher Fahrten dienen kann, ist der Zweck mehr als erreicht. Last not least möchte ich meiner

kleinen Crew herzlich danken, die durch ihr
Aushalten die Durchführung der Reise erst ermöglichte.

Jürgen Chr. Schaper