



Schwalbenflug, erst mal in Holland, später dann auch im MED:

Eigentlich wollte ich mein SCHWÄLBCHEN verkaufen. Eigentlich wollte ich ein neues Boot - einen gebrauchten Katamaran - kaufen. Eigentlich wollten wir, Mary und ich samt Bordhund Bonnie, den neuen Kat ins Mittelmeer segeln. Eigentlich wäre das ein saisonfüllendes Unternehmen gewesen. Eigentlich!

Alles wurde anders. Alles!

Gar nicht so einfach, einen gebrauchten Kat zu kaufen. Und das Schwälbchen mit Liegeplatz Griechenland zu verkaufen, ist auch eine Herausforderung. Dann muss sich Marys Mutter einer Operation unterziehen, und Mary ein wenig den Vater betreuen. Im Frühjahr kam Corona dazu, zunächst noch auf leisen Sohlen, dann aber zunehmend heftig und einschränkend. Der Boot-Ver- und Ankauf gestaltete sich zäh, die OP wurde verschoben, die Rekonvaleszenz dauerte länger als geplant, auf einmal war es Juni. Aber der Reihe nach, projektweise:

Kauf Dir ein Gebrauchtboot, und Du kannst was erleben! Um es vorweg zu nehmen: Letztlich ging alles gut, und am 6. Februar fand die wenig feierliche Unterzeichnung des Kaufvertrags einer Lagoon 380 S2 statt.



Dem war aber eine wüste Sucherei mit teilweise höchst merkwürdigen Broker-Usancen vorausgegangen. Ich suchte dezidiert nach einer Lagoon 380 oder 400, 3-Kabinen-Version, ohne Chartervergangenheit, möglichst im MED, aber ein gutes Angebot in der Karibik oder ähnlich wäre auch interessant gewesen.

Nicht aber das Angebot aus dem niederländischen Überseegebiet St. Marten, mit der Angabe, die MWSt sei bezahlt: Achtung: Der ermäßigte Satz von 6% war gemeint, das heißt, man muss die 19% deutsche MWSt nachzahlen und kann in St. Marten die 6% zurück fordern. Mal abgesehen von einem 13% höheren Kaufpreis als angegeben: Viel Spaß mit der karibischen Finanzbürokratie!

Auch der Broker aus Zypern, der so bemerkenswert wenig über das Boot wusste, für das er angeblich einen Verkaufsauftrag hatte, kam eher nicht in Frage: Er verlangte zur Sicherung seiner Provision vorab einen schriftlichen Auftrag meinerseits, wohl um ihn dem bis dahin ahnungslosen Vorbesitzer präsentieren zu können. Ganz unverschämt trat eine französische Maklerfirma mit Sitz in der Bretagne auf; nur, dass das Boot in Thailand lag. Interessant auch der Broker, der, als ich für ein sehr gut klingendes Angebot Interesse gezeigt hatte, auf einmal feststellte, dass der Verkäufer es sich anders überlegt hätte - man könne aber sehr gute Alternativen anbieten. Übrigens wurde dieser Kat von zwei verschiedenen Maklern angeboten; bei dem Kollegen kam es aber auch nicht zum Verkauf, weil die Rechtslage unklar sei, aber man könne sehr gute ...

Diese und ähnliche Usancen - bei etwa der Hälfte der Anfragen mussten wir regelrecht um eine einfache Antwort betteln - bekräftigten uns mal wieder in der Einsicht, dass der Handel über Broker nicht immer vorteilhaft, fachlich und rechtlich korrekt, ehrlich und reibungslos verläuft, erlebt eher im Gegenteil!

Von Anfang an hatte uns aber die ENJOY in die Nase gestochen; genau das, was wir suchten, wenn auch mit einem Alter von 12 Jahren älter als wir suchten. ENJOY lag am IJsselmeer, also ganz unproblematisch zu besichtigen. Wenn nicht der niederländische Broker (!) auf Anfrage mitgeteilt hätte, dass er das Boot heute schon vier Interessenten zeige und deshalb ein Termin wenig sinnvoll sei. Aber man würde uns benachrichtigen, just in case. (Allgemeines Vorurteil: Wenn Dir jemand sagt, er riefe an, wenn die bestellte Ware eingetroffen ist, die gewünschte Auskunft verfügbar, oä: Lass Dir die Rufnummer geben und ruf selbst an! Es sei denn, Du hast genau so wenig Interesse wie der, der Dich anrufen wollte.)

Wie auch immer, Wochen später - keiner hatte angerufen - fällt Mary auf, dass die ENJOY noch immer angeboten wird. Der Termin klappt und wir reisen zur Besichtigung nach Enkhuizen. Das Boot ist in exzellentem Zustand, der schwedische Voreigner hat es in den letzten Jahren jeweils nur einige Wochen gesegelt, den Rest des Jahres stand es in der Halle. Der Sachverständige fällt nach anderthalb Tagen intensiven Begutachtens ein positives Urteil - wenn er auch das eine oder andere übersehen hat, es bleibt dabei, die ENJOY soll den Eigner wechseln.

Alles nicht so einfach, denn der Voreigner darf wegen der Corona-Restriktionen nicht in die Niederlande, das Ganze wird fernmündlich abgewickelt, der Vertrag wird hin- und hergeschickt, immer via Makler, was sich nicht grad als beschleunigend herausstellt. Und dann steht die ENJOY in der Halle der Werft ganz hinten links; der Werft-Chef meint, er kann sie Mitte bis Ende Mai hervorholen, oder aber gegen einen Obulus auch früher. Mit Blick auf die leicht unanständige anfallende Gebühr und darauf, dass wir wegen Marys Mutter ohnehin nicht früher weg kämen, darf der Werftchef das Boot noch ein wenig beherbergen.

Dann, Mitte Juni, ist es so weit, die ENJOY wird gekrant. Der Voreigner hat zwischenzeitlich noch eine Riesen-Transportkiste mit Segeln, Tauwerk etc geschickt, was noch ins Boot gehören, und wir räumen die Kiste voll mit allerlei persönlichem Besitz des Voreigners, der nicht mehr ins Boot gehört, und stellen sie in der Werft ab. Zum Schluss entfernen wir den alten Schriftzug EN-JOY, und Mary persönlich bringt ganz fachmännisch den neuen Namen an Bug und Heck an. Das neue Boot ist ein deutlich größer als mein altes SCHWÄLBCHEN, und deshalb nennen wir es SCHWALBE.

Dann fahren wir raus und lernen unser neues Schiff kennen.



Rückblick 1: Da war doch noch was? Ja, genau, das kleine SCHWÄLBCHEN. Das möchte ich verkaufen, schließlich bin ich ja kein Reeder. Ich aktiviere die üblichen Print- und Online-Wege, inkl. den Bootsmarkt der SIRIUS-Werft. Mein Inserat in der YACHT gerät sogar etwas überdimensioniert: Vielleicht habe ich ein gutes Bild mitgeschickt, jedenfalls strahlt das SCHWÄLBCHEN die Leser schon auf der Titelseite des Yachtmarktes an, sehr schön! Aber ich habe von Anfang an Bedenken, dass der Liegeplatz Griechenland sich nicht unbedingt positiv auf die Verkaufschancen auswirkt: Der typische Mittelmeeranrainer wird SIRIUS nicht recht schätzen, und wer SIRIUS kennt und schätzt, scheut wohl die Reise nach Griechenland (auch nicht sooo viel aufwendiger als von Süddeutschland ans IJsselmeer, aber Ausland: bibber, zitter!). Und Corona tut ein übriges.

Natürlich melden sich viele, aber ...! Der eine hat „Liegeplatz Griechenland“ überlesen, der andere will gleich kaufen und telefoniert dreimal täglich mit mir zu irgendwelchen Terminen, um dann aber doch zu entscheiden, dass er wegen Corona dann doch kein Boot kaufen will. Ganz toll der arabische Interessent, der ungesehen kaufen will, ich möge mir das Geld bei ihm in Serbien abholen, wo er grad zu tun habe, bzw. sein Kollege, und nein, eine Überweisung kommt nicht in Frage. Und diese Makler, die alles besser wissen und können. Es nervt! Und als sich rausstellt, dass wir aus privaten Gründen ohnehin erst im Spätsommer nach Griechenland kommen werden, frieren wir die Verkaufsbemühungen erst mal ein.

Zeitsprung, es ist Mitte September: Mary und ich sind in Griechenland angekommen, SCHWÄLBCHEN ist leer geräumt und gekrant, kuschelt mit Marys PLATYPUS an einer Mooring in der Bucht von Kilada,



Es haben sich mehrere Interessenten gemeldet, und immerhin: Ein Interessent reist mit seiner Partnerin an. Sie ist erkennbar nicht extrem segelaffin, aber er ist Feuer und Flamme, kriecht mit mir durch's halbe Boot, gerät ins Schwärmen und sieht sich schon als glücklicher SIRIUS-Jünger. Bei Kaiserwetter machen wir einen Probeschlag, eher einen Nachmittags-Törn. Dabei werden Mary und ich schon etwas stutzig, denn, als der Herr im Besitz der Pinne mehrmals in den Wind geht und das mit „Oh, kein Wind mehr!“ quittiert, stufen wir ihn eher als Segel-Novizen denn als kompetenten Schiffsführer ein. Aber er erklärt, er plane mit segelkundigen Freunden Lern-Törns - gut so! - und bittet sich eine Nacht aus, über den Kauf zu schlafen. Wir hören am nächsten Tag nichts von ihm, am übernächsten nichts, und endlich, als ich dezidiert anfrage, stellt sich raus, dass so eine Entscheidung jetzt etwas kurzfristig wäre. Na bestens! Aber wenigstens hat der kostenlose Törn gefallen!



Drei weitere Interessenten planen noch den Besuch in Kilada, mit einem habe ich vorab eine Video-Führung gemacht - tolle Sache! Aber aus den geplanten Sommer-Besuchen wird nichts, und im Herbst macht mir dann Corona mal wieder einen Strich durch die Rechnung. Schluss jetzt! Ich lasse das SCHWÄLBCHEN kranen und vertage das Problem ins Frühjahr; ich hoffe, dann einen Käufer zu finden, sonst ist eine Überführung nach Slowenien möglich, von da geht es dann per Tieflader nach Norden.



Intermezzo: Mein erster Törn der Saison erfüllt einen lang gehegten Wunsch. „Mein“ Yachtclub, der DYC, unterhält neben der PILGRIM, einer sportlichen X43 mit Liegeplatz im Mittelmeer, noch ein H-Boot, die RAO, und die liegt im clubeigenen Rheinhafen.

Ich bin noch nie auf dem Rhein gesegelt, weiß aber, dass Flussegeln eigenen Gesetzen und Regeln folgt. Besonders ist auf Berufsschiffahrt acht zu geben. Nicht nur, dass sie der Wasserstraße folgt und somit Wegerecht zB vor kreuzenden Segelschiffchen hat - für mich haben die Profis ohnehin immer Vorfahrt, denn die verdienen ihr Geld mit der Schipperei, ich mach's aus Spaß an der Freud. Zweitens sind die Teile auch zackig und gradlinig unterwegs, besonders talwärts kommen sie schneller auf, als man denkt, während man selbst noch staunend die Resultante aus eigener Fahrt, Strömung und Windabdrift nachvollzieht.

Auch über die eigene Route sollte man sich Gedanken machen: Bergwärts geht's kurveninnen am besten, weil weniger Strömung. Bewuchs und Bebauung der Ufer können die Fahrt beeinflussen, und spätestens an den Brückenpfeilern sorgen Windverwirbelungen für das ungewohnte Erlebnis einer Fahrt heckwärts.

Na, vor dem Hintergrund sind Club und ich einer Meinung: Ich fahre erst Mal als Fockaffe bei einem rheinerfahrenen Clubfreund mit. Rheinauf fahren wir bis zur Düsseldorfer Altstadt, aber dann wird es zu sehr Echternacher Springprozession, eins vor und zwei zurück. Wir drehen um und kreuzen rheinabwärts, ein Feeling der ganz besonderen Art: Ich weiß nie so genau, wo der Schlag endet. Hinter der Messe wenden wir wieder und fahren zurück in den Hafen.



Ein tolles Erlebnis, eine gute Erfahrung, ich bin froh, sie gemacht zu haben. Aber auf Dauer?!

Intermezzo 2: Renovierungen und andere häusliche Bemühungen zu Zeiten der Corona. Sicher, Corona brachte viele Einschränkungen. Aber auch viel Zeit zum Innehalten, Nachdenken, zu sich Finden, Lang-Vorgehabtes endlich anzugehen, und auch zu Genießen. Wenn das auch nicht für alle galt. Zum Beispiel nur eingeschränkt für die vierköpfige Familie mit Home-Office-Platz-Einschränkung, die schon im Alltag arg gefordert ist; zB nicht für die vielen Selbstständigen oder Corona-Arbeitslosen, denen es an die Existenz geht; nicht für Kranken- und Altenpfleger, denen es mit der Zeit an die Substanz geht, und für deren Schutzbefohlenen, nicht nur den Erkrankten, sondern auch den isolierten Alten. Da hatten wir es noch sehr gut, im Garten bei meist schönem Wetter!

Zudem hatten wir jede Menge zu tun in Haus und Garten. Ich glaube, nie waren die Bau- und Gartenmärkte so frequentiert wie zu Zeiten der Corona-Einschränkungen. Zunächst mal schwinde ich Rolle und Pinsel, Diele und Treppenhaus haben es nötig. Mary packt sach- und fachkundig mit an und zeigt mir „Montblanc-Füllerhalter“ mal, wo's langgeht.



In der Küche haben es einige Furniere aufgegeben, den Alltagsbelastungen zu trotzen; merkwürdig, dass weder Hersteller noch örtliche Schreiner entsprechende Reparaturaufträge annehmen wollen: Neue Türen? Ja! Aber neue Furniere? Och nöööh, das ist hundsgemeine Arbeit und die geht so wie so wieder ab. Häh? Wieso das? Und Lackieren? Na ja, auch da kommt wenig Enthusiasmus auf. Gut, dass ich meine persönliche Haus- und Hof-Lackierermeisterin habe, die aus g'schlamperten Macken schicke Design-Türen in Alu-Optik zaubert, ganz ohne Sprühkammer, einfach so aus der Dose. Per!-Fekt!

Weil ich frühzeitig weiß, dass ich in diesem Jahr lange Zeit was von meinem Weiher und dem Garten habe, pflanze ich die Terrasse wieder zu wie zu Zeiten vor meiner Segelreiserei.



So vergeht die schlimmste Zeit. Wir haben genug Klopapier, Konserven und Nudeln (was war das für eine Hamsterei - nie vergess ich den spanischen Reporter, der vor lauter Lachen über deutsche Klopapierpanik gar nicht zu seiner Reprtagage kam.) und wir verbringen ein schönes Frühjahr vorwiegend im Garten und an meinem Weiher, den ich in den letzten Jahren nur im Winter erleben konnte.



Zurück zur SCHWALBE: Kaum ist sie im Wasser, schon finden sich die gefiederten Namensvettern und -cousinen auf dem Vorschiff ein. Wenn das kein gutes Omen ist!



Den Überführunstörn von der Enkhuizer Werft zu unserem Sommer-Liegeplatz in Medemblik, den uns der Broker kostenfrei (!) zur Verfügung gestellt hat, kann Mary leider nicht mit machen. Immerhin muss ich meine erste Kat-Schleusenfahrt nicht alleine fahren: Segelfreund Charly ist zur Stelle und packt mit an.



Aber schon beim nächsten Schlag übernimmt die Admiralin das Oberkommando.



Unser Liegeplatz im Regattahafen liegt strategisch perfekt: Tagsüber bewundern wir die Segelakrobaten ...



... abends den dramatischen Sonnenuntergang über der Hafeneinfahrt.



Solche Bilder täuschen allerdings auch gerne darüber hinweg, dass in Holland auch schon mal zwei bis drei Wetterlagen gleichzeitig auftreten, hier Sonne, da Platzregen; manchmal sieht's zum Fürchten aus.



Und überhaupt ist nicht alles eitel Sonnenschein. Unsere Funke muckt. Das war dem Gutachter gar nicht aufgefallen; na klar, der Funktest mit der nahe gelegenen Schleuse verlief positiv, aber wenn's deutlich mehr wird als Rufweite, herrscht Ruhe im Karton. Der zur Hilfe gerufene Raymarine-Techniker diagnostiziert eine defekte Antenne, die er tags drauf auch in luftiger Höhe einbaut. Schön und gut, aber jetzt entwickelt die Funke ein Eigenleben: Sie schaltet sich selbstständig aus und an. Okay, da hat Herr Raymarine jetzt mal keine spontane Antwort drauf. (Nachtrag: Die Funke muss auch neu, es lag nicht an der Antenne, was aber nichts an der luftig hohen Rechnung änderte.)



Kurz drauf muckt der Plotter. Also auch der neu. Aber gar nicht so einfach, schließlich muss das Teil erst mal geliefert werden. Wir vereinbaren, einige Tage segeln zu gehen und verabreden uns eine Woche später in Medemblik. Und eine Woche später in Enkhuizen. Und eine Woche später in Medemblik. Letztlich klappt es eine Woche später in Warns. Leider kann sich das analoge Radar dann nicht mehr mit dem digitalen Neuankömmling verständigen. Ich beiße in die Tischkante. Zudem lassen sich Posis und Ankerlicht nicht getrennt voneinander schalten. Also entweder ankern wir unter Fahrt, oder führen keine Posis. Der Techniker ist hilflos, fragt nach Schaltplänen, fordert uns auf, die Kabel aus dem Mast zu verfolgen. Ich schlage vor, das Ganze einfach mal durch zu messen, aber das ist dem Experten wohl zu trivial. Wir wenden uns an den lokalen Lagoon-Dealer in Stavoren, aber auch der weiß kein Bescheid („Wahrscheinlich muss das so!“ Häh!?!). Wir vertagen das Problem.

Ende gut, alles gut! Nur als der Techniker die Materialkosten anhebt, seine Arbeitsstunden großzügig aufrundet und für seine Bemühungen drei Stunden für diverse Anfahrten berechnet, werde ich arg kibitzig, pflücke die Rechnung auseinander und ziehe einen derben Betrag ab mit dem Hinweis, mehr gäbe es nur auf Gerichtsbeschluss. Der Techniker akzeptiert, zuckt nicht mal mit der Wimper, aber seitdem mag er mich nicht mehr. Merke: Die Holländer sind Geschäftsleute. Wenn einer erzählt, er habe ein gutes Geschäft mit einem Holländer gemacht, dann war das entweder kein gutes Geschäft, oder kein Holländer!

Aber wir machen ein gutes Geschäft. Die SCHWALBE führt als Beiboot eine Walker Bay, das Dingi-Allroundtalent schlechthin, zum Rudern, Motoren oder Segeln (sogar mit Vorsegel!), mit GFK-Rumpf und zusätzlichen Schlauchis, mit extrem toller Stabilität im Wasser, ein Rollrädchen unterm Bug inklusive. Allein: Es gefällt uns nicht, wir finden es unpraktisch, wollen es ver-e-bayen. Ich recherchiere, was so ein Teil kostet. Hups! Con tutto knapp 4K€. Wir machen eine kleine Fotosession, geben ein Inserat auf, und das Teil wird uns aus den Händen gerissen. Für ein Geld, mit dem wir ein sehr ordentliches Zodiac kaufen können.



Wir nutzen den Sommer, unsere SCHWALBE kennen zu lernen. Sie läuft sehr schön, flott auch schon bei wenig Wind, aber sie ist definitiv keine Rennziege, und die Wendewinkel sportlicher Einrümpfer sind wie erwartet nicht realisierbar. Die oft kolportierten zweistelligen Geschwindigkeiten erreichen wir nicht, und zu allem Überfluss zeigte uns ein Segelfreund auf seiner Dehler eindrucksvoll, wo der Frosch die Locken hat; zu unserer kümmerlichen Entschuldigung können wir nur ein völlig verunglücktes Reffmanöver ins Feld führen. Natürlich habe ich das so nicht auf mir sitzen lassen, bin zum Äußersten gegangen und habe mich - ganz unmännlich - belesen. Und siehe da: Offenbar spielt der Traveller beim Kat eine wesentlichere und auch etwas andere Rolle als beim Monohull. Wir arbeiten dran! Indem wir tageweise das Ijsselmeer und die Waddenzee unsicher machen. Bei jedem Wetter, und bei einer etwas ruppigen Fahrt haben wir dann auch mal das gesamte Reff-Repertoire gemäß Refftabelle der Werft abgearbeitet. Geht gut, aber schön, dass wir eine potente E-Winsch haben!



Nach einiger Zeit müssen wir umziehen. Der Liegeplatz in Medemblik wird verabredungsgemäß wieder vom Broker gebraucht, und bei unserer Suche nach einem Liegeplatz auch für den Winter landen wir wieder in Warns im „Stormvogel“, wo ich vor Jahren auch schon mit dem SCHWÄLBCHEN gelegen hatte. Der Hafentreiber Han gab sich große Mühe, unsere sechseinhalb Meter Breite irgendwo unterzukriegen, und wies uns einen Platz am Kran zu. Da passen wir nur mit Schuhanzieher rein, und brav hab ich an einer ganz fiesen Kante eines hervorstehenden Eisenträgers eine ebenso fiese Schramme in den Rumpf gefahren.



Im Hafen schien die Zeit stehen geblieben zu sein: Viele noch immer bekannte Gesichter, die Dohlen kreisen noch immer um den alten Schornstein, und im Greate Pier trifft man sich immer noch abends zum Essen und Schnacken. Und auch die Enten sind noch da, nehmen begeistert die Badeplattform in Beschlag, um sie dann auch hinreichend zuzukacken.

Hier liegt man strategisch richtig zwischen Ijsselmeer und friesischen Seen, auf die man im übrigen schön ausweichen kann bei Schietwetter, oder wenn die Brücken und Schleusen schon Feierabend haben.



Wir klagen unser diverses Leid dem Hafen-Allround-Mechaniker Torsten. Der nimmt sich der Bordelektronik an, verpasst der Funke einen Extra-Schalter, baut einen Batterie-Monitor ein, repariert den kleinen E-Motor und richtet mal eben das Posi-Ankerlicht-Problem, an dem der Raymarine-Techniker und die Lagoon-Dependance in Stavoren gescheitert waren: Es war wie gedacht, „einfach“ mal alles durchmessen und fäddich! Wir melden weitere Arbeiten für's Frühjahr an, das Radar und die Solar-Panels. Und gehen weiter segeln.

Ein kleiner Schlag führt uns ostwärts über den Johan-Friso-Kanal, die Morra und Fluezen ins Heeger Meer. Ein schönes Revier mit ruhigen (Marekrit-) Anlegeplätzen in Kanälen und auf Inseln, in dem man sich gut verstecken kann, wenn es auf dem Ijsselmeer allzu heftig kachelt.

Wir fahren nur mal kurz rein, bis zur Insel Langehookspolle; leider ist der urige Hafen innerhalb der Insel komplett voll, so dass wir vor der Insel ankern müssen. Für uns nicht so schlimm, wir lieben das Ankern, aber es erfordert immer ein wenig Überwindung, nach der last order mit einer gewissen Bettschwere noch mal ins Dingi zu steigen, weil unsere vierbeinige Securitybeauftragte noch eigene Abendpläne hat. Schön, dass uns das Ankern außerhalb zum Ausgleich noch einen idyllischen Sonnenuntergang beschert.



Lemmer, immer einen Besuch wert! Der Ort mauserte sich nach recht schmerzhafter Vergangenheit als Spielball holländischer, friesischer, geldernscher und burgundischer Interessen zu einem bedeutenden Fischereihafen mit einer großen Fangflotte. Von hier stammt auch der Plattboden-Schiffstyp Lemster Aak, wie sie übrigens auch Prinzessin Beatrix fährt: De Groene Draak.

Es ist herrlich, in der Stadt zu liegen, Leute und Menschen beobachten (leider wird man selbst auch begafft) und vom Eetcafe oder dem Pub direkt aufs Boot übersteigen. Theoretisch! Mit einem Monohull. Aber wir als Katamaran-Fahrer haben einen sechseinhalb Meter dicken Nachteil: Wie uns der Schleusenwärter mitteilt, dürfen wir mit dieser Breite nur mit einem speziellen Befähigungsnachweis in die kleinen Kanäle und Stadt-Häfen. Wie und wo man diesen Nachweis erbringen kann, entzieht sich seiner Kenntnis, und auch spätere Nachforschungen erbrachten kein Ergebnis. Mehr als das: Im Verlauf des Sommers fragen wir mal hier, mal da, aber keiner der Schleusen- und Kanal-Gewaltigen kennt diese Regel. Egal: Ich habe mir schon lange abgewöhnt, mit bemühten, befrachten oder anderweitig uniformierten Weisungsbefugten Recht und Sinnhaftigkeit bestimmter Regelungen zu diskutieren. Speziell hier sehe ich es ja noch ein: So eine Begegnung mit einem ähnlich breiten Plattbodenschiff in engen Stadtkanälen könnte knifflig werden. Zudem stehen uns die „großen“ Kanäle wie etwa der Johan-Friso oder der Prinses-Margriet-Kanal offen, und es ist fast schon eine nette Erfahrung, beinahe wie Berufsschiffahrt behandelt zu werden.

Freundlicherweise lässt uns der Schleusenwärter von Lemmer aber vor der Schleuse übernachten, sehr zu Bonnies Entzücken, galt es doch einen Schwan stundenlang zu nieder zu starren.



Auch in Workum heißt es: Wir müssen leider draußen bleiben! Verständlich, wer die Workumer Stadtdurchfahrt kennt (obwohl wir später feststellen, dass die Workumer keinen Einwand gehabt hätten). Wir sind trotzdem hingefahren und lagen wieder im Wendehammer vor der Schleuse, waren zum Dinner in der hervorragenden Seeburch und spazierten an den kleinen alten Häusern entlang, die aussehen, als gehörten sie zu einer Modelleisenbahn.





Ganz oft waren wir in Urk, der ehemaligen Fischerinsel mit der ehemals größten niederländischen Heringfangflotte; von hier kommen angeblich die besten Seeleute der Niederlande, Europas oder vielleicht auch der ganzen Welt. Ein ganz eigenes Universum, eine über Jahrhunderte auf sich konzentrierte, sehr ge- und verschlossene Gemeinschaft, sehr gläubig, sehr sozial eingestellt, aber auch unglaublich derb und rau. Noch vor einigen Jahrzehnten hatte ein Besuch in Urk immer etwas Abenteuerliches. Gerne erinnere ich mich noch an die zehn-, zwölfjährigen Bürschlein, die, Kippe zwischen den Lippen und Bierpulle in Griffweite, noch bis tief in den Abend im Hafen Netze vorbereiteten; uns Segler gingen sie um ein paar Büchsen Heineken an, und nachdem wir ganz verantwortungsbewusst abgelehnt hatten, erlebten wir eine recht unruhige Nacht.

Heute liegt die Urker Heringsflotte in Harlingen; an die Seefahrer- Vergangenheit erinnern nur noch der Urker Visafschlag, wo man spottbillig den frischesten Fisch kaufen kann, und der Platz am Leuchtturm mit den Tafeln zu Gedenken an die Urker Seeleute, die in den letzten Jahrhunderten - und auch in unserer Zeit noch - auf der See geblieben sind; beeindruckend bis beklemmend, wenn da von verlorenen Schiffen berichtet wird, auf denen offenbar mehrere Familienangehörige gleichzeitig auf die letzte Fahrt gegangen sind. Deshalb fasst mich die Statue der Fischersfrau so an, die mit gebauschten Röcken auf die See blickt und wohl die gesunde Wiederkehr ihres Mannes oder ihrer Söhne erwartet.



Auch wir hatten in diesem Jahr in Urk Tribut zu zollen. Wir hatten die SCHWALBE ein paar (Sturm-)Tage unbeaufsichtigt im Hafen liegen lassen, um dann bei der Rückkehr festzustellen, dass irgendein Zeitgenosse wohl beim Manövrieren ein Andenken in Form eines tiefen Kratzers zurück gelassen hatte. Dem Stil der Zeit folgend hielt er es aber offensichtlich nicht für notwendig, zu seinem Patzer zu stehen, sondern überließ die GFK-Reparatur uns bzw dem professionellen „Plastik-Mann“. Ärgerlich! Aber wir mussten ihn ja ohnehin kommen lassen, um „meine“ Schramme zu verarzten.

Wir haben uns getröstet mit dem einen oder anderen Besuch der lokalen Fisch-Restos, insbesondere des Achterhuis'. Die exponierte Lage am Hafeneingang erlaubt einen lückenlosen Überblick über reges Kommen und Gehen der Großen wie der Kleinen.



Und Gott sei Dank werden im Achterhuis nicht alle Fische ganz einfach in die Friteuse geworfen, sondern man bietet einen ordentlichen Standard. Erstaunlich, wie oft sich die meisten Restaurants dieser Fischernation mit den, primitivsten Zubereitungsarten zufrieden geben - oder sind die Touris mit dieser kulinarischen Grobmotorik ganz einfach und unaufwendig zufrieden zu stellen? Obwohl: So einen Kibbeling nehme ich auch mal ganz gern auf die Faust. Wohl wissend, dass das Fastfood-Niveau hat.



Eine weitere Station im Ijsselmeer ist der Trintelhafen; er liegt am Houtribdijk, also dem Deich zwischen Marker- und Ijsselmeer, etwa auf halber Höhe. Ursprünglich war das wohl ein Fluchthafen, jedenfalls war es mir immer so ein wenig unklar, ob man da so ganz einfach zum Übernachten rein darf. Aber nachdem die Freunde aus dem „Segeln-Forum“ sich dort regelmäßig zum Pfingsttreffen einfinden, habe (nicht nur) ich auch die Scheu verloren und besuche das abgelegene Plätzchen regelmäßig. Da ist immer genug Platz und es man liegt kostenfrei; dafür nimmt man in Kauf, dass es bestenfalls im Checkpoint Charly, dem nahe gelegenen Restaurant, „nautische Infrastruktur“ in Form von Toiletten gibt, und manchmal gibt es etwas Lärm von der Schnellstraße. Ach ja: Obacht beim Landfall, von hier aus bis Enhuizen und weit ins Ijsselmeer sich erstreckend schwimmen die Möwen nicht, sie stehen im Wasser. Der Sand ist aber perfekt ausgetont.



Irgendwann zieht es uns rüber ins Marker Meer, das 1976 durch den Houtribdijk mit der Schnellstraße zwischen Lelystad und Enkhuizen vom IJsselmeer abgetrennt wurde. Weit im Süden, schon fast bei Amsterdam, liegt die ehemalige Fischer-Insel Marken, seit 1957 wegen des Fahrdamms nach Volendam nur noch Halbinsel. Sie wurde vor Fertigstellung des Abschlussdeiches regelmäßig und verheerend überflutet, weshalb die Häuser heute noch auf Stelzen stehen, an der Hafenfront oder auch dicht gedrängt auf sogenannten Werven.



In den 80er Jahren des 19. Jhd wurde das malerische Dorf von Malern entdeckt, heute von Touristen, die tagsüber in Scharen von Volendam (wegen der Touristenströme gerne auch Voller Damm genannt) rangeschippert werden. Die Einwohner haben angeblich nicht viel von den Gästen, weil die Touri-Industrie fest in fremden Händen liegt. Ehrlich gesagt: Mich würde es extrem nerven, wenn mir den ganzen Tag über Gesichter aus aller Welt ins Wohnzimmer gaffen. Aber die Einwohner nehmen's gelassen, tragen manchmal sogar noch - dem Vernehmen nach gesponsort - die alten, farbenprächtigen Trachten, wobei sich die Damen früher ranzige Butter in den Pony schmierten, damit sie mit ihren Haaren über der Stirn kleine Schirmchen formen konnten, statt Schirmmütze; bleibt zu hoffen, dass sie mittlerweile die Errungenschaften der modernen Haarkosmetik entdeckt haben!

Erst abends wird die Insel allmählich friedlich und schön, und in dem kleinen Hafen mit der schmalen Zufahrt lässt es sich gut aushalten, insbesondere wenn man vom Liegeplatz aus das Abendrot über der Gouwzee bewundern kann.



Ein zweiter Anlaufpunkt ist die alte Hafenstadt Hoorn, die als einer der Sitze der Vereinigten Ostindischen Kompanie im 17. Jhd zu großer Bedeutung und Wohlstand gelangte. Was heute noch an den prachtvollen Bauten zu sehen ist, z.B an einem der zentralen Plätze, dem Roode Steen mit dem Standbild des moralisch sehr umstrittenen Generalgouverneurs der Ostindien-Kompanie Jan Pieterszoon Coen.



Ein weiterer berühmter Sohn der Stadt ist Willem Cornelisz Schouten, Entdecker und Namensgeber des Kap Hoorns. Übrigens ist Kap Hoorn entgegen gängiger Meinung keineswegs der südlichste Teil Amerikas, auf den Islas Hornos gelegen schon gar nicht des südamerikanischen Festlandes, und was die Inseln angeht liegen 30 Meilen südwestwärts noch ein paar kleine Steinhaufen im Meer, die Diego-Ramirez-Inseln; was dem Ruhm des Seelords aber keinen Abbruch tut, geht er doch als umsichtiger Schiffsführer* und Entdecker des Kaps als auch der Tonga-Inseln ruhmreich in die Geschichte ein. (* auf seiner Reise sind nur drei der 86 Crewmitglieder gestorben - es herrschten wohl etwas legerere Vorstellungen als heutzutage, vom Skorbut mal ganz abgesehen.)

Auch der Hafen im Schatten der Hoofdtoren zeugt von einer großen Vergangenheit - wenn Hoorn auch mit Aufkommen der Konkurrenz aus Amsterdam und England zur regionalen Bedeutung abstieg. Heute liegen hier viele Plattbodenschiffe der Braunen Flotte, dicht auf dicht, so dass man sich fragt, wie die Skipper da rein und vor allem wieder raus kommen. Und es gibt die alten Skipper der genau so alten Dampfschiffe in ihrer schwarzen Arbeitskleidung, die abends am Kai noch einen traditionellen Schnaps nehmen, bevor sie sich zurückziehen. Vor dieser Kulisse treffe ich auch auf den alten Fahrensmann in seiner Kluft von vor hundert Jahren, der von seiner - nun sagen wir mal - abenteuerlichen Yacht in einem ebenso abenteuerlichen Holzboot rein in den Hafen wriggt.



Apropos Ostindien Kompanie: 1628 ging der Ostindienfahrer Batavia in Australien auf ein Riff und auf diese Weise verloren. Ein Nachbau des Schiffes liegt in Lelystad. Das haben wir zwar nicht besichtigt, statt dessen aber ein sehenswertes Wetter abgewettert - im Hafen!



In der Nähe zum Deich, der sich von Lelystad nach Enkhuizen rüber zieht und das eigentliche IJsselmeer und das Marker Meer trennt, haben die Niederländer eine neue Landschaft geschaffen, den Marker Bodden. Natur pur, nix los, schön zum Relaxen!



Mecker-Modus an:

So schön das alles ist: Vom Mittelmeer mittlerweile sicher ein wenig verwöhnt, neige ich im IJsselmeer zu klaustrophobischen Anfällen. Zusammen mit weiteren Vogelschutz-Zonen, Windparks und ähnlichen optischen wie haptischen Hindernissen bauen die Niederländer so allmählich das IJsselmeer zu. Ich verstehe durchaus die Notwendigkeit zum Naturschutz; ich verstehe, dass die Niederländer die Windenergie nutzen; und ich verstehe, dass sie als Geschäftsleute immer versuchen, möglichst viele Quellen anzuzapfen und Gewinn daraus abzuzwacken. Aber ich finde es gewagt, den Kuchen essen und gleichzeitig verkaufen zu wollen.

Mecker-Modus aus!

Irgendwann zieht es uns natürlich auch mal raus ins Watt. Eines vorweg: Der geplante Dreiwochentörn über die friesischen Inseln fiel dem unfreundlichen Wetter zum Opfer; immerhin, so ein bisschen waren wir doch draußen. Dazu muss man erst mal raus aus dem IJsselmeer, das durch den 32 Kilometer langen Afsluitdijk vom Wattenmeer getrennt wird; der Deich, übrigens mit einer Autobahn, auf der der Verkehr schleusenbedingt mit Ampeln geregelt ist, wurde von Cornelis Lely gebaut; nach ihm ist Lelystad benannt.

Los geht's im Nordosten durch die Lorentzsluizen, und weil alle dieselbe Tide und die damit einhergehende Strömung ausnutzen wollen, gibt es einen ziemlichen Exodus, immer an der Küste lang.



Alle wollen nach Harlingen, knapp sieben Meilen nordöstlich, guter Startort Richtung Inseln oder für den Binnentörn durch Friesland, über den Harinxmakanaal östlich und weiter die Staande-Masten-Route bis Lauwersoog.

Harlingen war schon im 16. Jahrhundert ein Zentrum für den (Über-)Seehandel, zudem lag hier die friesische Kriegsflotte. Den Wohlstand der Stadt kann man heute noch nachempfinden, zB beim Betrachten der vielen Handelshäuser der Kompanien, die meist benannt sind nach den Regionen, mit denen sie Handel trieben, oder angesichts des prächtigen Rathauses.

Heute hat Harlingen eine ganze Reihe von Häfen, in denen viel Berufsschiffahrt, zB auch die Kutter der Urker Fischerei-Flotte, beheimatet sind. Und mitten in der Stadt zwei ganz heimelige Häfen für die Freizeitskipper. Ich liege besonders gerne im Nordhafen, eigentlich mehr eine Gracht.





Es geht etwas gedrängt zu, insbesondere, wenn tidenabhängig alle wieder gleichzeitig raus wollen, ins Watt; in unserem Fall bei einem etwas gewöhnungsbedürftigen Wetter, speziell für uns Warmwassersegler.



Wir fahren nach Vlieland, der kleinsten der westfriesischen Inseln; aber, wie so oft auf den Inseln, ist der Hafen am Nachmittag schon voll. Wir wollen vor der Stadt trockenfallen, tun das auch, aber leider an einer recht steinigen Stelle; wir haben Glück, dass sich die SCHWALBE auf einem kleinen Sandfleck einkuschelt und die Ruder geschickt zwischen die Steine schiebt. Augen auf bei der Liegeplatzwahl!

Leicht verunsichert reduzieren wir unseren Landgang auf Bonnies Bedürfnisse und zeigen dem sehr schönen Örtchen, das ich von früher her kenne, die kalte Schulter. Bonnie dankt's mit einem Extra-Service als Fußwärmer. Sehr angenehm, und farblich auch passend!



Am nächsten Tag auf Terschelling sehen wir wieder die rote Fahne, so ein Ärger! Dieses Mal aber funken wir den Hafenmeister an, und - kaum zu glauben - wir bekommen einen Liegeplatz in der Marina.

Terschelling entstand wohl vor 1500 Jahren aus einer Sandbank und ist seit dem frühen 9. Jhd besiedelt. Im 18. Jhd stellte Terschelling viele Commandeure und Crews für Walfang- und Heringsflotten. Anfang des 20. Jhd hielt der Tourismus Einzug. Einer der berühmten Söhne der Insel ist der Zoologe und Verhaltensforscher Niklaas Tinbergen.

Das bekannteste Bauwerk Terschellings dürfte wohl der Brandaris sein. Dieser älteste Leuchtturm der Niederlande ist seit 1594 ein wichtiges Seezeichen für die Schifffahrt auf dem Weg in die damalige Zuiderzee, sein Licht ist knapp 30 Meilen weit sichtbar. Das Licht wird heute automatisch gesteuert, aber der Turm ist bemannt, beherbergt er doch eine Radarstation, und jedem Wattfahrer ist der Blockkanal O2 Brandaris bekannt, den er im Watt routinemäßig hören muss.



Unser Ansinnen, außen rum nach Ameland zu fahren, geben wir bald völlig durchgepustet und nach heftigen Geschaukel ganz einfach auf zugunsten einer weiteren Wattfahrt und Befahren des IJsselmeers. Viel netter! Obwohl die Inseln ja schön und besuchenswert sind.

Auf der Rückfahrt haben wir noch ein Erlebnis ganz besonderer Art. Es geht über recht untiefes Wasser, das Lot zeigt meist knappe zwei Meter an. Na gut, nach unserer Berechnung sollte es mehr sein, aber wir sind ja auch nur einzwanzig tief und fühlen uns deshalb im Fahrwasser eines großen Plattbodenschiffs recht sicher. Bis der Große sich mal so richtig fest fährt. Wir können uns vorsichtig aus der Gegend raus tasten und im Riesenbogen in wirklich tieferes Wasser fahren. Merke: Obwohl die Dicken manchmal einen erstaunlich geringen Tiefgang haben, können auch die Profis irren.

So machen wir uns wieder auf den Weg zurück ins IJsselmeer.



Aber beim nächsten Törn durch's Watt werden wir auch noch mal ganz gekonnt trockenfallen!

