

Tot ziens, Nederland!
Die ersten Etappen gen Mittelmeer

„Mal sehen, wie weit wir kommen, wir haben es nicht eilig.“



Na ja, vielleicht nicht eilig. Aber gar so bummelig muss es ja nun auch nicht sein! Große Verzögerung. Um nicht zu sagen: Verärgerung.

Wer lieber Berichte zur Reise liest als Berichte zu deren Vorbereitung, kann jetzt mal runterscrollen bis Seite 7. Ansonsten:

Wir hatten bei unserem Hafenbetreiber Han eine Reihe Arbeiten in Auftrag gegeben, im März. Und die Erledigung war für April zugesagt. Als ich Mitte Mai wiederholt schüchtern anfragte, wurde mir beschieden, dass man unter diesem Stress nicht arbeiten könne und deshalb die Aufträge zurückgäbe. Na prima! Jetzt! Nach etlichen Wochen Zeitverzug! Eigentlich wollten wir ja auch mal los Richtung Mittelmeer. Aber irgendwie konnten wir die Zeitschiene neu verhandeln, wenn auch unter Reduzierung des Auftragsvolumens. Zur Wahrung der diversen Timelines richte ich einen deutsch-holländischen Pendeldienst ein, der es mir ermöglicht, einerseits meinen „deutschen“ Verpflichtungen nachzukommen - immerhin plane ich eine längere Abwesenheit - und andererseits Chef und Mitarbeitern des Hafens sachte, aber beständig auf den Zehen zu stehen - immerhin plane ich die Abwesenheit ja mit einem vorbereiteten Boot.

Im Laufe der Wochen stellt sich bei mir der Zustand ein, der mit andersfarbenen Dachziegeln auf dem Dach eines Hauses notiert ist, an dem ich auf dem Weg zum Boot immer vorbei fahre.



Kurz und klein: Nachdem ich meine Hausaufgaben gemacht habe und nachdem Mary aus Griechenland wieder zurück ist und ihren deutschen Verpflichtungen nachgekommen ist, und nachdem ich meine Aufenthalte im Hafen nahezu permanent präsent gestaltete, ist die SCHWALBE am Samstag, dem 17. Juni endlich abreisefähig. (Nahezu) vollständig vorbereitet, wobei das Auftragsvolumen situationsbedingt noch mehrfach aufgestockt werden musste. Was war warum in den vergangenen Wochen montiert / verdrahtet worden?:

Wir hatten bereits im Vorjahr eine etwas unorthodoxe Lichterführung an unserer SCHWALBE festgestellt. Man konnte entweder nur das Dampferlicht einschalten, oder aber nur die Posis; im Dunklen zu dampfen war

lichttechnisch nicht vorgesehen. Meinte jedenfalls der Elektro-Mensch, der unseren Plotter eingebaut hatte, und bot den Austausch der Verkabelung im Mast an. Nice Try! Auch der lokale Lagoon Dealer bat um Bedenkzeit und Schaltpläne. Von mir! Ja, geht's noch?! Mein laienhafter Vorschlag, das Ganze müsste doch durchzumessen gehen, wurde mit abschätzigem Kopfschütteln verworfen. Und später dann von Torsten mal eben durchgemessen und repariert. Zu Torsten muss man wissen, dass er der all-hilfreiche Universaltechnikmechanikelektriker des Hafens ist, in dem ich jahrelang mit dem SCHWÄLBCHEN gelegen habe, und nun auch mit der SCHWALBE. Torsten kriegt alles hin, siehe auch weiter unten.

Wir wollten ja eigentlich die - sehr gute und durchdachte - Kuchenbude ersetzen durch ein festes, reise- und mittelmeertauglicheres Bimini. Nachdem der lokale Lagoon-Dealer mir den Preis hierzu genannt hatte, beschloss ich nach meiner Rekonvaleszenz von der Herzattacke, das nächste Jahr nicht bei Wasser und Brot zu darben und das Bimini anderweitig zu beauftragen.



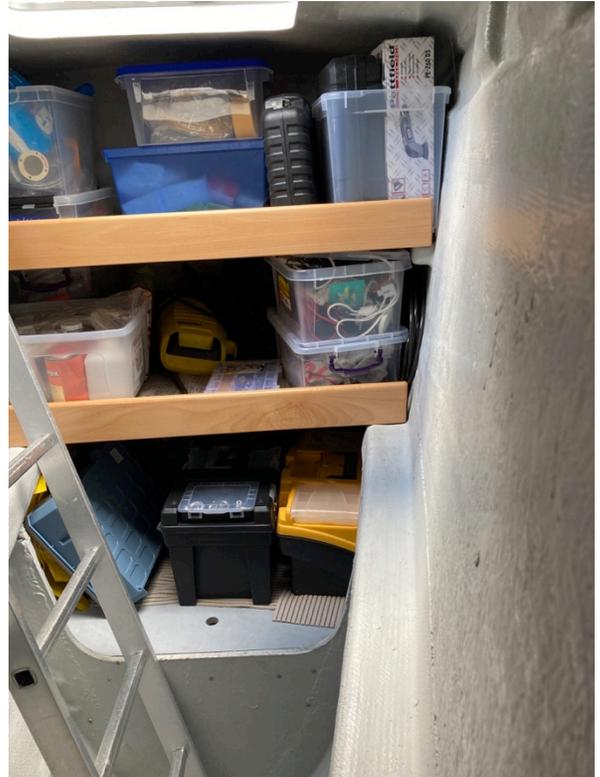
Dies war eines der Projekte, die dann doch nicht im Hafen bearbeitet werden konnte. Deshalb brauchten wir eine andere Montage für die drei neuen Solarpaneele; gut, dass Mary einen Freund hat, der professionell Edelstahl verarbeitet und für unsere drei neuen 110-W-Paneele einen Designer-Rahmen auf die Davits schweißte. Nachtrag: Meine Entscheidung war mal wieder ein Fehler: Ich hätte ungeachtet der Gefahr von Wasser und Brot das Bimini bei Lagoon ordern sollen, alles andere ist Gefuckel. Leider terminiert der Lagoon Dealer Lieferung und Einbau erst für irgendwann im Herbst, aber immerhin ist man uns sehr behilflich beim Kontaktieren von geeigneten Werften, die uns das Bimini unterwegs irgendwo montieren sollen.

Wir hatten uns einen leistungsstarken Inverter gewünscht; Jan, Forenfreund und Elektronik-Dealer meines Vertrauens, empfahl eine Kombination von Inverter und Landstrom-Ladegerät, das jetzt unter einer Gäste-

koje vor sich dahininvertiert, ferngesteuert vom Nav-Tisch, direkt neben dem neuen Batterie-Monitor, installiert von Torsten, s.o.

Nach einem Plotterwechsel im letzten Jahr muss die alte, analoge Radarschüssel gegen eine digital werkelnde ausgetauscht werden. Mitsamt der Verkabelung in Mast und luftiger Höhe einige Arbeit! Torsten!

Die Backskisten der Schwalbe sind einfach riesig. Aber leider völlig unorganisiert, insbesondere die Stb-Bug-„Kiste“, in der ein Erwachsener gerade stehen kann, oder auch ausgestreckt liegen (klar, bei Charter-Schiffen ist diese Kiste als Skipper-Kabine ausgelegt.) Wir bitten den Hafenschreiner Jan in Kooperation mit dem „Plastik-Mann“, für den hinteren Teil der Kiste drei tiefe Regale anzufertigen und einzulaminieren, und in der Spitze eine Kleiderstange für Schwerwetterzeugs und Tauch-Equipment. Der Plastik-Mann laminiert auch noch - neben einigen kosmetischen Verbesserungen - eine Aufnahme für die neue Gangway in unsere Stb-Badeplattform; beim im Mittelmeer üblichen römisch-katholischen Anlegen ist das ein Muss, und die oft gesehene Lösung mit einer schweren Planke finden wir nicht so schön. Also wird die Gangway im Mittelmeer zusammengefaltet an der Badeplattform lehnen und bei Gebrauch über zwei Leinen am ausgebaumten Großbaum gefiert.



Ich hatte schon immer mit einem Parasailor geliebäugelt. Jetzt war's soweit. Tom, der deutsche ISTEK-Dealer - wir kennen uns von diversen Fun-Regatten - beriet uns trefflich und ließ es sich nicht nehmen, persönlich zur Einweisung in die Kunst des Parasailings nach Friesland zu kommen. Ein Traum, die neue rote Fallschirm-Blase.



Das Dingi des Vorgängers, eine sauteure Walker Bay, die gerudert, gesegelt oder mit Motor bewegt werden kann, war uns zu sperrig, kippelig, schwer. Wir verkauften das gute Stück und ersetzten es durch ein flammneues Zodiac-Schlauchboot mit Alu-Boden. Mit Blick auf das neue Heimat-Revier der SCHWALBE verpassten wir ihm ein Cover, tailor-made by Mary. Im umgeräumten Wohnzimmer!



Dann kamen die Auftragserweiterungen, die Hafenchef Han sehr flexibel zwischen andere Jobs schob:

Das Funkgerät war schon im letzten Jahr Gegenstand manchen Zweifels, als häufiger mal so gar keine Kommunikation aufkam, mal aber dann doch: Funke ich nicht, oder hört die Gegenstelle nicht, oder hört sie, antwortet aber nicht, oder antwortet sie, ich hör sie aber nicht? Fragen über Fragen, weshalb ja im letzten Jahr eine diagnostiziert defekte Antenne ausgetauscht worden war. Fehldiagnose, nur Spesen, oder anders rum: New business des Mechanikers! Ich bin's satt und Torsten baut eine neue Funke ein. Alles gut!

Torsten hatte sicherheitshalber die Batterien durchgemessen; die drei Verbraucherbatterien waren okay, dito die Starterbatterie stb, aber bb musste eine neue her.

Die Gasschläuche trugen zT den Hinweis „To be replaced before 8/2013“, der Voreigner hatte da also bei seiner ansonsten pingelig genauen Pflege eine Kleinigkeit übersehen. Grund für uns, die gesamte Anlage überprüfen und aktualisieren zu lassen sowie einen Gas-Fernabschalter einbauen zu lassen. Dieses Teil hatte dann später auch zu einem etwas überhasteten Gasflaschentausch noch nach Feierabend veranlasst, als mitten beim Kochen ... und die zweite war auch leer! Gott sei Dank ließ Han seine Beziehungen spielen und ich konnte mir die neue Flasche vor der Tür des Shops im Nachbarort abholen. Danke, aber eigentlich überflüssig, denn nach Betätigen der neuen Fernanschlaltung stellen wir fest, dass wir jetzt zwei volle Gasflaschen haben.

Der ovale Salontisch konkurrierte dermaßen scharf mit der davor stehenden Sitzbank um Daseinsberechtigung, dass auch wesentlich schlankere Personen als der Skipper selbst mit angehaltenem Atem dort nicht sitzen können - eigentlich kenne ich nur eine Person, die das konnte, meine kleine Nichte. Frage: Was denken sich die Schiffs-Innenarchitekten eigentlich dabei, solchen Strunz anzubieten? Wahrscheinlich gar nichts! Wir bitten den Hafenschreiner Jan, den Tisch um 17 (!) cm zu schmälern. Jetzt passt's, auch beim Skipper (na ja, knapp!)



Toms kritischem Kennerblick war nicht entgangen, dass unsere Wanten mit Schrauben an den Wantenspannern fixiert waren. Geht ja gaaar nicht, da gehören Bolzen rein. Also ersetzen! Han bestellt den lokalen Rigger ein, der nach mehrfachem Antichambrieren dann zwei Jüngelchen vorbei schickt, die grad der Grundschule entwachsen scheinen. Einer von ihnen überreicht mir zwei Bolzen, die ich als zu dünn und zu kurz einschätze. Hallo? Wer ist hier der Fachmann? Schon gut, schon gut! Und außerdem muss für den Austausch der Mast abgestützt werden, also ist ein Mastenkrän notwendig. Sprach's und verabschiedet sich auf morgen.

Morgen ist Freitag, der Tag minus eins der ursprünglich für Donnerstag geplanten Abreise. Am Freitagmorgen quengel ich ein paar mal bei Han, und nachdem ich um drei Uhr darauf aufmerksam mache, dass bald Wochenende ist, werde ich unter den Masten-Kran beordert. Es erscheint zwar nicht der Nachwuchs-Rigger, aber einer von Hans Leuten soll's richten. Als erstes fixiert er den Mast mit Groß- und Spi-Fall an der Mittelklampe. Was ich sowohl für die Rollen im Mast als auch für die Klampe mit Blick auf die jeweilige ausgelegte Zugrichtung eher skeptisch kommentierte. Hallo? Wer ist hier der Fachmann? Hatte man doch angeblich mit dem besten Rigger Hollands zusammen gearbeitet! A propos Fachmann: Die Bolzen seien zu klein und zu kurz. Nach einigem hektischen Telefonieren - das Wochenende wird zunehmend präsent - erscheint der Junior-Rigger von gestern mit den richtigen Bolzen. Wir verzichten bilateral auf eine Nachbesprechung seines gestrigen Arrogant-Rüffels. Die Bolzen sind schnell verbaut, puhhh! Nochmal zeitig geschafft! Wiewatt, richtige Wantenspannung? Also! Bin ich hier ... oder Du? Okay, okay!

A propos Fachmann, die Zweite (und Dritte): Unterwegs fällt mir auf, dass die Leewanten ziemlich rum-schlenkern. Zwei Fachmänner meines Vertrauens um Ferndiagnose befragt: Na ja, das Fixieren des Mastes sei wohl ein wenig hemdsärmelig, das macht man eigentlich so nicht, zumal nicht, wenn ein Mastenkrän zur Verfügung steht. Aber bei ruhigen Bedingungen, na gut! Hingegen die schlenkernden Wanten sind ein No-Go! Die meisten Eigner segeln wanten-schonend, also mit deutlich zu wenig Spannung, was nicht nur auf die Segelleistung ginge, sondern auch den Mast unangemessen belaste. Sofort korrigieren! Und während ich mit Schraubenzieher und Engländer die Wantenspannung korrigiere, frage ich mich mal wieder, weshalb ich eigentlich immer der Blöd bin, wenn ich mal ne Frage stelle. Oder vielleicht bin ich gar nicht (immer) der Blöd?

Dann wurde noch das IJsselmeer-Ankergeschirr (15 m Kettenvorlauf, 30 m Trosse) den Mittelmeeranforderungen (90 m Kette) angepasst und eine neue Rettungsinsel installiert,

Wie auch immer und unterm Strich: Am Freitag, dem 16. Juni, ist die SCHWALBE auslaufbereit. Daran haben - bei allen Terminproblemen - das Team des Hafens De Stormvogel in Warns großen Anteil, besonders der Chef Han in seiner unkonventionellen Art, Torsten, der immer da war und die beste Lösung fand - und realisierte!. Und Jan, der sehr gute Schreinerarbeiten beigesteuert hat.

Ein kleiner Punkt blieb aber noch auf der ToDo-Liste: Wir wollen nach einem Jahr Liegezeit in Friesland das Unterwasserschiff inspizieren und abspritzen. Das klappt aber nicht wie vorgesehen am Liegeplatz, weil unsere Wuchtbrumme mit ihren 6,53 m Breite nicht in den Kran passt, und auch der Nachbarhafen und der von Hindeloopen müssen passen. Im Gespräch mit Segelfreund Manfred entsteht die - eigentlich nahe liegende - Idee, das Boot da kranen zu lassen, wo wir es gekauft haben, in Enkhuizen. Wir vertagen das Problem auf nächste Woche!

Sa und So, 17. und 18. Juni: Mönchengladbach - Warns - Langehookspolle - Warns

Zu Gepäckaufnahme und letzten Verpflichtungen reisen wir kurz nach Hause zurück. Corona-bedingt müssen wir das traditionelle Farewell-Dinner ausfallen lassen, weil das Wetter keinen Besuch in der Außengastronomie zulässt, und wir uns geeinigt haben, nicht binnen essen zu gehen. Also haben wir umgeplant und veranstalten einen Farewell-Brunch bei mir zu Hause. Danach fahren uns Schwägerin Andrea und Schwager Manfred zurück nach Warns - auch eine Tradition seit 2015, der Manfredsche Shuttle zum und vom Boot.

Natürlich dauert der Brunch länger als geplant, und in Warns führt die erweiterte Palastführung samt Kaffetrinken dazu, dass der geplante Probeschlag auf Sonntag vertagt wird. Es wird ein herrlicher Schlag durch die friesischen Seenplatte, wenn wir auch unseren Augen nicht trauen ob der unglaublichen Prozessionen der Boote binnen. Vor Langehookspolle verbringen wir einen sonnigen Sonntagnachmittag vor Anker.



Mo., 19.7.: Warns - Enkhuizen

Einmal mehr laufe ich aus in die weite Welt, Richtung Mittelmeer. Damals, im April 2016, fuhr ich single-handed auf meinem SCHWÄLBCHEN binnen ins MED, und damals war ich nicht ausschließlich neugierig, sondern mir war es auch ein wenig schwer ums Herz gewesen, das angestammte Revier zu verlassen, und auch etwas bang, ob ich für das geplante See-Vagabundenleben geschaffen bin. Alles wurde gut!

Heute gehe ich zusammen mit Mary auf die weite Fahrt, wieder mit dem Ziel Mittelmeer, aber außen rum. Jetzt sind wir zu zweit (plus Bordhund Bonni), wobei beide das Boot auch alleine im Griff haben (Bonni nicht!) - ein großes Sicherheits-, aber auch Komfort-Plus! Jetzt, nach 5 Jahren Mittelmeer, bin ich viel zuversichtlicher und sicherer, was den Lebensstil angeht - zumal zu zweit. Wir haben viele Optionen, keine festen Pläne, sind aber bestens vorbereitet und belesen. Die Saison ist ja schon weit fortgeschritten, und für die Biskaya-Überquerung Brest-La Coruna müssten wir uns sputen - da sollte man Ende August durch sein. Aber wir haben Zeit und wollen uns die auch nehmen, die französische Küste runter tingeln und viele neue Eindrücke sammeln - nicht als Segler, sondern als Segel-Reisende. Mal sehen, wie weit wir kommen,

Jede, auch die weiteste Reise, beginnt mit dem ersten Schritt. Hier mit den ersten Meilen durch den Johan-Friso-Kanal in Richtung Stavoren, wie schon beim letzten Mal bei recht durchwachsenem Wetter: Der friesische Wettergott grummelt noch immer wie schon vor Jahren, wieder einen - oder schon wieder denselben - Segler an die warmen Mittelmeer-Gefilde zu verlieren. Aber er schenkt uns - wieder Mal - auch ein warmes Lächeln.



Wir erreichen Enkhuizen am späten Nachmittag und erleben einen ruhigen Abend im Vorhafen vor Anker; jedenfalls bis ein Schiff, das spät reingekommen war und sich nach etlichen Versuchen in unsere Nähe gelegt

hatte, am späteren Abend auf Drift ging. Fast schon vorhersehbar, war man doch mit dem Gebrauch der Kette eher sparsam gewesen und hatte auch großzügig auf das Einfahren des Ankers verzichtet; na ja, es waren aber auch ruhige Bedingungen, und man war schon mal in die Horizontale gegangen. So schnell haben Mary und ich noch nie das Dingi klar gehabt, um rüber zu fahren und die Crew unsanft zu wecken. Just in time!

Dienstag, 20.7.: Enkhuizen - Marken

Heute möchten wir den vorläufig letzten Punkt der ToDo-Liste abarbeiten, Inspektion und Reinigung des Unterwasserschiffes. Wir hatten schon überlegt, die SCHWALBE im Watt trocken fallen zu lassen, aber da wäre zumindest die Reinigung aus Umwelt-Gesichtspunkten eher bedenklich gewesen. Statt dessen hatten wir in Enkhuizen bei der Werft de Gier einen Krantermin erfragt und dankeswerterweise auch ganz schnell und unbürokratisch bekommen. Also lernt die SCHWALBE fliegen, wenn auch im Gurt.



Die Werft-Mitarbeiter entfernen eine dicke Algenschicht - das wird sicher der Geschwindigkeit zuträglich sein - und wir säubern den Wasserpass - das ist der Ästhetik zuträglich. Wir stellen aber fest, dass das Antifouling sich an mehreren Stellen bereits abgelöst hat; offenbar waren im letzten Jahr beim Antifoulen im Zuge der Verkaufsbemühungen die Schleifarbeiten nicht allzu ordentlich erledigt worden. Zudem hatten sich bei beiden Props je eine der beiden halbkreisförmigen Anoden gelöst; offenbar hatte man auch da nicht sonderlich fachmännisch gearbeitet, Loktite lässt grüßen. Einer der Werftarbeiter besorgt mit einem Privatwagen Ersatz. Vorbildlicher Service; andererseits erzählte er auch ganz freimütig, dass er selbst im letzten Jahr Antifouling und Anoden angebracht hatte. Fachleute! Ach, go me wech!

Wir sind froh, das Machbare getan zu haben und zu wissen, dass die SCHWALBE im Winter sicher raus muss zu Unterwasserarbeiten. Die Rechnung für das Ganze ließ dann aber doch den Atem stocken, und ich sinniere zum potenziellen Zusammenhang von Rechnungshöhe und Werftnamen.

Nach drei Stunden schwimmen wir wieder und machen uns auf nach Marken, wo ich immer schon mal im Schatten des Paard van Marken ankern wollte.

Das Paard - aus der Ferne erinnert es an ein Pferd - wurde 1839 mit einem Leuchtturm in 16 m Höhe in Betrieb genommen und ist heute einer der letzten alten Leuchttürme an der damaligen Zuidersee. Wegen seiner exponierten Lage ist er wohl Spritzwasservereisungen besonders ausgesetzt, was immer wieder zu schweren Schäden führte. 1971 soll das Eis bis zum Dach gereicht haben.

Bei unserer Ankunft müssen wir feststellen, dass das Paard zu Restaurierungsarbeiten komplett eingeschalt ist, was der Attraktivität des Platzes deutlich Abbruch tut. Zudem steht der Wind für das Ankern an der Ostseite der Insel nicht gut.

Deshalb fahren an die Westseite der Insel, wo wir unmittelbar neben der Hafeneinfahrt ankern, mit schönem Blick vom Boot auf den Ort und vom Ort auf das Boot. Komisch, dass hier sonst keiner liegt, das bevorzugte Ankerfeld liegt weiter nördlich. Vielleicht wegen der Wasserpflanzen?



Mittwoch, 21. Juni: Marken - Amsterdam - IJmuiden

Bei der Fahrt durch's Marker Meer stellen wir fest, dass Berichte zu massiven Verkrautungen durchaus nicht übertrieben sind; stellenweise verlieren wir zusehens Fahrt, bis wir unser Rumpfe durch mal eben rückwärts Setzen wieder von einem kleinen Algengarten befreien.

Die Tour durch den Kanal in die Nordsee ist eine immer wieder eintönige Motorfahrt, wir können noch nicht mal die Segel zusätzlich setzen. Aber am Ufer gibt es einiges Architektonisches zu bewundern.



Offenbar legen die Niederländer zumindest hier und da und gefühlt mehr als in Deutschland Wert auf individuelle, außergewöhnliche bau- und boot-liche Hingucker und übrigens auch Kunstwerken inmitten der Natur - wie man ja auch bei der Fahrt zum IJsselmeer an der Autobahn sehen kann.



Letztlich sind wir froh, nach der letzten Schleuse im Salzwasser angekommen zu sein, wenn wir auch die hochgerühmte Seaport Marina als öd, seelenlos und langweilig empfinden.

Donnerstag, 22. Juli, IImuiden - Roompot Sluis

Heute ist Traumsegeln angesagt, wir können den Parasailor setzen. Tom hat uns geraten, uns langsam an die stärkeren Winde ranzutasten, aber es war einfach zu schön. Bei bis zu 15 kn raumem bis achterlichen Wind und flachem Wasser machen wir nie unter 7 kn Fahrt, sehr ruhig und komfortabel, es rauscht nur so dahin, und wir probieren alles Mögliche aus. Jugend forscht!

Wir wollen durch die Osterschelde und das Veerse Meer nach Veere; an diese Gegend habe ich schöne Erinnerungen: Im Veerse Meer habe ich segeln gelernt, und Veere war immer eins unserer liebsten Ziele.



An der Nordlandbrug hab ich unsinnigerweise ein mulmiges Gefühl; die SCHWALBE ist 17,20 m hoch, die Brücke 18 m - aber natürlich ist der Wasserstand noch zu bedenken. Ruhe bewahren!

Direkt hinter der Schleuse steuern wir einen kleinen Hafen an, der wohl eher für Angelausflug-Boote und ähnliche Profis ausgelegt ist, bar jeglicher Facilities. Aber nach 74 sm wollen wir ankommen. Gleich zwei Hafemmenschen nehmen uns in Empfang, ziehen die SCHWALBE an ihren Fendern an den Steg (GRRRR!!!) und verlangen erst mal 16 Eu; dann aber fällt dem älteren Herrn ein, dass man bei Kats einen Zuschlag fordern könnte und korrigiert entsprechend. Nach der Seaport Marina erst das zweite Mal, dass wir in den Niederlanden einen Kat-Zuschlag berappen, aber in Zukunft wird das zur Regel; was ja auch nachvollziehbar ist.

Freitag, 23. bis Sonntag, 25. Juli: Roompotsluis - Veere

Wir fahren durch die Schelde unter der Zeelandbrug durch und biegen am Galgeplaat westwärts ab ins Verse Meer. Das Meer hat eigentlich mehr Flusscharakter und ist nicht wirklich das geeignete Revier für unsere Wuchtbrumme, aber wir wollen nach Veere. Einer meiner lang gehegten Träume, im urigen Yachtclub des Ortes einen Drink zu nehmen, ist nur für Mitglieder möglich, oder aber für Yachties, die auf eigenem Kiel ange-reist sind. Okay, wie ich vor fünf Jahren schon bei einem Landbesuch festgestellt habe, nimmt man das nicht mehr so genau, aber trotzdem ist Veere ein schönes Ziel.

Veere wurde im 15. und 16. Jhd wohlhabend durch den Tuch- und Wollhandel mit England, wie man heute noch zB an den „Schottenhäusern“ mit ihren prachtvollen Renaissance-Fassaden am Hafen sieht. Napoleon beendete die Geschäfte mit seiner Kontinental Sperre, Veere wurde zum Fischereihafen, was spätestens 1961 mit der Schließung des Versegat sein Ende fand. Der Zugang zur Nordsee war abgeschlossen, die Fischer zogen um nach Colijnsplaat, und Veere mauserte sich zu einem beliebten Touristenzentrum mit 4 Mio Übernachtungen pro Jahr. Wie man mir vor Jahren mal erzählte, steht der gesamte alte Ortskern unter Denkmalschutz, nicht mal eine Fassade darf so ohne weiteres verändert werden, und es ist auffallend, mit wie viel Liebe die Einwohner ihre Häuser und Gärten pflegen.



Im alten Stadtturm, heute das Hotel-Restaurant Campversche Toren, haben wir früher gerne Kaffee und Bessem-Genever getrunken. Der alte, weißhaarige Kellner passte gut auf uns auf, und wenn der eine oder andere etwas zuviel intus hatte, verordnete er Kaffee statt Genever. Er ließ zu, dass wir unsere klatschnassen Segelklamotten zum Trocknen auf die Stühle hängten (okay, im kleinen Nachbarzimmer) Und nie vergess ich die peinliche Situation, als wir beim Zahlen feststellten, dass wir nicht genug Gulden dabei hatten, und

auch unter Hinzuziehen von deutschem Geld fehlte noch ein wenig. „Ist Trinkgeld!“, meinte der alte Herr, strich das Kleingengüsel ein und war kein bisschen böse.

Später, als wir es uns leisten konnten, haben wir verschiedentlich im „Türmchen“ übernachtet, im Haupthaus selbst - weniger gern in den zwischenzeitlich dazu gekauften Nachbarhäusern - und zwar im Kamer 1 am Ende des Anbaus, mit seinen Fenstern in drei Richtungen. Wie so oft haben die Hotelbetreiber irgendwann mal die Inneneinrichtung „modernisiert“ und mE dadurch eine Menge Flair zerstört. Trotzdem ist das Hotel einen Besuch Wert, das Restaurant im ersten und das Café im zweiten Stock des Turms nur wegen des Ambientes und der Aussicht.

Bei unserer Ankunft am Nachmittag finden wir einen, den letzten Platz am langen Steg vor dem Hafen, im Schatten des alten Stadtturms von Veere. Mit Blick auf den auflandigen Wind, und auch um im idyllischeren Stadthafen zu liegen, versuche ich mein Glück bei der Hafenmeisterin, die uns tatsächlich einen Liegeplatz binnen zuweist, in zweiter Reihe direkt am Yachtclub. Besser geht's für mich nicht! Wie sich während meiner nostalgischen Erzählung herausstellt, ist sie die Enkelin unseres mittlerweile längst verstorbenen weißhaarigen Kellners. Meine Schilderungen der Alkoholkontrolle und des Trinkgeldgebens quittiert sie mit "Ja, ich erkenn ihn, das war er, so war er!"

Wir bleiben noch übers Wochenende. Den Yachtclub lassen wir dieses Mal aus, weil wir corona-bedingt keine Innengastronomie besuchen, und draußen bläst es die Sahne vom Kuchen. Dafür finden wir auf der Terrasse des Struyskelder direkt am Stadthafen einen windgeschützten Tisch, recht ordentliches Essen und am nächsten Nachmittag auch das typische Appelgebak met Slagroom. Das beste Resto ist allerdings de Werf auf der anderen Seite des Hafens, mit einem schönen Blick auf die alte Hafenfront - wenn man denn einen Tisch bekommt.



Montag, 26. Juli; Veere - Middelburg

Wir hatten uns erkundigt, ob wir den Kanaal door Walcheren durchfahren können. Ja, kein Problem, hier fahren auch größere Frachtschiffe.

Die Fahrt bis Middelburg ist schnell erledigt, es sind nur 6 km durch eine absolut platte Landschaft.



Zu Middelburg haben uns schon Freunde aus dem Düsseldorfer Yachtclub gebrieft, und so sind wir vorbereitet auf das „persilweiße“ Hafenmeisterbüro vor der Brücke zum kanalartigen Yachthafen und auf die Liegeplatz-Zuweisung. Der Wetterbericht ist absolut mies, und so drängeln natürlich viele in die attraktiven Städte, um das Miese hier statt in irgendeiner verlassenen Marina abzuwettern. Entsprechend knallvoll ist der Hafen, auf der Seite gegenüber den Boxen liegt man in Päckchen mit vier bis fünf Booten, die Durchfahrt nach hinten wie auch der Platz zum Manövrieren ist, vorsichtig gesagt, limitiert.

Für uns ist es einfach: Bei der Brückenöffnung steht der Hafenmeister in seinem Ausguck und weist uns einen Platz direkt hinter der Brücke zu. Wir brauchen einen Schuhanzieher, um rückwärts reinzukommen. Dann aber haben wir einen exzellenten Platz mit Hafenkino. Und wir sind für die Crew der NESCIO, Elke, Ella und Skipper Eric, nicht zu verfehlen, die bald nach uns einlaufen und sich zum Sundowner mit anschließender Verköstigung durch die Bordküche auf der SCHWALBE einfinden.



Am nächsten Tag veranstalten wir ein außerplanmäßiges Clubtreffen; die CALISTO mit Gisela und Detlef macht im Nachbarhafen fest.



Abends werfen wir unsere strengen Vorsätze, die Innengastronomie zu meiden, über Bord und treffen uns im Restaurant des Arne Yacht Clubs; aber erst nach der Versicherung, die hohen Räume seien gut belüftet. Das traf tatsächlich zu, und diese Futterstelle ist durchaus zu empfehlen.

Middelburg entstand Ende des 9. Jhd zum Schutz gegen einfallende Wikinger neben Orten wie Domburg oder Souburg als mittlere Fluchtburg mehrerer Ringwallburgen; daher „Middel“burg. Über den Sloe, einen damals noch schiffbaren Meeresarm, hatte der Ort Verbindung zur Nordsee, lag aber auch sehr geschützt. Zu Zeiten der Ostindischen Handelskompanie stieg Middelburg zur wichtigsten Stadt nach Amsterdam auf, man betrieb lebhaften Handel und baute massenhaft Schiffe.

Ende des 18. Jhd verliert Middelburg seine Bedeutung, der Sloe versandet, 1815 baut man einen Kanal nach Veere - durch den wir gekommen sind.

Der 90 m hohe Turm der Koorkerk aus dem 14. Jhd, im Volksmund der Lange Jan, ist heute das Wahrzeichen der Stadt.



Auch jetzt noch findet man viele Zeugen des vergangenen Wohlstands, zB das spätgotischen Rathaus.



Uns gefallen aber auch die vielen kleinen Gässchen, von den Bewohnern liebevoll mit üppigem Blumenschmuck ausgestattet. Übrigens: Von der Verkehrsgestaltung sollten wir autoversessenen Deutschen uns ne Scheibe abschneiden. Viel Fußgängerzone oder zumindest verkehrsberuhigte Zone, und jede Menge Radwege, oft gar zweispurige Radstraßen.



Und noch was fanden wir ganz toll: Wir konnten vom Boot aus mit dem Dingi im Supermarkt einkaufen fahren, was wir weidlich ausgenutzt haben, um gerade die schweren Güter ranzuschaffen, im wesentlichen etliche Sixpacks Wasser. Natürlich geraten wir dabei auf der Rückfahrt in einen der Wolkenbrüche, die sich mit Nieselregen oder Landregen abwechseln, damit der Starkwind nicht als alleiniger Übertäter unsere Weiterfahrt behindert. So verbringen wir in leicht gebückter Haltung eine Regenschauer lang unter einer Brücke mit der lichten Höhe von einem guten Meter. Stilvoll, stilvoll!

Freitag, 30. Juli; Middelburg - Vlissingen - Breskens

Irgendwann muss es weiter gehen, und Eric hatte uns statt Vlissingen Breskens empfohlen, an der südlichen Seite der Westerschelde. Ab Middelburg muss man im Konvoi fahren, zu dem sich die Reisewilligen alle zwei Stunden an der Stationsbrug in Middelburg treffen; das Ganze nennt sich Blauer Golf, vergleichbar mit einer Grünen Welle. Die Brücken und die Schleuse in Vlissingen öffnet nur im Rahmen dieses Golfs - oder wenn man sich an ein Berufsschiff hängt, wobei man dann aber dessen Tempo mithalten können muss.



Wir berechnen die Zeit vom Hafen bis zur Stationsbrug, addieren die Fahrzeit bis Vlissingen, berücksichtigen den Strom auf der recht befahrenen Wasserstraße nach Antwerpen, die wir kreuzen müssen, und multiplizieren das Ganze mit dem Wetterbericht. Heraus kommt: Die erste Brückenöffnung aus dem Hafen um 8:25 nutzen, sich pünktlich um 8:47 zur Öffnung der Stationsbrug einfinden, dann immer der Flotte hinterher, Passage Vlissingen 11 Uhr, Ankunft Breskens vor 13 Uhr.

A propos Vlissingen: Der Volksmund behauptet, der Name leite sich von Ulyssingen ab, nach dem König von Ithaka und Erfinder des Trojanischen Pferdes, Ulysses=Odysseus; der gleiche Mund vermutet in Zieriksee die Heimat der sagenhaften Zauberin Circe, die nach Homer eben jenen Odysseus becirct hat. Als Altertumliebhaber glaub ich ja gerne auch gewagte Thesen, aber in dem Fall scheint es mir etwas weit hergeholt.

Wir haben Glück gehabt, sind trocken nach Vlissingen und stressfrei über die Schelde gekommen und trudeln planmäßig in Breskens ein. Bereits am Eingang der Marina erwarten uns große, rote Pinguine auf einem hohen Lattenzaun, ein Werk des belgischen Künstlers William Sweetlove. Das Kunstwerk habe - so die Beschreibung - internationale Anziehungskraft und hinterlasse einen unvergesslichen Eindruck. Der Pinguin wird als intelligentes, wildes, mystisches Wesen charakterisiert, das eine unberührte Natur symbolisiert, wobei die rote

Signalfarbe zum Nachdenken anrege. Na ja, nun gut. Ich habe gelernt, Kunst kommt von Können; käme es von Wollen, hieße es ja Wulst. Aber immerhin sieht das Ensemble gut aus, und weiter im Ort kommt es bei einem offenbar entlaufenen Pinguin-Kollegen von Marys Seite zu einer spontanen Sympathiekundgebung.



Offenbar lieben die Bressiaanders diese farbenfrohe Art der Tierdarstellungen, jedenfalls tummelt sich im lokalen Brunnen ähnlich phantasievolles Meeresgetier. Eine schöne Abwechslung zum funktionsbetonten alten Leuchtturm, hier in der Gegend dem einzig übrig gebliebenen schmiedeeisernen seiner Art.



Breskens ist auf unserer Reise der letzte niederländische Hafen, von hier aus brechen wir nach einem Hafentag mit Starkwind und -regen auf nach Oostende.

