





Pfingsttörn 1981

Lemmer/Jisselmeer – Lerwick/Shetlands – Lemmer

Dieser Segeltörn fand in den Anfängen meiner seglerischen Laufbahn statt.

Traditionell fuhren wir jedes Jahr an Pfingsten zwei Wochen zum segeln. Organisiert von Knut Reynartz waren es meistens außergewöhnliche und anspruchsvolle Törns. Hierbei ging es immer auch um Ansehen und Ruhm.

Geplant war, das Dreieck Den Helder – Lerwick auf Shetlands - Bergen/Norwegen – Den Helder zu segeln. Dies war der zweite Versuch die Shetlands zu erreichen, nachdem wir bereits 1977 einen Versuch abbrechen mussten.

Am 5. Juni 1981 starteten wir, eine zehnköpfige Männercrew, um 0300 Uhr in der Früh mit 3 Autos in Richtung Lemmer am Ijsselmeer in Holland. Um 1230 Uhr waren wir bereits wohlbehalten in Lemmer angekommen und fanden unser Schiff, die Roland von Bremen, sofort. Auf das Schiff waren wir alle sehr gespannt. Wir wussten, dass es sich um einen klassischen Oldtimer Baujahr 1936 handelte. Das Schiff gewann 1936 anlässlich der olympischen Spiele in Berlin eine Transatlantikregatta von den Bermudas nach Cuxhaven.

An und unter Deck herrschte zunächst ein totales Durcheinander. Es wurde ein- und umgebaut. Für einen solch anspruchsvollen Törn kein sonderlich optimistischer Eindruck. Das Schiff machte einen ungepflegten, ja vernachlässigten Eindruck.

Zunächst möchte ich die zehnköpfige **Besatzung** der „Roland von Bremen“ vorstellen.

Knut Reynartz Skipper und Wachführer Wache 1

Rupert Waterloo Wachführer Wache 2

Hans Molitor Wachführer Wache 3

Hellmut Krüger, Wolfgang Krumbach, Albert Huez, Horst Jakob, Günter Schreckenbach, Fritz Kramer und Ludwig Schönbrunner.

Wir waren eine eingespielte Crew von vielen Hochseetörns. Jeder kannte jeden, seine Stärken und seine Schwächen.

Das Schiff, die „**Roland von Bremen**“ eine **Ketsch Baujahr 1936**;

LüA 18,28 m

BüA 4,10 m

T 2,70 m

Verdrängung 28 t

Ballast 14 t

Drei Mann krepelten die Ärmel hoch und machten sich an die Arbeit, um fertig zu werden, da wir ja rechtzeitig wegkommen wollen. Der Rest der Crew machte sich auf in die Stadt, um die umfangreiche Verpflegung einzukaufen. Wir wollten möglichst alles in Lemmer einkaufen, weil wir auf den Shetlands mit hohen Preisen rechnen mussten. Einen Teil hatten wir schon bei dem örtlichen Supermarkt vorbestellt und kauften jetzt den Rest ein.

Der Berg der Verpflegung und Getränke für 10 Mann und 14 Tage war atemberaubend. Aber ein Schiff von 18 m Länge musste doch Platz genug haben. Wer moderne Plastikschiffe kennt, muss, was Stauraum angeht bei einem Klassiker kräftige Abstriche machen.

700 Dosen Bier und die entsprechende Verpflegung stellten uns vor kaum lösbar Probleme. Nachdem wir eine Matratze mit einer Lage Dosenbier angehoben, hatten und alle Ecken und Winkel ausgenutzt waren, konnten wir doch noch alles unterbringen.

Viele Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände waren noch original und hätten manchen Nautikitätenhändler in Begeisterung versetzt. Ansonsten werden sich der Platzmangel und der fehlende Komfort für eine 10-köpfige Crew manchmal als stimmungsdämpfend herausstellen.

Das Decks-Kartenhaus war eng und ohne jede Sitzmöglichkeit. Da das Ruder ungeschützt völlig im Freien stand, hatte die Freiwache, soweit sie nicht schlief kein allzu großes Interesse, in Kälte und Nässe draußen zu sein. Entsprechend eng geht es auch zu, zumal im Salon ein Aufenthalt kaum möglich ist, weil die Freiwache meist schläft und der Raum wegen der mit Persenningen abgedeckten Skylights fast dunkel ist.

Der Kartentisch ist für die Kartenarbeit viel zu klein. Es gibt keine Ablagen für Zirkel und Dreiecke.

Während der langen Reise in die nördliche Nordsee kommt ziemlich viel Wasser über. Es stellt sich schnell heraus, dass das Deck undicht ist und rinnt wie ein Sieb. Kaum eine Schublade, in der nicht das Wasser steht (Bücher, Fotoapparate, Filme schwimmen). An den Schränken läuft das Wasser herunter und die Kojen sind zum Teil tropfnass. Um das Schlimmste zu verhindern, wurden Plastiktüten an die Decke geklebt.

Auf dem Vordeck ist der Durchlass für die Ankerkette mit einem ungesicherten lose aufliegenden Deckel abgedeckt. Bei einer überkommenden Welle löste sich der Deckel und ein armdicker Strahl frischen Nordseewassers ergießt sich auf unseren armen Smut. Dieses Kabuff im Vorschiff, in dem der Smut Luggi und Günter Schreckenbach untergebracht sind, erinnert sehr an die alten Sklavenschiffe. Hier schläft es sich gut, quasi die Ankerkette im Arm und lediglich einen halben Meter Kopffreiheit.

Der Smut verbringt wahre Wundertaten in der Kombüse. Ein fest eingebauter Petroleumherd, nix Kardanik, der beim Anheizen jedes Mal nur nach gutem Zureden brennt. Glatte Stellflächen und fehlende Haltegriffe erforderten von ihm akrobatische Höchstleistungen. Wir lernten dadurch allerdings eine ganze Reihe neuer, herzhafter niederbayerischer Flüche kennen. Trotz dieser Schwierigkeiten sind wir noch auf keinem Törn so verwöhnt worden. Als besonderen Gag gibt es täglich eine handgemalte Speisekarte.

Ein Problem ergibt sich in der schwierigen Manövrierfähigkeit des Schiffes unter Maschine. Der Wirkungsgrad der Schraube ist dürftig. Aber das ist wohl für einen klassischen Langkieler normal. Wir sind das bloß nicht gewohnt. Bei einer Verdrängung von 28 Tonnen ein großes Problem in engen Häfen oder in Schleusen.

Aber segeln, segeln tut die Roland von Bremen vorzüglich. Wenn der Langkieler auch nicht so kursstabil ist, wie ich mir das immer vorgestellt hatte. Das Schiff läuft raumschots doch relativ schnell aus dem Ruder und erfordert einen ziemlichen Steueraufwand. Positiv hervorzuheben sind die modernen Navigationseinrichtungen wie Radar, UKW-Sprechfunk und der Walker Satellite Navigator. Für uns war das damals eine große Errungenschaft.

Noch etwas zur Crew. Die meisten waren erfahrene Hochseesegler mit vielen tausend Seemeilen auf dem Buckel. Auch wenn Scheine nicht alles sind, drei C-Scheine, vier BK-Scheine und einer mit dem BR-Schein machten doch deutlich, dass einiges an seglerischer Erfahrung vorhanden war.

Nachdem eine längere Zeit an der Maschine herumgebastelt worden war, sprang das Biest nach einigen Versuchen endlich an und wir legten am **6. Juni 1981** um 1440 Uhr ab.

Wegen der geringen Wassertiefe bei Den Helder, wo wir ursprünglich in die Nordsee wollten, beschlossen wir, durch das Ijsselmeer nach Ijmuiden zu laufen.

Der Nordseekanal ist nicht ohne Hindernisse. Vor Amsterdam mussten wir übernachten, weil eine Brücke nicht mehr aufmachte. Am nächsten Tag drehten wir vor einer großen

Eisenbahnbrücke 30 Minuten Kreise und in Ijmuiden mussten wir sogar eine Stunde an einem Wohnschiff vor der Schleuse festmachen und warten.

Am **7. Juni 1981** liefen wir in die Nordsee aus. Das Wetter war schön. Eigentlich begann der Törn jetzt erst so richtig. Leider hatten wir durch den Umweg einen ganzen Tag verloren.

Schnell stellte sich die Bordroutine ein. Wir fuhren wie immer das bewährte schwedische Wachsystem mit drei Wachen zu je drei Mann. Die Sicht wurde immer schlechter, es regnete. Um 0300 Uhr begann meine erste Wache.

Bisher liefen wir unter Besan, Groß und Genua. Das Großsegel musste geborgen werden und die Genua gegen die Baumfock gewechselt werden. Der Segelwechsel und die Arbeit mit dem riesigen hölzernen Großbaum bedeutete harte Arbeit. Eine Ahnung von der mörderischen Arbeit auf den alten Segelschiffen kam auf. Die Wache alleine schaffte es nicht.

8. Juni 1981

Wir hatten Glück. Der Wind kam aus der richtigen Richtung, SW mit 4 Bft. Ab Mittag kommt die Sonne durch. Es herrscht eine Bombenstimmung. Unser Crewkamerad Rupert Waterloo lässt sich dieses Mal lange bitten, bis endlich die traditionelle Rasmusfeier in gewohnt lustiger Weise abläuft.

Das Schiff läuft gut, ein Etmal von 140 sm bei einer Fahrt von 7 Knoten.

9. Juni 1981

Dieses Mal scheinen wir tatsächlich Glück zu haben mit unserem Vorhaben die Shetlands zu erreichen. Der Wind bleibt konstant. Er weht gleichmäßig mit 4 bis 5 Bft aus SW.

Mit unserem Rundfunkempfänger, einem Grundig Satellite 3400, geht es nicht so, wie es sein sollte. Das Gerät haben wir mitgebracht. Es ist nicht fest eingebaut, sondern nur mit einem Gummistropp gesichert. Noch schlimmer jedoch, wir hören nichts. Die kleine Stabantenne reicht für einen Empfang nicht aus. Über UKW rufen wir die Bohrinseln an, an denen wir vorbeikommen und lassen uns einen Wetterbericht geben. Das klappt eigentlich immer wunderbar.

Gegen 1100 Uhr macht plötzlich die Steuerung Schwierigkeiten. Bei jeder Raddrehung springt das Zahnrad des Ruders hör- und spürbar über die Zähne des Ruderquadranten. Ein ordentliches Steuern ist so nicht mehr möglich, und wie lange das überhaupt noch so geht, weiß niemand. Deshalb wird die Notpinne aufgesetzt. Dazu ist es erforderlich, dass die Kompasshaube abgenommen und ein Brett im Cockpit unter dem Rad abgeschraubt werden muss, damit die Pinne aufgesteckt werden kann. Das Steuern geht eigentlich sehr gut, wenn auch mehr Kraftaufwand erforderlich ist. Wir haben aber jetzt eine Öffnung im Cockpit von einem halben Quadratmeter. Wenn da eine Welle einsteigt!

Die Höhe von Edinburgh ist erreicht. Wir sind jetzt drei Tage auf See. Der Umgangston wird deutlich rauer. Bei manchen ist Dünnhäutigkeit festzustellen. Es ist schon interessant, wie einige persönlichen Eigenheiten zutage treten, die man sonst unter der Decke hält.

Abends gegen 2330 Uhr stelle ich fest, dass der Bildschirm des Walker SatNav Märchenbilder zeigt. Es ist nicht zu glauben, aber das Gerät bekommt zu wenig Strom. Wir merken jetzt erst, dass die Lichtmaschine nicht lädt. Alle entbehrlichen Lichter werden gelöscht. Wir fahren ohne Navigationslichter. Bei der Annäherung an eine Ölplattform halten wir es jedoch für angebracht, nicht unbeleuchtet den Turm zu passieren.

10. Juni 1981

Der Wind hat, nach Flaute und langer Dünung, nach NW gedreht. Noch 130 sm bis Lerwick. Wir müssen mit Maschine gegenan. Glücklicherweise haben wir den Stromgenerator doch noch mitgenommen. Ursprünglich wollten wir uns mit dem sperrigen Ding nicht belasten. Jetzt sind wir froh, dass wir das Gerät dabei haben. Dafür lärmt jetzt schon stundenlang der Jockel, um die Batterien wieder zu füllen.

Um 1100 Uhr geht das Wasser zur Neige. Auch das noch. Auch jetzt zahlt sich unsere Vorsorge aus. Wir haben einige Kanister Wasser extra mitgenommen. Aber waschen und Zähneputzen sind Luxus und fallen aus. Es ist erstaunlich, wie problemlos das geht. Wenn

alle sich den gleichen Umständen unterwerfen müssen, stören solche Zivilisationsverluste kaum mehr.

Dank „Stutgeron“ habe ich mit Seekrankheit nichts auszustehen, obwohl ich anfällig dafür bin. Für mich war das am Anfang eines jeden Törns zwei Tage lang ein Problem. Wer die Auswirkungen der Seekrankheit kennt, weiß wie sich das anfühlt. Bis alles vorbei war, dachte ich manchmal, das Hochseesegeln aufzugeben. Jetzt fasziniert es um so mehr.

Das Schiff stampft jetzt heftig. An kochen ist eigentlich nicht zu denken. Aber der Smut zaubert unter fürchterlichen Verwünschungen und mit akrobatischer Geschicklichkeit eine heiße Suppe her, aber mehr geht beim besten Willen nicht.

Der Wind frischt auf. Wir segeln wieder. Allerdings können wir den erforderlichen Kurs von 345 nicht halten. Es muss Nord gesteuert werden.

Am Nachmittag reißt die Baumfock am Unterliek ein. Eine Einbuße unserer seglerischen Möglichkeiten, wie sich noch herausstellen wird. Nur mit der Baumfock können wir die notwendige Höhe laufen. Albert, unser Südtiroler Bordkamerad, und ich wechseln das Vorsegel. Beim Aufheißeln des neuen Vorsegels reißt der Handgriff der Winskurbel ab. Die Kurbel schlägt Albert gegen den Unterarm. Es ist sehr schmerzhaft, aber außer einer starken Schwellung ist nichts weiter passiert.

Glücklicherweise tragen wir Lifebelts. Von niemand bemerkt reißt es Albert die Beine weg und er fliegt in die Reling. Mit einer dicken Beule über der Augenbraue und blutender Nase taumelt er ins Cockpit. Aber der Südtiroler ist ein harter Bursche.

Das Schiff schlägt stark und fällt scheinbar ins Bodenlose. Die See ist inzwischen gewaltig geworden. Die Wellenhöhe ist eigentlich nicht das Beeindruckende, sondern die gewaltigen Ausmaße der Wellentäler. Ungefähr 50 – 80 m zwischen den Wellenbergen. Es ist ein faszinierender Anblick, dem man sich kaum entziehen kann.

11. Juni 1981

Wache von 0300 bis 0700 Uhr. Nur mit Besan und Fock machen wir kaum mehr Fahrt. Also heißt es Großsegel setzen. Sicherheitshalber hatten wir nachts das Großsegel immer weggenommen. Aber das geht nicht, die Winskurbel ist spurlos verschwunden. Das Fatale ist, dass wir für jede Wensch eine eigene Kurbel haben. Also Maschine an. So lästig dieser Zustand ist, es hilft nichts. Der Tag wird wunderschön, strahlend blauer Himmel. Welch ein Gegensatz zur grauen Nordsee der vergangenen Tage. Es ist zwar ziemlich kalt, aber die Stimmung steigt doch deutlich.

Hans Molitor hat die Kurbel der Ankerwensch so hingefielt, dass sie in die Großfallwensch passt.

20 Seemeilen vor Lerwick setzen wir alle Segel. Weit am Horizont tauchen die Berge der Shetlands auf. Es ist ein eigenartiges Gefühl, Land in Sicht zu bekommen, wenn man mehrere Tage auf See war. Wir sind jetzt volle vier Tage auf dem Meer. Der ständige Wechsel zwischen Wache und Freiwache, die Enge und Nässe strengen doch sehr an. Jeder nützt seine Freiwache zum schlafen. Zur Ruhe kommt man aber nicht immer. Bei Seegang, bei der Fahrt mit der Maschine ohne die Stützkraft der Segel und bei dem Lärm der Maschine, ist an Schlaf nicht immer zu denken.

Der Wind reicht, um mit Vollzeug in die Bucht nach Lerwick aufzukreuzen. In Lee der steilen Felswände laufen wir bei glattem Wasser bis vor die Hafeneinfahrt. Unter Maschine laufen wir in den „small boat harbour“ und machen an der Pier längsseits fest.

Inzwischen ist es 2000 Uhr geworden. Der immigration officer kommt an Bord.

Dann der erste Landgang seit Tagen. Wir wollen essen gehen und suchen ein Restaurant, in dem es frischen Fisch gibt. Hier sind die Sitten aber anders. Obwohl es Fisch in Mengen gibt, die Shetlands haben um die Inseln eigene, ihnen vorbehaltenen Fischgründe, finden wir in dieser Richtung nichts. Das Essen entspricht nicht unseren Vorstellungen und teuer ist es auch.

12. – 13. Juni 1981

Am Freitag und Samstag bleiben wir in Lerwick. Nicht weil der Ort und die Insel besonders reizvoll wären, sondern weil uns diverse Defekte und das Wetter dazu zwingen.

In der Gegend der Shetlands macht sich jedes Scheißwetter besonders bemerkbar. Hier oben konzentriert sich alles, was vom Nordatlantik in die Nordsee durchmarschiert. Im Augenblick bewegt sich ein Tiefdrucktrog über die Shetlands und bringt Sturm und Regen.

Windgeschwindigkeiten mit 40-50 Knoten, Regen, Nebel, Kälte.

Einige Reparaturen müssen dringend durchgeführt werden, die Ruderanlage, der defekte Regler, das Ladegerät geht in die Knie. Also Arbeit genug.

Am Freitag machen wir einen kleinen Ausflug zu Fuß. Wir besichtigen einen „broch“, eine Festungsanlage aus Urzeiten und gehen über die Hügel um Lerwick. Das Wetter ist noch freundlich und warm. Shetlandponys bekommen wir nur vereinzelt zu Gesicht.

Der Blick über die grünen, völlig baumlosen Hügel ist schön, aber kontrastarm und für unsere Augen eher langweilig; eine herbe, kühle Schönheit.

Am Nachmittag kommen einige Mitglieder des „Lerwick Boating Club“ zu uns an Bord und laden uns für den Abend in den Club ein.

Wir gehen geschlossen in den Club und lernen dort in dem sehr einfachen Gebäude zunächst sehr zurückhaltende, dann aber umso herzlichere Menschen kennen. Unser Smut, der Luggi, ist ein ausgezeichneter Akkordeonspieler. Wir singen im Chor bayerische Volkslieder und Shanties. Die Schotten, halt, die Shetländer, wie sie mit Betonung feststellen, singen ihre Volkslieder. Die Stimmung ist riesig, auch wenn pünktlich um 2300 Uhr ein Gitter am Tresen herunterrasselt „Gentleman, the last order“.

In dem Gästebuch, in das wir uns eintragen müssen, finden sich kaum Eintragungen von deutschen Yachten. Aber bekannte Namen sind zu finden wie Knox-Johnstone, Giles Chichester, die Segellegende Francis und Wolfgang Quix ein Münchner Segelprofi. Die Shetlands sind Zwischenstation des „Round Brittain Race“.

Wir kommen sehr spät in die Koje.

Am nächsten Tag ist das schöne Wetter vorbei. Sturm, Dauerregen und Kälte bestimmen das Bild.

Die **1st Shetland Highland Games** finden statt. Eine Veranstaltung, die schottischen Volkssport zeigt. Da wollen wir hin. Direkt am Hafen fahren wir zu viert mit dem Bus in das „Highland“. Der Rest der Crew lässt sich entweder von dem Sauwetter abschrecken oder muss sich um die Reparaturen kümmern. Die Fahrt führt uns durch das hügelige Gelände der Shetlands in das Inselinnere. Nebelschwaden hängen in den Tälern. Alles ist nass.

Dann erreichen wir den Sportplatz. Fahnen knattern im Wind und Regenschauer treiben in kurzen Abständen über den Platz. Wir lösen eine Eintrittskarte. Überdachter Tribünenplatz für 1 englisches Pfund. Um den Platz sind Zelte aufgestellt, die den gleichen Zweck haben, wie bei uns die Bierzelte.

Da wir noch Zeit haben bis die Veranstaltung beginnt, gehen wir einen trinken. Es gibt einen guten schottischen Whisky im Pappbecher und Bier in Dosen. Auf das Bier verzichte ich bei der Kälte und von Dosenbier habe ich nachgerade genug.

Der Sportplatz ist eher eine Wiese, die Laufbahnen mit Fähnchen markiert. Die Teilnehmer am Fünfkampf machen sich warm. Dann marschiert eine Dudelsackkapelle trotz strömendem Regen auf. Eine leichtbekleidete Mädchengruppe zeigt einen schottischen oder shetländischen? Volkstanz. Mich friert schon beim Zuschauen.

Der technische Wettkampf besteht aus fünf Disziplinen.

Da gibt es eine Art Hammerwurf. Das Gerät besteht aus einer Holzstange, an der eine Eisenkugel befestigt ist. Die Wettkämpfer schnallen sich Eisensporen an die Stiefelspitzen, womit sie sich in den Boden eingraben, um einen besseren Stand zu haben.

Ein glockenförmiges Metallgewicht mit einem Handring wird wie bei unserem Hammerwurf weggeschleudert. Dazu gehören noch Kugelstoßen und ein Wettkampf bei dem das erwähnte glockenförmige Metallteil rückwärts über eine Art Hochsprunglatte geworfen werden muss. Der krönende Abschluss ist aber das „caber“, der Baumstammwurf. Hier ein Baumstamm, der **caber**, der ca. 3 m lang und 80 kg schwer ist. Der Athlet balanciert den caber senkrecht vor der Brust und muss ihn so werfen, dass er sich überschlägt. Die Weite wird dann gemessen. Die Laufwettbewerbe setzen sich aus Kurz-, Mittel- und Geländestrecke zusammen, wobei es keine Einteilung in Alters- oder Geschlechtsklassen gibt. Einem Mädchen wird kurzerhand ein kleiner Vorsprung eingeräumt.

Sehr interessant ist das Tauziehen, das in früheren Jahren in Deutschland sehr populär war. Beeindruckend ist die Leidenschaft und die taktischen Tricks.

Trotz des miserablen Wetters war dieser Nachmittag ein tolles Erlebnis.

Die Reparaturen sind inzwischen erfolgreich abgeschlossen.

Am späten Nachmittag macht ein französisches U-Boot an der Außenmole fest. Ein verunglücktes Besatzungsmitglied muss ins Krankenhaus gebracht werden.

Am Abend sind wir wieder in den Yachtclub eingeladen. So richtig Lust hat eigentlich keiner. Wir sind alle müde und wenig unternehmungslustig. Wir fühlen uns aber verpflichtet und meinen die Gastfreundschaft nicht ausschlagen zu können. Es ist inzwischen 2230 Uhr geworden. Einige aus unserer Crew wollen sich gerade auf den Weg machen, kommt eine Delegation des Segelclubs, um uns abzuholen. Die Crew geht nun geschlossen mit. Zu unserer Überraschung ist das Clubhaus brechend voll. Es gibt belegte Brote und wir merken jetzt, dass wir als Gäste erwartet wurden.

Die Stimmung ist riesig und die Nacht wird lang. Pünktlich um 0200 Uhr wird die Theke wieder mit dem Gitter verschlossen. Als Andenken überreichen wir dem Club ein Schild „Freistaat Bayern“, das begeistert angenommen wird.

14. – 15. Juni 1981

Das Wetter wird besser. Um 1100 Uhr heißt es „Leinen los“. Wir fahren zu der vorgelagerten Vogelinsel Noss, wo es riesige Vogelkolonien gibt.

Wegen des unfreiwilligen Aufenthalts in Lerwick, können wir unser ursprüngliches Vorhaben, nach Bergen zu segeln, nicht mehr durchführen. Wir beschließen, nach Süden zu laufen und nach Aberdeen zu gehen.

Der Wind ist günstig, Nordwest mit 6 Windstärken.

Wir machen gute Fahrt, Das Wetter ist schön.

Über UKW unterhalte ich mich mit dem Funker eines deutschen Flüssiggastankers. Der Mann freut sich über die Abwechslung und rät uns, statt nach Aberdeen nach Dundee oder Edinburgh zu gehen.

Nach kurzer Diskussion entschließen wir uns dann, Edinburgh anzulaufen, obwohl wir diese Stadt 1977 bei unserem ersten Englandtörn schon mal besucht haben.

16. Juni 1981

Morgens um 0430 passieren wir Bell Rock, den Eingang zum Firth of Forth.

Der Wind frischt auf und dreht nach Westen. Der Himmel reißt auf, blaue Flecken lugen durch die weißen Wolken. Wir kreuzen auf in die breite Bucht des Firth. Weiße Schaumkronen leuchten auf dem Wasser.

Nach einiger Zeit müssen wir einsehen, dass wir zu wenig Luvraum machen. Ohne unsere Baumfock laufen wir zu wenig Höhe. Die Bucht ist ca. 30 sm tief, es würde einfach zu lange dauern, Edinburgh zu erreichen. So entschließen wir uns, Edinburgh aufzugeben und an der englischen Ostküste nach Süden zu laufen. Die Frage Great Yarmoth oder Grimsby ist noch nicht entschieden.

Wir machen ein Etmal von 150 sm und segeln raumschots nach Süden, herrliches Segeln. Die sanften grünen Hügel der englischen Ostküste ziehen an uns vorbei. Steilküsten und flacher Sandstrand wechseln sich ab. Die Anhöhen wind oft von einem Kastell gekrönt.

17. Juni 1981

Der Wind bleibt konstant W-NW 6-8 Bft. Etmal 162 sm. Um nicht noch eine Nacht auf See verbringen zu müssen, laufen wir Grimsby an. Außerdem geht unser Proviant zur Neige. Auch kein Bier mehr.

Da heißt es humberaufwärts mit dem Strom. Wir laufen mit Maschine bis vor die Hafeneinfahrt und warten, bis die erforderliche Wassertiefe erreicht ist.

Grimsby ist uns ebenfalls von 1977 bekannt. An sich ein reiner Handelsschiffhafen. Ganz am Ende machen wir an einem Patrouillenboot der Polizei fest. Nur mit Hilfe eines kleinen Motorbootes des Hafenkaptäns gelingt es uns, in dem engen Hafenbecken zu drehen.

Am Abend gehen wir chinesisches essen.

Am nächsten Tag, **18. Juni** laufen wir wieder aus. Der Törn nähert sich seinem Ende.

Am Nachmittag liegen die Schleppangeln von Luggi an Deck herum. Ich werfe sie über Bord und in kürzester Zeit hängen 14 Makrelen dran. Der Smut bereitet uns herrliche Makrelenfilet zu.

Nach einer Nacht auf See laufen wir am nächsten Tag, den **19. Juni** in die Schleuse von Ijmuiden ein. Kurz vor der Tankstelle geht die Maschine aus und wir treiben den letzten Meter noch an den Anleger. Der Diesel hat bis auf den letzten Meter gereicht.

Es wird Nacht. In der Dunkelheit fahren wir durch das Ijsselmeer. In der Schleuse von Houtribsluisen tut sich beim Ablegen überhaupt nichts. Der Schleusenwärter schimpft aus seinem Stand zu uns herunter. Aber das Getriebe kommt nicht auf die Welle. Es stellt sich heraus, dass eine für den Wellengenerator eingebaute Scheibe abgeschert ist. Wir müssen die Schleuse räumen und treideln das Schiff an eine Außenpier. Nach einer Stunde Arbeit ist der Schaden behoben und es geht weiter.

Zusammen mit Rupert gehen wir Wache. Die Zeit wird mir jetzt am Schluss doch lang. Ich bin todmüde und kann die Augen kaum noch offen halten. Beinahe wäre ich vor Müdigkeit ins Cockpit gefallen. Zum Schluss, beim letzten Anlegen sind wir nur noch zu zweit, die anderen liegen längst in der Koje. Morgens gegen 0625 Uhr machen wir in Lemmer an einem Lastkahn fest und fallen in die Koje.

Der Törn zu den Shetlands war ein großes Erlebnis. In 14 Tagen haben wir insgesamt 1267 sm zurückgelegt und lediglich zwei Häfen angelaufen. Diese Reise war seemännisch, menschlich und körperlich eine Herausforderung. Sie hat einigen von uns die persönlichen Grenzen aufgezeigt und ist bestimmt in dieser Form nicht für alle wiederholbar.

Roland
von Bremen

Mittag

Lüngerl mit Semmelknödel

Salat der Saison

Früchtequark

Abend

Wurstsalat

Käseaufschnitt

