

Teil 1

Segelurlaub mit Hindernissen

oder *Bekanntschaft mit Mr. Murphy*

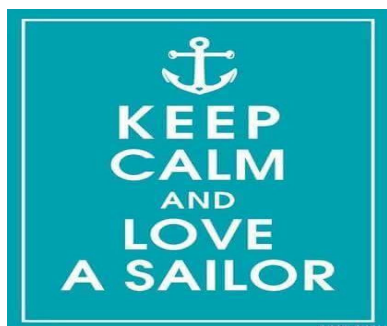
Zusammengetragen von Thomas Leptihn



Ein Vorwort

Bei meiner Frau Elfi und mir reifte schon länger der Entschluss, einige Wochen unter Segeln Urlaub zu machen. Wir hatten gemeinsam fünf harte Jahre aufgrund von Problemen, die von außen an uns herangetragen wurden. Dazu gehörte unter Anderem der Schlaganfall meiner Mutter mit Pflegenotstand und schlussendlich dem Tode, genau so wie die Folgen der Wirtschaftskrise für unseren Betrieb seit 2008 in der Yachtbranche. Das war eine harte Zeit und ließ für uns privat wenig Freiraum.

Als ich meine Frau kennen lernte, musste ich sie natürlich erst einmal „testen“ auf Verwendbarkeit an Bord. Für mich (wie ich später erleichtert erfahren durfte, auch für meine Frau) kommt nur eine *gemeinsame Freizeitgestaltung* infrage. Ich musste in der Vergangenheit immer wieder beruflich wie privat beobachten, dass Paare getrennter Wege gingen, da die Freizeitinteressen doch sehr unterschiedlich sind.



Wir segelten also für diese Testphase gemeinsam meinen kleinen, selbstgebauten Minikutter „Lütt Bries“, der ja auch von den *Modern Classics* in Maasholm vielen bekannt ist.

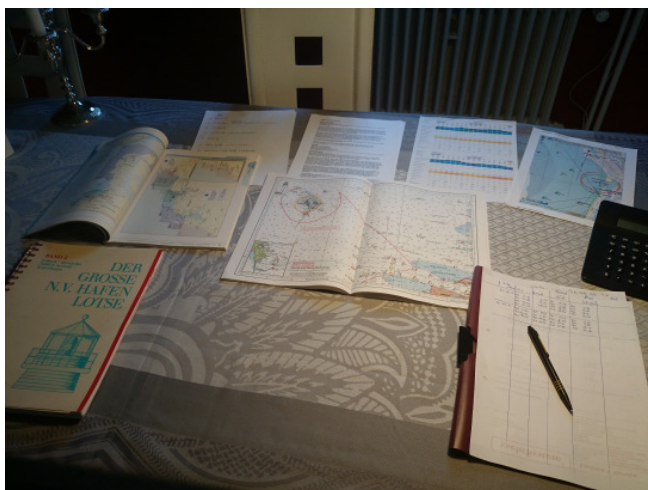
Das Wetter war uns keinesfalls immer freundlich gesonnen. Es gab sommerliches Wetter genau so wie Starkwind und Dauerregen. Man könnte auch sagen: Das Wasser lief oben herein und unten wieder heraus. Das hinderte Elfi jedoch nicht am gemeinsamen Segeln, geschweige denn, mir weiter zu folgen. Es gab keine bösen Worte, Blessuren oder Hauereien an Bord. Das Interesse meiner Frau am Segeln (nicht nur) und mein verstärktes Interesse an dieser Frau, die das alles so mitmachte, blieb. Diese Frau wurde nicht nur meine Sympathisantin, nein, auch *My first mate on board* !



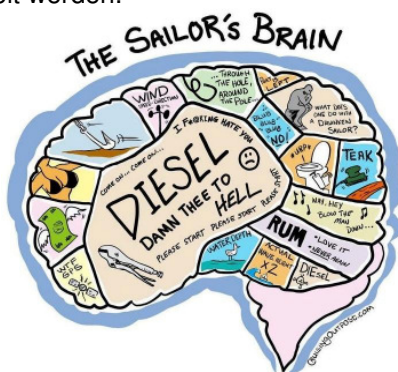
Das Ganze „endete“ damit, dass wir 2012 heirateten. Wir waren der Meinung, „es passt alles wie zwei Zahnräder“ (nicht nur an Bord) ineinander. Was auf einer klassischen „Yacht“ von 4,50 Metern (Länge wohl bemerkt, nicht Breite!) funktioniert, ohne Dach über dem Kopf und mit vielen Bindebändern und Strippen zu segeln ist und sich dabei nicht in die berühmten Haare zu bekommen, das könnte auch auf einem größeren Boot funktionieren, wenn nicht sogar im weiteren Leben. Dieser Entschluss wurde übrigens bis heute nicht bereut und unsere weiteren Planungen lassen bekanntermaßen Schlimmstes befürchten



Wild entschlossen, endlich einen gemeinsamen Urlaub auf dem Wasser machen zu können, planten wir 2015 unsere Urlaubstage für das folgende Jahr. Aufgrund der Urlaubsplanungen in Elfi's Firma konnte nur ein Urlaub mit zwei und - mit Unterbrechung - dann drei Wochen organisiert werden. Was kann man nun in maximal drei Wochen alles so anstellen auf dem Wasser ? Dem geneigten Leser, der selber mit Segelerfahrungen geplagt und belastet ist, weiß darum, dass sich Termine auf dem Wasser nur nach Wind und Tide abspielen. Also mit anderen Worten: Diese sind nicht langfristig kalkulierbar ! Das ist natürlich sehr schwierig, besonders bei solch einer knapp zur Verfügung stehenden Urlaubszeit. Somit beschränkten wir uns auf den Fahrtbereich Elbe und Nordsee. Die Planungen liefen darauf hinaus, die Elbe abwärts, über Cuxhaven und Helgoland die nordfriesischen Inseln anzulaufen, vielleicht mit dem krönenden Höhepunkt Romö in Danmark. Auf Sylt wollten wir meinen Freund Gerd Nielsen „anlaufen“ und meldeten uns schon vorsorglich an, damit er das Bier kaltstellt..... . So wurden Hafen- und Seehandbücher gewälzt, Seekarten organisiert, Open Sea Map und Tidenkalender zu Rate gezogen sowie Hafenunterlagen sondiert.



Alternativ planten wir Bremerhaven anzulaufen und Freunde zu besuchen. Das Ganze sollte mit unserer Pandora International – genannt „Grote Bries“ – abgesegelt werden.



Ein paar Worte zu diesem Boot. Die „Grote Bries“ ist ein Kielschwerter vom Werfttyp *Pandora International*. Das Boot besteht vorwiegend aus Harz, Matte und Rovings (üblicherweise GFK genannt) und hat einen runden Graugussklotz – Kiel genannt – unter dem Rumpf hängen. Aus diesem kann eine Blechplatte abgesenkt werden (an der Küste auch als Schwert bekannt). Diese

elegante und pfiffige Miniyacht wurde von E.G. van de Stadt in den Niederlanden gezeichnet, 1974 in England gebaut und ist seit über 42 Jahren im Familienbesitz. Ich behaupte mal, dass unser Boot als gepflegt bezeichnet werden kann, interessante Segeleigenschaften hat und über einen geringen Tiefgang verfügt. Das ist in den Wattgebieten nicht unwichtig und recht hilfreich. Doch hilft es nicht immer, wie wir später erfahren.



Typ	Pandora International, Kielschwertversion
Baujahr	1974
Abmessungen	7 x 2,10 m
Tiefgang	0,60 m/ 1,40 m
Verdrängung	1,5 m3
Motor	Außenborder 8 PS, LS

Dieser kleine Seekreuzer, der im englischsprachigen Raum auch als „pocket cruiser“ bezeichnet wird, kann so einiges ab. Mit diesem Boot klapperte ich in den letzten Jahrzehnten Skandinavien ab, umrundete Korsika und lernte in der Bretagne einen Tidenhub von bis zu sieben Metern kennen. Daher mein Vertrauen in dieses handige Boot.

Wer möchte, kann sich weitere Informationen über das Boot und dessen Entwicklung in der Dokumentation auf der Seite der GFK-Klassiker ansehen (Rubrik „Yachten der Mitglieder“ oder bei Google einfach „*Pandora International*“ eingeben.

Das zu unserer Vorgeschichte und so konnten wir endlich in den wohl verdienten Urlaub starten.

Die Reise



28.06.2016 – Tag 1

Die „Grote Bries“ liegt vorbereitet an ihrem Liegeplatz und zerrt ungeduldig an ihren Festmachern. Der Wasserpass ist um beinahe 5 Zentimetern tiefer abgesackt aufgrund der ganzen Ausrüstung, die man für so eine Reise benötigt. Die letzten Tage hatte ich damit verbracht, Getränke, Lebensmittel, Spiritus für den Kocher, Treibstoff für die „Hauptmaschine“, Seekarten und Hafenhandbücher und nicht zuletzt diverse Spirituosen heranzuschleppen und an Bord zu verstauen. Auch Trinkwasser wurde natürlich gebunkert. Letzte Trimmerarbeiten am Rigg und Basteleien am Motor werden beendet. Elfi staut derweil zu Hause weitere Lebensmittel und Klamotten. Zuletzt wird unser Passat Kombi von unseren persönlichen Sachen befreit und auch diese Dinge landen irgendwo unter den Kojen. Es ist unglaublich, was in so eine kleine besegelbare Kiste alles hineingeht.

So werden die Segel angeschlagen und der Motor startklar gemacht. Nachdem ich mich beim Hafenmeister Sven Nagel abgemeldet habe, ist für uns 15.30 Auslaufen aus dem Hamburger Yachthafen in Wedel angesagt. Da um 17.26 Niedrigwasser ist, beschließen wir, hinter den Hanskalbsand zu fahren und dort zu ankern. Nachdem wir bei 2 Bf aus Ost, blauem Himmel und Sonnenschein bei moderaten 25° C Luft im warmen Wasser geschwommen haben, wird ausgiebig gegessen und als Sundowner ein Soave kredenzt. Kein schlechter Beginn eines Urlaubes.

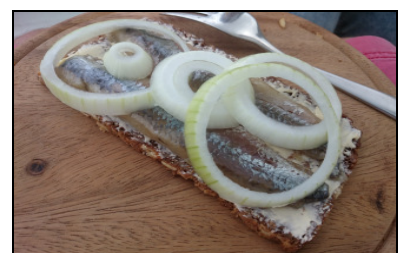


29.06.2016 – Tag 2

Da Hochwasser um 11.37 angekündigt ist, haben wir ausreichend Zeit auszuschlafen und ausgiebig zu frühstücken. Gegen 12.00 geht endlich der Anker auf und wir rauschen bei 4 – 5 Bf aus SW unter Groß und Arbeitsfock mit 5 Kn am Wind die Elbe herunter. Knapp drei Stunden später ist Einlaufen in Glückstadt angesagt und wir binden im Vorhafen an.



Hier wollen wir uns bei Sonnenschein und Wohlfühltemperaturen etwas die Beine vertreten und laufen zu Fuß in die Stadt. Nach dem „Einklarieren“ beim Hafenmeister, dem Kauf einer schicken Hose für Elfi und dem obligatorischen Eis wird noch wohl schmeckender Matjes eingekauft. Gegen 18.00 sind wir wieder an Bord und zelebrieren ein Matjes-Abendbrot mit einem Glas Weißwein. Das Leben ist schön !



30.06.2016 – Tag 3

Kurz vor 11.00 starten wir bei bedecktem Himmel, 19° Luft und SO 3 – 4 und 5 kn mit achterlichem Wind. Das ablaufende Wasser schiebt uns sehr zügig in Richtung Nordsee. Viele große Schiffe von bekannten Reedereien wie Maersk Line, MSC, COSCO, Rickmers und China Shipping Line passieren uns und wirbeln mächtig den bräunlichen Untergrund der Elbe zur Freude der Möwen auf. Offensichtlich ist da nicht mehr soviel Platz unter den dichten Bäuchen dieser Schiffsriesen.



Mittlerweile frischt es auf und wir haben nun aus SW 5 - 6 Bf. Um ca. 15.00 passiert es dann. Ich weiche einem Lotsenversetz-Boot gegenüber der Schleusenanlage querab der Brunsbütteler Südreede aus und vertraue auf unseren geringen Tiefgang, der – wenn alles hochgefahren ist – nur 60 Zentimeter beträgt.



Ich rufe noch „Klarmachen zur Wende!“ . Aus Erfahrung weiß ich, dass hier das Überfahren der Schlickbank für die Pandora möglich sein sollte. So beachte ich unseren extra neu gekauften Elbeatlas nicht weiter mit den veränderten Wassertiefen - und brumme natürlich in den Schlick. Ich will gerade wenden, aber das Boot wird immer langsamer und ist mittlerweile nicht mehr manövrierfähig. Nun aber die Schoten los und Hauptmaschine an. Ich versuche es auf rückwärts. Doch das Boot bewegt sich keinen Zentimeter. Also geht der nächste Versuch auf vorwärts. Langsam bewegt es sich, während ich versuche, das Boot mit Schlingerbewegungen und gleichzeitigem Drehen wieder Richtung tiefem Wasser zu bewegen. Nun liegt der Vorsteven Richtung Fahrwinne und die Wellen können dem Boot nichts mehr anhaben. Das Boot hat sich schließlich endgültig festgefahren und das alles bei ablaufendem Wasser ! Scheibenkleister !

Jetzt wird die Badeleiter herausgeholt und Fußmarsch mit Ankerausbringen ist angesagt. Ich werde versuchen, das Boot wieder bei auflaufendem Wasser vom Schlick Richtung Fahrwasser zu warpen. Dreißig Meter vor dem Boot vergrabe ich den Anker nordwestlich unseres Bootes, damit die „Grote Bries“ sofort ins tiefere Wasser schwimmt. Soweit die Theorie.

Das Wasser läuft weg, und die Pandora legte sich etwas auf die Seite. Das kann sie auch gut ab. Vorsorglich baue ich das Ruder ab, damit es beim Aufsetzen entlastet ist. Im Schlick ist nun die „Schleifspur“ des Kieles im Wattboden zu sehen.



Wir sitzen im Cockpit und sinnieren über unsere dämliche Lage. Ich stellte mir gerade vor, wie die Schleusenverwaltung bzw. die Kanallotsen auf der anderen Elbseite sich königlich amüsieren und endlich mal etwas in der Art von Hafenkino geboten bekommen.

Rund zwei Stunden später, wir haben es uns gerade auf der Koje bequem gemacht, ertönt ein Horn, immer wieder. Elfi sieht heraus und meint nur trocken, dass die DGzRS/ SAR mit einem Boot an der Flutkante liegt. Also krabbele ich heraus und winke den Männern im Rettungsboot ab. Dafür, dass sie sich 2 Stunden Zeit ließen und erst einmal das Trockenfallen abwarten, da fällt mir nix mehr zu ein

So dreht das Rettungsboot wieder ab und brummt Richtung Schleusenanlage.



Doch zwangsläufig lohnt sich das Warten und das Boot schwimmt gegen 19.00 mit auflaufendem Wasser wieder auf. Doch das Schwert, das durch das Auflaufen in den Kiel geschoben ist, hat sich verklemmt. Das liegt vermutlich am hineingepressten Schlick.

Wir beschließen, den alten Hafen von Brunsbüttel anzulaufen. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass – je nach Tiefgang – ca. 2 Stunden vor und jeweils nach Hochwasser eingelaufen wird. Wichtig: Beim Einlaufen die Priggen an Backbord auf zwei Meter Abstand passieren. Hier ist alles etwas kleiner.

Ich war lange nicht mehr im alten Hafen von Brunsbüttel gewesen und bin angenehm überrascht, wie dieser in der Zwischenzeit ausgebaut wurde. Zwar müssen einige Meter hinter den Deich zurückgelegt werden, um die Duschen zu erreichen. Die - neudeutsch genannten im *retro style* gehaltenen - Waschräume aus den 70ern sind aber tadellos und das endlose Duschen (soweit erforderlich) ist im günstigen Liegegeld enthalten. Ich kann nur jedem Skipper empfehlen, diesen urigen Hafen anzulaufen, die umliegende Natur zu genießen und die sympathischen Vereinsmitglieder sowie den originellen Hafenmeister Adolf Frohnert (Tel.: 048 52-53 34 10 oder Mob. 0162-963 09 58) kennen zu lernen. Ach ja, die Fahrräder sind hier kostenlos auszuleihen, um die „City“ von Brunsbüttel aufzusuchen. Dabei sollte unbedingt auf den Zustand der Räder geachtet werden



01.07.2016 – Tag 4

Das Wetter ist zum Heulen, denn es zieht mal wieder wie Hechtsuppe durch den Hafen. Als urlaubsgemäß kann man das nun wirklich nicht bezeichnen: S – SW 5 – 6, in Boen 7, Regenschauer, dann wieder Sonnenschein. Immer im Wechsel von einer Stunde zur anderen. Ernsthaft kommt das Thema Rumgrog zur Sprache. Was hilft gegen so etwas ? Eis essen gehen oder so ähnlich. Also marschieren wir Richtung Innenstadt, die zwar überschaubar ist, mir dennoch zu weit entfernt ist, weil ich alter Mann ja gerne alles in der Nähe hätte. Die Fahrräder, die wir uns beim Hafenmeister hätten leihen können (kostenlos !), werden von Elfi verschmäht - und mir ausgedreht. Also marschieren wir los, vertilgen das obligatorische Eis und landen im Binnenhafen (Schleusenhafen) von Brunsbüttel. Gleichzeitig ist Hafenfest wegen des Kanaljubiläums. Meine Blicke schweifen mit Kennerblick über die festgemachten Boote aus vielen europäischen Ländern und sehen die „Poxy“ von Carsten Heuer im

Dreierpäckchen liegen. Die „Poxy“ wurde in den Neunzigern von Carsten als Bootsbauer-Meisterstück als so genanntes ONE-OFF formverleimt gebaut und zum Teil sogar noch in meinen Winterlagerhallen in Altona ausgebaut. Mit Carsten verbindet mich eine Freundschaft seit den 1990ern, denn er arbeitete bei mir im Betrieb in Altona als Bootsbauer und wir segelten auch zusammen. Gemeinsam stemmten wir so manches Bootsbau- und Reparaturprojekt und ich konnte viele handwerkliche Tricks von ihm lernen. Leider ging er später in den Betrieb seines Bruders (Bootswerft Heuer in HH-Finkenwerder), was ich sehr bedauerte. So gibt es erst mal wieder ein großes Hallo mit Carsten und seiner Frau Gitti, als wir die Schlengelanlage stürmen.



Nach intensiven Klönen an Bord, erstem Lenzen der Bilgen-Biervorräte des Nachbarliegers aus Dänemark und gemeinsamem Essen auf dem Hafenfest verabschieden wir uns. Die „POXY“ ist auf dem Weg in die Ostsee Richtung dänische Südsee und wir eben Richtung Nordsee.

Mit einem Glas Wein in der Hand wird an diesem Abend im Cockpit noch viel erzählt über vergangene Zeiten.

02.07.2016 – Tag 5

An diesem Samstag bleiben wir einfach im Hafen liegen. Das Wetter ist grausam zu uns: S – SW 5 – 6 Bf, in Boen bis zu 8 Bf ! Dazu gibt es gratis schwere Regenschauer. Auf der Elbe brechen die Wellen. Völlig frustriert nehmen wir uns Räder und radeln durch Brunsbüttel. Wir machen eine „Kreuzfahrt“ mit der Autofähre über den Kanal. Das ist doch mal was anderes

Wir verbringen den Tag damit, ausgiebig zu lesen und es uns „gut gehen zu lassen“

03.07.2016 – Tag 6

Da wir beschlossen hatten, nach Wedel wegen des defekten Schwertes zurück zu fahren, laufen wir um 7.30 aus dem Brunsbütteler Hafen aus. Kurz vor der Schleusenanlage probiert Elfi das Schwertfall aus, ohne recht an einen Erfolg zu glauben. Plötzlich ruft sie, dass das Schwert wieder herunter geht. Sollte unser Urlaub nun gerettet sein und wir müssen keine Urlaubstage verschenken ? Also geht es wieder zurück in den Hafen, um auf ablaufend Wasser zu warten und mit der Tide nach Cuxhaven zu laufen.

Gegen 14.00 wird bei S- SE 4 – 5 mit schweren Schauerböen und bei ablaufendem Wasser wieder ausgelaufen. Mit Schrecken stellen wir kurz danach fest, dass das Schwert sich nicht mehr aufholen lässt. Was nun ? Es ist wie verhext. Wir beschließen, Cuxhaven anzusteuern. Wir kämpfen uns an der Kreuz Stück für Stück voran. Kurz vor Cuxhaven erwartet uns ziemlicher „Hack“ in Form von kurzer, steiler Welle, obwohl wir schon in der Landabdeckung auf der Südseite der Elbe



segeln. So manches Mal steckt unsere kleine Pandora ihre Nase in die anrollenden, grau-grünen Wasserberge. Mit einem kurzen Schütteln entlädt sie sich des Wassers, das beidseitig über das Laufdeck schäumend abströmt. Am Steubenhöft brummt schließlich der Motor und wir laufen gegen 19.00 in den SVC-Yachthafen von Cuxhaven ein.

04.07.2016 – Tag 7

Wir haben herrlichstes Wetter: Sonne, blauer Himmel und 24° C. Das Wasser hat immerhin 20° C. Nach dem Ausschlafen und einem ausgiebigen Frühstück mit frischen Brötchen tauche ich erst einmal nach dem Kiel bzw. dem Schwert, um mir Gewissheit zu verschaffen. Ich stelle fest, dass das Schwertfall offensichtlich in den Schwertfallschacht hineingezogen ist. Warum sich das Fall gelöst hat, kann ich aber nicht feststellen. Die Bohrung am Schwert ist nicht ausgerissen. Nun wird fieberhaft überlegt nach einer Problemlösung gesucht, damit nicht noch mehr Urlaubszeit verloren geht. Die Überlegung, einer Werft in Cuxhaven diesen Auftrag für viel Geld zu überlassen, gefällt mir gar nicht, da wir selber einen Yachtservicebetrieb haben. Also beschließen wir, schnellstmöglich zurückzusegeln und den Schaden zu beheben.

In der Nachbarbox macht eine holländische Segelyacht vom Typ Dehler fest. Ich werde auf den Namen unseres Bootes angesprochen. Die Frau an Bord sagt, das „Grote Bries“ holländisch wäre. Ich kann ihr aber versichern, dass es im plattdeutschen – das ja mit dem niederländischen verwandt ist – genau so heißt. Der Grund der Namensnennung: *Lütt Bries* heißt der von mir gebaute Minikutter. Das Dinghi dazu heißt *Lütte Lütt Bries*. Die Pandora zwangsläufig *Grote Bries*. Tja, und der Hintergrund dieser ganzen Geschichte ist das lesenswerte Buch von Hans Leip *Jan Himp und die kleine Briese*, dass ich als Kind gelesen hatte

Nachmittags kommt unser Freund Jürgen Köhler aus Bremerhaven zu Besuch und bringt - wie versprochen - Bier mit. Jürgen wird erst einmal dafür eingesetzt, dass wir unsere Einkäufe an Bord bekommen. Dann sitzen wir im Cockpit und essen mitgebrachte Koteletts. Das Bier wird dabei ausgiebig genossen. Gegen 21.00 fährt Jürgen wieder nach Bremerhaven zurück.



Um 22.00 läuft noch eine topgepflegte *Hallberg Rassy 31' Monsun* mit einem älteren Ehepaar ein und legt sich auf den freien Liegeplatz nebenan. Ich helfe beim Anbinden, wofür sich die Nachbarcrew mit einer Biereinladung heftig bedankt und wir kommen ins Klönen. Es werden noch interessante Themen angeschnitten, vom Yachtbau in den 70ern (es war nicht alles besser, aber in jedem Falle stabiler !) genau so wie über das Segeln im Alter. Wo kann man solche unkomplizierten Kontaktaufnahmen mit anderen Menschen sonst erleben ?

05.07.2016 – Tag 8

Um 9.05 ist Niedrigwasser und somit laufen wir um kurz nach 10.00 aus. Da beinahe kein Wind weht, fahren wir unter Maschine auf der Nordseite der Elbe am Medemsand längs bis Höhe Brunsbüttel, um dann endlich die Segel zu setzen. Moderate 3 – 4 Bf aus S lassen das Boot zügig Meile für Meile laufen.



Von hinten kommt ein uns bekanntes Boot auf. Es ist die „Cirrus“, ein dunkelgrüner, klassischer 10-Meter-Langkieler, ebenfalls aus Wedel. Wir trafen auf der Hinreise seine sympathische Crew im Brunsbütteler

Hafen und hatten nette Gespräche. So ziehen wir mit zwei Booten hintereinander unser Kielwasser in die Elbe.

Gegen 14.00 passieren wir mal wieder querab Glückstadt. Von dort kommt eine größere Holzsegelyacht von ca. 15 Metern Länge unter Motor gefahren. Merkwürdig, dass bei bestem Wind nicht gesegelt wird. Später erfahren wir, dass hier ein älteres Ehepaar unterwegs ist und Probleme beim Segeln aufgrund ihrer Kondition hat. So laufen wir schließlich mit drei Booten versetzt hintereinander die Elbe hinauf.

Wir passieren den Schwarztonnensand und lassen die grüne Tonne 97 an Backbord liegen. Ein Tonnenleger liegt quer auf dem Tonnenstrich und tauscht diese Tonne gerade aus.

Bedrohlich baut sich in diesem Moment eine Schlechtwetterfront von Süden auf und ich werfe mir Ölzeug über. Offensichtlich gibt es gleich ein Gewitter, denn der Donner ist schon unüberhörbar. Gleichzeitig setzt starker Regen ein und wenige Minuten später haben uns schwere Böen im Griff. Elfi ruft: „Kannst Du das Ruder übernehmen?“ Ihr ist das nicht geheuer, was nun kommt. Ich übernehme und das Boot legt sich aufgrund des starken Winddruckes immer weiter auf die Seite, bis fast das schäumende Wasser gurgelnd über das Cockpitsüßl kommt. Ich fahre die Großschot weiter auf und fahre die Großschot wie auf einer Jolle aus der Hand, um rechtzeitig Lose geben zu können. Enormer Druck ist auf der Pinne zu spüren. Ich sehe, wie das dunkelgrün-graue Wasser am Kajütfenster vorbeisäumt. Später rekonstruiere ich, dass wir in dieser Böe ca. 70° Lage schoben. Beide anderen Yachten genau so wie der Tonnenleger sind im Starkregen nicht mehr zu erkennen. So schnell die Böen und der Regen kamen, so schnell ist dieser Spuk wieder vorbei. Offensichtlich hat das Ganze nur wenige Minuten gedauert. Ich bin derartig mit der Situation beschäftigt, so dass mir das Zeitgefühl abhanden kommt. Da wir die Ostspitze der Elbinsel Pagensand passieren, dürften das „einige Minuten“ bzw. rund 2 NM gewesen sein. Die Sicht wird wieder klar, der Tonnenleger liegt achteraus und die „Cirrus“ läuft querab und hinter ihr die Holzsegelyacht unter Motor. Später im Hamburger Yachthafen erfahren wir von der „Cirrus“-Crew, dass die Holzsegelyacht der „Cirrus“ beinahe in das Heck gefahren wäre während der schweren Böen. Offensichtlich hatten die Schipper ihren Autopiloten



laufen und es wäre, wenn die „Cirrus“ nicht ausgewichen wäre, zur Kollision gekommen! Auf der „Cirrus“ hatte man sich schon Gedanken gemacht, da wir während der schweren Böen derartig auf der Seite lagen.

Mittlerweile passieren wir die Elbinsel Lühesand. Als ob das Wetter uns nichts anhaben könnte, scheint nun die Sonne. Es ist eine unwirkliche Situation, denn der Himmel um uns herum ist schwarz-blau und über uns scheint die Sonne vor blauem Himmel. Alle Farben, von den Tonnen, dem Wasser, dem Himmel, den Bäumen auf dem Lühesand und den Schiffen leuchten in kräftigen Farben. Oder kommt es uns nur so vor nach dem stundenlangen Segeln in dem grauen Umfeld?

Da der Wind immer weiter abflaut, nehmen wir nun die Segel herunter und laufen unter Motor in den Hamburger Yachthafen ein. Gigantische, dunkle und drohende Wolkengebirge sind mittlerweile auf die Nordseite aufgezogen.



Gegen 17.00 machen wir an unserem Liegeplatz endlich fest. Wir hatten – trotz aller Widrigkeiten – die Strecke Cuxhaven – Wedel in rund 7 Stunden geschafft. Darauf gibt es erst einmal ein Anbinde-Bier und wir freuen uns darüber, wie wir uns diese Tour „erarbeitet“ haben.

Doch wir überlegen auch, warum wir nicht früher die Segel herunter nahmen. Die ganzen Tage schon sind bedrohlich aussehende Wolkengebirge um uns herum, ohne dass etwas Extremes passiert. Das verführt natürlich dazu, sehr gelassen auf die tatsächliche Bedrohung zu reagieren. Häufig gibt es ja diese Böen (oder auch Squalls genannt) als Vorläufer von Gewitter, vermischt mit starkem Regen. Das sollte ich vielleicht nächstes Mal mit einplanen. Die kleine Pandora hat aufgrund ihrer Breite von 2,10 Metern eine

geringe Anfangsstabilität, jedoch eine hohe Endstabilität „auf der Backe“ und steckt dadurch Böen – sehr dramatisch inszeniert – gut weg. Das hat etwas Bedrohliches für einen Außenstehenden, habe ich aber in den Jahren meines Segelns auf diesem Boot zu schätzen gelernt. Letztendlich wird das Rigg ja auch geschont.



06. – 08.07.2016 – Tag 9 bis 11

In diesem Zeitraum werden vorbereitende Arbeiten am Schwertfall vorgenommen. Dabei stellt sich heraus, dass das Schwertfall nicht beschädigt ist, sondern dass sich der Bolzen des Schäkels trotz Anziehens mit Zange gelöst hatte. Das ist das erste Mal seit 42 Jahren, dass so etwas passiert.

Außerdem ist ein Kurzeinsatz in der Firma erforderlich.

09.07.2016 – Tag 12

Gegen 11.00 laufen wir aus und fahren mit der Pandora hinter die Elbinsel Hanskalbsand. Wir haben beschlossen, dass Boot trocken fallen zu lassen, um das Schwertfall vorsorglich mit allen Teilen zu erneuern.

Vorher fragen wir an beim Hafenmeister Holger Petersen, ob das Boot mit stehendem Rigg gekrant werden könnte. Das wird aber abgelehnt, da dann mit der großen H-förmigen Traverse gekrant werden müsste, die Pandora dafür wiederum zu kurz ist. Auch der Trockenfallplatz ist für unsere Zwecke nicht geeignet und ich befürchte Schäden am Boot. Somit entschließen wir uns, das Boot auf dem Sand trocken fallen zu lassen.

Um 12.00 erreichen wir einen uns bekannten Platz hinter dem Sand und setzen das Boot mit dem ablaufenden Wasser auf die Schlickbank. Als der Kiel erreichbar wird, muss ich mich durch den Schlick erst einmal bis zum Schwertende durchgraben. Vorsorglich wurde von uns ein langer Draht mitgenommen, um das neue Schwertfall durch den Schacht durchziehen zu können. Dann den Schäkel anschlagen an das schon vorbereitete, gespleißte Ende - und fertig ist die Arbeit.

Durch das Arbeiten im Schlick sehe ich aus wie eine Sau und gehe erst einmal eine Runde Schwimmen.

Um 16.00 schwimmt das Boot wieder auf und wir fahren in den Yachthafen zurück.



10.07.2016 – Tag 13

Am nächsten Morgen um 10.00 laufen wir aus dem Yachthafen aus. Bei strahlendem Sonnenschein, SE 3 – 4 und 26° C haben wir beste Bedingungen. Aufgrund der für uns ungünstigen Tide geht die Reise ohne Komplikationen nach Wischhafen an der Südseite der Elbe. Hier muss immer gut auf die ein- und auslaufenden Fähren aus Glückstadt geachtet werden, denn manchmal wird rigoros auf der Vorfahrt beharrt. Doch diesmal haben wir Glück. Das Wasser ist schon sehr weit abgelaufen und die Einfahrt in die Wischhafener Süderelbe ist sehr flach. Das merken wir, als wir mit voller Kraft der geballten 8 Pferdestärken gegen das ablaufende Wasser einlaufen und eine kräftige Hecksee hinter uns herziehen. Das deutet auf geringen Wasserstand hin, denn unser Boot hat nur 60 Zentimeter Tiefgang! Doch die ebenfalls einlaufende Fähre bedrängt uns nicht und wir können stressfrei „auf dem letzten Drücker“ durch die Schleuse bis zum Liegeplatz des WYCN fahren. Auch diese Anlage wurde in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut. Die Sanitäranlagen sind top. Leider kommt das Wasser der Duschen nur kalt. Im Vorraum des Clubhauses stehen diverse Bücher und Zeitschriften in zwei großen Regalen zur Verfügung, die auch gerne mitgenommen werden können. Ein toller Service, insbesondere, wenn man gerne liest.

Fortsetzung Teil 2