

# SY "ANTJE"



*Der Bericht über eine Bootsüberführung von Cuxhaven nach Warns in Friesland.*

*Das Boot: Victoire 31, ein Langkieler, als Slup hoch getakelt. Der Rumpf besteht aus Mahagoni-, das Deck aus Teakholz. Gebaut wurde das Boot in Alkmaar NL. Das Baujahr ist unbekannt.*

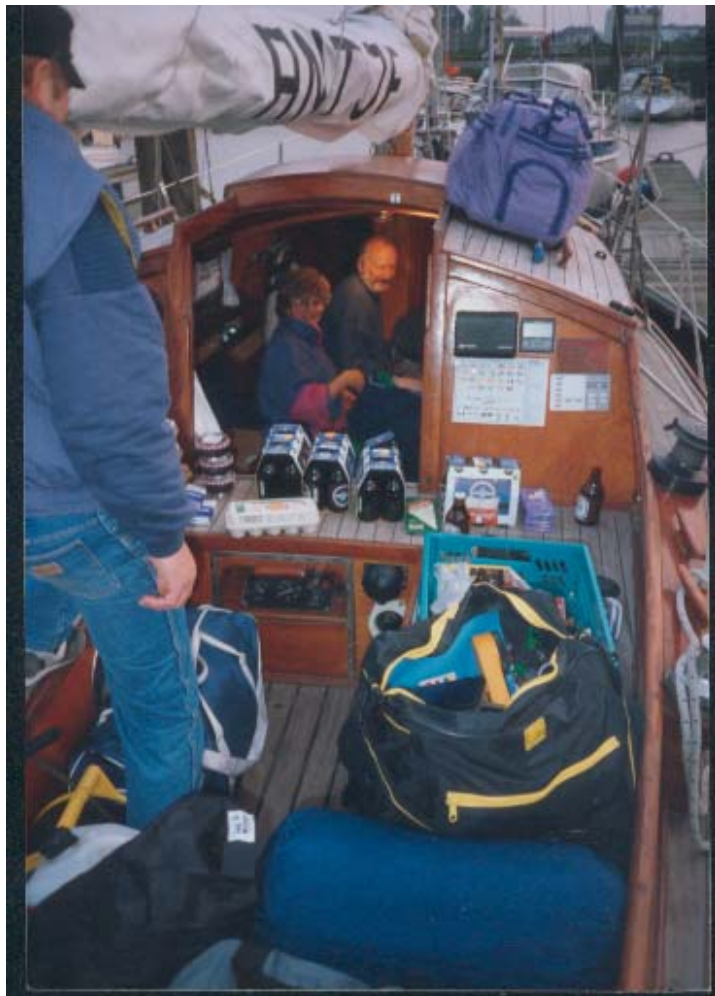
*Die Crew: Karl Heinz Gründer: Skipper  
Gerd Josmann: Navigator  
Karl Heinz Heinert: Bootsmann  
Rainer Schönlau: Berichterstatter*



*Der Skipper*

*Donnerstag, der 30. April.1992, 15.00, Uhr, Karl-Heinz Heinert holt mich zu Hause ab. Wir wollen nach Cuxhaven, wo wir uns mit Anni und Karl Heinz Gründer sowie Gerd Josmann treffen wollen, um das neue Schiff der Gründer's, die "ANTJE", nach Warns in Holland zu überführen.*

*Seit Tagen haben wir mal wieder etwas Sonnenschein. Es ist sehr starker Verkehr, wohl wegen des schönen Wetters, aber auch weil ein langes Wochenende bevorsteht. Die Fahrt geht über das Kamener Kreuz, Münster, Osnabrück, Bremen, Bremerhaven nach Cuxhaven, wo wir um 19.30 Uhr eintreffen und von Anni und Karl Heinz auf Steg "D" des Yachthafens herzlich empfangen werden. Zunächst wird natürlich das schöne neue Schiff bewundert. Nach dem Begrüßungsschnaps müssen Seesäcke, Proviant und natürlich auch die Getränke verstaut werden.*



*Seesäcke, Proviant und natürlich auch die Getränke werden verstaut .*

*Der Yachthafen von Cuxhaven ist eine vorbildliche Anlage, die von der "Seglervereinigung Cuxhaven" getragen wird. Sie liegt gleich neben dem Fährhafen,*

südwestlich der Seebäderbrücke. Wir erleben, wie noch einige Segler, offenbar aus Hamburg kommend, einlaufen. Richtig, denken wir, morgen ist ja Feiertag, dann geht es sicher weiter nach Helgoland.

Helgoland ist natürlich auch unser Ziel. Aber da müssen vorher noch einige Dinge bedacht werden, wie da sind Wetter, Windrichtung und Windstärke, Gezeiten und Ströme.

Erst einmal hat Anni aufgetischt. Es gibt Matjes, Heilbutt, Schillerlocken, Makrelen und vieles mehr. Ein sehr gemütlicher Abend mit Musik und Life-Gesang zur Gitarre von Gerd. Wer kennt sie nicht die Lieder: " Von den Verwandten", " Ich rauch nicht mehr", "Jim, Jonny und Jonas" und andere. K.-Heinz H. macht eine Altbierbowle, die auch zur guten Stimmung der Crew an diesem Abend beiträgt.

Freitag, der 1.Mai 1992. Der Tag beginnt mit Regen. Der Wetterbericht sagt 6-7 Windstärken aus S-SW. Wir werden also nicht auslaufen. Nach einem ausgiebigen Frühstück verläßt uns Anni. Sie fährt mit dem Auto, das uns gestern hergebracht hat, nach Hause.

Nun werden erst einmal Seekarten, Gezeitentafeln und die Handbücher studiert. Hochwasser ist um 13.00 Uhr. Eine Stunde danach wäre der richtige Zeitpunkt, um auszulaufen. Der Regen hat zwar nachgelassen, aber sonst ist das Wetter eingetreten, wie vorhergesagt. Das Barometer ist in den letzten 12 Std. um 10 Strich gefallen und steht auf 1008 mb.

Wir beschließen einstimmig, den Tag und die kommende Nacht in Cuxhaven zu bleiben und abzuwarten.

Am Nachmittag fällt das Barometer weiter auf 1003mb. Die Boen gehen an 8 Bfo. Unsere Entscheidung war also richtig. Am Abend zieht die Kaltfront durch, der Wind dreht auf W-NW, weht aber weiter mit 7-8 Bfo.

Was wird wohl der nächste Tag bringen?

Sonnabend, der 2.5.1992. Um 07.30 Uhr wird aufgestanden. Die Sonne bahnt sich einen Weg durch einen Hochnebelschleier. Der Wind hat rück-gedreht auf Süd. Die Aussichten S-SW 5Bfo., später rechtehend. Wir brauchen ablaufendes Wasser. HW ist um 13.40 Uhr, also erst gemütlich frühstücken und dann einen Stadtbummel. Es ist 1400 Uhr, der Hafen lehrt sich so langsam, auch wir haben uns entschlossen, loszufahren. Der Skipper überprüft mit Gerd noch einmal den Kurs. Wir machen das Schiff seefest und ziehen das Ölzeug an. Nach der Sicherheitsbelehrung heißt es um 14.45 Uhr Leinen los. Wir erwarten eine nasse Überfahrt, denn der Wind hat inzwischen auf NW gedreht, also gegenan.



*Der Skipper überprüft mit Gerd noch einmal den Kurs.*

*Unter Motor laufen wir ins Elbe-Fahrwasser, dann Kurs 335°. Mit dem Spruch "Schenk uns guten Wind, weil wir liebe Menschen sind" bekommt Rasmus von Gerd sein Opfer. Das war aber wohl nicht ausreichend, denn das Wetter läßt sehr zu wünschen übrig. Cuxhaven verschwindet im Dunst eines Regenschauers. Das Barometer steht auf 1015mb, der Wind 4-5Bfo. aus NW. Einen Kreuzkurs können wir nicht fahren da dafür die Zeit nicht reicht. Also geht es mit dem Motor nach Helgoland.*

*15.05Uhr Kugelbake querab, 17.00Uhr Wegepunkt 1, die Tonne Nr.7 im Elbefahrwasser. Bisher sind wir dem äußersten linken Rand des Fahrwassers gefolgt, nun nehmen wir den direkten Kurs auf Helgoland, rw. 305°. Inzwischen scheint die Sonne wieder, aber an der Windrichtung ändert sich nichts. Der Motor bleibt uns weiterhin nicht erspart. Um 18.00Uhr kommt Helgoland in Sicht, 20.10 Uhr erreichen wir die Ansteuerungstonne. Im ausgetonnten Fahrwasser geht es dann in den Hafen. Um 20.30Uhr sind wir im Südhafen fest.*



*Die Tagesereignisse werden ins Logbuch eingetragen.*

*Einige Worte zur Insel: Helgoland ist Deutschlands einzige Hochseeinsel. Eigentlich sind es sogar 2 Inseln, denn die Düne gehört auch dazu. Östl. der Hauptinsel gelegen, dient sie hauptsächlich den Badegästen. Für Sportboote ist der Dünenhafen gesperrt.*

*Die Hauptinsel ist ca. 3Km lang und zwischen 300 und 800m breit, eingeteilt in das Oberland und das flache Unterland. Rotbraun ragt der zerklüftete Fels aus dem Meer. Helgolands Hafen ist in erster Linie Schutzhafen bei Starkwind, Sturm und Havarie. Auch ist es einer der meistbesuchten Yachthäfen Deutschlands. Über 10000 Yachten laufen jährlich die Insel an. Nun gehören wir auch dazu.*

*Wir wollen natürlich auch etwas von der Insel sehen und in einem schönen Lokal essen. Deshalb machen wir uns nach dem Aufklarieren des Schiffes auf den Weg zu einem kleinem Landgang. Es sieht alles sehr gut aus, aber die Gasthäuser sind alle, offenbar wegen Reichtum, geschlossen. Frustriert gehen wir zum Schiff zurück.*

*Sonntag, der 3 Mai 1992. Um 6.45 Uhr ist Wecken, dann Katzenwäsche und kurzes Frühstück. Da der Hafenmeister noch nicht anwesend ist, wird das Hafengeld mit Bootsnamen in einem dafür vorgesehenen Umschlag am Hafenbüro deponiert. Um 7.45 Uhr ist Ablegen. Der Wind weht aus NW mit 4Bfo., das Barometer steht auf 1023mb, der Himmel ist überwiegend bewölkt. Nur vereinzelt sind kleine blaue Flecken zu sehen. Sobald wir aus der Abdeckung heraus sind, weht der Wind mit 1-2 Bfo mehr. Es wird ein Reff ins Groß gebunden und die Fock 2 gesetzt. Der Kurs wird auf die Harle, das ist das Seegat zwischen den Inseln Wangerooge und Spiekeroog, abgesetzt. Das bedeutet rw 189°. Unser Ziel ist Wangerooge. Die Entfernung beträgt ca 25 SM. Das Boot segelt bei halbem Wind wunderbar mit ca. 6Kn. Fahrt durchs Wasser. Die See hat langgezogene Wellen von etwa 2m Höhe. Der Spruch von Gerd: "Einen guten Wind von Ost bis Nord erbitten wir zum nächsten Ort. Prost Rasmus". Dazu gibt es für jeden, auch für Rasmus, einen guten Schluck aus der Barkadi-Pulle.*



*Wir laufen aus Richtung Wangerooge*

*Es ist 8.15 Uhr, wir hoffen die Harle ca. um 11.15 Uhr zu erreichen. Aber wer weiß, vor uns liegen die Großschiffahrtswege zur Elbe, Weser und Jade. Es heißt gut Ausschau halten. In der Höhe zur Jade ist ein Frachter auf Kollisionskurs. Es müssen zwei Wenden gefahren. Aus Sicherheitsgründen wird der Motor zur Hilfe genommen. Um 11.50 Uhr haben wir dann die Ansteuerung Harle erreicht. Nun liegt das Seegatt vor uns. Bei 5 Bfo. aus NW, und den dadurch auf dem Harleriff zu erwartenden kurzen steilen Wellen, halten wir es für besser, die Segel zu bergen und unter Motor weiterzufahren. Das Manöver führen wir bei der Tonne "H1" aus. Auf der Barre haben wir Wassertiefen von 2,8-3,2m Die Wellen sind ca 2,5m hoch. Der Wind schiebt kräftig von achtern. Der Rudergänger hat ordentlich zu tun.*

*Bei der "H6" ist die Barre überwunden. Weiter geht es in tieferem Fahrwasser Kurs SSO. Die Buhne "H" im inneren Teil des Seegattes ist etwa 3/4 SM von Wangerooge westwärts vorgebaut. Die davor liegende Untiefentonne muß westlich umfahren werden. Dann ist es nicht mehr weit bis zur "H12" danach Kurs O, die Tonnen mit der Bezeichnung "D" auf backbord, in den Hafen von Wangerooge. Dort sind wir um 12.55Uhr fest.*

*Bei ein paar Flaschen Bier gibt es nun eine eingehende Diskussion über die Tour dieses Tages, danach Mittagessen an Bord und dann bringt uns die Inselbahn zum Inselort. Es ist ein schöner, ruhiger und einladender Ort. Wir machen einen Rundgang und kehren beim Strandkaffee Pudding ein. Den Abend verbringen wir in einem Fischrestaurant, bis uns später ein Elektrotaxi zum Inselhafen zurückbringt.*

*Montag, der 4. Mai 1992. Heute ist Wattfahrt angesagt. Wir wollen nach Langeoog. Auf diesem Törn liegen zwei Wattenhochs, die laut Karte bei mittlerem Springniedrigwasser mit 0,5 bzw. 0,9m trocken fallen. Mit einer 1,5m tief gehenden Yacht kann man sich da keine Spielchen erlauben. Es heißt also Karten, Gezeitenatlas und Wasserstände studieren. Bis zum ersten Hoch im Harlesieler Wattfahrwasser sind es 3,5 SM, dann bis zum nächsten Hoch im Neuharlinger Wattfahrwasser weitere 5 SM. Und dann nochmal 7 SM bis zum Hafen Langeoog. Wir rechnen uns aus, daß wir bei auflaufendem Wasser mit halber Tide los müssen. Das ist ca 11.00 Uhr. Wir haben Zeit, gut und ausgiebig zu frühstücken. Dann wird das Schiff klargemacht und mit dem Hafenmeister gesprochen. Dieser bestätigt unsere Überlegungen und wünscht eine gute Fahrt.*

*Um 11.00 Uhr verlassen wir den Hafen. Das Barometer steht auf 1032mb, Wind 2-3 Bfo. aus SW und eine fast geschlossene Wolkendecke, das sind die Wetterbedingungen. Um 11.15 Uhr fahren wir an der Tonne "H-Watt 2" in das Harlesieler Wattfahrwasser. Zwei Stunden vor HW kommen wir kurz vorm Wattenhoch fest, sind aber gleich wieder frei. Die Fahrt geht unter ständigem Loten vom Vorschiff weiter. Um 12.15 haben wir das 1.Hoch hinter uns. Nun ist für die nächsten 5 SM bis zur Baklegde im Neuharlingerwattfahrwasser reichlich Zeit um dieses Hoch bei HW zu passieren. Etwa 30 Min. vorher sind wir dort. Aus der Kombüse kommen, von Gerd serviert, Mettwurstbrote mit Tomate und Gurke garniert. Kurz vor HW, also zum idealen Zeitpunkt, sind wir wieder in tieferem Wasser. Mit Schiebestrom geht es nun nach Langeoog, wo wir um 14.50 Uhr fest sind. Es war insgesamt eine sehr ruhige Wattfahrt mit geringem Seegang und wenig Wind, deshalb leider auch nur unter Motor.*



*Der Hafen ist inzwischen trockengefallen.*



*Mit dem Fahrrad geht es ins Dorf.*

*Auf der Insel verkehrt auch eine Inselbahn bis zum etwa 3 Km entfernten Ort. Da der letzte Zug schon um 18.00 Uhr zum Hafen zurückfährt, mieten wir uns Fahrräder. Wir erkunden einen Teil der Insel, kehren ein und essen gut zu Abend. Gegen 22.00 Uhr fahren wir zurück zum Hafen und trinken im Seglerheim noch das ein oder andere Bier. Dabei unterhalten wir uns mit dem Wirt, um etwas über das Baltrumer Watt und die Möglichkeiten, nach Norderney zu segeln, zu erfahren.*

*Dienstag, der 5. Mai 1992. Der Wetterbericht von 6.40 Uhr verspricht gutes Wetter. Um 8.00 Uhr stehen wir auf. Ich hole mit dem Fahrrad im nahen Dorf Brötchen, während die Anderen das Frühstück bereiten. Nach dem Frühstück halten wir Klönsnack mit den einheimischen Seglern am Steg. Alle raten uns ab, die Fahrt durchs Watt zu nehmen. Damit ist klar, wir fahren über See nach Norderney. Um 11.00 Uhr legen wir ab. Etwa 20 SM liegen vor uns. Das Barometer steht auf 1027 mb. Es regt sich kein Lüftchen und es ist fast sommerlich warm. Wir nehmen Kurs auf das Accumer Ee. Gerade haben wir den Hafen verlassen, als uns an steuerbord, wie zur Verabschiedung, ein Seehund entgegengeschwommen kommt. Um 12.25 Uhr haben wir die Ansteuerung Accumer Ee erreicht und ändern unsern Kurs auf 256° in Richtung Tonne "4" des Dovetiefs. Nach den nautischen Nachrichten des Deutschen Seglerverbandes ist die Tonne "4" zu berichtigen, und zwar auf die Position: 53:44,35 N, 07:11,09 O. Die See ist spiegelglatt, der Wind läßt immer noch auf sich warten. Unter Motor mit Strom gegenan machen wir ca 5 Kn. Fahrt über Grund. Um 14.00 Uhr hat K.H.H. das Mittagessen, Linsensuppe mit dicken Würstchen, fertig. Eine Viertelstunde später erreichen wir das Dovetief zwischen den Tonnen "4"u"6", etwa zu HW Norderney.*



*Das Dovetief mit Skyline von Norderney*

*Wir können also mit maximalem Wasserstand rechnen. Bei den Wetterverhältnissen ist das Seegat kein Problem. Dicht unter der Skyline vom Badekurort Norderney setzen wir bei 2-3 Windstärken die Fock, um unter Segeln durch das Busetief und Riffgat in den Hafen von Norderney einzulaufen. Erst geht es zum Tanken, dann in die Box an einem der Schwimmstege des Yachthafens. Es gibt etwas Hektik beim Festmachen der Achterleinen, weil die Pfähle wegen des Tidengewässers sehr weit von den Schwimmstegen entfernt stehen, aber der Skipper behält die Ruhe und dann klappt am Ende doch alles. Um 17.00 Uhr ist alles aufgeklärt, aber von der Crew hat keiner so recht Lust, noch etwas zu unternehmen. Allerdings holt dann Gerd auf einmal die Gitarre vor, K.H.H. die Wiskyflache und verdünnt damit die Cola. Aus dieser Situation entwickelt sich ein sehr gemütlicher Abend mit viel Gesang, Gitarren- und Mundharmonikaspiel der erst spät in der Nacht endet.*



*Nocheinmal das Dovetief*

*Mittwoch, der 6.5.1992. Ja es ist schon Mittwoch. Am Samstag wollen wir in Warns sein. Wir haben bisher Seefahrt und Wattfahrt erlebt. Eigentlich wäre jetzt ein Schlag über See nach Lauersoog oder Vlieland fällig. In dem einen Fall 52 SM im anderen Fall gut 95 SM. Im Augenblick ist das Wetter gut, 3-4 Bfo. aus SW, Sonnenschein, Luftdruck 1027 mb., aber wir trauen der Großwetterlage nicht. Die Entscheidung fällt deshalb für die Wattfahrt nach Delzijl und von dort binnen nach Friesland. Im Führer für Sportschiffer " Die Nordseeküste, Teil 2 - Elbe bis Ijsselmeer" beschreibt der Autor Dr. Karlheinz Neumann verschiedene Touren durchs Watt von Norderney in die Ems. Wir wollen noch einen Abstecher nach Greetsiel machen und wählen deshalb die Route durchs Riffgat, Busetief, Norddeicher Wattfahrwasser, Bantsbalje und die Gretsierter Legde zum neuen Sperrwerk Leysiel. Von dort sind es dann noch ca. 4 SM durch das neue Speicherbecken bis zu dem malerischen, alten Fischerdorf Greetsiel.*



*Unser Skipper*

*Um 14.53 Uhr ist HW Norderney. Bis zum Wattenhoch sind es ca. 7,5 SM. Also gehts um 12.30 Uhr in Norderney los. Im Busetief haben wir Strom gegenan. Der Wind hat zugelegt, er weht jetzt mit 6 Bfo. und es steht hier im Seegat bei einlaufendem Wasser eine sehr kräftige Welle. Der auf dem Boot vorhandene Motor ist mehr als ausreichend dimensioniert und hat auch bei diesen Verhältnissen noch Reserven. Um 13.10 Uhr sind wir an der B7/J12, gehen auf 170° und setzen die Fock auf halbe Größe gerefft. Das Boot liegt damit gut am Ruder und macht gut 6Kn. Fahrt. Das Norddeicher Wattfahrwasser erreichen wir ca. 1 Std vor HW und sind etwa 40 Min. vor HW auf dem Wattenhoch. Das Lot zeigt 0,00 unterm Kiel, aber wir kommen nicht fest. Die "Bb9" in der Bantsbalje erreichen wir um 15.00 Uhr. Es ist HW und der Strom wird jetzt umschlagen und gegen den Wind laufen. Eine unangenehme Situation, aber wir können es nicht ändern. Noch glauben wir, daß es sich nur um etwa 1/2 Std. handelt.*

*An der "Bb5" müssen wir jedoch feststellen, daß die Greetsieler Legde in diesem Jahr noch nicht ausgeprägt ist. Das zwingt uns zu einem Umweg von 8 SM. Wir müssen weiter durch die Bantsbalje und dann die Ley hinauf bis zum Sperrwerk fahren. Es ist ein hartes Stück Arbeit - in der Bantsbalje unter Motor bei dem stärker gewordenen Strom gegen Wind mit sehr steiler, kurzer Welle, in der Ley dann etwas besser mit Strom von achtern mit gereffter Fock und Motor. Um 17.20 Uhr fahren wir in die Schleuse ein. Als einziges Boot werden wir sofort geschleust. Auf dem Speicherbecken segeln wir mit gereffter Fock ca. 6,5 Kn. Fahrt über Grund. Um 18.00 Uhr sind wir beim Yachtclub Greetsiel fest.*

*Greetsiel ist ein kleiner Fischerort, wie sie in Ostfriesland typisch sind. Der Ort hat etwa 1500 Einwohner und eine beachtliche Krabbenfischerflotte. Um den kleinen, malerischen Hafen gibt es viele schöne Backsteingiebel alter Friesenhäuser. Auch zwei große Windmühlen am Binnentief gehören zum Stadtbild. Heute sind viele Teile der Leybucht eingedeicht. Zur Zeit der Hanse, als die Meeresarme noch weit ins Land einschneiden, lag Störtebeker mit seinen Schiffen in dem Gewirr von Wasserarmen. In unserer Zeit wurde einer nach dem anderen dieser Wasserarme abgedeicht. 1950 hat der "Störtebekerdeich" die ganze Leybucht zugemacht. Und 1991 wurde das neue Sperrwerk mit dem Speicherbecken fertig. Ich bin froh, daß ich im vergangenen Jahr mit meinem Boot noch die alte Zufahrt durch das ca. 4 SM lange Außentief nach Greetsiel fahren konnte. Das war ein Abenteuer, weil diese Fahrt nur 1/2 Std vor - 1/2 Std nach HW möglich war. Der Hafen fiel komplett trocken. Die Boote lagen dann wie einbetoniert bis zum Wasserpaß im Schlamm.*

*In einem Fischerort wie diesem muß man natürlich auch den hier sicherlich besonders frischen Fisch genießen. Wir tun das, indem wir nach dem Ortsrundgang in einem typischen Fischrestaurant einkehren. Dort wird kräftig aufgetischt: Krabben, Muscheln, Scholle, Schellfisch, Rotbarsch und Seezunge, dazu gibt es Bratkartoffeln und Salat. Der gemütliche Abschluß des Tages findet im Vereinsheim des Greetsieler Yachtclubs, welches als Hausboot auf einem alten Plattbodenrumpf im Hafen liegt, statt.*

Donnerstag, der 7.5.1992. *Bedeckter Himmel, Wind SW 3 - 4 Bfo., also wieder gegenan. Um 10.30 Uhr geht es los. Pünktlich 4 Std vor HW Norderney öffnet die Schleuse am Sperrwerk und wir werden geschleust. Die Fahrt soll durch die Ley, von der "L 13" zur "O 30" in die Osterems und von dort weiter ins Doekegat, das ist das Hauptfahrwasser der Ems, gehen. In der Ems sind es dann noch 8 SM, bis an steuerbord der Zeehavenkanaal nach Delfzijl abzweigt.*

*In der Ley haben wir Strom und Wind gegenan. Das bedeutet spiegelglattes Wasser. Der Motor läuft mit 2400 Umdrehungen, wir machen 2,5 Kn Fahrt über Grund und 6,5 Kn durchs Wasser. Das bedeutet der Strom läuft mit 4 Kn. Das Wetter wird schlechter. Den ersten Regenschauer haben wir schon hinter uns. Nach S ist der Himmel pechscharz. Das Barometer zeigt 1020 Mb, sinkende Tendenz. Um 12.40 Uhr verlassen wir die Ley und gehen nach backbord in die Osterems über die wir um 13.55*

*Uhr das Hauptfahrwasser der Ems erreichen. Hier kann endlich wieder einmal gesegelt werden. Wir setzen die Fock und machen damit 7 Kn Fahrt über Grund. So kommen wir schnell und gut nach Delfzijl wo wir um 15.55 Uhr aus der Schleuse in den Eemskanaal fahren. Wir sind in Holland.*

*Nachdem Karl Heinz beim Zoll einklariert hat bringen wir noch die sehr eintönige, 26km lange Fahrt über den Eemskanaal nach Groningen, wo wir die Nacht verbringen, hinter uns.*

*Freitag, der 8.5.1992* 5.30 Uhr ist Wecken angesagt. Um 6.00 Uhr geht es los. 100Km Binnenfahrt bis Fonejacht. Erst das Stadtgebiet von Groningen mit zahlreichen Brücken (12 Stck), dann das Reitdiep bis Zoutkamp, über das Lauersmeer und Dokkumerdiep nach Dokkumer Nieuwe Zijlen und Dokkum. Weiter geht es über Leeuwarden und Fonejacht nach Wartena. Bei guter Witterung eine sehr schöne Fahrt, vorausgesetzt, man macht sie an zwei Tagen. Aber das Wetter ist auch heute wieder nicht auf unserer Seite. Es ist sehr kalt, der Himmel ist grau und der Wetterbericht sagt 6 Windstärken aus SW voraus. Wir sind froh, daß wir binnen sind. Die Fahrt verläuft reibungslos. Ab Dokkumer Nieuwe Zijlen haben wir sogar das Glück, daß ein Fahrzeug der Provinz Friesland vor uns fährt. Auf diese Weise haben wir an den Brücken keine Wartezeiten. Pech ist, daß der Schnaps alle ist. Wir frieren sehr und sind froh, als wir gegen 20.00 Uhr im Yachthafen Wartena festmachen können. Da, ein Aufschrei, K-H. H. findet noch einen Rest Steinhäger. Der tut uns nach der Kälte gut. Nach dem Abendessen an Bord noch durchs Dorf und im Dorfgasthof einen Jenever und zwei Bier und dann ab in die Koje.

*Samstag, der 9.5.1992* Der letzte Tag unserer Reise. Das Wetter hat sich nicht verändert, tief wolkenverhangener Himmel, Barometer 1008mb und am frühen Morgen schon Regenschauer. Der Wind steht natürlich auch wieder gegenan. Unsere Tour nach Warns geht über den Prinses Margriet Kanal, den Johan Friso Kanaal und das Heeger Meer. Ca. 50Km liegen jetzt noch vor uns. Um 10.00 Uhr verlassen wir den Yachthafen Wartena. Um 14.45 Uhr erreichen wir Galamadammen, die letzte Brücke auf einer langen Fahrt durch die Provinz Groningen, das Lauersmeer und durch Friesland. Eine viertel Stunde später sind wir in der Marina Friesland, dem neuen Heimathafen der Antje, in Box 139 fest.

*Am Steg empfangen uns unsere Frauen , Anni, Christa und Gisela sowie Ulla mit ihrem Mann Helmut. Helmut wäre gern mitgefahren, aber er hat während unserer Abwesenheit auf K.H.G´s Geschäft aufpassen müssen. Natürlich großes Hallo und stürmische Begrüßung. Aber dann werden Proviant und Getränke an Bord gebracht und es steigt eine zümftige Feier.*



*„eine zümftige Feier“*





*.Anni*

*Zusammenfassend muß gesagt werden: Es waren schöne, erlebnisreiche Tage. Leider ist das Seglerische etwas zu kurz gekommen. Die Kameradschaft und Harmonie war sehr gut, leider Wetter und Wind nicht so sehr, was der guten Stimmung aber keinen Abbruch tat. Der Skipper hat das Schiff gut geführt. Die Crew hat auch meistens funktioniert. Über kleine Unzulänglichkeiten wird hier bewußt geschwiegen. Wir haben alle gute Erfahrungen, vor allem was die Seemannschaft im Wattenrevier betrifft, gemacht.*

*Navigatorische Unterlagen:*

*Karten für die Sportschiffart Nr. 3014 und 3015, Elbmündung und Ostfriesische Inseln.  
Hydrografische Kaart der Koninklijke Marine Nr. 1812 Wddenzee (oostblad)  
ANWB Waterkaarten A und B  
Yachtpilot, der Almanach für den Yachtsport  
Hafenhandbuch Nordsee  
Gezeitentafeln  
ANWB Wateralmanak Teil 1 und 2*

*Literatur:*

*"Die Nordseeküste Elbe bis IJsselmeer" Dr. Karlheinz Neumann, Delius Klasing.  
"Seemannschaft in Wattengewässern" Verfasser und Verlag wie vor.  
"Die Binnengewässer der Niederlande" Karl F. Kolenberg, Delius Klasing.  
"Das Rätsel der Sandbank" Erskine Childers, Diogenes.*

*Den Bericht habe ich während des Törns auf mein Diktiergerät gesprochen und nun endlich zu Papier gebracht.*

*Freitag, 26. Februar 1999  
Rainer Schönlaue*