

## Brise - Nomen est Omen

### Jungkipper überführen eine Jouët Triton von Flensburg nach Zeewolde/NL

Wer auf großem Fuß lebt, hat Schwierigkeiten, passende Bootstiefel zu finden. Mit dieser Erkenntnis beginnt ein Törn, den sich die beiden frisch gebackenen Skipper Jonas und Moritz ausgesucht haben, um ihr neu erworbenes Wissen in der Praxis einer Feuerprobe zu unterziehen. Nachdem Moritz alle großformatigen Ladenhüter anprobiert hat, findet er nach drei Stunden Suche doch noch seine Gummistiefel in Größe 48. Eigentlich möchten die beiden Heißfüße jetzt sofort starten. Doch es fehlt noch eine Kleinigkeit - das Boot. Eigner Arnd ist auf dem Weg von Ærø nach Flensburg und die widrigen Winde zwingen die beiden Freunde, eine Hafenspelunke aufzusuchen und sich bei Bier und Spiegeleiern das EM-Spiel Portugal - Frankreich anzusehen.

Am nächsten Mittag dann, nach dem Einkauf und einer gründlichen Einweisung durch den Eigner, geht's endlich los, leider ohne Wind.



Unter Motor wird das erste Etappenziel Kappeln a.d.Schlei am frühen Abend erreicht. Der Wetterbericht von DP Ø7 verspricht guten Wind für den nächsten Tag und für das leibliche Wohl werden schnell bei der Räumerei Föh noch Lachs, Bückling und Makrele an Bord genommen. Am Morgen zeigt *Brise* erstmalig, welches Se-

gelpotential in dem kleinen Kreuzer steckt. Obwohl (oder vielleicht gerade weil) es sich um einen eher klassischen Yachtschnitt aus den späten sechziger Jahren handelt mit einem gemäßigten Langkiel, entwickelt das Schiff Racer-Qualitäten. Mit fünf Beaufort raumschots läuft das Boot unter Genua und 3.Reff im Groß wie auf Schienen und surft auf der achterlichen Welle bis zu 8,7 Knoten schnell. Die 15 Seemeilen von Schleimünde bis Kielleuchtturm sind in zwei Stunden abgespult, ein unglaublicher Schnitt von 7,5 Knoten für das 8,65 Meter lange Boot.



Moritz und Jonas sind begeistert und beschließen, weil es noch lange hell ist, soweit wie möglich in den NOK (Nordostseekanal) zu laufen. Für die zehn Stunden Motoren durch den NOK, Segeln ist nur als Zusatzantrieb erlaubt, werden beim Bunkerschiff am Thissenkai die Dieselvorräte ergänzt. Das erste Schleusenmanöver durch die NOK-Schleuse Kiel-Holtenau verläuft perfekt, war gar nicht so schwer. Leider kommt der Wind aus der Richtung, die der Segler nicht mag, genau von vorne. Also nur unter Motor bis zum amtlichen Sonnenuntergang um 22:00 Uhr. Man läuft in Rendsburg ein und hat ein kleines Problem zu lösen. Die Maschine leidet unter Drehzahlabfall und geht einmal

sogar aus. Eine kurze Rückfrage per Handy beim Eigner; der rät, die Dieselfilter zu wechseln, zwei Garnituren sind an Bord.



Nach einer Stunde Dieselmatscherei scheinen die Probleme behoben. Beim Bierchen lassen die Jungs den Tag ausklingen und schwupps ist es Mitternacht; Moritz hat Geburtstag. Er bekommt eine Mundharmonika geschenkt und dazu gleich die erste Übungsstunde. Von nun an müssen die Hafensieger an Nord- und Ostsee mit abendlichen musikalischen Folterungen rechnen. Morgens die Überraschung: die halbe Verwandtschaft von Moritz steht am Steg um zu gratulieren. Beschwipst vom spontanen Sektfrühstück und eine gute Ladung Kuchen von Oma gebunkert geht's auf nach Brunsbüttel. Die sehr praktische Kuchenbude, die das Cockpit nachts zum Wohnraum macht, braucht eine Generalüberholung. Wind, Wetter und UV-Licht haben die Nähte brüchig werden lassen.



So wechseln die beiden Jungen sich beim Steuern und Nähen bis Brunsbüttel ab. Der kleine Hafen neben der Schleuse ist wie üblich propenvoll und man liegt im Päckchen.



Die erste Gezeitenaufgabe muß gelöst werden. Wann muß man los, um mit dem Ebbstrom die Elbe abzulaufen, Ziel Helgoland. Die Berechnungen ergeben, daß es in einem Rutsch nicht zu schaffen ist. Daher kommt die Einladung von unseren Freunden Heide und Erich Wilts sehr gelegen, den Sonntag Abend in Cuxhaven zu verbringen und bei Pizza und Rotwein das EM-Endspiel zu verfolgen, sehr gelegen. Heide verwöhnt die Jungsegler mit einem großen Eis als Nachtisch und man klönt über die letzten Abenteuer, die die Wilts mit der „Freydis“ erlebt haben (siehe auch Bericht „68° Süd“). Morgens um acht geht's mit der ersten Brückenöffnung auf die Elbe.



Der Wind bläst mäßig mit 2-3 Beaufort raumschots, also rauf mit dem Spinnaker. Während Zuhause Regen das Gemüt der Angehörigen trübt, lassen unsere beiden Segler mit der zunehmenden Wärme des Tages die Hüllen fallen. Mit dem Verlassen der großen Schiffahrtstraße übernimmt der kleine Japaner (Autopilot) die Steuerung des Schiffes und die tapferen Segler liegen in Boxershorts auf den Polstern, sonnenbebrillt und gecremt, um den Tag zu genießen.



Kurz vor Helgoland möchte Jonas baden gehen. Doch ein Blick ins Nordseenaß läßt ihn das Vorhaben schnell vergessen. Riesige Mengen von Braunalgen gepaart mit zahlreichen Feuerquallen nehmen jedem Badelustigen den Appetit. Der Hafenmeister erklärt später verniedlichend, daß es sich um abgestorbenes „Meeresleuchten“ handelt.



Im übrigen hat er unser Schiff schon genauestens durch sein Fernglas beäugt, alle

Aufschriften und Daten in seinem Rechner mit dem ein-Finger-Such-und-Hack-System erfaßt und erhebt neben der Liegegebühr gleich noch die fällige Kurtaxe. Als wir jedoch nach den Sanitäreinrichtungen fragen, leider Fehlanzeige. Wir seien in einem Bundesschutzhafen und nicht in einem Yachthafen und daher gebe es keine Toiletten. Für welchen Service wir dann Liegegebühren und Kurtaxe zahlen bleibt uns unklar oder handelt es sich um eine Schutzgebühr (für den Schutzhafen) ? Müssen die Schutzlieger nun alle ins Hafenbecken scheißen ? Nein, Gott sei Dank gibt es eine private Toilettenanlage, die das günstige Kombipaket Darm/Blase/Dusche für 6,-DM pro Benutzung anbietet. Ansonsten hält die Insel viel Abwechslung bereit. Fast jeder vierte Laden bietet etwas anderes als Alkohol, z.B. Parfümartikel und Ferngläser.



Ich frage mich, warum ich bei einem Flug ins EU-Ausland nicht mehr zollfrei einkaufen kann, wenn eine Insel mitten in Europa als zollfreie Schnapsenklave noch eine Daseinsberechtigung hat. Mit dem nächsten Hochwasser laufen die Freunde aus und nutzen den herrlichen Tag und den lauen Nordost, um unter Spinnaker Wangerooge zu erreichen. Abends ist trotz Schutzfaktor 24 die Après-Lotion nötig und man beschließt, einen Inseltag einzulegen. So fahren Moritz und Jonas am nächsten Morgen mit der Inselbahn nach Wangerooge City und ärgern sich über den hohen Fahrpreis von 11,-DM retour. Aber

diese Investition ist schnell vergessen, man kauft ein und genießt einen schönen Strandtag. Leider besteht das Inselpublikum überwiegend aus Familien mit kleinen Kindern oder älteren Ehepaaren, so daß die Brautschau am Strand wenig erfolgreich verläuft. Zurück im Inselhafen juckt der Strandhafer und das Zusammentreffen mit Jugendlichen aus der nahen Jugendherberge führt zu einer Spontanfête am Strand. Als die zwei sich um 02:00 Uhr in die Koje hauen, steht schon fest, daß die Zeitplanung für den kommenden Tag, 04:00 Uhr auslaufen, wohl kaum einzuhalten ist. So wundert es nicht, daß sich erst gegen 09:30 Uhr mit dem letzten ablaufenden Wasser auch die Segel der *Brise* mit Wind füllen und die Fahrt nach Norderney aufgenommen wird. Doch die kleine, nächtliche Ausschweifung fordert ihren Tribut. Ruppige See erwartet die müden Helden am Ausgang des Seegatts. Der Strom steht gegenan und der Kurs kann auch nicht direkt angelegt werden. Statt der veranschlagten sieben Stunden benötigt man nun 12 Stunden, 12 lange mühsame Stunden, in denen der ein oder andere Magen zur Ruhe gebracht werden muß. In Norderney kann auch die sehr gute Duschköglichkeit nicht mehr locken. Schnell wird im Ort eine Pizza eingefahren und dann muß erst einmal das Schlafdefizit aufgefüllt werden. Norderney mit seinen mondänen Kurkliniken, Restaurants und Casino liegt nicht ganz auf der Wellenlänge der Jugendlichen. So beschließt man, mit der Nachmittagsflut das Wattenhoch des Juister Fahrwassers zu passieren. Mit 1,50 Metern berechneter Wassertiefe ist der Zeitraum, der der *Brise* mit 1,30 Metern Tiefgang bleibt, um über den Schlick zu rutschen, nicht gerade üppig.



An manchen Stellen zeigt der Tiefenmesser nur noch 1,10 Meter an - plus 0,20 Meter Gebertiefe. Als am Horizont dann die Fähre in *Brise's* Kielwasser auftaucht, ist man sich sicher, daß man Juist erreichen wird. Der Hafen des örtlichen Segelclubs fällt völlig trocken und ist somit für das Schiff ungeeignet. Etwas ungemütlich liegen die Beiden an einer Spundwand, aber um so gemütlicher sind die Juister Kneipen.



Moritz und Jonas beraten die weitere Routenplanung. Ameland und Terschelling sind nur bei Hochwasser zu erreichen und passen schlecht in die Gezeitenplanung.



Der Wetterbericht sagt außerdem sieben Beaufort aus West voraus, eine unangenehme Richtung für den geplanten Südwestkurs. Man entschließt sich, einen Binnenabstecher durch Nordholland zu machen. In einem langen Schlag erreichen die Segler die Schleuse Lauersoog, über die man Zugang zur sogenannten Standing Mast Route hat. Ein äußerst reizvolles Revier, gebildet von Kanälen und eingedeichten Randmeeren, die durch Schleusen und Klappbrücken auch von Segelbooten befahren werden können. Durch Dokkum und Leeuwarden erreichen die Beiden Harlingen, wo sie das geschützte Binnenrevier wieder verlassen müssen.



Ein bissiger Südwest bläst mit sieben Windstärken entgegen. Die kurze, steile Flachwasserwelle des Watts macht dem Boot zu schaffen. Das enge Fahrwasser läßt ein Aufkreuzen nicht zu und so ist man auf den Motor angewiesen. Leider fällt dem just in diesem ungünstigen Moment sein altes Leiden wieder ein und er quittiert den

Dienst. Halsen und ablaufen zurück nach Harlingen sind die einzigen Mittel, die die Situation jetzt retten können.



Ein gekonntes Hafenmanöver unter Segeln und man liegt wieder sicher am Steg. Nun heißt es Bastelstunde; die Diagnose lautet verstopfter Dieselfilter durch Ablagerungen im Tank. Während Moritz die Kraftstoffanlage zerlegt, kauft Jonas drei Meter Dieselschlauch. Der Plan ist, den sauberen Diesel aus dem Reservekanister dem Motor direkt über neue Leitungen zuzuführen und somit die Schwachstelle Kraftstofftank auszuschließen. Zwei Stunden später läuft die *Brise* erneut aus.



Alles klappt wie am Schnürchen, lediglich einmal rutscht der Schlauch aus dem Kanister. Man ankert schnell neben dem Fahrwasser, entlüftet den Motor und weiter geht's. So gelingt es, noch bis zum Sundown ins Ijsselmeer zu schlüpfen und um 22:00 Uhr in Makkum fest zu sein. Der

restlich Törn ist fast ein Heimspiel, denn das Ijsselmeer ist den beiden Freunden als Segelrevier vertraut. So wissen sie denn auch schon, wo sie ihren letzten Abend verbringen möchten. Das kantonesische Restaurant von Danny Yeung in Enkhuizen ist für seine hervorragenden Reisplatten bekannt. Jonas und Moritz schwelgen in kulinarischen Genüssen und geben sich erst zufrieden, als der letzte Rest des opulenten Mahls vertilgt ist.



Mit Nordwest sechs werden am letzten Tag die 42 Seemeilen nach Zeewolde im Randmeer schnell bewältigt. Insgesamt liegen 444 Seemeilen hinter den Akteuren, Ostsee, Nordsee, Kanäle, Binnen, Wattenmeer, Hochsee, Brücken und Schleusen, Gezeiten- und Stromnavigation, Wetterbedingungen von 0 - 7 Beaufort, Regen bis Sonne, 12° - 28° Grad. Die ganze Bandbreite, die die Segelei in europäischen Revieren beinhaltet, wurden in zwei Wochen erfolgreich ersegelt. So sind denn unsere Jungkipper mit sich, dem Boot und dem Rest der Welt zufrieden.

