

Reiseberichte 2006

9. Bericht: 01. März 2006

Winter ade: Vorbereitung für die Weiterreise

Von grossen und kleinen Schiffen



An einem strahlenden blauen Sonntagnachmittag erkunden wir unsere Umgebung per Velo. Auf den weitläufigen Hafenanlagen und einige Stellen des Emskanals gibt es neben vielen auffälligen Holz und Stahlbooten auch ein ehemaliger russischer Eisbrecher zu sehen, der zum Verkauf geboten wird. Das nötige Kleingeld fehlt uns, doch der künftige Besitzer wird dann per Helikopter auf dem bordeigenen Landeplatz an Bord kommen können. Von einem Lotsen haben wir erfahren, dass die Abfahrtszeit dieses etwa 200 m langen Eisbrechers täglich auf 23.59 Uhr angesetzt ist. Da die Auslaufzeiten aber immer zur vollen Stunde angegeben werden und um diese Zeit sicher kein Schiff ausläuft, wird es wohl noch einige Zeit im Hafenbecken liegen bleiben. So genannte Kümo's, Küstenmotorschiffe etwa 150m lange Frachtkähne warten zum Ausladen, wie ebenso unzählige „Rheinschiffe“, Binnenschiffe die ganz Europa auf den zahlreichen Wasserstrassen mit Gütern aller Art versorgen.

Granatfischer



Mächtige Krabbenfischerboote, die das Wochenende am Steg verbringen, laden geradezu zum näher hinschauen ein. Auf diesen Arbeitsschiffen herrscht ein Wirrwarr an Netzen, Ketten und Stahlseilen, gewaltige Arbeitsgeräte, die für einen Laien nicht einzuordnen sind. Begreifen wir aber etwas die Art des Fischens, so ergibt das Ganze einen Sinn. Die Granatfischer sind typisch für diese Küsten, sie fischen nicht Fisch sondern Garnelen, Granat, Porren oder Krabben, die so genannte Sandgarnele (lat. Cragnon vulgaris) welche durchschnittlich 7 cm lang werden kann. Über flachem Wasser meist innerhalb des Wattenreviers fischt ein Granatfischerboot mit Grundnetzen, die auf Rollen über den Boden laufen. Die Grundnetze werden an zwei Bäumen rechts und links ausgefahren. Wird ein solches Grundnetz über den Boden gezogen so kriegt alles, was dort unten schwimmt oder sitzt, einen höllischen Schrecken, springt empor und landet im Netz. Das sind kleinere Schollen, Seezungen vielleicht auch kleine Aale und neben vielen Arten von Krebsen, vor allem Granat. Der Fang wird bereits an Bord noch während der Fahrt gesiebt und gekocht und zur Weiterverarbeitung vorbereitet, zu kleine Krabben und Fischzeug nennt man den „Beifang“. Da wir aber diese Boote nie einlaufen sahen, entzieht sich unsere Kenntnis der weiteren Verarbeitung bis anhin. Wegen geregelten Fangquoten und der zunehmenden Verschmutzung der Meere geht auch hier diese Art der Fischerei langsam zurück.



Das Schwesterschiff von Prüveda

In „unserem“ Hafen sichten wir ein baugleiches Schiff die „Remarco“. Nach genaueren Recherchen finden wir heraus, dass dieses Boot einmal den Namen Windsmoke trug. Exakt dieser Name steht auch auf einem Original Plan, den wir damals beim Kauf vom Voreigner der Prüveda zum Schiff bekommen haben. Damit nicht genug, die Windsmoke wurde 1972 an der HISWA, einer Bootsausstellung in Amsterdam, als Neuheit ausgestellt. Im gemeinsamen Gespräch mit den Eignern Kees und Maria kamen noch weitere interessante Details zum Vorschein z.B. dass das Konstruktionsbüro von Pieter Beeldsnijder abbrannte und sich viele Originalpläne in Luft oder besser im Feuer aufgelöst haben. Es kann gut sein, dass wir mit diesem Plan im Besitz einer Rarität sind. Pieter Beeldsnijder der in jungen Jahren die Prüveda und weitere Gouwzee Typen zeichnete, ist hier in Holland ein sehr bekannter Konstrukteur, der nur noch Yachten im oberen Preissegment entwirft. Weitere Nachforschungen dauern noch an.



Winterschlaf ade

Mittlerweile ist es Ende März geworden und wir stecken noch bis über beide Ohren in den Vorbereitungen für die Weiterfahrt im Frühling. Bei milden Temperaturen legen wir den Mast, um die Blöcke, Leinen und die UKW Antenne zu kontrollieren. Gleichzeitig ziehen wir zwei neue Leinen ein und reinigen den Mast, der Chemieparks im Süden Delfzijl's hinterlässt sein Spuren. Mit Hilfe einiger Bootsnachbarn steht der Mast wieder nach 5 Minuten. Unser Verdeck neigt sich seiner Fertigstellung zu, es fehlen nur noch kleinere Verbesserungen und ein warmer Tag um alle Beschläge und Knöpfe am Stahl mit Sika zu dichten und zu kleben. Wir sind stolz auf unser Werk.

Mit Seekartenmaterial haben wir uns für die bevorstehenden Watteninseln und für Dänemark eingedeckt, und planen in groben Schritten unsere kurzen Schläge von Insel zu Insel durchs Wattenmeer. Wir üben im Trockenen Gezeitenkunde, um dann in der Praxis nicht auf Grund zu laufen. Dabei helfen uns u. a. die zahlreichen Bücher und Törnführer, die wir von Seglerfreunden von Ursulas Eltern einfach so kostenlos geschickt bekamen. Nebst vielen nautischen Tipps beschreibt unser Gönner das Wattenmeer sowie auch Skandinavien als faszinierend, einzig die Temperaturen sind halt nicht wie im Mittelmeer. Auf die Frage ob er dann noch segle, verneinte er: Mit zunehmenden Alter werden die Boote enger und die Bilgen immer tiefer...das Chartern von Motorbooten bietet aber immer noch eine gute Gelegenheit um noch Fahrten zu unternehmen, ohne sich um den Unterhalt eines Bootes kümmern zu müssen.



Mit einem kurzen Freundesbesuch aus der Schweiz und Deutschland runden wir unseren 6 monatigen Winteraufenthalt in Delfzijl ab.

Unsere Weiterreise sieht wie folgt aus:

Anfangs April und je nach günstiger Wetterlage verlassen wir Delfzijl Richtung Borkum, um dann in östlicher Richtung und im Wattenmeer den deutschen Ostfriesischen Watteninseln entlang zu segeln. Ab Wangerooze ist ein Ausflug nach Helgoland geplant, bevor es über Cuxhafen nach Brunsbüttel zum Nord-Ostsee Kanal geht. Ab Kiel halten wir uns nordwärts Richtung Dänemark, vorbei an Fünen und weiter zur Westküste Schwedens, durch den so genannten Schärengarten.

Wir freuen uns sehr darauf.