

Segeltörn des Kanuclubs Bruchmühlen vom 21.09. bis 23.09.1990

Zurückgelegte Strecke: Leer - Ditzum – Delfzijl und zurück

Erstmalig wagte sich die Crew des Kanuclubs Bruchmühlen auf ein Segelschiff - noch dazu auf eins aus dem Jahre 1897!

Am **21.09.1990** machten wir uns also um 13.51 Uhr vom Bahnhof Bruchmühlen Gleis 3 aus auf den Weg.



Nach dem Umsteigen in Osnabrück und Rheine wurde der Zug sehr voll, sodass wir - mehr oder weniger mit Einwilligung des Schaffners - auf die erste Klasse ausweichen mussten. Dort mundete ein frisch gezapftes Herforder bereits ausgezeichnet.



Pünktlich um 16.09 Uhr erreichten wir Leer, wo wir uns sofort mit schwerem Gepäck beladen auf die Suche nach dem Liegeplatz unseres Schiffes machten.



Wir fanden das Schiff im Binnenhafen von Leer direkt vor dem Rathaus und der Stadtwaage liegend.



Die „Vadder Gerrit II“ - so der Name des Schiffes - ist ein sogenannter Einmastklipper niederländischen Ursprungs. Es handelt sich um ein „Plattbodenschiff“, das heißt, es verfügt über keinen eigenen Kiel. Daher hat es einen relativ geringen Tiefgang von nur 85 cm. Charakteristisch für Plattbodenschiffe sind die an beiden Seiten des Schiffes angebrachten Seitenschwerter, die beim Segeln bedient werden, um die seitliche Abdrift zu verringern .



Die „Vadder Gerrit II“ wurde 1897 in Waspik in den Niederlanden gebaut und sieht auch heute noch originalgetreu wie ein Frachtensegler aus.

Der ehemalige Frachtraum diente uns als Wohn- und Schlafzimmer. Tagsüber mit Stühlen und Tischen ausgestattet, wurde der Laderaum abends durch Auslegen von Matratzen zum Schlafrum. Sogar eine Toilette und eine Kombüse waren an Bord.

Da unser Kapitän Peter und sein Steuermann Fredy noch nicht zu sehen waren tätigten wir zuerst die notwendigen Einkäufe (eine Flasche Schnaps pro Nase) und natürlich auch andere Lebensmittel wie Brot, Kaffee, Tee, diverse Eintöpfe usw.). Eine 5-l-Dose Herforder oder Brinkhoffs Nr. 1 hatte jeder schon von zu Hause mitgeschleppt. Im Eifer des Gefechtes vergaßen wir dann einen Einkaufswagen im Geschäft, doch im letzten Augenblick (5 Minuten nach Ladenschluss) konnte dieses Versehen wieder gutgemacht werden, sodass wir keinen Hunger zu leiden brauchten.



In der Zwischenzeit war auch unser Kapitän eingetroffen, und so inspizierten wir zuerst das Schiff und verstauten dann unsere Klamotten.



Nachdem wir überprüft hatten, dass man im Laderaum auch ein Bier trinken kann, aßen wir in einer nahegelegenen Gaststätte in angenehmer Atmosphäre und bei flottem Sprüchen der Wirtin zu Abend. Später fand dann auch der Steueremann Fredy zu uns.



Der Abend klang im Laderaum der „Vadder Gerrit II“ bei einigen frisch gezapften Bieren und bei fröhlichen Gesängen aus.







Am nächsten Morgen - es war der **22.09.1990** - wurden wir gegen 6 Uhr mit dem Ruf „Reise - Reise“ und gleichzeitigem Läuten der Schiffsglocke geweckt.

Nach einem guten Frühstück mit allem Drum und Dran ging's los.

Die Ems ist bei Leer tidenabhängig und daher mussten wir mit ablaufendem Wasser den Hafen verlassen (die Seeschleuse schleust nur bei Gleichwasserstand, wenn sie kaputt ist. Und das war sie.).



Nach dem Passieren der Schleuse und einer kurzen Fahrt auf der Leda erreichten wir mit Motorkraft die Ems.

Die Jan-Berghaus-Brücke, eine Drehbrücke, die zur Zeit durch einen Neubau ersetzt wird, wurde für uns in Bewegung gesetzt.

Nachdem wir dieses letzte Hindernis passiert hatten, wurden das Groß- und das Focksegel gesetzt. Dabei wurden wir mit etlichen Fachausdrücken konfrontiert, die uns „Landratten“ natürlich nicht so geläufig waren - Schoten, Bullen, Winsch usw., aber im Laufe der Zeit kriegten wir dann doch alles so ziemlich auf die Reihe.



Mit einer Segelfläche von 60 m² Großsegel und 20 m² Focksegel machten wir eine ganz schöne Fahrt vor dem Wind von bis zu sieben Knoten. Dabei hatten wir zwar alle Hände voll zu tun, aber auch genügend Zeit, die an uns vorbeigleitende Landschaft zu begutachten.



Die Ems als Bundeswasserstraße gehörte natürlich nicht uns allein, und so begegneten wir zahlreichen Binnen- und Küstenmotorschiffen.



Nach einer reibungslos verlaufenen Fahrt erreichten wir passend zur Mittagszeit das Fischerdörfchen Ditzum. Es wurden die Segel geborgen und Fredy hielt Wache, sodass wir in einem nahen Gasthof unser Mittagessen einnehmen konnten - natürlich Fisch!



Nachdem wir uns ausreichend gestärkt und auch die Beine vertreten hatten, ging es zurück zu unserem Schiff.



Nach einer kurzen Einweisung durch Kapitän Peter und Verteilung der Aufgaben an die einzelnen Besatzungsmitglieder - unsere Aktivitäten an Bord sollten sich erhöhen - wurden erneut die Segel gesetzt, diesmal von uns allein. Der Großbaum wurde „angedirkt“, Groß- und Focksegel gesetzt, Bullen und Winschen für die Seitenschwerter besetzt. Nun ging es hinaus auf den Dollart, eine im 13. und 14. Jahrhundert entstandene flache Bucht der Nordsee an der Emsmündung zwischen Deutschland und den Niederlanden.



Diese Bucht ist tidenabhängig und fällt bei Ebbe - mit Ausnahme einer ausgebaggerten Fahrrinne - trocken. Außerhalb der Fahrrinne zeigte das Echolot Wassertiefen von zeitweilig nur 80 cm unter Kiel an, da hieß es Nerven bewahren. Eine steife Brise mit Windstärken von bis zu sieben Beaufort trieb uns gut voran.

Zwar zeigten uns vorbeieilende Küstenmotorschiffe, dass es noch schneller gehen kann, aber dafür nicht so schön wie bei uns.

Lediglich eine Tonne hätten wir fast gerammt, aber mit Hilfe des 90 PS Ford-Diesel-Motors konnte dieser Zusammenstoß gerade noch vermieden werden.

Dieser Motor saß im Heck des Schiffes, im gleichen Raum wie die Toilette, und allen, die auf dem „Topf“ gesessen haben, wenn der Motor angelassen wurde, war klar, warum an der Tür zum „Örtchen“ Ohrenschützer hingen.



Der Wind meinte es sehr gut mit uns, so gut, dass sich die Klaue des Gaffelbaumes verbog!

So mussten wir notgedrungen die Segel bergen und mit Motorkraft weiterfahren. Gut, wenn man einen Motor hat!



Auf der weiteren Fahrt über den doch recht stürmischen Dollart zog ein sowjetischer Trawler an uns vorbei, der jedoch keinen Fisch, dafür aber umso mehr Gebrauchtwagen geladen hatte. Ein neuer Anstrich hätte dem Pott sicher gut zu Gesicht gestanden.





Später erreichten wir niederländische Gewässer, und die holländische Flagge wurde gehisst. Bei stimmungsvoller Beleuchtung erreichten wir schließlich unser Ziel, die niederländische Hafenstadt Delfzijl. Vorbei an großen chemischen Fabriken liefen wir unseren Liegeplatz an.



Unter Mithilfe eines Pollers und der 90 PS des Ford sowie eines gefundenen Hammers wurde zunächst die verbogene Klaue gerichtet. Dies gelang so gut, dass einer Rückfahrt unter vollen Segeln nichts mehr entgegenstand .

Anschließend sahen wir uns den Hafen etwas näher an. Am meisten hat

sicherlich die große Fischfangflotte beeindruckt, die hier lag. Aber auch noch größere Schiffe aus aller Herren Länder hatten hier festgemacht. Alle Anleger waren auf Pontons befestigt, die mit dem Wasserstand des Hafens auf- und abschwammen, sodass keiner beim Schiff bleiben musste, um die Leinen nachzuziehen. Also machten wir uns auf den Weg zu einem opulenten Mahl - wie konnte es auch anders sein!

Das Ziel war ein Chinese, den unser Kapitän ausgeguckt hatte, und das war wirklich ein guter Griff! Während wir beim Segeln kaum ein Schaukeln verspürt hatten - sogar Christoph war von der Seekrankheit verschont geblieben - begann jetzt im Sitzen doch noch das große Wackeln. Das kann aber auch am Bier gelegen haben.

Obwohl wir alle ziemlich gefüllt waren, zwängten wir uns an Bord noch einige Pils in unsere Körper, und es wurden natürlich noch einige Lieder aus der Mundorgel angestimmt.



Am nächsten Morgen, dem **23.09.1990**, hieß es auch wieder früh aufstehen. Nach kurzer Morgentoilette und reichhaltigem Frühstück wurden die Segel gesetzt, was jetzt natürlich schon viel besser klappte.



Zu Beginn der Fahrt wurden bei herrlichem Sonnenschein die Reste unserer „Herz-Kreislauf-Tropfen“ und die letzte Dose Bier verkonsumiert .

Wir hatten zwar auch diesmal viel Wind, aber aus der falschen Richtung! Das hatte zur Folge, dass ständig gekreuzt werden musste, was besonders den beiden Bedienern der Winschen für die Seitenschwörter einen tollen Job einbrachte (Wenn sogar Friedel schnauft, will das schon was heißen!).

Kaum war ein Seitenschwert mühsam hochgekurbelt, hieß es „Klar zur Wende“ und (aus Kreuzworträtseln bekannt) „Ree“, und Kapitän Peter ließ das Seitenschwert wieder runterdonnern.

Seinem Gesichtsausdruck war jedoch zu entnehmen, dass es ihm - genau wie uns - Spaß gemacht hat, mal so richtig reinzuhauen. Die Abstände zum Ufer wurden bei den Wenden immer geringer, wir hatten manchmal das Gefühl, aufs Ufer aufzulaufen.



Aber mit der nötigen Routine und einem Blick aufs Echolot hat es Peter doch geschafft, immer den richtigen Dreh zu bekommen .

In der Höhe von Emden konnten wir dann noch einen Autotransporter aus Japan bewundern, in dessen Bauch bis zu 4.500 Kfz Platz finden. Mit einem Schiff hat so ein Ding aber keine Ähnlichkeit mehr.

Zur Mittagszeit bereitete Christoph in der Kombüse einen köstlichen Eintopf, der allen gut munde.



So langsam näherte sich unser Törn dem Ende. Da wir in Leer aufgrund des Wasserstandes (und der defekten Anlage) nicht schleusen konnten, beschlossen wir, vor der Schleuse anzulegen.

Die Segel wurden geborgen und das Schiff gründlich gesäubert.

Dann mussten wir uns von unserem Kapitän Peter und seinem Steuermann Fredy verabschieden, und mit zwei Taxen ging es zurück zum Bahnhof Leer, gerade rechtzeitig, um in der Bahnhofsgaststätte noch einige Biere zu kippen.



Anschließend konnten wir eine Fahrt „in vollen Zügen“ genießen, für viele von uns ein neues, wenngleich auch nicht unangenehmes Erlebnis.

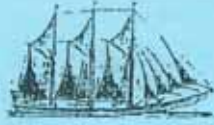
Ab Rheine ging es dann besser, und nach einem kurzen „Zwischenprost“ auf dem Osnabrücker Hauptbahnhof erreichten wir spät abends Melle, wo wir von unseren Frauen wieder eingefangen wurden.

Für einen zünftigen Abschlussabend war es zu spät geworden.

Nicht sehr am Umsatz orientierte Gastwirte schlossen erschrocken die Tür, als sie uns anrauschen sahen.

Aber auch so hat uns der Segeltörn gut gefallen, so gut, dass wir ihn sicherlich wiederholen werden.





MITGLIEDSAUSWEIS
(Nr.: JM _____)

264-256/90
0049
Weiermann
Dirk
Blumenstraße 33
4520 Helle 10

wird hiermit die Mitgliedschaft im
Verein "S/S 'Vadder Gerrit' e. V."
für das Kalenderjahr 19 90
bescheinigt.

Segelschiff
'VADDER GERRIT' e. V.
Südstraße 10
4516 Bissendorf *Keh*

SEEMEILENBESTÄTIGUNG

Umseitiges Mitglied hat an einem
Segeltörn teilgenommen auf
 dem Einmast-Klipper ^{Vadde Gerrit e.} ~~'Vrouwe Anna'~~
 der Yacht 'TWIN'

Fahrgebiet: *Ems*

angelaufene Häfen: *Leer - Ditzum*

Delfzijl Leer

Funktionen an Bord: *Decksteuermann*

am: *3.7.90* Der Schiffsführer *P. Keh*