

Ein schwimmendes Zuhause entsteht

Eigentlich sollte die Reise Anfang Mai beginnen. Deshalb machten sich Yvonne und ich bereits am **26. April** auf den Weg in die Niederlande. Die Wochen vor dem Ablegen waren geprägt von Einrichten, Verstauen, Kontrollieren und Organisieren.

Ein Boot zu übernehmen ist ein wenig wie der Einzug in eine völlig leere Wohnung. Jeder Schrank will eingeräumt, jede Leine geprüft, jedes technische System getestet werden. Kleinigkeiten summieren sich schnell zu langen Arbeitstagen – doch genau diese Vorbereitungen bilden das Fundament für eine sichere Reise.

Ursprünglich war geplant, zu dritt mit **Roswitha Petrtschek** aufzubrechen. **Henry (Franz Glos)** sollte Anfang Juni zur Crew stoßen. Doch das Schicksal hatte zunächst andere Pläne.

Ein Sturz verändert den Zeitplan

Am **2. Juni** passierte das, woran niemand denkt: Ein unglücklicher Sturz vom Steg in die Böschung. Das Knie wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen, der Unterschenkel schwoll stark an.

Aus dem geplanten Ablegen wurde zunächst Warten. Untersuchungen mussten klären, ob eine Thrombose oder andere Folgeschäden vorlagen. Die Erleichterung war groß, als schließlich Entwarnung gegeben wurde. Zurück blieben lediglich Schmerzen, ein gehöriger Schrecken – und einige verlorene Tage.

Die Crew entschied daraufhin, das Abenteuer gemeinsam zu viert zu beginnen.

Leinen los – Kurs Nordsee

Am **13. Juni** hieß es endlich: Leinen los in Hellevoetsluis.

Über die Schleusen Zeelands führte der Weg hinaus auf die Nordsee. Dort wartete kein freundlicher Empfang. Wind und Wellen kamen direkt von vorn und machten dem jungen Schiff wie auch der Crew sofort klar, dass die Nordsee ihren eigenen Charakter besitzt.

Besonders Yvonne bekam den ruppigen Seegang deutlich zu spüren.

Kaum hatte sich die Mannschaft an Wind und Wellen gewöhnt, wartete bereits die nächste Herausforderung: die stark befahrene Schifffahrtsstraße vor Rotterdam. Riesige Containerschiffe und Tanker querten mit beeindruckender Geschwindigkeit die Route.

Zwischen diesen schwimmenden Giganten den richtigen Moment zum Queren zu finden, verlangt höchste Konzentration. Mit etwas Glück öffnete sich schließlich eine ausreichend große Lücke – und „Betty“ passierte sicher.

Den Haag – Schutz vor Wind und Wetter

Der erste Hafen war **Den Haag**, genauer der moderne Yachthafen Scheveningen. Böen bis **28 Knoten** machten jede Weiterfahrt unvernünftig.

Wie so oft auf See bestimmt nicht der Kalender den Reiseplan, sondern das Wetter.

Der Hafentag bot Gelegenheit, Kräfte zu sammeln und Schiff wie Crew etwas Ruhe zu gönnen.

Ijmuiden – Das Tor nach Amsterdam

Am nächsten Tag führte der Kurs nach **Ijmuiden**, dem bedeutenden Seehafen westlich von Amsterdam. Die Nordsee zeigte sich nun deutlich freundlicher. Weniger Wind, angenehme Bedingungen – lediglich die lange Dünung des Vortages rollte noch bis tief in den Hafen hinein.

Schon dort begann die Diskussion unter der Crew: Innen herum oder außen weiter? Schließlich fiel die Entscheidung zugunsten der Binnenroute durch Amsterdam.

Eine gute Wahl – wie sich später zeigen sollte.

Die größte Schleusenanlage Europas

Amsterdam erreicht man über eine der größten Schleusenanlagen Europas. Doch bevor „Betty“ überhaupt dort ankam, streikte plötzlich die Wasserversorgung.

Kein Wasser aus den Leitungen.

Noch unangenehmer: Auch die Toilettenspülung funktionierte nicht mehr.

Ein Anruf bei der Werft brachte zunächst Ratlosigkeit. Schließlich wurde kurzerhand ein Servicetechniker losgeschickt, der die Crew unterwegs traf – ein schwimmender Boxenstopp.

Die Ursache war überraschend simpel: Ein vollständig verstopfter Wasserfilter. Warum? Das wusste niemand so genau.

Nach wenigen Handgriffen floss das Wasser wieder, und die Reise konnte fortgesetzt werden.

Verkehr wie im Stadtzentrum

Die Durchfahrt durch Amsterdam verlangt volle Aufmerksamkeit. Fähren kreuzen im Minutentakt, Berufsschiffahrt, Ausflugsschiffe und Hausboote teilen sich die Wasserwege.

Wer glaubt, auf dem Wasser sei weniger Verkehr als auf der Straße, wird hier schnell eines Besseren belehrt.

Nach der letzten Schleuse öffnete sich schließlich das Markermeer.

Betty zeigt ihre Kinderkrankheiten

Kaum war die Schleuse passiert, verstummte plötzlich der Generator.

Die Tankanzeige meldete noch **37 Prozent Diesel**.

Eigentlich genug.

Oder doch nicht?

Nach Rücksprache mit der Werft stellte sich heraus: Der Tank war praktisch leer – lediglich die Anzeige zeigte falsche Werte an.

Ein klassischer Fall von Kinderkrankheiten eines neuen Schiffes.

Zum Glück lag der Hafen **Durgerdam** nicht mehr weit entfernt. Dort konnte Diesel gebunkert werden.

Der Preis sorgte allerdings für hochgezogene Augenbrauen:

2,84 Euro pro Liter.

An Bord machte schnell der Scherz die Runde, dass Salatöl inzwischen wohl günstiger gewesen wäre.

Immerhin sprang der Generator am nächsten Morgen wieder zuverlässig an.

Markermeer, IJsselmeer und ein Umweg

Von Durgerdam führte der Kurs quer über das Markermeer ins IJsselmeer.

Interessant dabei: Obwohl Nord- und Ostsee tatsächlich Meere sind, tragen Markermeer und IJsselmeer den Namen „Meer“, gelten aber geografisch als Seen.

In **Makkum** angekommen, wartete bereits die nächste Überraschung.

Von den Stegnachbarn erfuhren wir, dass die Schleusenbrücke gesperrt war.

Der direkte Weg zurück zur Nordsee fiel damit aus.

Stattdessen musste „Betty“ einen langen Umweg über **Den Helder** fahren – einmal entlang des gewaltigen Abschlussdeichs zurück Richtung Nordsee.

Gewitternacht in Den Helder

Zum Glück war bereits ein Liegeplatz reserviert.

Noch in derselben Nacht zog ein schweres Gewitter über Den Helder hinweg. Wind, Regen und Blitze verwandelten den Hafen in ein tosende Kulisse.

Direkt neben „Betty“ lag ein Seenotrettungsboot der niederländischen Rettungsorganisation **KNRM**, dem Pendant zur deutschen **DGzRS**. Mitten im Sturm lief die Besatzung zu einem Notfall aus.

Später kehrte sie mit einem Segelboot zurück, dessen Mast gebrochen war.

Solche Momente zeigen eindrucksvoll, welchen Gefahren sich Seenotretter Tag für Tag freiwillig stellen.

Helden des Meeres – im wahrsten Sinne des Wortes.

Kurs Wattenmeer

Nach dem Auffüllen der Vorräte ging es endlich Richtung Inselwelt.

Erstes Ziel: **Terschelling**.

Den Liegeplatz hatte der Hafenmeister bereits vorab reserviert. Gerade in der Hauptsaison spart diese Planung viel Stress.

Ab jetzt spielte ein neuer Faktor die Hauptrolle:

Die Gezeiten.

Das niederländische Wattenmeer verändert sich im Rhythmus von Ebbe und Flut ständig. Fahrwasser verschieben sich, Pricken und Tonnen werden regelmäßig versetzt, Untiefen entstehen scheinbar über Nacht.

Navigation wird hier zu echter Seemannschaft.

Fest im Schlick

Am nächsten Morgen sollte die Reise quer durchs Watt weiter nach Nordosten führen.

Doch plötzlich stoppte ein sanfter Ruck die Fahrt.

Grundberührung.

Schlick, Schlamm oder Sand – genau ließ sich das nicht erkennen.

„Betty“ saß fest.

Zum Glück war keine Gefahr in Verzug. Die Crew wartete geduldig auf das auflaufende Wasser.

Nach rund fünfzehn Minuten hob die Flut den Katamaran wieder frei.

Ein eindrucksvoller Beweis dafür, dass im Wattenmeer nicht immer die Seekarte das letzte Wort hat.

Der Knall

Wenig später war wieder offene Nordsee erreicht.

Etwa **15 Knoten Wind**, angenehme Wellen.

Alles schien perfekt.

Dann ein lauter Knall.

Das Großsegel schlug schlagartig nach Steuerbord.

„Segel!“, hallte der Ruf durchs Cockpit.

Innerhalb weniger Sekunden reagierte die Crew. Der Baum wurde mit einer Ersatzleine gesichert und provisorisch fixiert.

Anschließend bargen alle gemeinsam zunächst die Rollfock und schließlich auch das Großsegel.

Die Analyse ergab:

Das Ende des **Travellers**, also der Schotführung des Großsegels, war gerissen.

Ohne Reparatur war an sicheres Segeln nicht mehr zu denken.

Und dann noch Wasser im Schiff

Die Entscheidung fiel schnell:

Zurück nach **Terschelling**.

Unter Motor und mit notdürftig gesichertem Baum ging es außen um die Insel zurück in den Hafen.

Doch unterwegs kündigte sich bereits das nächste Problem an.

Die Druckwasserpumpe lief ununterbrochen.

Kurz darauf sprang auch die Bilgepumpe an.

Wenig später war der Frischwassertank leer.

Die Diagnose lag nahe:

Irgendwo musste sich ein Leck im Wassersystem befinden.

„Betty“ sticht in See – Eine Reise voller Seemannschaft, Pannen und unvergesslicher Momente

Nach der Rückkehr nach Terschelling lief die Unterstützung der Werft vorbildlich an. Über die Support-Hotline von **Vaan Yachts** wurde umgehend ein Servicetechniker organisiert, der eigens vom Festland auf die Insel übersetzte. Seine Diagnose bestätigte die Vermutungen der Crew: Der Defekt am Traveller war höchstwahrscheinlich auf einen Materialfehler zurückzuführen. Gleichzeitig fand er die Ursache für den rätselhaften Wasserverlust – ein bereits bei der Montage beschädigter Druckwasserschlauch hatte unbemerkt Wasser in die Bilge laufen lassen. Beide Schäden konnten fachgerecht behoben werden. Nach einer gründlichen Kontrolle gab der Techniker grünes Licht: **„Betty“ war wieder klar zum Auslaufen.**

Ein neuer Titel für die Crew

Ganz ohne Humor wäre eine solche Reise kaum zu meistern. Durch die ungeplante Umrundung der gesamten Insel Terschelling entstand deshalb ein neuer, augenzwinkernder Titel. Nach intensiver Recherche konnte die Crew keine Hinweise darauf finden, dass jemals jemand bewusst die Insel vollständig umrundet und diesen Umstand dokumentiert hatte.

Somit beansprucht die Mannschaft mit einem Schmunzeln den wohl einmaligen Ehrentitel:

„First Circumnavigators of Terschelling.“

Ein Eintrag für das Bordbuch – wenn auch mit einem Augenzwinkern.

Helgoland muss warten

Das nächste große Ziel war eigentlich Helgoland. Doch einmal mehr bestimmte nicht der Wunsch der Crew den Kurs, sondern Wind und Wetter.

Mal standen Wind und Wellen direkt gegenan, mal herrschte nahezu völlige Flaute. Die Nordsee präsentierte sich spiegelglatt wie ein See – wunderschön anzusehen, aber für Segler wenig hilfreich.

So fiel die Entscheidung zugunsten von **Borkum**, der westlichsten deutschen Insel und gleichzeitig dem ersten deutschen Hafen der Reise.

Mit dem Erreichen deutscher Hoheitsgewässer wurde traditionsgemäß auch die Gastlandflagge gewechselt. Nun wehte an Steuerbord die deutsche Trikolore – ein fester maritimer Brauch, mit dem Gastfreundschaft und Respekt gegenüber dem besuchten Land gezeigt werden.

Hafen „Port Henry“ – aber ohne Abendessen

Festgemacht wurde im Hafen **Port Henry** auf Borkum. Nach den vergangenen Tagen freute sich die Crew auf ein gutes Abendessen in der Hafengaststätte.

Die Vorfreude hielt jedoch nicht lange.

Obwohl geöffnet war, blieb die Küche kalt. Es gab lediglich Getränke.

Also wurde kurzerhand an Bord gekocht. Auch das gehört zum Bordalltag: Flexibilität ersetzt manchmal jedes Restaurant.

Diesel statt Segeln

Bereits am nächsten Morgen ging es weiter nach **Norderney**.

Der Grund war weniger touristischer Natur als vielmehr technischer.

„Betty“ wird zwar elektrisch angetrieben, doch der Stromgenerator arbeitet mit Diesel. Gerade auf längeren Etappen oder wenn nachts im Hafen keine Batterien geladen werden können – etwa wegen Stromausfällen oder fehlender Landstromadapter – wird der Generator unverzichtbar.

So entstand ganz nebenbei eine neue Einkaufsliste:

- Verlängerungskabel
- zusätzliche Adapter
- und Ersatz für die unterwegs verlorene Pütz, den klassischen Bord-Eimer, der auf keinem Schiff fehlen darf.

In Norderney funktionierte dafür wenigstens die Gastronomie tadellos. Das Hafenrestaurant empfing die Crew freundlich und versorgte sie ausgezeichnet – ein wohltuender Gegensatz zum Vortag.

Spiekeroog statt Helgoland

Obwohl Helgoland erneut lockte, setzte sich diesmal ein anderer Wunsch durch.

Roswitha wollte unbedingt nach **Spiekeroog**.

Die Hafeneinfahrt gilt unter Skippern als anspruchsvoll. Schmal, kurvenreich und stark von den Gezeiten abhängig, erinnert sie eher an ein Mauselloch als an einen Seehafen.

Doch „Betty“ meisterte auch diese Passage souverän.

Belohnt wurde die Crew mit einem hervorragenden Liegeplatz.

Der folgende Hafentag bot Gelegenheit, die autofreie Nordseeinsel zu erkunden. Spiekeroog präsentierte sich wie aus einem Bilderbuch: liebevoll gepflegte Häuser, kleine Cafés, blühende Gärten und verwinkelte Gassen – fast wie die Kulissen einer Rosamunde-Pilcher-Verfilmung.

Dass ungewöhnlich viele Besucher unterwegs waren, hatte allerdings einen besonderen Grund:

Ausgerechnet an diesem Tag fand der traditionelle **Insellauf** statt.

Gewitterwarnung im Hafen

Zurück im Hafen herrschte plötzlich geschäftiges Treiben.

Für die Nacht war schweres Unwetter angekündigt.

Überall wurden zusätzliche Festmacher ausgebracht, Fender neu positioniert und Leinen nachgesetzt.

Ein Nachbarskipper kommentierte die Vorbereitungen trocken:

„Entweder die Leinen halten – oder wir treffen uns morgen alle auf dem Deich wieder.“

In der Nacht zeigte die Nordsee erneut ihre wilde Seite.

Blitze erhellten im Sekundentakt den Himmel, Donner rollte über die Insel, Regen prasselte waagrecht über den Hafen.

Doch „Betty“ bestand ihre nächste Bewährungsprobe ohne jede Beanstandung.

Endlich Helgoland

Am nächsten Morgen passte alles.

Mit der ablaufenden Tide verließ die Crew Spiekeroog und nahm erneut Kurs auf Helgoland.

Unterwegs musste die Elbmündung gequert werden – eine der meistbefahrenen Schifffahrtsstraßen Europas.

Mitten auf der Nordsee bot sich ein faszinierender Anblick:

Dutzende riesige Frachtschiffe lagen vor Anker und warteten wie auf einem gigantischen Parkplatz auf ihre Einfahrt in die Hamburger Häfen.

Ein Bild, das man so nur auf See erlebt.

Überraschung beim Tanken

Noch rechtzeitig vor Schließung der Tankstelle konnte Diesel gebunkert werden.

Dabei fiel jedoch die nächste Merkwürdigkeit auf.

Geplant waren rund **450 Liter**, doch bereits nach **280 Litern** war der Tank voll.

Eine weitere Vermutung machte die Runde:

Vielleicht besitzt „Betty“ gar keinen 500-Liter-Tank, sondern lediglich rund 350 Liter Fassungsvermögen.

Das würde nicht nur den überraschend geringen Dieselbedarf erklären, sondern auch die bereits mehrfach auffällige Reichweitenberechnung.

Immerhin sorgte der Preis für gute Laune.

Auf Helgoland kostet der Liter Diesel gerade einmal **1,24 Euro** – weniger als die Hälfte des Preises in den Niederlanden.

Im Päckchen

Im Südhafen wartete die nächste Herausforderung.

Alle Liegeplätze an den Stegen waren bereits vergeben.

Es blieb nur das sogenannte **Päckchenliegen** – mehrere Yachten liegen dabei längsseits nebeneinander vertäut.

Für Baldur bedeutete das eine besondere Hürde. Das Übersteigen fremder Boote fällt ihm nicht leicht.

Gemeinsam fand die Crew jedoch eine sichere Lösung, sodass auch der Landgang möglich wurde.

Kurs Nord-Ostsee-Kanal

Lange blieb „Betty“ nicht auf Helgoland.

Das nächste Ziel hieß **Brunsbüttel**, das westliche Eingangstor zum **Nord-Ostsee-Kanal (NOK)**.

Der rund 98 Kilometer lange Kanal verbindet Nord- und Ostsee und gehört zu den meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt. Für Sportboote bedeutet er nicht nur eine erhebliche Abkürzung, sondern erspart auch die oft raue Umrundung Jütlands.

Mit auflaufender Tide schob die Elbe „Betty“ förmlich Richtung Brunsbüttel.

Zeitweise zeigte der Loggeber **sieben Knoten Fahrt**, obwohl die Motoren deutlich weniger leisten mussten.

Die Dimensionen der Elbmündung beeindrucken selbst erfahrene Wassersportler.

Schleusen mit einem Frachter

In Brunsbüttel durfte die Crew unmittelbar in die Schleuse einfahren.

Diesmal lag direkt neben „Betty“ ein rund **70 Meter langer Frachter**, dessen Bordwand weit über zehn Meter aufragte.

Plötzlich wirkte selbst der Katamaran erstaunlich klein.

Beim Festmachen zeigte Henry einmal mehr seine sportlichen Qualitäten. Mit viel Geschick und einer Portion Akrobatik gelang das Schleusenmanöver problemlos.

Direkt hinter der Schleuse wurde im Hafen festgemacht.

Durch den Nord-Ostsee-Kanal

Am nächsten Morgen begann die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Zwar verlangt der Kanal jederzeit Aufmerksamkeit, doch nach den anspruchsvollen Passagen auf der Nordsee und durch Amsterdam wirkte die Wasserstraße beinahe entspannt.

Etwa zwei Drittel der Strecke legte die Crew in **Rendsburg** einen Zwischenstopp ein.

Ein Regentag zwang alle zu einer kleinen Pause.

Anschließend ging es weiter Richtung Kiel.

Doch erneut kündigte sich ein kräftiges Tiefdruckgebiet an.

Im Hafen **Spiekerhörn** fand „Betty“ schließlich Schutz.

Aus den geplanten ein oder zwei Nächten wurden am Ende **sechs Tage**.

Der Hafen lag zwar etwas außerhalb und war nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden, doch das tat der Stimmung keinen Abbruch.

Für größere Einkäufe wurde kurzerhand das Taxi bemüht.

Denn auch das gehört zum Leben auf See:

Nicht jeder Tag besteht aus Segeln.

Manchmal ist der sicherste Hafen der beste Kurs – und Geduld die wichtigste Tugend eines Skippers.

Dies ist vorläufig der erste Kurzbericht der Abendteuer von Betty. Wer uns genauer folgen will, kann dies auf der Homepage von Betty www.sy-betty.com