

Sail to Sail 2010

Sail Amsterdam 2010 – Törn auf der „Regina Maris“ nach Bremerhaven – Sail Bremerhaven 2010



Vor etwas mehr als fünf Jahren spät abends nach der Auslaufparade Sail Bremerhaven 2005 kletterten Harald und ich reichlich betrübt die Gangway der STS Khersones herunter und verließen das Schiff Richtung Parkplatz Bremerhaven. Betrübt nicht deswegen, weil wir unser geliebtes Schiff an diesem Tag zum allerletzten Mal gesehen haben würden (daß dem so war, konnten wir damals noch nicht einmal ahnen und das ist auch eine ganz andere Geschichte...), nein, betrübt, weil eine ganze Reihe uns wohlbekannter alter Haudegen wie Horst, Herro, Manfred, Walter, Erwin und Ecki zurückbleiben durften, um nach Amsterdam zu segeln, während wir nach München zurück mußten. So ein eklatanter Planungsfehler würde uns nicht nochmal passieren, so viel war klar!

Um auch ja alles rechtzeitig in trockene Tücher zu kriegen, begannen wir bereits im Sommer 2009 mit der Planung für die Sail Amsterdam 2010. Wir reservierten das Doppelzimmer „Valparaiso“ im Gästehaus der Deutschen Seemannsmission in Amsterdam, buchten Hin- und Rückflug und – sicherheitshalber – auch noch ein Zimmer in Bremen (in Bremerhaven war selbst so früh kein bezahlbares Zimmer mehr zu bekommen). So hatten wir erst mal für alle Möglichkeiten vorgesorgt.

Dann vergaßen wir langsam alles wieder, bis irgendwann in diesem Frühjahr zwei spannende Optionen auftauchten: Aent und Ellen Kingma kündigten an, mit ihrer komfortablen Brigg „Aphrodite“ von A nach B - also von Amsterdam nach Bremerhaven - zu segeln. Und fast zeitgleich kam – über Reiner Nierula von den Maintaler Windjammerfreunden – das Angebot, auf der „Regina Maris“ mitzusegeln. Die kannten wir noch nicht, also entschieden wir uns für die Königin.



Donnerstag, 19. September bis Montag, 23. September: Amsterdam

Am mittleren Nachmittag schlugen wir in der Keyzersgracht im Gästehaus auf. Erster Eindruck: Uneingeschränkt empfehlenswert. Unser Zimmer war ganz oben unter dem Dach, überhaupt nicht klein, hübsch eingerichtet, sauber mit schönem Bad und Blick auf die Gracht. Die Betten komfortabel und mit den von Madame grundsätzlich bei jeder Reise mitgeschleppten eigenen Kissen (jaja, lacht nur...) sogar bequem. Wir waren sehr zufrieden und machten uns gleich nochmal auf den Weg, um das zu tun, was wir von da an eigentlich jeden Tag machen würden: Schiffe kucken.

Ich fasse unsere Eindrücke bis zu der Einschiffung auf der Königin der Einfachheit halber völlig unchronologisch etwas zusammen:

Was uns gefallen hat:

Die Amsterdamer sind ein ziemlich entspanntes, sympathisches Pack, meistens hilfsbereit, fast immer nett. Tolle Einkaufsmöglichkeiten, eine Unzahl entzückender kleiner Geschäftchen. Stil-sichere und geschmackvolle Einrichtungen. Kein Hundekot (dem war beileibe nicht immer so: Seit einem Stadtbesuch vor vielen, wirklich vielen Jahren hat sich der Ausruf „Amsterdam!!!“ im Familiensprech bis heute als Warnung vor Hundekacke gehalten), überhaupt ist die Stadt in gutem baulichen Zustand und recht sauber. Die wunderschönen alten Fassaden. Daß man immer nur ein paar Meter bis zur nächsten Brücke hat.



Die Sail selbst ist ein einziger Superlativ und nur mit Hilfskonstruktionen wie „unglaublich“, „unbeschreiblich“ „irre“ usw. irgendwie zu fassen. Einen ähnlichen Verkehr wie dort in den Grachten kenne ich allenfalls vom mittleren Ring zur Hauptverkehrszeit. Die drehen völlig durch, die Amsterdamer! Alles, was noch irgendwie schwimmfähig ist, wird zu Wasser gelassen. Stoß an Stoß geht es so langsam vorwärts, daß zu Fuß schneller ist. Stop-and-Go im Hafenbecken! Ihr kennt mich, ich erzähle nach dem Motto: „Wer nicht übertreibt, kann nicht anschaulich schildern“, aber hier übertreibe ich nicht: Hunderte von Schiffen, Tausende von Booten!



Der offizielle „Sail-Rundgang“ verläuft länger als fünf (FÜNF!) Kilometer an den Hafenbecken um das IJ entlang. Fast überall liegen Sail-Teilnehmerschiffe, viele im Päckchen. Und gereicht hat es trotzdem nicht: Viele Schiffe mußten weit außerhalb in irgendwelchen Exotenbecken festmachen. Sehr gefallen haben uns übrigens die Dampfschiffe – Dutzende! -, davon ganz be-

sonders die alten Dampfschlepper. Liebevoll gepflegte und über und über mit Blumen geschmückte lackglänzende Prachtstücke.



Abends dann Party. Tolle Musik. Bands und Kapellen jeder denkbaren Musikrichtung. Und jeden Abend ein phantastisches Feuerwerk.



Was uns nicht so gefallen hat:

Nun ja, niemand würde des Essens wegen nach Holland fahren – höchstens wegen der zugegebenermaßen leckeren Pommies, aber die hat man nach dem dritten Tag dann auch satt. Auf der Sail selbst war ein gastronomisches Angebot fast gar nicht mehr vorhanden: Ein paar wenige Buden mit immer dem gleichen Angebot: Frikandellen (das sind nicht etwa: Lockerwürzige Fleischpflanzerl. Sondern: Eine wurstförmige fade Masse undefinierbaren Inhalts (es könnte Seegrass sein), frittiert und unter einem halben Pfund Mayonnaise ertränkt), die unvermeidlichen Pommies natürlich und Burger (das ist in etwa jetzt das, was wir Frikadellen nennen würden). Nicht gut.

Auch nicht gut: So gut wie keine Informationsmöglichkeiten: Die paar wenige Sail-Flyer-Verteiler wußten nicht, wo man weiterführende Information bekommen konnte, die Helfer in den noch wenigeren Infoständen tippelten bei Fragen hilflos auf ihren Laptops rum und kamen über die schwächelnde offizielle Homepage auch nicht hinaus. Wir wurden zur städtischen Touristeninfo geschickt, die uns wörtlich mit: „Die Sail hat 'nen anderen Veranstalter – damit haben wir nix zu tun“ wieder auf die Straße geschickt hat. Ganz schlecht.

Zwei Episoden noch:

Am Samstagabend kurz nach dem Feuerwerk klingelt das Handy - Reiner von den Windjammerfreunden Maintal, der mit drei Segelkameraden gerade frisch in Amsterdam aufgeschlagen war und auf unseren Tipp hin auch im Seemannsheim übernachtete: Wir sollten SOFORT in die Keyzersgracht kommen, in der Eckkneipe tobe der Bär. Nicht etwa zu Fuß, dies dauere viel zu lange, sondern per Taxi, die Kosten übernehme die Gruppe... Fassen wir nochmal zusammen: Es ist Samstagabend, das Feuerwerk ist eben zu Ende, eine gefühlte Million Menschen macht sich auf den Weg vom Hafen nach Hause und davon sucht etwa die Hälfte ein Taxi. Unsere Chancen, eines zu ergattern, gingen also gegen Null. Wir machten uns daher resigniert zu Fuß auf den Weg. Da verweigerte direkt vor uns ein Polizist einem Tuktuk die Weiterfahrt zum Hafen, warum auch immer. Wir hielten das obskure Gefährt sofort an, stiegen ein, der Preis war

gleich verhandelt: Pro Nase drei Euro, egal wohin. Wir nannten die Adresse und wurden erst einmal gefragt: „Kennt Ihr den Weg?“. Es stellte sich heraus, daß der Fahrer völlig fremd hier war und auch keine Lizenz für die Innenstadt hatte, aber egal: Er hat Tuktuk und wir haben Navi! Ich dirigierte den Fahrer also nach rechts, nach links und wunderte mich über unerwartete Einbahnstraßen und Abbiegeverbote - bis ich darauf kam, daß mein Navi im Fußgängermodus lief. Abbiegeverbote waren dem Tuktukfahrer allerdings völlig egal: Wenn es sein mußte, dann stellte er sich auf den Fußgängerweg, querte die Straße mit der Fußgängerampel und fuhr danach auf der Straße weiter! Ein toller Auftritt vor der Eckkneipe war uns jedenfalls sicher.

Am Sonntag besuchten wir Ellen und Aent Kingma auf der „Aphrodite“ – nach einer endlosen Irrfahrt, die an einer falschen Straße begann („Sloterdijk-Weg“ und „Sloterdijk Station“ erwiesen sich als nicht miteinander verwandt und darüber hinaus kilometerweit entfernt!) und in einem Taxi endete, dessen Fahrer uns fette Beute erst einmal bis weit in die Ödnis des Überseehafens fuhr, bevor er uns in der Nähe des Vlothafens – dort, wo die „Aphrodite“ festgemacht hatte – aus der Taxe entließ. Angekommen waren wir dennoch nicht: Wir mußten erst ein paar ISPS-Stacheldrahtsicherungen umklettern, um ins Hafengelände und zum Schiff zu gelangen. Ein schönes Wiedersehen war es dennoch und wir wußten danach auch, wer unser Bootsmann auf der „Regina“ sein würde: Arne nämlich, der letzten Sommer auch unser Bootsmann auf der „Aphrodite“ war.

Montag, 23. August, bis Mittwoch, 25. August: Törn auf der „Regina Maris“ von Amsterdam nach Bremerhaven

Montag mittag kamen wir dann mit unseren Seesäcken in der Nähe des Bahnhofs am Hafenbecken an. Die „Regina Maris“ und einige andere große Segler, u.a. die „Pedro Doncker“ und die „Artemis“, hatten bereits festgemacht und wir kletterten an Bord. Es stellte sich heraus, daß Harald und ich – wegen des Nichterscheinens von Mitseglern – nur zu zweit in der Kammer gewesen wären, weshalb wir Gyula vorschlugen, aus der vollbesetzten Maintaler Kammer aus- und zu uns zu ziehen.

Kai, der zweite Steuermann, gab uns eine kurze Einweisung – auch über sicherheitsrelevante Themen – und gegen 16 Uhr warfen wir los und passierten unter Maschine Amsterdam und das Hafengelände Richtung Nordseekanal, der „Artemis“ und der „Pedro Doncker“ hinterher. Nach gut einer Stunde rief uns Martin – Eigner und Kapitän des Schiffes – zusammen: Er hätte sich anders entschieden, die aktuellen Berichte sprächen von Windstärke 6 bis 7 auf der Nordsee und durchschnittlicher Wellenhöhe von drei bis vier Metern. Dies wolle er uns noch nicht zumuten und deshalb den Weg über Marker- und IJsselmeer nehmen, hier wäre es noch relativ ruhig. Wir wendeten also und fuhren ein zweites Mal an Amsterdam vorbei.



Schon bei der Oranjeschleuse, die das IJ vom IJmeer und später vom Markermeer trennt, zeigte sich, daß mit dem Wind zu rechnen sein würde: Die allerersten Schiffe, die vor der Schleuse warteten, wurden beim Einfahren ins Schleusenbecken vom Wind ordentlich gegeneinander gedrückt.



Im Markermeer gab es eine kurze Einweisung in Segelkunde von Arne. In der Markerwaardijkschleuse bekam dann auch die „Regina“ ein paar ordentliche Schrammen an die Bordwand. Zunächst hatte Martin eigentlich alles richtig gemacht: Um ausreichend Ruderwirkung gegen den Winddruck zu haben, hatte er vor der Schleuse gut Fahrt aufgenommen, rauschte mit ordentlichem Tempo ins Becken, stoppte perfekt plaziert ab und ließ blitzschnell festmachen. Soweit alles gut. Leider sollte dann doch noch ein weiteres Schiff hinter uns ins Becken, Martin mußte also nochmal loswerfen und schon hatte uns der Wind im Griff und drückte uns auf die gegenüberliegende Seite und dort ein Stück die Schleusenwand entlang. Keine Chance, die Fender rechtzeitig rüberzubringen. Ein häßliches Geräusch, das.

Im IJsselmeer setzten wir dann („etwas Feierabendsegeln, die Herrschaften?“) das gut 150 m² große Breitfocksegel und rauschten mit guter Fahrt Richtung Afsluitdijk, dem großen Deich, der das IJsselmeer vom Wattenmeer trennt. Zum ersten Mal fiel mir auf, wie ruhig die „Regina Maris“ im Wasser liegt. Zwischenzeitlich gab es Abendessen – Kai war auch als Schiffskoch tätig. Es gab Geschnetzeltes und schmeckte richtig gut. Beim Abwasch organisierten wir uns irgendwie selbst.

Inzwischen war es dunkel geworden und der Wind frischte kräftig auf – Martin mußte das Breitfock wegnehmen. Was dann passierte, war ein Musterbeispiel für ein herzlich mißglücktes Segelmanöver: Wir hatten das Segelbergen bisher ja nicht geübt, was ein Fehler war, denn abgesehen von den Maintalern und uns Münchnern waren wohl nicht allzuviel Gäste an Bord, die schon mal einen Tampen in der Hand hatten. Es war inzwischen stockdunkel, Arnes Stimme war wegen des Sturms kaum zu hören, geschweige denn zu verstehen und selbst wenn: Kaum einer wußte, was sein Geschrei bedeuten konnte. Ein heilloses Durcheinander, das Breitfock drohte zu reißen, Kai verletzte sich richtig schwer an der Hand – schön war das alles nicht. Aber am Ende war das Segel heil geborgen.

Harald und ich tranken dann noch ein Bierchen und verschwanden in der Koje. Gegen zwei Uhr morgens machte Martin dann irgendwo vor der Afsluitdijkschleuse fest.

Dort lagen wir noch während des Frühstücks. Langsam zeigte sich, daß das Attribut „chaotisch“ zum Muster für die ganze Reise werden würde: Kai war noch nicht wach, und konnte später – als er es denn war – wegen seiner Verletzung kaum was tun. Hilfsbereite Gutmenschen drückten sich durch die enge Küche, behinderten sich ständig gegenseitig und versuchten, für 30 Mann irgendwas Eßbares auf die Backen zu schaffen. Weniger hilfsbereite Menschen saßen im Salon und forderten Brot und Spiele... Harald rettete für mich, die ich natürlich mit in der Küche herumrumpelte, eine (EINE!) winzige Aufbacksemmel, damit ich am Ende überhaupt irgendetwas zu essen bekam. Danach entschied ich, ich habe meine Teamfähigkeit jetzt ausreichend unter Beweis gestellt. Das sollte ab jetzt jemand anderes machen.

Unter Maschine fuhren wir am Vormittag in den engen Fahrrinnen des Wattenmeeres Richtung westfriesische Inseln. Martin informierte uns, daß sich die Bedingungen draußen auf der Nordsee nicht gebessert hatten und daß er sich entschlossen habe, im Terschellinger Hafen abzuwettern. Dies hieß allerdings, daß wir nicht rechtzeitig in Bremerhaven ankommen würden – was ein Problem für die Maintaler darstellte, die nicht viel Zeit zwischen Ausschiffen und Abfahrt ihres Zuges eingeplant hatten.



Im Wattenmeer ging die See schon etwas höher als im geschützten IJsselmeer, aber ich fühlte mich immer noch völlig wohl – mein Magen ruhte friedlich in sich selbst. Derweilen gefiel mir die „Regina Maris“ mehr und mehr. Lag im Wasser wie eine fette Ente, mit stoischer Ruhe, und das Deck war noch immer so gut wie trocken.

Im Wellenschatten von Terschelling gab es Mittagessen und dann fuhren wir weiter, aber nicht etwa hinter der vor uns segelnden „Loth Lorian“ her in den Terschellinger Hafen, sondern raus auf die Nordsee. Hatte Martin nicht gerade eben etwas ganz anderes verkündet?

Ich ging mich umziehen – die Segeljacke hatte ich schon seit dem Frühstück an, aber jetzt schlüpfte ich auch in meine Segelhose. Dazu eine Wollmütze auf den Kopf. Für einen kurzen Moment kam ich mir damit etwas „overdressed“ vor: Die meisten anderen Mitreisenden standen noch mit Jeans und Wanderjäckchen an Deck. Es stellte sich aber heraus, daß viele gar nichts anderes dabei hatten, was sich als fatal erweisen würde. Denn langsam wurde es richtig stürmisch, der Wind stand bei 6 bis 8 Beaufort, die Wellenhöhe bei zwei bis drei Metern. Das Schiff begann zu arbeiten. Die Zahl der Seekranken nahm zu. Es wurde naß, es wurde kalt, es wurde unangenehm. Ohne was Gescheites zum Anziehen war der eine oder andere vermutlich schon recht durchfeuchtet und durchgefroren, traute sich aber nicht mehr unter Deck, weil er seekrank war oder zumindestens fürchtete, es zu werden.

Harald und ich – warm und trocken eingepackt – suchten uns ein sicheres Plätzchen auf dem Achterdeck und wunderten uns etwas: Ist das normal? Keine Strecktaue? Keine Leichenfänger? Alles Fehlanzeige. Und das bei größtenteils unerfahrenen Mitreisenden? Bei den wenigen kleinen Segelmanövern, die jetzt noch anstanden, hieß der Einfachheit halber nur noch „Maintaler zum Brassen!“, wobei Harald und ich gleich mit gemeint waren.

Und dann begannen auch wir uns ein bißchen zu fürchten: Eine gewaltige Gewitterwand hatte sich direkt vor uns aufgebaut und näherte sich – und zwar schnell. Es sah richtig übel aus und wurde es dann auch: In kürzester Zeit wurde der Himmel nachtschwarz, der Sturm explodierte auf Windstärke 11, der Regen schlug waagrecht ein wie Hagel. Und es wurde wirklich kalt. Arne trieb uns unter Deck. Da war inzwischen die Hölle ausgebrochen: Erbärmlich seekranke Mitreisende suchten nach Halt und nach irgendwelchen Kotzgefäßen, die Sitzpolster waren lose, sämtliche Deko war durch die Gegend geflogen. Glasscherben, Zucker und Papiere hatten sich auf dem Boden verteilt und machten jeden Schritt zur gefährlichen Rutschpartie. In der Küche hatte sich die schwere Kaffeemaschine losgerissen und war abgestürzt, ein 20-Liter-Topf mit vorgekochtem Essen hatte den Weg über die zwanzig Zentimeter hohe Gußeisenbrüstung der Kochstelle gefunden und sich samt Inhalt auf den Boden geworfen, kaum ein Glas war heil geblieben.



Ich versuchte erst, beim Aufräumen mitzuhelfen, aber an dieser Stelle deutete mein Magen zum ersten Mal diskret an, daß er nicht alles mitzumachen bereit war. Also krabbelte ich den Niedergang runter, um mir etwas Wärmeres unter die Segelklamotten zu ziehen, kontrollierte gleich nochmal, ob alles gut verstaut war in unserer Kammer (war es) und kletterte wieder aufs Achterdeck, wo ein kleiner harter Kern von Unerschrockenen verblieben war.

Da erreichte uns ein Pan-Pan-Ruf von der in Sichtnähe segelnden „Lissi“, der „Großherzogin Elisabeth“. Ihr waren in der Gewitterböe die Schonersegel gerissen und sie hatte gleichzeitig ein technisches Problem – Maschine, Ruderanlage? Ich weiß es nicht, jedenfalls war das Schiff in dieser Zeit hilflos und das in dem Sturm mit hochgehender See. Sehr schnell waren vier Rettungsboote von Terschelling und Vlieland vor Ort. Da paßte die SMS von Ecki über den Unfall der „Alex“, der zwei Tage zuvor bei Terschelling, also vermutlich nicht weit von unserer aktuellen Position, ein holländischer Kutter ins Hinterteil gerauscht war.

Das Gewitter war dann fast so schnell vorüber, wie es gekommen war. Arne begann, in Küche und Salon klar Schiff zu machen. Das Schlimmste war jetzt vorbei, die meisten Seekranken hatten es in ihre Kammern geschafft, die anderen waren im Salon eingeschlafen. Kai wärmte etwas Chilli con Carne auf und wir futterten mit gutem Hunger. Ich blieb im Salon, fand eine „An Bord“-Ausgabe und las mich trotz des weiterhin hohen Seegangs diagonal durch. Danach kletterte ich noch mal aufs Achterdeck auf ein „Absacker-Ratscherl“. Ich war sowas von stolz auf mich: Mir war – bis auf diesen einen kurzen Moment unter Deck – noch nicht einmal öggerig geworden, es ging mir prima, einfach nur gut! Harald ging es sowieso gut. Wir gingen schlafen.

Die Nacht hielt dann doch noch eine böse Überraschung parat: Zweimal wurde das Schiff von gewaltigen Brechern komplett überspült, einschließlich Achterdeck. Ich lag mit angehaltenem Atem im Bett und wartete darauf, daß sich das tief zur Seite gedrückte Schiff wieder aufrichtete – und überlegte mir schon, wo ich meine Schuhe hingestellt hatte, nur so, für alle Fälle... Das Skylight über der leergebliebenen Koje in unserer Kammer war eh nicht ganz dicht, schon am Vorabend war hier etwas Wasser durchgekommen. Diesmal kam ein richtiger Schwall runter – Bett und Matratze wurden klatschnaß. Martin sprach am nächsten Morgen von etwa sechs Metern Wellenhöhe.

Als ich morgens aufwachte, waren wir schon fast in der Wesermündung. Es war, als sei nie etwas gewesen, die Sonne schien, wir motorten ruhig Richtung Bremerhaven. Dank Martins Gewalttritt über die Nordsee waren wir gut in der Zeit und das Frühstückmachen klappte schon fast reibungslos. All unsere Seekranken hatten wieder Farbe im Gesicht und Hunger hatten sie auch.

Und dann machten wir auch schon an der Seebäderkaje fest. Martin zog ein Fazit für uns: Es war viel kaputtgegangen in der Nacht, und einiges naß, was hätte trocken bleiben sollen. Aber es war uns nichts passiert, nicht wie der „Lissi“ oder auch der „Thalassa“, die – wenn ich es richtig in Erinnerung habe – mit dem Segel auch gleich etwas Baum verloren hatte. Gerade in diesem Moment kam einer der Mitveranstalter der Sail Bremerhaven bei uns an und erzählte uns, daß etwa 80 längst erwartete Schiffe noch nicht eingetroffen seien, die meisten hätten wohl hinter irgendwelchen Schleusen abgewettert und daß er wirklich froh sei, uns wohlbehalten zu sehen!

Mittwoch, 23. August bis Samstag, 26. August: Bremerhaven

Wir hatten in zwischen unsere Seesäcke gepackt und zur Seite geschafft. Eine Reinigungskolonne machte das Schiff sail-fein und wir konnten noch die Einlaufparade an Bord von der Seebäderkaje betrachten. Dabei war natürlich auch die „Alex“, mit ihrem Knick im Hinterteil. Wir fuhren zusammen mit den Maintalern zum Bahnhof und nahmen den Zug nach Bremen. Dort trennten wir uns – Harald und ich gingen zu unserem Hotel, die Maintaler fuhren weiter nach Frankfurt.

Donnerstag verbrachten Harald und ich in Hamburg – die „Queen Mary 2“ war zufällig da und weil ich die große Dame noch nie gesehen hatte, machten wir eine Hafensrundfahrt an ihr vorbei. Den Abend verbrachten wir mit unseren Hamburger Freunden – vielen Dank von hier aus nochmal.

Am Freitag fuhren wir nochmal nach Bremerhaven, wir besuchten die „Alex“, die uns mit so einer Menschenmasse an Bord ungewohnt und richtig fremd vorkam und beäugten deren Heckschaden etwas genauer, dann trafen wir uns mit Ecki, der an der Crew-Parade teilgenommen hatte.

Nun war auch genug mit Schiff. Samstag morgen setzten wir uns in den ICE und fuhren nach München, und irgendwie hatten wir beide manchmal ein seltsames Gefühl, so, als ob der Törn und besonders der Sturm irgendwie gar nicht wahr gewesen wäre...



(alle Bilder: Copyright Susanne Fischer)

München, im September 2010, Susanne Fischer

Nachtrag:

Die SOS-Seite von Esys.Org enthält einen Eintrag von Tim Schwabedissen über die Situation der „Großherzogin Elisabeth“:

"Großherzogin Elisabeth" vor Holland in Not - Windhose erfasst Ewer "Petrine"

(25.8.10) Am 24.8. gegen 18 Uhr wurden die beiden KNRM-Stationen West Terschelling und Vlieland alarmiert, nachdem der Elsflether Dreimaster "Großherzogin Elisabeth", 563 BRZ (IMO:5309413) auf der Reise von Amsterdam nach Bremerhaven bei Böen von bis zu 11 Bf in Schwierigkeiten geraten war. Etliche Segel wurden zerfetzt, und das Schiff hatte Ruderverlust. An Bord waren rund 50 Personen. Als die beiden Rettungsboote aber vor Ort waren, hatte der Wind soweit nachgelassen, dass das Schiff wieder unter Kontrolle war. Sie kehrten zurück, und die "Großherzogin Elisabeth" setzte ihre Reise nach Bremerhaven fort, wo sie am Vormittag des 25.8. festmachte....