

# Vom IJsselmeer nach Texel und Vlieland

Tagebuch einer Reise mit dem Segelboot in niederländischen Gewässern.

## Freitag 1. 9. 2006

Ab heute habe ich zwei Wochen Urlaub. Wie oft fahren wir, meine Frau Irene und ich, zu unserem Boot nach Lemmer ans IJsselmeer um zu segeln. Heute später als sonst. Wegen einer Ausstellung konnte ich nicht früh weg. Erst um 17 Uhr geht es endlich los. Jetzt liegen noch 330 km und gute 4 h Fahrt vor uns.

Wie meistens freitags ist die Autobahn gut frequentiert. Es regnet immer wieder und wir kommen nicht so voran, wie wir das möchten. Kurz vor Nijverdal ist die Straße plötzlich komplett gesperrt. Je eine Umleitung nach rechts und links ist ausgeschildert. Kurzentschlossen entscheiden wir uns für die linke. Sophie, so nennen wir die Dame aus unserem Navigationssystem, ist irritiert und fordert uns hartnäckig zum Wenden auf. Wir werden weiträumig umgeleitet und nur dank Sophies Karte wissen wir in etwa wo wir sind. Die 30 km Ersparnis, die wir gegenüber der Autobahn auf der Landstraße erzielen können, sind auf jeden Fall wieder hin.

Um 22.15 Uhr sind wir endlich am Ziel. Das Auto wird nur teilweise ausgepackt. Nachdem wir unserer Tochter in einer kurzen Email von unserer guten Ankunft berichtet haben, kehrt endlich Ruhe ein. Wir trinken noch ein Glas Rotwein und gehen schlafen.

## Samstag 2. 9. 2006

Wir frühstücken bei strahlendem Sonnenschein, aber der Wetterbericht der Coastguard verheißt nichts gutes. SW 6-7 zeitweise 8 und Schauer sind für das IJsselmeer angesagt. Kein Wetter um einen Törn zu beginnen. Für uns kein verlorener Tag, wir werden uns in Ruhe einrichten und Lebensmittel bunkern. Wir wissen nie genau, wohin es uns treiben wird und da ist es gut, ein paar Vorräte zu haben.

In Lemmer kann man sich hervorragend verproviantieren. Nur einen Steinwurf vom Gemeinde-Buitenhaven findet man ein Einkaufszentrum. Aldi, Lidl, ein großer De Boer Supermarkt und mehrere andere Läden bieten alles was man so braucht. Es gibt deutsches Bier aber kein Dosenpfand. Auch zur Innenstadt ist es nicht weit. Unser Boot liegt etwas außerhalb. Das ist aber kein Problem. In Lemmer haben wir ja noch unser Auto.

Mittags zieht es sich zu und fängt an zu regnen. Wir im Hafen empfinden den Wind noch als zahm aber andere, die heute morgen ausgelaufen sind, kommen zurück. Eigentlich hatten wir uns vorgenommen, das Boot ordentlich zu schrubben. Doch im Regen muß das nicht sein, das hat Zeit bis morgen. Wir ziehen uns mit einem Buch zurück. Uns ist nach Tee und heißer Schokolade zumute. Draußen heult der Wind.

## Sonntag 3. 9. 2006

In der Nacht hat es mächtig gefetzt und es weht auch jetzt noch ganz ordentlich. Draußen ist es trüb und regnerisch. Bei uns ist eine Stimmung wie im November. Aber wir haben 20 Grad an Bord auch ohne die Heizung einzuschalten. Trotzdem planen wir schon mal das in naher Zukunft anstehende Winterlager und sprechen auch über Weihnachtsgeschenke. Draußen ist es „staubfrei“, wie Sigi unser Nachbar ein paar Boxen weiter sagen würde. Um 11 Uhr regnet es Bindfäden. Mittags meint die Küstenwache 5-6 aus SW anfangs auch noch 7. Tendenziell wird es also besser. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Weil sich der Aufwand in Grenzen hält, habe ich als langjähriger Funkamateurliebhaber auch eine kleine Amateurliebhaberstation für Kurzwellen an Bord. Die Gerätschaften verschwinden bei Nichtgebrauch in einem kleinen Schapp und als Antenne benutze ich das isolierte Achterstag. Über diese Station halte ich, wenn wir unterwegs sind, auch den Kontakt zur Familie. Dazu nimmt man einfach Verbindung mit einer Station auf, die über das Winlink-System mit dem Internet verbunden ist. Dorthin funke ich dann meine Emails, die dann über einen Server in den USA an beliebige Adressaten weitergeleitet werden. Selbstverständlich funktioniert das ganze auch umgekehrt. Normalerweise arbeite ich mit PA3DUV in Deventer/NL. Das ist nicht weit und Dick hat immer ein gutes Signal. Dies wissen natürlich auch andere und so ist auf seinen Frequenzen immer was los. Gestern fand ich von Dick eine Message vor,

ich möge doch mal die neue Station ON5FS in Belgien testen. Und genau das probiere ich jetzt, stelle die Frequenz ein und nach einem Mausklick ist der Connect sofort da. Ich mache ein paar Experimente und bin begeistert. André macht einen hervorragenden Job und ich habe eine neue Lieblingsstation an Land.



Amateurfunk an Bord

Um 16.00 Uhr scheint dann plötzlich die Sonne. Das ist die Gelegenheit zum Schiffputzen. Wir machen uns an die Arbeit, schrubben und hieven unzählige Pützen Wasser an Bord. Danach sind wir aber wirklich bereit zum Auslaufen. Jetzt muß nur noch das Wetter mitspielen.

#### Montag 4. 9. 2006

Vor das Ijsselmeer haben die Götter, nein die Niederländer, die Schleuse gesetzt. Mit zwei anderen deutschen Seglern ziehen wir unsere Schleifen und warten auf Öffnung. Vor uns liegt noch ein größerer Frachter. Nach den Toren öffnet sich die Brücke und aus Lautsprechern kommt eine niederländische Ansage, die wir nicht verstehen. Die Schleuse spuckt ein paar Segler aus und das Licht schaltet um auf grün. Nichts tut sich. Alles wartet auf die Einfahrt des Frachters vor uns. Dann eine erneute Durchsage diesmal auf deutsch: „Zeilboten bitte einfahren“. Jetzt aber schnell. Wegen uns ist die Brücke noch geöffnet und der Verkehr wird angehalten.

Auf dem freien Wasser erwartet uns viel Wind. Sonnenschein hat der Seewetterbericht angekündigt und abnehmend 3-4 aus West. Ist das nicht ein bißchen untertrieben? Ich schätze es eher auf 5-6. Wir machen erstmal unter Motor West gut um aus der engen Bucht herauszukommen und Luv zu gewinnen. Eine Stunde später haben sich die 5-6 auch bei der zentralen Funkstelle für das Ijsselmeer in Lelystad herum gesprochen. Wir setzen stark gerefft Segel, stellen aber bald fest, daß es uns nicht richtig Spaß macht so gegenan zu bolzen. Die Seebeine sind uns noch nicht wieder gewachsen und so fahren wir unter Motor hinüber nach Enkhuizen.

Gegen 16 h machen wir im Gemeinde-Buitenhaven am Bahnhof fest. Es ist heute nicht leicht einen Liegeplatz zu finden, da die meisten Plätze reserviert sind. In Enkhuizen gibt es mehrere Häfen, aber hier im Buitenhaven liegen wir besonders gern. Wir zahlen 11,20 € für die Nacht. Es gibt zwei Waschküser, in denen man für 1 € duschen kann. Für Strom und Wasser muß man sich beim Hafenmeister einen elektronischen Schlüssel besorgen. Sicher ein gutes System, aber wenn man wie wir nur eine Nacht da ist, entschieden zu umständlich.



Buitenhaven Enkhuizen

Unserer Meinung nach ist Enkhuizen die schönste Stadt am Ijsselmeer. Wir stehen auf historischem Boden. 1602 wurde hier mit der Vereinigten Ostindischen Compagnie VOC die erste Aktiengesellschaft der Welt gegründet. Das war ein Gebot der Zeit, denn für einen einzelnen Kaufmann war es einfach zu teuer und risikoreich ein Schiff auszurüsten und auf Einkaufsfahrt nach Fernost zu schicken. Mit der VOC begann für Enkhuizen ein goldenes Zeitalter, das fast zweihundert Jahre andauern sollte. Man sieht es der Stadt heute noch an. Im Pepperhuis, einem alten Lagerhaus aus dieser Zeit, kann man viel über diese Geschichte, aber auch über die Seefahrt auf der Zuiderzee vor der Haustüre lernen. Einen Sturm- oder Regentag, der einen zwingt im Hafen zu bleiben, kann man hier gut verbringen. An einem Flaudentag geht man besser ins Freilichtmuseum gegenüber. Dort wird mehr das ländliche Holland gezeigt.

Abends klären sich dann auch die Liegeplatzreservierungen im Hafen auf. Es findet wohl ein besonderes Event statt, denn es läuft ein großes Plattbodenschiff nach dem anderen ein. Diese großen Schiffe auf engem Raum manövrieren zu sehen ist immer wieder ein besonders Erlebnis. Eines hat uns besonders beeindruckt. Das vielleicht 30 m große Schiff steuert zielsicher auf eine

Lücke zu, bei der ich Zweifel habe ob es überhaupt hineinpaßt. Vorn auf dem Schiff steht ein Mann in den Fünzigern mit Vollbart. Am Ruder eine üppige Endzwanzigerin mit blonder Lockenmähne. Vater und Tochter vielleicht. Dazwischen ca. 20 Gäste beim Smalltalk mit Bierdosen in der Hand. Als das Schiff weit genug in der Lücke ist, blickt der Vater die Tochter nur an. Für diese das Signal zum Aufstoppen. Mit zielsicherem Wurf hat er im Nu ein Tau um einen Poller gelegt. Ein weiterer Blick und sie zieht das große Schiff in die Spring eindampfend in die Lücke. Vorn und hinten sind sicher nicht mehr als zwei Meter Platz. Ihre Gäste bemerken gar nicht, welche hervorragende Seemannschaft sie da gerade vorgeführt bekommen haben.

## Dienstag 5. 9. 2006

Es ist diesig. Wir ergänzen noch schnell unsere Vorräte, denn heute soll es in Richtung Inseln gehen. Als Zwischenziel haben wir Den Oever angepeilt. Der Wetterbericht meldet WSW 3-4 aktuell in Lelystad 4. Ideale Voraussetzungen also für den Trip. Um 10.15 Uhr legen wir ab und lassen uns vor dem Wind das Krabbersgat raustreiben. Treiben ist das richtige Wort. Es sind nur 1-2 kn. So eine Meile draußen ist dann endgültig Schluß. Wir dümpeln in der Flaute und warten mit einigen anderen, darunter auch ein paar große Plattbodenschiffe, auf den angekündigten Wind. Lelystad meldet aktuell immer noch SW 4. Wo haben die Jungs nur ihre Augen, könnte man fragen. Ich weiß aber, daß die stündlichen Meldungen keineswegs so aktuell sind wie sie klingen. Stundenlang wird immer wieder das gleiche Band abgespielt. Eine Stunde später hat sich die aktuelle Situation auch in Lelystad rumgesprochen. Jetzt spricht man von veränderlich 1-2. Mit anderen Worten: Der Wind reicht nicht um den Dampf von der Kaffeetasse zu pusten. Wir haben schon viel Zeit verloren und bemühen den „flüssigen Wind“, der uns mit gut 5 kn nach Norden schiebt. Unterwegs dann plötzlich eine große Ansammlung von Schiffen mit Baggern usw. Das ist die großräumig abgesperrte Baustelle zwischen Workum und Medemblik, auf die immer wieder im Funk hingewiesen wird. Wir lassen die Sperrtonnen an Stb und dann ist plötzlich zumindest ein Hauch von Wind da. Ein West, der uns mit 2-3 kn ganz gemütlich in Richtung Den Oever fahren läßt. Allerdings hat es jetzt angefangen zu regnen. Nicht viel aber ein unangenehmes Fieseln zwingt uns ins Ölzeug. Bei 20 Grad Lufttemperatur gibt es schlimmeres.

Als wir gegen halb vier in Den Oever ankommen verläßt gerade ein Frachter die Stevinsluizen. Mit einem Plattbodenschiff und einem anderen Frachter, die wohl schon warteten, dürfen wir gleich einlaufen. Deshalb stellt sich die Frage nach einem Übernachten in der Marina nicht, was ein Fehler



Stevinsluizen das Tor zur großen Freiheit auf dem Meer

war wie sich noch zeigen wird. Als wir als letzte die Schleuse verlassen ist die benachbarte Brücke schon geöffnet. Der Schleusenwärter fordert uns über Lautsprecher auf uns zu beeilen, immerhin wird für uns der Verkehr einer ganzen Autobahn angehalten. Wir geben was wir können. Mit unserem Motor sind bei dem kabbeligen Wasser, das der Frachter vor uns hinterlassen hat, mehr als gute 6 kn nicht drin. Unmittelbar hinter uns dreht die Brücke. Es scheint fast als wolle sie noch schieben helfen.

Wir hoffen darauf, irgendwo draußen im Norderhaven festmachen zu können, in Den Oever genüsslich Fisch essen zu gehen und dann morgen am späten Vormittag mit der ablaufenden Tide nach Texel zu fahren. Jan Werner empfiehlt in seinem Buch

„Nordseeküste“ diesen Hafen, wo man einfach an einem der vielen Ausflugsboote über Nacht festmachen könne. Wir sehen zwar die Ausflugsboote aber keine anderen Yachten. Als ich bei einem Schiff mit passender Relingshöhe frage, ob wir festmachen dürfen, erklärt man uns, man laufe in einer halben Stunde aus. Kurz entschlossen rufe ich den Hafenmeister über Funk an. Der bestellt uns in den benachbarten Fischerhafen, wo wir längsseits des Fischkutters 71 festmachen sollen. Dieser Kutter ist ein ziemlicher Rosthaufen. Wir haben kaum festgemacht, als am Kai ein Auto vorfährt und der „Fischer un sin Fru“ aussteigen. Bis 20 Uhr können wir bleiben, dann laufe man aus. Wir haben verstanden: Hier will man uns nicht. Da die Kaimauer wegen der groben Spundwände zum Anlegen für eine Yacht wirklich nicht geeignet ist, entschließen wir uns wieder auszulaufen. Am Wartesteiger vor der Schleuse liegt ein einsamer Holländer. Wir fragen ihn ob er über Nacht bleibe und ob dies erlaubt sei. Nein, er warte nur noch bis 18.30 Uhr auf die günstige Tide und ob es erlaubt sei, wisse er auch nicht. Ein Blick in den Tidenkalender und kurzer Kriegsrat. Wir machen uns sofort auf in Richtung Texel. Auf dem Weg werden wir sowieso kein Problem mit dem Tiefgang bekommen, eher

mit dem Strom. Da wir uns entschlossen haben unter Motor zu fahren ist das nicht weiter schlimm. Max. 0,8 kn Gegenstrom haben wir dann auch. Draußen im tiefen Wasser können wir die Kurven des Fahrwassers ein bißchen schnibbeln und laufen schon nach 2,5 h in Oudeschild auf Texel ein. Aus dem Vorjahr wissen wir, daß der Hafen sehr sicher aber ziemlich unübersichtlich ist. Für Gäste geht es über viele Kurven bis in die hinterste Ecke, wo man dann allerdings sehr komfortabel an Schwimmstegen liegt. Um 20.30 Uhr mit dem letzten Tageslicht machen wir fest.

### Mittwoch 6. 9. 2006

Heute und die nächsten Tage werden wir hier auf Texel bleiben, einfach nur ausspannen, uns in den Strom der vielen Touristen einreihen und die frische Nordseeluft genießen. Aber erst melde ich uns



Yachthafen Oudeschild auf Texel

beim Hafenmeister an. Der residiert morgens und abends jeweils ein paar Stunden im supermodernen Gebäude. Außerhalb dieser Zeiten kann man seinen Obolus aber auch am Automaten entrichten. Ich zahle 19 € für die Nacht, ab der 3. Nacht gibt es 20% Nachlaß. Für Dusche, Strom und Wasser braucht man einen elektronischen Schlüssel, Sepkey genannt, für den man 10 € Pfand und 5 € Guthaben entrichten muß. Ohne diesen Schlüssel geht im Hafen nichts, aber dafür ist aller Komfort vorhanden. So gibt es auch einen Internetanschluß, den ich aber mit 10 Cent/min als teuer empfinde. Außerdem hängen Schilder herum, die auf gratis WLAN hinweisen, was ich aber mit meinem uralten Laptop nicht nachprüfen kann. Auch an den Nachwuchs wurde gedacht. Für

Kinder gibt es einen Abenteuerspielplatz in Form eines Piratenschiffes. Ich bezahle zunächst mal bis Freitag.

Ausgerechnet heute, wo unsere Tochter auf die Beantwortung einer Mail wartet, klappt die Verbindung über Amateurfunk nicht. Weder PA3DUV in Deventer noch ON5FS in Belgien antworten auf mein Connect. Es dauert ein paar Minuten, bis ich mich entschieße eine der weiter entfernten Alternativen zu probieren. Dann klappt es ganz problemlos im 40 m Band über IV3HXR in Udine/Italien. Na also, warum einfach, wenn es auch auf Umwegen geht?

Auf einem kleinen Spaziergang in den Ort Oudeschild komme ich auch endlich zu meinem Kibbeling. Das sind fritierte Fischstückchen, die es, wenn auch nicht überall gleich gut, ähnlich wie bei uns eine Bratwurst, in ganz Holland an jeder Ecke gibt. Eines haben sie alle gemeinsam: Der Fisch wird immer frisch zubereitet und ist mit dem der deutschen fischvertreibenden Fastfoodkette nicht zu vergleichen. Solch gutes, eher fettiges Essen will verdaut werden. Wir setzen uns auf eine Bank auf dem Deich und schauen den einlaufenden Schiffen zu.

### Donnerstag 7. 9. 2006

Texel ist eine Insel zum Radfahren. Radwege gibt es überall, selbst die Hauptverkehrsstraßen sind an beiden Seiten mit Radfahrwegen gesäumt. Gleich am Hafen kann man sich beim Fietsverhuur für etwa 5 € pro Kopf und Tag ein schweres Hollandfahrrad mieten. Ein völlig neues Fahrgefühl, das wir im letzten Jahr erstmalig genossen haben. Damals sind wir quer über die Insel bis zum Ecomare geradelt. Das ist eine Aufzuchtstation für verwaiste Seehunde, über die man dort viel lernen kann. Nicht nur für Kinder ein Erlebnis. Das Zentrum liegt mitten in den Dünen. Dünen soweit das Auge reicht und dann raus zur Nordsee, ein Strand, den man selbst erleben muß. Alle Beschreibungen würden zu dürftig ausfallen.

Wir nehmen heute den Bus und fahren nach Den Burg, der Inselhauptstadt. Dort in der Innenstadt pulsiert das Leben, wenn man die doch etwas geruhsame Art der Insulaner so nennen kann. Im letzten Jahr waren wir an einem Montag dort, an dem ein Kram- und Viehmarkt stattfand. Viel Volk trieb sich auf der Straße herum



Viehversteigerung auf Texel

und begutachtete die in engen Verschlängen eingepferchten Schafe. Schafe prägen überhaupt das Bild auf der Insel. Wir haben nur wenige Kühe auf der Weide gesehen aber Schafe, Schafe, Schafe... Heute finden wir vom Markt nur ein paar Strohreste. Für uns ein Zeichen, daß dieser Markt wohl an jedem Montag stattfindet.

Zum Mittagessen gibt es Hollandsche Nieuwe, eingelegte Heringe, die am ehesten noch mit unseren Matjes vergleichbar sind. Und doch sind sie anders, viel zarter und zergehen auf der Zunge. Wir essen sie stilvoll wie die Holländer: fassen sie am Schwanz, wälzen sie in klein gehackten Zwiebeln, um dann über den Mund gehalten Stück für Stück abbeißend zu genießen. Die Freveltat, solche Delikatessen zu zerschneiden und mit Messer und Gabel zu essen, begehren nur Touristen, die es nicht besser wissen.



Leuchtturm auf Texel

Die Rückfahrt mit dem Bus gestaltet sich schwieriger als erwartet. So kleine Orte wie Oudeschild werden auf den Schildern am zentralen Bushalt nicht extra aufgeführt. Warum auch, die Einheimischen wissen eh in welche Richtung sie fahren müssen. Wir wissen es nicht und so lassen wir den richtigen Bus erst einmal ohne uns wegfahren. Dabei ist es so einfach: Man steigt in die Linie 29 ein und 10 min später in Oudeschild-Haven wieder aus. Von dort ist es dann 10 min zu Fuß zum Yachthafen.

### Freitag 8. 9. 2006

Texel gefällt uns und läßt uns nicht los. Wir gehen zum Hafenmeister und verlängern um einen Tag. Wieder mit dem Bus soll es heute zum Nordost-Huk an den Leuchtturm gehen. Auf den Bus warten wir vergeblich. Seit dem 1. September gilt der Sommerfahrplan nicht mehr und der Bus fährt nur noch alle 2 h. Das steht natürlich nirgends, die Einheimischen wissen es sowieso. Wir nutzen die Wartezeit zu einem vorgezogenen Mittagessen. Fisch natürlich!



Strand auf Texel

In De Cocksdorp steigen wir aus und wandern am Strand entlang zum Leuchtturm. Wir passieren die Fähre, die mehrmals am Tag Radfahrer nach Vlieland übersetzt. Inselhopping der besonderen Art. Selbst vom Land aus nimmt man die gewaltige Gezeitenströmung wahr, die das Wasser durch das Eierlandsche Gat, die Meerenge zwischen Texel und Vlieland, drückt. Was muß hier erst bei Sturm los sein?

Die Weite der Landschaft beeindruckt uns immer wieder. Es ist Niedrigwasser und der breite Strand gehört uns fast ganz alleine. Wir setzen uns in die Dünen und schauen aufs Meer.

Will man mit dem Boot von Texel nach Vlieland gibt es prinzipiell zwei Möglichkeiten: Außen herum über die

offene Nordsee oder über das Watt. Welche man wählt, hängt vom Wetter und vom Stand der Tide ab. Beim Weg über die Nordsee sollte man vor allem darauf achten, etwa bei Stillwasser die Gaten zu passieren. Die von der Tide durchgepreßten Wassermassen verursachen eine Strömung, die einem kleinen Boot ganz schön zu schaffen machen kann. Besonders Situationen Wind gegen Strom gilt es zu vermeiden. Schon ab Windstärke 5 ist dann die Hölle los.

Wir wählen den Weg durchs Watt. Dabei müssen wir zwischen den Prielen Scheurrak und Inschot über ein Wattenhoch, das bei Niedrigwasser nicht passierbar ist. Es kommt also darauf an, zum richtigen Zeitpunkt dort zu sein. Auch die neueste Seekarte zeigt die Situation an diesen Stellen nie zuverlässig. Ein ordentlicher Sturm und alles kann sich völlig verändert haben. Über die aktuelle Lage informiere ich mich über einen Aushang beim Hafenmeister (Het ondiepste stuk per vaarwater). Dort wird für das Scheurrak/Omdraai 60 cm, bezogen auf Kartennull (LLWS) zwischen den Tonnen SO 41 und 43, angegeben. Am Sonntag ist Springtide und das Wasser wird morgen auch schon sehr hoch auflaufen. Dem Tidenkalender entnehme ich für den 9. 9. 2006 um 11.45 Uhr Hochwasser in

Harlingen mit 139 cm über NAP. Der Nieuwe Amsterdam Peil (NAP) ist eine niederländische Spezialität und liegt 118 cm über LLWS. Aus diesen Informationen kann man leicht ausrechnen, daß wir morgen bei Hochwasser an der kritischen Stelle 317 cm Wasser haben werden. Mehr als genug für unseren Tiefgang von 150 cm. Bleibt noch zu berücksichtigen, daß an dieser Stelle der Hochwasserstand früher als in Harlingen erreicht sein wird. Mit Hilfe der Stromkarte schätze ich eine knappe Stunde. Wir sollten also morgen gegen 11 Uhr dort sein.

Ideal wäre für eine solche Fahrt ein Wind von 4-5 aus westlichen Richtungen. Angekündigt sind 3-4 aus ESE, was mir gar nicht paßt. Man kann nicht alles haben.

### **Samstag 9. 9. 2006**

Wir stehen früh auf. Der Wetterbericht der Coastguard um 8.05 Uhr bleibt bei Sonne, gute Sicht und SE 3-4. Sofort legen wir ab und machen uns auf den Weg. Um gegen den Wind aufzukreuzen bleibt uns keine Zeit, wir fahren unter Motor. Gleich vor der Hafeneinfahrt packt uns der mächtige Texelstrom und beschert uns 3 kn zusätzliche Fahrt. Gegen die Sonne fällt es mir schwer die Tonnen zu identifizieren, aber hier besteht keine Gefahr, das Fahrwasser ist fast eine Meile breit. Bei der rotgrünen Scheidingstone T 28-SO 1 biegen wir nach Backbord in das Scheurrak ab. Hier ist alles bedeutend enger, aber die Sonne steht inzwischen hoch genug und ich kann problemlos die wesentlich kleineren Tonnen, die dieses Nebenfahrwasser kennzeichnen, ausmachen. Die Strömung läßt auch nach und mit ca. 5 kn Fahrt schieben wir uns dem Wattenhoch entgegen. Weit vor uns ist ein einsamer Segler und 2 sm hinter uns folgt ein Schoner ebenfalls unter Maschine. Ansonsten sind wir allein auf einer endlosen Wasserfläche ohne Landschaft auf der wir uns nur nach den Tonnen orientieren. Jede einzelne wird sorgfältig abgehakt. Bei SO 33 wird es spannend. In der Karte wechselt die Farbe von weiß auf blau d.h. bei Niedrigwasser ist hier weniger als 2 m Wassertiefe. Unser Echolot zeigt beruhigende 4,3 m. Also keine Sorge und weiter. Das Fahrwasser wird immer enger. Jetzt nur nicht vom Weg abkommen. Außerhalb des Tonnenstrichs zeigt die Karte sogar grün, Gelände, das bei Niedrigwasser trocken fällt. Was wäre, wenn jetzt die Maschine ausfällt, schießt es mir in den Kopf. Kein Problem: Anker raus und dann in Ruhe unter Segeln mit Wind von achtern und fallendem Wasser zurück nach Texel. Die Wassertiefe nimmt weiter ab. 3,20; 3,10...3,00 m rufe ich meiner Frau zu, die das mit einem sorgenvollen Gesicht quittiert. Jetzt kommt die entscheidende Stelle bei SO 41. 2,90 m... 2,80 m und jetzt kommen uns auch noch drei Segler entgegen. Klar, die haben genau so wie ich gerechnet und auch noch günstigen Wind. An deren Stelle würde ich jetzt auch segeln. Immer noch 2,80 m aber flacher wird es nicht. Nach 500 m wird es wieder tiefer. Wir sind durch.

Schon 1 sm weiter haben wir das Scheurrak endgültig hinter uns. Wir erreichen das Inschot, drehen ab nach Norden und setzen Segel. Jetzt haben wir alle Zeit der Welt und nutzen die leichte



Gasförderung im niederländischen Wattenmeer

Achterstagsbrise gern. Bald hilft auch das wieder ablaufende Wasser mit einem zusätzlichen Schub in Richtung Norden. An Steuerbord taucht ein großes Gebilde auf Stelzen auf. Eine Ölplattform? Nein dafür ist es zu klein, hier wird Gas gefördert. Nur wenige Meilen später treffen wir im Blauwe Slenk mit einer ganzen Armada von Schiffen zusammen. Sie alle kommen mit dem abfallenden Wasser aus Harlingen. Ihren regen Funkverkehr mit, der im Leuchtturm von Terschelling untergebrachten und für das Wattenmeer zuständigen Funkstelle Brandaris hören wir bereits die ganze Zeit mit. Neben unzähligen Yachten sind auch einige große Plattbodenschiffe dabei, deren Namen wir bereits aus dem Funk kennen. Wir finden es toll, daß viele der ehemaligen

Lastensegler noch voll funktionsfähig im Einsatz sind. Die Fracht mit der sie ihr Geld verdienen, heißt heute natürlich Tourist. Die meisten von ihnen halten sich nach Steuerbord und fahren glücklicherweise nach Terschelling. Uns zieht es weiter nach Norden, wo der Wald, der den östlichen Teil von Vlieland bedeckt, inzwischen deutlich auszumachen ist. Vorher kommen wir noch an der Sandinsel Richel vorbei. Durch das Fernglas kann man schwarze Flecken ausmachen. Das sind Seehunde, die sich hier sonnen. Näher darf man nicht ran, da alles Naturschutzgebiet ist.

Bevor wir Vlieland nun endgültig erreichen, müssen wir noch ein kurzes Stück in den berühmten Stortemelk die Enge zwischen Vlieland und Terschelling. Vor zwei Jahren haben wir hier böse eins auf die Mütze gekriegt und auch heute ist extrem kabbeliges Wasser, so daß mir meine Frau wortlos die

Rettungsweste mit dem Lifebelt gibt. Vor Vlieland ist einiges los. Das Wasser drückt uns bereits kräftig aus dem Vliestrom entgegen, so daß wir nur noch 2 kn über Grund machen. Dazu herrscht ein reger Schiffsverkehr. Vor der Hafeneinfahrt basteln zwei Plattbodenschiffe am richtigen Einfahrtswinkel, und wir müssen mit bestimmt 20 anderen Yachten warten. Die Logge zeigt 3,6 kn obwohl wir auf der Stelle stehen. So stark steht hier der Strom. Zu allem Überfluß kommt auch noch die Fähre aus Harlingen und besteht mit lautem Hornsignal auf ihrem Wegerecht. Aber dann löst sich das Chaos plötzlich auf und wir sind in der Einfahrt, wo uns der Hafenmeister empfängt und einen Platz zuweist. Um 15.15 Uhr machen wir als vierter im Päckchen fest.

### Sonntag 10. 9. 2006

Einige Informationen zum Hafen Vlieland. Man macht nach Schiffsgrößen geordnet längsseits an Schwimmstegen fest. Daneben liegt man dann, soweit Bedarf, im Päckchen. Auf den Stegen gibt es nicht die sonst üblichen Poller sondern Ringe. Es muß also jemand an Land um den Festmacher durchzuziehen. Wir zahlen für die Nacht 18,10 €. Wasser, Strom und Dusche kosten je 0,5 € extra. WLAN soll es zu Staffelpreisen zwischen 2 € für 20 Minuten und 30 € für sieben Tage geben. Die Steckdosen am Steg reichen bei voller Belegung bei weitem nicht aus. Warum wollen immer alle gleich an die Steckdose? Ich kann mir das nur so erklären, daß die meisten Skipper wohl keine zutreffenden Vorstellungen vom Stromhaushalt ihres Schiffes haben. Bei einer Bordbatterie von nominal 286 Ah und einem Tagesbedarf von ca. 40 Ah muß ich mir frühestens nach drei Tagen Gedanken über eine Nachladung machen.



Strand auf Vlieland

Wir sind an einem sonnigen Samstag Anfang September gekommen, da wird der Hafen mehr als voll. Auf unserer Seite liegt man in vierer oder fünfer Päckchen. Gegenüber sind sogar sechser dabei. Da gibt es kein vor und zurück mehr. Unser Hintermann macht mich darauf aufmerksam, daß er am folgenden Morgen um 7 Uhr raus wolle. „The tide, you know“ fügt er entschuldigend hinzu. „No problem,“ antworte ich „I'll be ready.“ Um 7 bin ich bereit und er tatsächlich auch. Alle anderen aber noch nicht. Tide hin oder her, am Sonntag braucht man wohl seine Ruhe. Gegen 8 kommt dann aber doch Leben in den Hafen. Eine Stunde später beginnt das große Auslaufen. Auch die Langschläfer, die erst mit dem Mittagshochwasser außen rum nach Texel gehen oder, wie wir, noch

bleiben, haben keine Chance. Sie werden freundlich aber bestimmt raus geklopft. Dabei bleibt es erstaunlich ruhig. Es fällt kein böses Wort.



Spuren im Sand

Gegen 10 Uhr hat sich die Lage vollends geklärt. Wir ergattern sogar einen Platz direkt am Steg. Wir müssen auf niemand mehr Rücksicht nehmen und brechen zu einer kleinen Wanderung auf. Direkt am Hafen geht es an den Strand und dann immer weiter um das Osthuk der Insel. Wir laufen barfuß am Spülsaum entlang und schauen was das Meer so angespült hat. Leider sind es nicht nur Dinge aus der Natur. Von den menschlichen Abfällen lassen die weitaus meisten auf die Fischerei schließen. Sägen die Fischer nicht selbst ganz kräftig an dem Ast auf dem sie sitzen? Wir Yachties sind da, so glaube ich, schon einen Schritt weiter.

Das Barfußlaufen tut uns gut. Wann macht man das sonst schon mal? Dabei ist es Fußsohlenreflexmassage pur. Nur wenige Leute begegnen

uns. Wir stoßen auf Reifenspuren die einen Schriftabdruck im Sand hinterlassen. Da wird für einen „Vliehorsexpress“ mit Internetadresse geworben. Mal eine neue Idee, denken wir. Irgendwann kommen wir dann an ein Strandcafé und mit der Einsamkeit ist es aus. Wir nutzen die Gelegenheit, gehen über die Dünen und queren die Insel auf schmalen Pfaden durch einen Kiefernwald. Obwohl es

auch hier viele Radwege und sogar spezielle Reiterpfade gibt, begegnen uns auch hier kaum Menschen. So gegen 15 Uhr sind wir dann an Bord zurück. Heute gibt es halt ein verspätetes Mittagessen.

Am Abend ist der Hafen erstaunlich leer. Maximal zwei Boote liegen nebeneinander. Es war wohl ein Fehler, an einem Samstag zu kommen. Aber sonst ist Vlieland einfach schön. Wir werden beim Hafenmeister noch ein paar Tage verlängern.



Leuchtturm auf Vlieland

### Montag 11. 9. 2006

Von der gestrigen Wanderung am Strand sind wir immer noch begeistert. Heute wollen wir uns den inneren Teil der Insel ein wenig erschließen. Groß verlaufen kann man sich nicht. Wir schätzen die Insel auf etwa 12 km Länge bei einer Breite von 2-3 km. Der halbwegs erschlossene Teil ist wesentlich kleiner. Das westliche Drittel ist oder war ein Truppenübungsplatz, der auf der Karte als gelbe Sandwüste ohne jeden Weg erscheint. "Jim Knopf" und "Lummerland" fällt uns ein. Die Eisenbahn fehlt natürlich. Nach Oost-Vlieland, dem einzigen Ort der Insel, ist es vom Hafen etwa einen Kilometer. Man kommt an der Fähre vorbei, die über Terschelling ans Festland fährt. Sie wirkt riesengroß und irgendwie als Fremdkörper. Für die Insulaner ist die Fähre der Anschluß an den Rest der Welt und strukturiert den Tag. Die erste fährt morgens um 7.00 Uhr.

Das eigentliche Leben im Ort spielt sich in einer einzigen Straße ab. Es gibt zwei kleinere Supermärkte. Nichts für den großen Einkauf, aber man kann seine Bordvorräte ganz gut ergänzen. Alles andere ist auf den Tourismus abgestimmt. Neben dem üblichen

Souvenierramsch gibt es natürlich Fietsverhuur, Hotels und jede Menge Kneipen.

Wenn man von der Hauptstraße abgeht wird es sofort ruhig und nach wenigen hundert Metern sogar einsam. So wie wir das mögen. Wir bewältigen den kurzen Anstieg zum Leuchtturm. Der steht für hiesige Verhältnisse auf einem richtigen Berg und muß deshalb nicht besonders hoch sein. Verglichen mit dem auf Texel oder Brandaris auf der Nachbarinsel Terschelling wirkt er richtig gedrungen. Wir wandern weiter in Richtung Westen. Der Wald, durch den wir dabei kommen, hat was verwunschenes. Wir finden jede Menge Moose und Flechten, die uns bekannt vorkommen. Bei uns werden sie in Gärtnereien zu Kränzen und Blumengestecken verarbeitet. Es ist schön hier, ganz anders als am Strand gestern, aber auch schön. Wir genießen die Ruhe, gehen beim Laufen unseren Gedanken nach und plötzlich hört der Wald auf. Der Blick verliert sich in einer weiten Heidelandschaft. Preiselbeeren soll es hier geben, so steht es zumindest in der Karte, die wir dabei haben. Wie bestellt taucht eine Bank am Wegesrand auf, die wir zu einer kurzen Rast nutzen. Durchs Fernglas lassen sich mehrere Dutzend große Vögel beobachten, die ihr Futter suchen. Leider kennen wir uns zu wenig aus um die Art zu bestimmen.



Waldweg auf Vlieland

Nach dreieinhalb Stunden sind wir wieder zurück im Hafen. Der Wetterbericht meldet immer noch SE 2-3, der sogar noch weiter nach Süd drehen soll. Ungewöhnlich für diese Jahreszeit, wo sonst eher ein West vorherrscht. Aus der Sicht eines Seglers sicher nicht optimal, aber das ausgedehnte Hoch über der Nordsee und Dänemark beschert uns seit Tagen wunderschönes Spätsommerwetter. Wir wollen also nicht undankbar sein. Wenn sowieso kein Wind ist und der noch aus der falschen Richtung kommt, können wir genauso gut noch einen Tag hierbleiben. Die weitere Planung wäre dann Mittwoch von hier nach Makkum oder Hindeloopen, Donnerstag nach Medemblik oder noch mal nach Enkhuizen und Freitag zurück nach Lemmer. Bleibt immer noch ein Tag Reserve für Unvorhergesehenes.

## Dienstag 12. 9. 2006

Heute sind wir faul. Gestern hatten wir uns noch vorgenommen, ganz in den Westen der Insel zum Posthuis zu wandern. Diese schöne, aber auch streckenmäßig lange Wanderung haben wir vor einigen Jahren schon mal gemacht. Heute siegt der „Innere Schweinehund“. Wir gehen an den Strand und legen uns in die Sonne. Obwohl die Sonne scheint, ist die Sicht eher mäßig. Wir schauen auf das spiegelglatte Meer und träumen in den Tag hinein. War das nicht der Kopf eines Seehundes? Ich kann es kaum glauben. Habe ich das wirklich gesehen oder doch nur geträumt? So angestrengt ich auch schaue, er taucht nicht wieder auf. Eine halbe Stunde später ist er plötzlich doch wieder da. Diesmal sieht ihn auch meine Frau. Er grinst uns frech an und zeigt uns beim Abtauchen sogar noch seinen Rücken.

Wir nehmen Abschied, Abschied von Vlieland und auch vom Sommer. Wir fühlen, daß er für dieses Jahr langsam zu Ende geht und überlegen wann wir unser Boot am besten ins Winterlager bringen. Es hilft alles nichts, in wenigen Wochen wird es soweit sein. Wenn wir Glück haben, reicht es vorher noch mal für einen Wochenendtörn. Morgen fahren wir erst mal wieder ans Festland.

## Mittwoch 13. 9. 2006

„Een dag dabi?“ lacht mich der Hafenmeister an, als er seine morgendliche Runde macht. Wir würden ja gern noch weiter verlängern, aber es geht wirklich nicht. Wir müssen wieder in Richtung Lemmer. Der Wetterbericht spricht von SSE 2-4 und das sind nicht gerade ideale Voraussetzungen für unser Vorhaben.

Seit gestern abend liegen zwei Niederländer neben uns. Ich habe mit ihnen über unsere Auslaufabsichten gesprochen. Sie wollen noch bleiben. Heute morgen lassen sie sich Zeit. Wir sind fix und fertig und sie, beide Boote gehören zusammen, denken überhaupt nicht daran sich mit ihrem opulenten Frühstück einschließlich Eiern und Speck zu beeilen. Unser zurückhaltendes Warten deuten sie wohl falsch. Dann wird es mir zu bunt und ich bitte höflich, aber bestimmt, uns raus zu lassen. Um 10 Uhr ist es endlich soweit. Die Tide läuft bereits wieder kräftig auf und im Vliestrom machen wir nur 2,5 kn über Grund. Dafür zeigt sich der Stortemelk uns heute gnädiger als befürchtet. Und kaum auf Südkurs haben wir plötzlich richtigen Wind. Ich schätze ein 3-4er, aber leider genau gegenan. Das Wasser ist ziemlich kabbelig, was ich auf die Wind gegen Strom Situation zurückführe.



Tonne in der Tidenströmung

Im engen Fahrwasser gegen den Wind aufzukreuzen ist ein anstrengendes Geschäft. Im Gegensatz zu An- und Ablegemanövern mache ich auf See, auch wenn ich mit meiner Frau unterwegs bin, beim Segeln alles allein. Das Steuern überlasse ich deshalb meistens der Selbststeueranlage. Kneifen und jede kleine Winddrehung ausnutzen geht also nicht. Im Gegenteil, ich muß immer ein paar Grad als Sicherheit zugeben. Allein deshalb fahre ich schon keine optimale Höhe. Eine Wende leite ich mit einem um 100° versetzten neuen Kurs ein. Wenn dann die Fock bak steht, werfe ich die Schot los und hole auf dem neuen Bug wieder dicht. Das muß alles sehr schnell gehen, denn wenn erst wieder Druck auf dem Segel ist brauche ich die Winskurbel und das lohnt für ein paar hundert Meter nicht. Heute machen wir es wie viele andere. Wir dampfen unter Maschine gegenan und bewundern die Mannschaften, die sich unter Segel weiter kämpfen. Der mitlaufende Strom der Tide mit immerhin guten 3 kn verwöhnt die Kämpfer, aber auch uns.

Auf Brandaris ist wieder mal reger Funkverkehr. Ich wundere mich immer wieder, was da alles mitgeteilt wird. Selbst kleinste Strecken werden an- und abgemeldet. Bei längeren wird so alle halbe Stunde zu Protokoll gegeben wie weit man gekommen ist. Andere fragen nach dem aktuellen Wasserstand an bekannten, oft genannten Stellen. Ob sie ihrer eigenen Rechnung wohl nicht so ganz trauen? Brandaris arbeitet alles mit großer Geduld ab.

Bei BS 1-IN 2 trennen sich die Fahrwasser. Inschot auf dem direkten Weg oder Blauwe Slenk mit einem Umweg über Harlingen, das ist jetzt die Frage. Wir entscheiden uns für den längeren Weg über den Blauwe Slenk, weil wir uns davon günstigere Kurse zum Segeln versprechen. Daraus wird leider nichts. Wie sich das Fahrwasser auch wendet, der Wind kommt immer aus dem magischen Dreieck gegenan. Im Blauwe Slenk stellen wir mal wieder fest, daß mehrere Tonnen nicht exakt auf der Position liegen, auf der sie in der Karte eingezeichnet sind. Da hat sich wohl im Fahrwasser was geändert. Die Regel im Watt immer nach Tonnen und niemals nach GPS-Wegpunkten zu fahren hat

schon ihren Grund. Nur, warum braucht man immer die neuesten Karten, wenn die sowieso nicht stimmen?

Erst bei BS 19 wird das schon recht nahe Harlingen im Dunst sichtbar. Trotz Sonne hat sich der Schleier bisher nicht wirklich gelichtet. Ich kann mir gut vorstellen, wie schwierig eine solche Fahrt in früheren Zeiten ohne moderne Navigationsgeräte war. Harlingen besuchen wir diesmal nicht. Direkt vor der Hafeneinfahrt biegen wir nach Steuerbord ab in das Fahrwasser Boontjes, das uns nach Kornwerderzand bringen soll. Hier ist wieder einmal ein Wattenhoch zu überfahren. So kurz vor Hochwasser kein Thema. Es wird nie flacher als 3,60 m.

In Kornwerderzand angekommen, sehe ich unter der Brücke hindurch, wie Boote aus der Schleuse auslaufen. Ein sicheres Anzeichen dafür, daß die Brücke bald öffnet. Und richtig, wir können ohne Wartezeit in die Schleuse einfahren und werden exakt bei maximaler Tide um 14.45 Uhr wieder ins IJsselmeer entlassen. Hier können wir auch den Südwind endlich nutzen. Ein kleiner Holeschlag nach Osten und dann SW, immer parallel zum Deich bis wir Hindeloopen anliegen können. So ist jedenfalls mein Plan und wir segeln weit ins IJsselmeer hinein. Ganz umsetzen können wir ihn freilich nicht. Gegen 17 Uhr ist mit einem Schlag der Wind weg. Die letzten Meilen muß wieder der Motor helfen, bis wir um 17.45 Uhr in Hindeloopen festmachen.

#### **Donnerstag 14. 9 .2006**

Hindeloopen gehört zu den berühmten elf friesischen Städten, ist aber in Wirklichkeit nur ein Dorf. Wir liegen im Gemeindehafen und damit im Zentrum des Geschehens. Nebenan ist eine große, aber wie wir finden, seelenlose Marina. Der Hafenmeister möchte von uns 10 €, das ist nur etwa die Hälfte wie nebenan. Er macht uns ausdrücklich darauf aufmerksam, daß man die Dusche in der Marina frei benutzen könne. Das ist relativ weit, aber je nachdem wo man in der Marina liegt, kann einem das auch dort passieren. Vom kostenlosen Wasser machen wir gern gebrauch. Strom gibt es wie immer am Automaten, aber den benötigen wir heute nicht. Ein Spaziergang durchs Dorf dauert nicht lange. Alles wirkt irgendwie klein, niedlich und sehr übersichtlich. Nur wenige Meter vom Hafen gibt es einen Minisupermarkt in dem es morgens auch frisches Brot gibt.

Wir nutzen die günstige Gelegenheit und machen vor dem Winter den Tank voll. 53,7 L haben wir seit



So schön kann Segeln sein!

dem letzten Mal im vorigen Herbst verbraucht. Für mein Auto benötige ich die gleiche Menge in einer Woche. Wir laufen aus, und was dann beginnt ist Segeln vom feinsten. Gleich vor der Hafeneinfahrt machen wir den Motor aus und rauschen bei SE 3-4 unter Vollzeug in 3,5 h hinüber nach Medemblik. Alles auf einem Bug und auch das gelegentliche Nachtrimmen ist eigentlich nicht wirklich notwendig. Klar, daß wir auch das Ruder nicht anrühren. Diesen lästigen Job erledigt Ronaldo für uns. So haben wir unsere automatische Steuerung getauft. Nur auf die wenigen Entgegenkommer müssen wir achtgeben. Auf Stb-Bug wie heute haben wir ja nicht immer Wegerecht. Ansonsten sitzen wir in Luv in der Sonne und freuen uns über den schönen Tag.

Schon um kurz vor zwei sind wir in Medemblik. An unserer Lieblingsstelle unter den Bäumen im Middenhaven ist um diese Zeit reichlich Platz und wir machen fest. Es gibt mehrere Häfen in Medemblik, aber hier sind wir besonders gern. Beim Hafenmeister an der Brücke zahlen wir 9,90 €. Strom gibt es am Automaten und Wasser für den, der die richtige Ausrüstung dabei hat, sogar umsonst. Man braucht einen eigenen Schlauch und die im Bordwerkzeug sowieso vorhandene Schraubzwinde. Damit kann man die Wasserhähne, die man sonst festhalten müßte, problemlos überlisten. Zur Dusche ist es von hier aus etwas weit. Sie liegt am gegenüberliegenden Ufer in einer Seitenstraße.

Medemblik ist eine richtige kleine Stadt. Die Hauptstraße quirlt vor Leben. Jongert Yachten werden hier gebaut. Als Eigner eines Joghurtbechers bayrischer Produktion nimmt man diesen Namen nur mit äußerster Ehrfurcht in den Mund. Wir sind in Abschiedsstimmung, essen noch mal Kibbeling, aber bereuen es diesmal. Zu sehr wurden wir in den letzten Wochen verwöhnt.

Am Spätnachmittag ist wie immer Hafenkino. Man kennt das: Die guten Filme sind fast vorbei, bevor man bemerkt hat, daß sie angefangen haben und finden auch nur wenig Publikum. Die anderen erfreuen sich größerer Aufmerksamkeit. Ihr Beginn wird meistens mit dem lauten Aufheulen eines

Bugstrahlruders angekündigt. Die Akteure sind deutsch, das Schiff führt die niederländische Flagge. Die Filme selbst variieren nur wenig, dennoch ist die Unterhaltung für den ganzen Hafen immer garantiert.



Unter den Bäumen in Medemblik

### **Freitag 15. 9. 2006**

Der Wetterbericht ist der gleiche wie gestern ESE 3-4. Vor der Hafeneinfahrt aber ein ganz anderes Bild. Eher 5-6 und gut ein Meter Welle aber die Windrichtung Ost stimmt. Für uns voll gegenan. Wer die berühmte kurze IJsselmeerwelle kennt, weiß was da auf uns zukommt. Gut, daß wir wenigstens die Segel vom Cockpit aus setzen können. 50% gerefft, mehr ist nicht zu verantworten. Die Krängung führt zu Protesten und nennenswert Luv machen wir auch nicht gut. Unser Weg ist noch weit und so kommen wir heute nicht mehr nach Lemmer. Wir starten den Motor und dampfen mit 3,5 kn gegenan. Das sind gut 2 kn weniger als wir sonst bei gleicher Motordrehzahl in Marschfahrt erreichen. Wir ducken uns in den Schutz der Sprayhood, am Ruder würden uns die Spritzer von vorn erreichen. Lelystad meldet unbeirrt 3-4. Wir wollen nur noch ankommen.

2 Stunden später hat der Wind deutlich nachgelassen. Auch der Wellengang ist wesentlich angenehmer. 4 aus E schätze ich aufgrund der Schaumkronen. Jetzt meldet Lelystad 4-5.

Gegen 15 Uhr nimmt der Wind dann wieder deutlich zu. Gleichzeitig schält sich auch Lemmer aus dem Dunst und signalisiert eine baldige Ankunft. Wir passieren die Prinses Magrietsluis und machen um 16.45 Uhr an unserem Liegeplatz fest. Unser kleiner Spätsommertörn hat ein glückliches Ende gefunden.

Seglerisch war dieser Törn nichts Besonderes. Wir haben schon wesentlich mehr Meilen in der gleichen Zeit abgerissen. Die Anzahl der notwendigen Motorstunden war für unsere Verhältnisse überdurchschnittlich hoch. Entgegen sonst üblichen westlichen Winden hatten wir fast die ganze Zeit um Ost drehende. Insofern war unsere Route nicht optimal abgestimmt. Mehr als entschädigt haben uns zwei Wochen wunderschönes Wetter und strahlender Sonnenschein. Nicht nur deshalb nehmen wir viele unvergeßliche Eindrücke mit. Eindrücke, von denen wir noch lange zehren werden.

### **Schlußbemerkung**

Dieser Bericht ist ursprünglich aus Spaß an der Freud entstanden und um unsere ebenfalls seefahrtbegeisterte Tochter, der ich die einzelnen Abschnitte täglich per Email übermittelt habe, an unserer Reise teilhaben zu lassen. Nachdem ich mich entschlossen habe, ihn im Internet zu veröffentlichen, habe ich ihn überarbeitet indem ich einige allzu persönliche Dinge weggelassen und andere vorwiegend nautische Informationen sowie die Fotos hinzugefügt habe. Alle Angaben entsprechen dem Stand September 2006.

Für diese Reise habe ich die niederländischen Seekarten 1810 und 1811 benutzt. Einen ausführlichen Seewetterbericht gibt es täglich um 8.05, 13.05, 19.05 und 23.05 Uhr durch die niederländische Küstenwache, abhängig vom Aufenthaltsort auf Kanal 23 oder 83 auch in englischer Sprache. Während der Fahrt empfiehlt es sich, auf dem IJsselmeer den Funkverkehr der „Centrale Meldepost IJsselmeer“ in Lelystad auf Kanal 1 mitzuhören. Jeweils 15 Minuten nach der vollen Stunde gibt es dort aktuelle nautische Informationen. Im Wattenmeer übernimmt „Brandaris“ auf Kanal 2 diese Aufgabe. Informationen gibt es dort zur halben Stunde.

Für die Veröffentlichung wird leider auch der folgende Hinweis notwendig: Alle Bilder stammen von meiner Frau oder mir. Aber nicht alle entstanden auf diesem Törn. Die angegebenen Kosten in den Häfen haben wir für unser Boot, eine Bavaria 32 mit 9,90 m Länge und 3,35 m Breite, bezahlt. Ich warne ausdrücklich davor Informationen und Hinweise aus diesem Bericht für eigene oder fremde Zwecke zu verwenden und schließe jegliche Haftungsansprüche gegen mich aus. Insbesondere die von mir verwendete und beschriebene vereinfachte Methode zur Gezeitenberechnung ist zur Nachahmung nicht geeignet. Die Differenz zwischen NAP und LLWS kann abhängig vom Ort differieren. Ich habe mit dem Wert für Harlingen gerechnet. Für zuverlässige Angaben ist es dringend

erforderlich, vor Ort entsprechende Erkundigungen einzuholen. Das in den Niederlanden im Schiffszubehör zum Preis von etwa 15 € verfügbare und jährlich neu erscheinende Buch „Waterstanden en Stroomen“ enthält nicht nur einen Tidenkalender, sondern auch Stromkarten und alle weiteren notwendigen Informationen.