

Reiseberichte 2005

5. Bericht: 18. Sept. 2005

Markermeer und Watteninsel: Vlieland

18.9.05 – 22.9.05



Die nächste Route führt uns von Hoorn nach Enkhuizen das am Houtribdijk liegt und das untere Markermeer vom oberen IJsselmeer trennt. Auf unserer letzten Reise 1996 überquerten wir diesen Deich mit dem Fahrrad, nun lassen wir in achtlos liegen. Enkhuizen und Hoorn sind die Hochburgen am IJsselmeer, wie ein Magnet ziehen diese beiden Städte Segler und viele Touristen an, dementsprechend voll sind am Wochenende die Yachthäfen. In Enkhuizen war die einzige Schleuse immer überlastet, da baute man für die Sportschiffart einen „Äquadukt“. Hier führt man den Strassenverkehr in einen Tunnel unter dem Wasserkanal durch. Die Schiffe fahren über den Kanal und somit fällt das leidige Warten vor der Zugbrücke weg. Wir

staunen immer wieder welcher Aufwand für die Freizeitschiffart getrieben wird. Die Anzahl an Booten und Marinas hat in den letzten Jahren unheimlich zugenommen, so dass Naturschützer Alarm schlagen. Das IJsselmeer ist in den warmen Sommermonaten mit einem seltsamen Grünfilm bedeckt, anscheinend ein Produkt der Überdüngung. Man verspürt plötzlich keine so grosse Lust mehr zum Baden. Mit einem lauen Lüftchen bewegen wir uns ans Ostufer nach Stavoren zu. Ein Vorteil von wenig Wind mit dem Dschunkenrigg ist es wieder mal alle Segeleinrichtungen zu prüfen, Halsen und Wenden zu fahren ohne viel Winddruck und Wellen. Ein Dschunkensegel fällt auch bei sehr wenig Wind nicht zusammen, da es von den Latten gehalten wird. Auch wenn wir uns dann sehr langsam fortbewegen, ist es ein genussvolles Segeln. Bei viel Wind macht die gutmütige Prüveda ihre Sache gut, nur die beiden Eigner sind sich ihrer Sache noch nicht ganz sicher, muss sie wirklich am Wind so schräg stehen? Deshalb haben wir uns das geschützte IJsselmeer ausgesucht, um unser Boot einzusegeln und damit wir uns aneinander gewöhnen. Wir wundern uns manchmal warum uns Motorboote oder andere Segelboote immer so nahe kommen, die wollen alle nur mal schnell unser ungewöhnliches Segel anschauen, dabei vergessen sie fast das Grüssen. Langsam nähern wir uns dem nördlichen Ende des IJsselmeers, Workum und Makkum sind die beiden letzten Städte in denen wir anlegen.



23.9.05 – 24.9.05



Gemäss Wetterbericht sind wir in der glücklichen Lage heute mal ein Törn ins Wattenmeer zu unternehmen, genauer gesagt zu der westfriesischen Watteninsel Vlieland. Nach der Ausfahrt in Makkum folgt die Schleuse Kornwerzand und schon befinden wir uns das erste Mal im Salzwasser. Mit einem 5 er Wind von hinten und dem schiebenden Strom schiessen wir mit 8 Knoten auf der Fahrwasserstrasse nach Harlingen zu. Kurz vor der Einfahrt in den Hafen biegen wir links ab und folgen peinlich genau den roten und grünen Fahrwassertonnen. Ist auch das ganze Wattenmeer mit Wasser bedeckt, kann man bei ungünstigem Gezeitenstand gleich nebenan auflaufen, das wollten wir bei unserer ersten Meerfahrt tunlichst vermeiden.

Natürlich haben wir anhand unseres Gezeitenprogramms im Computer die betreffenden Hoch- und Niedrigwasser (Ebbe und Flut) ausgedrückt. Bei der Ansteuerung in den Hafen von Vlieland setzt uns dann der Gezeitenstrom und der Wind entgegen, wir fahren 2 Knoten (ca. 3.5 km pro Stunde) doch das Wasser fliesst an uns vorbei wie der Rhein bei Hochwasser. Unter Motor laufen wir gegen Wind und Strom in die enge Hafeneinfahrt ein und suchen uns im ruhigen Hafen einen Platz. Bis spät in die Nacht treffen noch Yachten in den schon vollen Hafen ein, wir liegen mal wieder im Päckchen. Bei einem Blick hinaus ins Wattenmeer sehen wir jetzt bei Ebbe Sandbänke und braune Flächen, die später von der Flut wieder überspült werden. Das Dorf liegt weiter westlich, doch wir sind zu müde auf einen längeren Spaziergang und machen uns nach einem feinen Nachtessen in die Koje. Wir freuen uns immer früh ins Bett zu gehen, keine „Kiste“ die man zur Abendstunde einschalten muss und die einem vom Bett fernhält. Am nächsten Tag geht es wieder mit dem passenden Wind 24sm zurück nach Harlingen. Mit unserem Segel verläuft noch nicht alles so wie wir es uns vorgestellt haben, ist der Wind etwas stärker wird die Biegung der Latten zu gross und das Segel macht in der Mitte einen 90 Grad Winkel. Die Nylonteile, die den Latten einen Knick geben sollen, drückt es dann aus der Latte. Wir haben uns nächtelang den Kopf zerbrochen was wohl die Ursache sein könnte und schliesslich fanden wir den Fehler. Auf der Rückseite des Segels sind weisse runde sehr biegsame Gegenlatten mit den normalen Segellatten verbunden, doch diese Gegenlatten sind zu elastisch. Die normale Segellatte benötigt einen gewissen Gegendruck und somit sind die von uns montierten Gegenlatten zu flexibel. In England werden normale PVC – Plastik Wasserleitungen dafür verwendet, wir wollen es nun auch damit versuchen und stürmen ab

sofort die Baumärkte! Das Positive daran ist, dass wir trotz diesem schlechten Segelverhalten den ganzen Törn nach Vlieland und zurück gesegelt sind. Das Dschunkenrigg verzeiht sehr viel auch wenn es schlecht getrimmt ist, kann man vorankommen.

25.9.05 – 26.9.05



Harlingen ist ein Gezeitenhafen man muss beim Festmachen die Leinen etwas länger lassen, ein vorbeispazierender Holländer machte uns darauf aufmerksam. Vom Hafen bereitgestellte Bretter mit je einem Seil an Ende, werden ausserhalb der Fender an die Reeling gebunden und schützen die Fender von der Hafenummauer. Konnten wir am Nachmittag bei Flut noch ebenaus ins Schiff steigen, mussten wir abends die Leiter über 2 m hochklettern, um auf die Quaimauer zu gelangen. An den vertikalen Stangen kann man sein Schiff festbinden und die Leinen rutschen je nach Wasserstand hoch und nieder, wenn sie nicht unten am Bogen hängen bleiben. Ursula wachte mitten in der Nacht auf, weil ihre Füsse höher lagen als ihr Kopf. Tatsächlich lag die Prüveda schon schräg und eben diese Leine hatte sich an der unteren Stangenbefestigung verhakt. Da musste sogar der tief schlafende Wolfi aus dem Bett kriechen, um die gespannte Leine zu lösen. Danach war die Schlafstellung wieder angenehmer und die weitere Nacht verlief ohne Zwischenfälle. Zu jeder vollen Stunde erklingt vom nahen Kirchturm eine schöne Glockenmelodie, die sich je nach Kirche und Ortschaft

unterscheidet. Das Repertoire reicht von Muss'i denn zum Städtele hinaus, bis Oh when the saints go marching in. In jeder Ortschaft stehen Anlegemöglichkeiten für Sportboote meist mit einem Strom-, Wasseranschluss und Toilettengebäude zur Verfügung. Obwohl man zum Übernachten einen Betrag zwischen 8-10 € bezahlt (in Ausnahmefällen auch mehr) liegt man meist mitten in der Stadt und nicht in einem abgelegenen Yachthafen. So kommt man auch schnell in Kontakt mit der ansässigen Bevölkerung und in die Innenstadt.

27.9.05 – 29.9.05

Da unser Segel noch nicht repariert (oder verbessert) ist, entschlossen wir uns auf dem Landweg, sprich auf den friesischen Kanälen Richtung Deutschland weiterzufahren. Eine gute Option, denn die Distanzen von einer friesischen Insel zur andern sind nicht zu unterschätzen. Dazu kommt noch, dass nach Terschelling erst wieder Borkum angelaufen werden kann, ein Schlag von 90 sm. Wir möchten auch noch keine Nachtfahrten unternehmen, fühlen uns seemännisch noch nicht so weit. Nach der grossen Schleuse in Harlingen fahren wir ostwärts weiter auf dem Van Harinxma Kanal in Richtung Franeker und weiter nach Leuwarden dem Hauptsitz von Westfriesland. Eingedeckt mit gutem Kartenmaterial wissen wir genau wann die nächste bewegliche Brücke oder die nächste Ortschaft kommt. Faszinierend für uns ist auch, dass der Verkehr auf einer stark befahrenen Strassenbrücke angehalten wird, die Brücke geöffnet wird, damit ein Schiff passieren kann. In Holland gilt die Devise: Zuerst war das Schiff, dann das Auto. Langsam haben wir den Rhythmus mit den Brücken im Griff, ein Lichtsignal regelt die Durchfahrt ,Rot heisst warten, Rot-Grün heisst bereitmachen für die Weiterfahrt und Grün heisst Durchfahrt erlaubt. Viele Brückenwärter sind wegrationalisiert, die Brücken öffnen sich wie von Geisterhand. Sie werden von einer Zentrale bedient und mit Videokamera überwacht aufrufen kann man den Brückenwart mit UKW Funk. Doch manchmal werden auch wir noch überrascht, zum Beispiel wenn man die Brückendurchfahrt bezahlen muss. Vor der Stadteinfahrt nach Leuwarden haben wir das erste Mal eine Tafel an der Brücke entdeckt auf der stand: „ Brücken Durchfahrt € 6“ Mit dem Fernglas suchte Ursula nach genaueren



Instruktionen. Vor der Brücke gab es keine Möglichkeit um anzulegen. Wir versuchten per Funk eine Antwort zu bekommen, doch es kam nichts. Im Brückenhaus sahen wir einen Mann der jedoch gerade daran war die Wände neu zu streichen, ist der Maler auch gleichzeitig der Brückenwärter? Wir haben immer noch rot, die Schiffe die Stadt auswärts unterwegs sind, dürfen zuerst durch die nun geöffnete Brücke fahren. Wolfi hat Mühe die Prüveda im engen Kanal vor der Brücke ruhig zu halten der Wind drückt sehr stark. Wir sind froh als alle entgegenkommenden Schiffe durch gefahren sind und das Lichtsignal endlich grün für uns anzeigt. Als wir dann inmitten der Brückendurchfahrt sind, neben dem Brückenhaus, so staunen wir nicht schlecht als uns der Brückenwärter einen Holländischen Holzloggeli an einer Fischerrute ins Cockpit



hinabhängen lässt in den wir das Brückengeld stecken sollten. Natürlich sind wir nicht darauf vorbereitet und haben das Geld auch nicht gleich bei Hand. Wolfi versucht noch aufzustoppen, Ursula kramt nach dem Portemonnaie und der ganze Verkehr wartet nur auf uns. Das wird so nichts, Wolfi gibt Gas, der Brückenwärter zeigt uns an, wir sollen weiter vorne anlegen und auf ihn warten. Nachdem die Brücke für den Strassenverkehr endlich wieder geöffnet ist, rennt uns der Brückenwärter nach, um sein Geld zu kassieren. Wir entschuldigen uns bei ihm, lachend gibt er uns zu verstehen, dass es kein Problem für ihn ist, etwas Bewegung tut auch diesem Mann gut.