

Reiseberichte 2005

8. Bericht: 1. Dez. 2005

Überwintern in Delfzijl: Weihnacht und Jahreswechsel

Eine tolle Homepage habt ihr...



So oder ähnlich wurden wir schon des Öfteren gelobt, was uns natürlich sehr ehrt, und freut. Doch es ist nun wirklich einmal an der Zeit zu betonen, dass es ohne unseren „heimischen Support“ kaum möglich wäre, unsere HP immer so ordentlich zu führen. Es bedarf sehr viel Zeit und Erfahrung eine HP stets in Ordnung zu halten, ältere Berichte in der richtigen Rubrik ordentlich ab zu legen, neue Texte mit Bildern richtig einzufügen usw. Wir sind sehr froh, müssen wir „nur“ die Texte und passenden Fotos per Mail liefern und ab und zu besprechen was wir in der HP noch verbessern könnten. Haben wir unsere Berichte gesendet, so kommt Fritz Rothermann in den Einsatz. Er fügt alles am richtigen Ort ein, zeichnet unsere Karte nach und unterstützt uns mit Rat und Tat in vielen anderen computertechnischen Dingen. Kurz, er ist der gute Geist, der hinter unserer tollen HP steht. Fritz und Didi Rothermann, die Eltern von Ursula, waren 15 Jahre im Besitz eines eigenen Segelschiffes, wovon sie sieben Jahre auf ihrem Segelschiff Timpe Teh lebten und tausende von Seemeilen segelten. Didi und

Fritz waren stets bereit die wertvollen, wichtigen Erfahrungen an uns weiter zu geben. So erlebten wir viele schöne, lehrreiche Tage und Wochen auf der Timpe Teh. Als wir Prüveda gekauft haben, wurden wir von den beiden ebenfalls sehr unterstützt. Fritz war sehr darauf bedacht, dass die technischen Installationen durch Wolfgang perfekt ausgeführt wurden, während Didi zusammen mit Ursula für Tage hinter der Nähmaschine sass, um die Bezüge unserer bequemen Sitzpolster zu nähen. Mit so einem tollen Backgroundteam kann ja kaum noch etwas schief gehen.

Oft gestellte Fragen und unsere Antworten dazu

- Warum seit ihr zuerst in den hohen, kalten Norden gefahren und nicht in den Süden so wie die meisten es machen?
- Warum habt ihr eure Reiseroute nicht genau angegeben?
- Weshalb redet ihr nie von einer Weltumsegelung?

Wir wollten von der Schweiz aus auf unsere Reise starten, also ab Basel. Mit dem Rhein wird man sozusagen gratis (man braucht kaum Diesel) in den Norden geschwemmt. Auch ist es ein Erlebnis diese Wasserstrasse zu nutzen, welche die Schweiz mit der Nordsee verbindet. Ebenso wollten wir die Werft suchen, wo Prüveda 1972 gebaut wurde, das war in Harderwijk in den Randmeeren. Wir wussten nur ungefähr, wie sich eine Dschunke segelt und da bot sich das Ijsselmeer sehr gut an, um alles rund ums Dschunkensegel kennen zu lernen. Zudem ist das Ijsselmeer nicht tief, hat meistens guten Wind und viele gute Marinas rundherum, mit Schiffszubehör-Versorgungsmöglichkeiten, wovon wir in der Schweiz nur träumen. Zudem waren wir beide noch nie in Skandinavien, da bietet sich doch ein schwimmendes Heim an, diese wunderbare Ecke mal anzuschauen. Viele Segler die direkt in den Süden fahren, sprich ins Mittelmeer, kommen dann selten wenn überhaupt noch in den Norden und verpassen unserer Meinung nach sehr viel.

In unseren Breitengraden spricht kaum jemand davon, wie schön es in Skandinavien ist, segeln heisst bei uns in der Schweiz: Mittelmeer - Kanaren - Atlantik und Karibik. Vielleicht haben wir immer ein wenig die Tendenz eben nicht das zu machen, was alle anderen machen, dabei kann man auch mal was Neues erleben und das macht uns Spass. So findet ihr auch nirgends in unserer HP die Aussage „wir segeln um die Welt“, oder so ähnlich, das haben wir ganz bewusst weggelassen. In der Rubrik Reiseroute haben wir keine „rote Linie“ rund um den Globus gezeichnet, wo man genau erkennen kann, wann man wo zu sein hat! Bei uns kommt die Linie erst dann auf die Karte, wenn wir auch da waren, wer weiss schon, was wir alles noch Sehenswertes auf unserer Reise entdecken werden. Wir wollen frei sein und immer wieder aufs Neue entscheiden können, wo unsere Reise hin führt. Die Erde ist sehr gross und reicht nicht

nur vom vierzigsten Breitengrad Nord bis zum vierzigsten Breitengrad Süd. Es redet zum Beispiel auch kaum jemand davon, wie wunderschön eine Kanalfahrt mitten durchs Land sein kann. Wer weiss schon bei uns in der Schweiz, dass man sozusagen ganz Europa noch immer via Wasserstrassen bereisen kann. Mit dem eigenen Schiff in die grössten Städte von Europa nach Hamburg, Berlin, Paris, alles kein Problem. Oder wer hat schon mal davon gehört, dass das Wattenmeer ein einmaliges System ist, welches man weltweit nur einmal hier oben in der Nordsee findet. Ist das allein nicht schon ein Besuch wert?

24. bis 25. Dezember 05



Heiligabend haben wir mit einem guten Nachtessen und einer Flasche Wein in aller Ruhe auf der Prüveda gefeiert. Am 25. Dez. waren wir dann bei lieben Bootsnachbarn zum Nachtessen eingeladen und wir hatten einen tollen Abend. Wir geben zu, dass wir diese Weihnacht ohne grossen Rummel sehr genossen haben.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns noch bei allen bedanken, die uns zu den Festtagen E-Mails Karten und Briefe gesendet haben. Wir wurden geradezu von lieben Grüssen überschwemmt. Natürlich waren wir bemüht allen zurück zu schreiben, sollte uns dies nicht gelungen sein, wollen wir uns hiermit ganz herzlich bei Euch allen bedanken.

27. Dezember 05 Besuch aus der Schweiz

Für drei Tage kamen unsere lieben Freunde aus der Schweiz, Ursula, Ueli und Flavia zu Besuch. Wir haben ihnen ein Zimmer in einer kleinen Pension ganz in der Nähe organisiert, alle drei hätten zum Schlafen auf der Prüveda keinen Platz gehabt. Sowie so ist es im Winter einfach sehr eng, wenn man den Platz im Cockpit nicht nutzen kann. Wir haben mit unserem Besuch jeden Tag einen Ausflug unternommen, um ihnen einen Eindruck vom nördlichen Holland zu vermitteln.

28. Dezember 05 Ausflug auf die Watteninsel Schiermonnikoog



Da unsere Freunde natürlich gerne die einmalige Atmosphäre der Watteninseln erleben wollten, besuchten wir Schiermonnikoog, welche die östlichste der bewohnten holländischen Wattenseeinseln ist. Ihr Name hat sie von den schieren, den grauen Mönchen des Benediktinerordens, die dort als erste versucht haben, der kargen Sandinsel das Nötigste zum Leben abzutrotzen. Mit dem Auto unserer Freunde fuhren wir bis zum Hafen Lauwersoog, wo wir auf die Fähre umstiegen, nach 45 min. Fahrt durch das Watt kamen wir im Hafen Schiermonnikoog an. Es war sehr faszinierend für uns zu sehen, wie die verhältnismässig grosse Fähre ihren Weg durch die schmalen Wasserstrassen fand, da bei Ebbe mehr Sandbänke als

Wasser zu sehen war.

Dieser Anblick machte uns darauf aufmerksam, was uns im nächsten Frühling erwartet. Wir sind sehr gespannt, wie wir unseren Weg entlang den Ostfriesischen Watteninseln finden werden. Bei unserer Ankunft in Schiermonnikoog schneite es heftig und es war auch recht kalt. Da wir jedoch alle warme Kleider an hatten und wir vor allem die einmalige Landschaft erleben wollten, machten wir uns nach der Ankunft im Hafen zu Fuss auf den Weg nach Oosterburen. Dies ist das einzige Dorf auf der Insel, welches ca. 3 Km vom Hafen entfernt liegt. Bei Schneetreiben, jedoch romantischer Stimmung stapften wir durch den tiefen Schnee, beobachteten die vielen Vögel auf den Feldern und auf dem Watt. Im Dorfkern angekommen, fiel uns sogleich ein ungewöhnlicher Torbogen auf, der aus den Rippenknochen eines 30m langen Blauwals besteht, welcher 1950 erlegt wurde. Zu dieser Zeit lebten noch viele Einwohner von Schiermonnikoog vom Fisch- und Walfang. Nach diesem intensiven Spaziergang, lockte uns der Anblick eines stilvoll, gemütlichen Restaurants ins Innere, wo wir uns gerne mit Glühwein und heisser Schokolade aufwärmten. Wir waren uns einig, ein Ausflug zu den Watteninseln lohnt sich auch im Winter.



29. Dezember 05 Citybummel in Groningen



Am nächsten Tag besuchten wir mit unseren Gästen die bekannte Studenten Stadt Groningen, wo es jede Menge schöner Läden und Museen zu besichtigen gibt. Wir stöberten in vielen verschiedenen Läden herum und bewunderten die typischen, alten Backsteinhäuser. In einem historischen Gebäude aus dem 15. Jahrhundert befindet sich das Schifffahrts- und Tabakmuseum, wo sich ein Besuch wirklich lohnt. Die Geschichte von Schiffbau, Schifffahrt, Fisch- und Walfang vom Mittelalter bis zur Neuzeit wurde hier eindrücklich erläutert. Besonders die vielen Szenen aus dem früheren Leben anhand von Vitrinenmodellen, zeigen einen wirklichkeitsnahen Aspekt zum damaligen Leben, z.B. das Modell einer Werft, Segelnäherei oder Seilerei. Wir waren alle begeistert von all den vielen neuen Eindrücken und haben die kurze Zeit, die wir zusammen zur Verfügung hatten, so gut als möglich genutzt. Am nächsten Morgen

hiess es dann wieder Abschied nehmen, eine merkwürdige Stille breitete sich in unserer Stube aus.



31. Dezember 2005 Jahreswechsel

Zum Rutsch ins neue Jahr blieben wir auf der Prüveda, doch zur Feier des Tages kochten wir mal nicht selbst, wir holten uns ein feines, günstiges und reichhaltiges Abendessen beim Chinesen. Um Mitternacht gingen wir an Deck um mit einem Gläschen Champagner auf das neue Jahr an zu stossen. Dazu bewunderten wir das Feuerwerk, welches rundherum losging. Neben normalem Feuerwerk wurden auch Seenotraketen abgeschossen, die leuchtend rot an einem Fallschirm langsam wieder zur Erde glitten. Wäre in dieser Nacht jemand in Seenot gewesen, kein Mensch wäre zur Rettung gekommen. Wir konnten erleben, wie sich diese Raketen beim Abschuss verhielten, da wir auch solche Seenotraketen gesetzeshalber mitführen.

Januar 2006 Winterzeit ist Bastelzeit



Seit einiger Zeit machte uns die vorne an der Schottwand eingebaute Petroleumheizung schwer zu schaffen. Die offene Flamme des Brenners erzeugte doch recht viel Kondensation im Innenraum, was sich vor allem an den Fenstern und Luken zeigt. Einmal pro Stunde mussten wir die angelaufenen Fenster mit Papier oder einem Frottiertuch trocknen. Oben an den Luken tropfte es von Zeit zu Zeit aufs „Köpfe" oder wenn man Glück hatte nur auf den Tisch. Die Türe zum Bad und zum Stauraum blieb daher meistens geschlossen, es war dort mit der Feuchtigkeit noch schlimmer, eine Tropfsteinhöhle ist ein guter Vergleich!

Wir mussten schmerzlich erfahren, dass Petroleumbrenner sich nicht für das stundenlange Heizen eignen, sie verrussen zu schnell, dadurch brennen sie nicht mehr ordentlich, ständig muss man an ihnen herumdrehen sie demontieren und reinigen. Wir trauten uns nicht diesen Brenner bei Abwesenheit, also um schnell einzukaufen zu gehen, brennen zu lassen. Obwohl wir diese Heizung in der Schweiz schon im Gebrauch hatten, sind uns die gravierenden Nachteile erst jetzt im Dauereinsatz so richtig aufgefallen, mitunter ein Grund warum wir hier im Norden überwintern wollten. Hier werden all unsere Einbauten im Dauereinsatz auf Leber und Niere getestet. Das ganze Heizdilemma nahm unmögliche Ausmasse an. Wolfgang musste beinahe jeden Tag ein Brenner auseinander schrauben, das Heizen wurde zum Frust.

Glücklicherweise haben wir noch einen elektrischen Heizlüfter zur Unterstützung dabei, den wir dann auch öfter einsetzten, doch der brannte uns zu viele Strommünzen weg, So konnte es nicht weiter gehen, es musste eine richtige Lösung auf den Tisch oder besser noch in die Stube: Nach längerem Studium haben wir uns für einen Totalumbau entschlossen, Petroleumofen raus, Dieselofen rein. „Refleks Dieselöfen" aus Dänemark sind hunderttausendfach verkauft, werden in Grönland und in der Berufsschiffart verwendet und sind gebaut um einen ganzen Winter lang durchzuheizen. Schon in der Schweiz haben wir diese Öfen studiert, doch leider waren wir zu sehr fixiert mit dem schon vorhandenen Petroleum aus demselben Tank heizen und kochen zu können

Der Refleks Ofen ist ein Schalenbrenner, der Tank wird etwas höher als der Ofen eingebaut, der Brennstoff gelangt nun durch Gefälle über eine Kupferleitung zum Regler und von dort in den Ofen. Ein einfaches funktionierendes Prinzip, kein Drucktank und keine komplizierte Technik, selbst im Betrieb lässt sich der Tank nachfüllen, vor allem aber ist keine offene Flamme und somit keine Feuchtigkeit mehr anzutreffen.

Kurz darauf herrschte Unruhe im Yachthafen, der neue „Kachel“ holländisch Heizung, kam in zwei grossen Paketen verpackt eine Woche später an. Nach dem Auspacken fingen wir an, den Ofen an der Schottwand anzupassen. Auch ein grösseres Loch (Durchmesser 120mm!) bedingt durch den grösseren Kamin musste durchs 4 mm Stahldeck, Isolation und Holzdecke gebohrt werden. Zuerst neigte Wolfgang dazu, mit kleinen Löchern einen grossen Kreis zu bohren, danach das Stück Stahl raus zu brechen und anschliessend die Rundung zu feilen. Hätte er das so gemacht, sässen wir heute noch in der kalten Stube. Mit der Flex (Trennscheibe) ging es schneller, ein sechseckiges Loch wurde ins Deck gefräst, anschliessend mit 2 Komponenten Farbe grundiert und sofort mit dem Föhn von unten gewärmt. Es ist ja Winter und wir nutzten dazu einen Tag, wo es gerade mal etwas wärmer war und es nicht regnete. Bis zum Einkleben des Kamins vergingen noch einige Tage, wir schützten das Loch von oben mit einer aufs Deck geklebten Chromstahlschüssel aus der Küche. An einem 8 Grad „warmen“ Tag klebten wir den Kamin aufs Deck, stülpten eine Kartonschachtel darüber und wärmten das Innere mit dem in die Seitenwand eingesteckten Haarföhn auf „Karibik Wärme“. Oben schnitten wir eine Klappe hinein um die Wärme zu kontrollieren, somit hatte es gute 25 Grad C. in der Schachtel optimale Temperatur damit der Sikakleber gut trocknete.



Am nächsten Tag installierten wir den neuen Ofen und das Abgasrohr, füllten den Tank und heizten das erste Mal an. Welch wohlige Wärme füllte von nun an unsere Stube, vorbei die Zeiten mit der Feuchtigkeit und den tropfenden Luken. Obwohl wir das kleinste Modell gewählt haben, können wir nun problemlos den ganzen Innenraum unseres Bootes heizen also Stube und Bad inklusive Stauraum im Bug und alles ist trocken, für uns ein völlig neues Lebensgefühl. Wir heizen frühmorgens an und stellen vor dem ins Bett gehen ab, gehen wir Einkaufen können wir nun getrost brennen lassen. Auf der Gusseisenplatte ist im Nu heisses Wasser oder auch eine heisse Milch gemacht. Sollte dies der einzige Fehltritt gewesen sein, der uns in der sieben jährigen Bauphase unterlaufen ist, so wollen wir uns nicht beklagen.

Wir sind sehr glücklich, der Umbau hat sich mehr als gelohnt.

Februar 2006 Es gibt noch mehr zum Basteln!

Unser momentanes Cockpitverdeck, eigentlich ein Provisorium, spannte sich über die ganze Achterkabine und war an der Reling befestigt. Wollten wir das Schiff an den hintersten Pollern festmachen, mussten wir immer unten durch klettern, um auf das Achterdeck (Hintere Kajütdach) zu gelangen. Schön wäre ein seitlicher Durchgang damit die Kletterei endlich ein Ende hat. Beim Segeln haben wir das Verdeck abgebaut, das Dach nach vorne gerollt, doch bei Regen wurde das Cockpitbänkli natürlich nass. Wir sind davon ausgegangen, dass wir hier in Holland viele gute Beispiele finden wie man ein Verdeck optimal anfertigen kann und so ist es auch. An vielen Nachbarschiffen können wir hier alle nur erdenklichen Verdeckversionen anschauen und haben sogar eine kleine Werkstatt im Hafen zur Verfügung. Verdeckbauen ist wirklich eine kleine Wissenschaft, Ursula ist beim Nähen ganz schön gefordert.



Bei der nun entstehenden neuen Version können wir das Dach auch bei Regen stehen lassen um schnell nach hinten zu gehen, wenn es nötig ist. In einer kleinen Segelmacherei konnten wir eine gebrauchte Rundstange kaufen, die Wolfgang mit Delrin-Füssen ans Deck anpasste. Somit haben wir einen starken Rahmen um das Verdeck zu spannen. Wir bekommen alle benötigten Teile zu einem günstigen Preis und erhalten auch immer wieder gute Tipps und Tricks von Wilhelm, dem netten Segelmacher. Es scheint ihm richtig Spass zu machen, das wir uns selber an diese grosse Aufgabe heran wagen, so kommt er immer mal wieder vorbei um zu sehen, wie weit wir mit unserem Meisterwerk schon sind. Wissen wir mal nicht mehr weiter,

so können wir ihn jeder Zeit um Rat fragen, das ist immer eine spannende Angelegenheit, denn er spricht wirklich nur Holländisch, also absolut kein Deutsch und kein Englisch. So gehen wir bewaffnet mit Schreibblock, Zeichnungen und Beispielen zu ihm und die Diskussionen in Schwyzerdütsch und Holländisch können losgehen. Wie kurios sich das auch anhören mag, irgendwie verstehen wir uns immer vorzüglich und was noch wichtiger ist, wir finden meist eine Lösung. So langsam nimmt also auch dieses Werk Formen an und wir sind zuversichtlich, dass wir bis zu unserer Weiterreise ein Regen-, Wind- und Sonnentaugliches Verdeck haben werden.