

Ijssel- und Wattenmeer und Friesland

5. – 24. August 2015



Oben: In der Schleuse von Nijkerk

Rechts: Erster Versuch, noch in Harderwijk das Bilgenwasser abzupumpen

Aus zwei sind schließlich fast drei Wochen geworden! Das Ziel, mit der „Siwel“ Helgoland zu anzusteuern, wurde nicht erreicht. Kein Wunder, denn das Vorhaben war viel zu ambitioniert. Für uns war es der erste Törn im „richtigen“ Watt, also dort, wo es keine Routen gibt, die jederzeit, bei Ebbe oder Flut passiert werden können. Im Watt ist man – das ist klar – auf die Gezeiten angewiesen. Aber als Segler auch darauf, dass der Wind nicht nur aus der richtigen Richtung, sondern auch mit der richtigen Stärke weht. Will man mehrere Wattenhochs hintereinander überqueren, muss dies in einer vorgegebenen Zeit erfolgen. Das bedeutet also in der Regel viel (zusätzlichen) Motoreinsatz! Und weht der Wind gar mit mehr als 4 Bft. aus Ost, sinkt der Wasserstand im Watt um bis zu 50 cm, so dass die „Siwel“ mit 1,17 m Tiefgang oftmals keine Chancen hat, die Wattenhochs rechtzeitig zu überqueren.

Es ein erfolgreicher und schöner Törn. Wir haben für uns Neuland erkundet, viele Erfahrungen gesammelt und auf den insgesamt 284 sm bei meist herrlichem Sonnenschein das neue Revier erkundet.



Wo sind die drei Wochen geblieben? Zunächst muss man vom Rand- zum Wattenmeer gelangen. In drei Tagen ist das zu machen. Das Revier Texel / Vlieland / Terschelling ist relativ unproblematisch, denn fast alle Ziele lassen sich dort, wenn der Motor stark genug ist oder man die entsprechende Zeit mitbringt, jederzeit erreichen.

Von Terschelling nach Ameland und weiter nach Osten muss dann alles stimmen. Da das nicht der Fall war, mussten wir z.B. vier Tage in Ameland bleiben. Eine Zeit, die wir gut genutzt und genossen haben. Schließlich hat uns ab Lauwersoog der Motor einen Streich gespielt. Der Schaden konnte erst auf der Rückfahrt in Harlingen behoben werden.

Dass wir auf einem Segelboot unterwegs sind, können wir in vollen Zügen erst wieder ab Harlingen genießen. Ab hier ist es wieder möglich, die Tagesziele nach dem Wind auszuwählen.



Rechts: Törnverlauf

1. Harderwijk – Hafentag

In Harderwijk angekommen starten wir mit dem üblichen Ritual: Wir gehen zu „Dries van den Berg“, Lekkerbek essen. Wie immer – einfach köstlich – und das für 3 Euro! Und neue Heringe fürs Abendessen nehmen wir auch noch mit.

Die „Siwel“ liegt bereits im neuen Hafen von Harderwijk (neue Box: 315). Das Hafengebiet wird umgebaut, einschließlich einer riesigen Fläche eines früheren Industriegebietes. Auspacken haben wir viel, insbesondere seetechnisches Gerät; das ganze Vorschiff ist damit belegt.

2. Harderwijk – Riviera Beach

Wie immer, stehen anfangs Reparaturen, Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten an. So pumpen wir die Bilge aus, eine Arbeit, die uns auf dem Törn leider noch öfter in Anspruch nehmen wird.



Um 17:30 laufen wir schließlich aus. Fast bis zu unserem Tagesziel, Riviera Beach, können wir segeln, dann schläft der Wind ein und wir müssen motoren. Bis in die späte Nacht hören wir die Musik aus dem Unterhaltungsprogramm des Feriendomizils.

3. Riviera Beach – Urk

Wenn Früh- und Spätaufsteher zusammentreffen – wer setzt sich durch? Klar, der Frühaufsteher! Für einen erfolgreichen Törn ist das aber sicherlich nicht das Schlechteste, denn nach hinten wird es zeitlich oft eng. Zum Auslaufen kommen wir trotzdem erst um 11 Uhr, denn wieder ist viel Wasser in der Bilge. Die neu erworbene Handpumpe bewährt sich zwar, aber es ist trotzdem eine sehr schmutzige Arbeit, die über 5 Liter Wasser/Öl-Gemisch abzupumpen. Zum Glück können wir das Bilgenwasser lokal ordnungsgemäß entsorgen.



Oben: Im Ketelmeer

Die Ketelbrücke erreichen wir gegen 15:30. Die ursprüngliche Absicht, nach Enkhuizen zu segeln geben wir bald auf, denn der Wind lässt nach. Also steuern wir Urk an. Indisches Abendessen steht auf dem Speiseplan: Kartoffel-Zwiebel-Sambar.



Oben: Sonnenuntergang in Urk

4. Urk – Hindelopen

Wieder geht es früh aus den Federn. Ein günstiger Segelwind erwartet uns heute, 3-4 Bft., in Böen 5, allerdings kommt er aus Nord und genau dahin wollen wir. Also kreuzen wir die ganze Strecke nach Hindelopen.

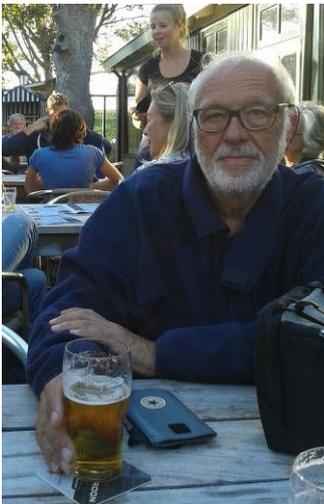
Gleich zu Beginn des Törns geht leider Eberharts Mütze über Bord - ein unfreiwilliges Opfer für „Rasmus“. Unterwegs stellen wir entsetzt fest, dass sich eine Want an Backbord gelöst hat und locker herunter baumelt. Der Schaden wird behoben und mit Splinten das Gewinde vor dem Herausdrehen gesichert. Einige Zeit später das gleiche Malheur, dieses Mal mit zwei Wanten, auf der Steuerbordseite! Da uns die Splinte ausgehen, behelfen wir uns mit Draht zur Sicherung.

Unterwegs stellt sich bei Eberhart plötzlich Nasenbluten ein, ein Problem, das ihn in den nächsten Tagen noch öfter beschäftigen wird.



Oben: Auf dem Weg nach Hindelopen

Nach fast neun Stunden kommen wir in der gut belegten Marina in Hindelopen an. Nahe der Kirche, dem weithin sichtbaren Wahrzeichen von Hindelopen, gehen wir ins „Sudersee“ essen. Das Restaurant kann wahrlich empfohlen werden!



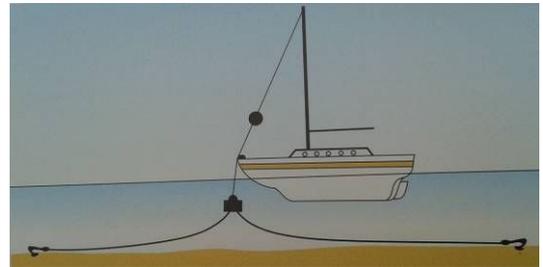
*Links und oben: Restaurant „Sudersee“
Unten: Sonnenuntergang in Hindelopen*



5. Hindelopen – Nahe Boje IN6 im Wattenmeer (N 53° 13,155' E 005° 09,618')

Nach dem Frühstück beschäftigen wir uns ziemlich lange mit den lockeren Wanten, tanken auf und stehen deshalb erst um 14 Uhr vor der Lorenzsluis, dem Zugang zum Wattenmeer. Dieses Mal müssen wir leider motoren. Erst nach zwei Stunden haben wir die Schleuse passiert – zu spät für den Törn nach Terschelling. Das nur 8 sm entfernte Harlingen erscheint uns als Alternative zu langweilig. Schließlich entscheiden wir uns für etwas ganz anders. Über zwei Wattenhochs hinweg gelangen wir zur roten Boje IN6 und werfen dort um 20 Uhr Anker auf 7 m Tiefe.

Rechts: Ankern im Gezeitengewässer mit zwei Ankern und zusätzlichem Ankergewicht (entnommen aus „Nordseeküste“ von Jan Werner, Delius Klasing Verlag)



Links: Sonnenuntergang im Watt



Oben: Seezeichen im Watt



Oben: Ankerboje zur Kennzeichnung der Lage des Bugankers und Tonne IN6 im Hintergrund

Trotz des ruhigen Wetters wird die Nachtruhe gestört. Die Wellen weit vorbeifahrender Schiffe schaukeln uns durch, Fischerboote strahlen uns mit kräftigen Scheinwerfern direkt an und fahren mit seitlich weit ausladenden Netzen dicht an uns vorbei. Will man uns Angst machen? Bei der unruhigen Nacht ist es kein Wunder, dass wir schon früh auf den Beinen sind. Es ist diesig, aber

keinerlei Tau auf dem Boot. Noch immer fahren einige Fischerboote bedrohlich nahe an uns heran, so dass wir ohne Frühstück den Anker lichten und uns Richtung Terschelling aufmachen. Zunächst mitlaufender Strom bringt uns der Insel schnell näher. Im „Schlenk“, dem engen Fahrwasser nach Terschelling müssen wir, so die Vorschriften, auch bei guten Segelbedingungen den Motor mitlaufen lassen und erreichen so 6 kn.



Oben: Dicht vorbeifahrende Fischerboote

Oben: Einfahrt in den Hafen von Terschelling

Noch vor Mittag liegen wir in der schönen Marina fest, tanken und gehen einkaufen. Der angekündigte Wind für den nächsten Tag ist günstig, um Ameland zu erreichen. Für die nächsten Tage ist allerdings stärkerer Wind aus Osten angesagt. Das wird eine weitere Fahrt nach Osten erschweren oder unmöglich machen!

6. Terschelling – Nes / Ameland

Hochwasser in Harlingen ist um 7:14, in Terschelling bereits eine $\frac{3}{4}$ Stunde früher. Bis zum ersten von drei Wattenhochs (Oosterom) sind es rund 8 sm, so dass wir schon um kurz nach 4 Uhr, also im Dunkeln, auslaufen. Das Auslaufen bei Nacht aus einem Hafen sind wir nicht gewohnt; die vielen Lichter verwirren uns zunächst. Aber die Einfahrt zum „Schlenk“ finden wir schließlich. Ein Gewirr von blinkenden grünen und roten Tonnen empfängt uns dort! Uns fehlt die Übung, die Kennung der Tonnen schnell genug auszumachen, und so kehren wir nach kurzer Zeit wieder zurück zur Einfahrt in den „Schlenk“. Ein anderes Boot nähert sich und fährt zielsicher in den „Schlenk“ ein. Und wir machen das, was man eigentlich nicht machen sollte: Wir hängen uns dran! Tatsächlich kommen wir so gut aus dem „Schlenk“ raus, und langsam erlangen wir auch Übung in der Identifizierung der Tonnen.

Stark mitlaufender Strom verleiht unserem Schiff Flügel, und so fahren wir bereits um 7:45 in das nächste Wattenhoch, den „Blauwe Balg“, ein. Dieses Gebiet darf aus Naturschutzgründen nur kurze Zeit vor und nach Hochwasser passiert werden. Bei Niedrigwasser tummeln sich hier Vögel und Robben.

Erstaunlich ist, dass wir auch nach dem „Blauwe Balg“ noch 5,8 – 6,2 kn Fahrt haben, wo doch bereits ablaufendes Wasser eingesetzt hat und auch der niederländische Strömungsalta Gegenströmung von etwa 0,6 kn angibt. 8:30 biegen wir an der gn/rt-Fahrwasser-Teilungstonne NA24-MG1 nach backbord ins Molengat. An der Tonne MG5 messen wir noch immer 5,7 kn! Um 9:30 haben wir fast den Hafen von Nes auf Ameland erreicht – aber nur fast!

Eine große Fähre macht bei unserer Ankunft gerade am Anleger von Nes fest und verursacht mit der Schraube eine mächtige Strömung. Deshalb halten wir etwas Abstand und steuern die Hafeneinfahrt an. Und bums sitzen wir fest! Einige Versuche zeigen, dass wir mit eigener Kraft nicht mehr aus dem Schlick kommen – und das bei ablaufendem Wasser! Eine wahrhaft unkomfortable Situation, denn wenn das Wasser abläuft, kippen wir mit unserem Langkieler um. So lassen wir uns über die Notrufnummer 112 mit der Seenotrettung verbinden, schildern unsere Lage und warten auf Hilfe.

Nach etwa einer viertel Stunde kommt ein stark motorisiertes Boot und bietet Schlepplhilfe an. Auf intensive Nachfrage bekennt man, nicht von der Seenotrettung zu kommen, sondern auf eigene Rechnung zu arbeiten. Jetzt ist Vorsicht geboten – das kann sehr viel Geld kosten! Man erkundigt sich ausführlich danach, welche Rufnummer wir angerufen haben und wann. Gefragt nach den Bergungskosten zieht sich die ganze Mannschaft ins Führerhaus zurück, berät sich und bietet dann Hilfe für 100 € an. Das ist fast ein „Schnäppchen“, und deshalb wir nehmen das Angebot an. Über die Notrufnummer stoppen wir die Hilfeleistung der Seenotrettung.



Oben und unten: Schlepplhilfe wenige Meter vor der Einfahrt zum Hafen Nes. Im Hintergrund die Fähre am Anleger, die uns zum Ausweichen auf die Sandbank genötigt hat.



Rechts: Eberharts berühmte Bratkartoffeln!

Um 10:30 liegen wir schließlich im Hafen fest, gehen im Hafenrestaurant essen und machen einen Spaziergang ins Zentrum von Nes. Viele Aktionen sind für heute nicht mehr geplant, nur Aufklaren des Schiffs, Wäsche waschen, etc. stehen auf dem Programm.



Oben und rechts: Hafen von Nes

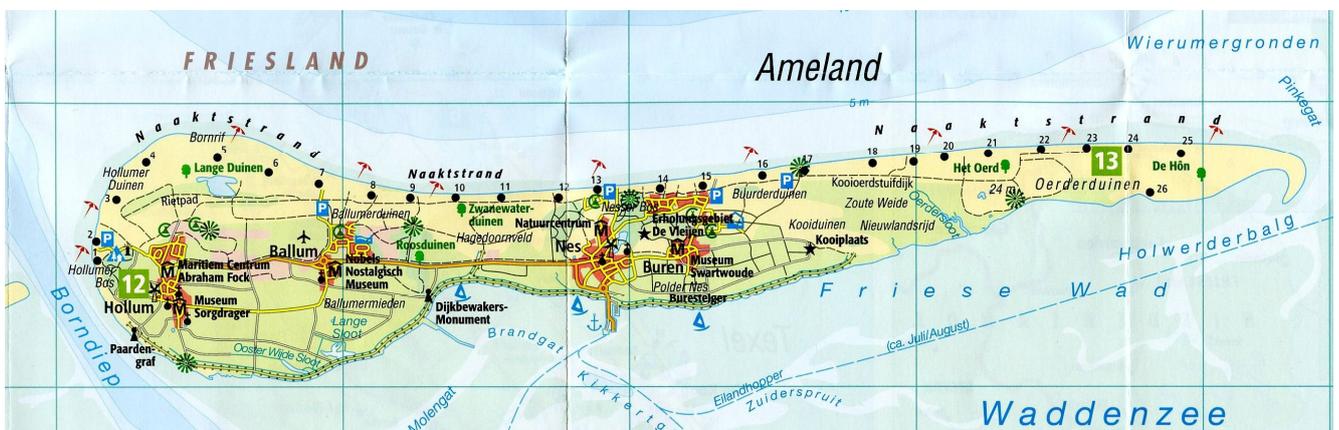
7. Nes / Ameland (4 Hafentage)

Der Wetterbericht bestätigt die frühere Prognose: Einige Tage lang Winde aus Ost, 4-5 Bft. Damit ist eine Weiterfahrt nach Osten zunächst nicht möglich. Wir nutzen die Zeit zum Erkunden der Insel.

Fahrräder können wir unmittelbar am Hafen leihen. Am Vorabend haben wir uns noch über die Vielzahl der Fahrräder gewundert – Hunderte werden dort bereit gehalten. Sobald am Morgen die Fähren vom Festland anlegen, geht der Ansturm auf die Räder los. Zum Teil in langen Schlangen (50m!) warten die Tagesgäste vor der Fahrrad-Ausgabe. So haben wir Glück, am späten Vormittag noch zwei Damenräder zu bekommen. Damit erkunden wir zunächst den Osten der Insel (22 km) und kaufen auf dem Rückweg in Nes ein.



Oben: Panorama der Ostspitze von Ameland – im Hintergrund Schiermonnikoog



Unten: Ameland – 2 bis 4 km breit, 27 km lang

Am nächsten Tag machen wir uns mit den Rädern in den Westteil von Ameland auf, insbesondere Ballum, die Senfmühle und der Leuchtturm stehen auf dem Programm (26 km).



Oben: Abendstimmung am Hafen von Nes

Links: „Kunst“ die aus dem Rahmen fällt an Amelands Ostküste

Unten: Trocken fallendes Plattboot vor Nes



Oben: Das Wahrzeichen von Ameland

Rechts: Kilometerlange Dünen und Strände mit pulverförmig feinem Sand



Rechts: Baden am Strand von Nes

Zwei Boote von Holländern sind bei diesem starken Ostwind (4-5, Böen 6 Bft.) nach Terschelling ausgelaufen. Mit dem Wind nach Westen, und zwar bei noch ablaufendem Strom der Fahrrinne entlang nach Terschelling, über die Wattenhochs „Blauwe Balg“ und „Oosterom“. Sie könnten es schaffen, obwohl der Wind sicherlich für 50 cm weniger Wasser im Watt sorgt, denn ihre Boote haben nur 80 bzw. 90 cm Tiefgang. Und die Hauptsache: Zur Not können beide Boote auch trocken fallen. In der Fahrrinne, die erst südlich, dann östlich nach Harlingen führt, wollen beide für ca. drei Stunden ankern, bis der Strom kippt, um sich dann mit auflaufendem Wasser nach Harlingen (z.T. gegen den Wind) tragen zu lassen. Sehr interessant – ob das geklappt hat?

8. Nes / Ameland – Lauwersoog

Drei Stunden vor Hochwasser in Nes, um 8:20, laufen wir bei schwachem Wind unter Motor aus. Schon nach gut einer Stunde fahren wir in das erste Wattenhoch „Zuider-Spruit“ ein. Das nächste Wattenhoch „Friesenwad“ erreichen wir 10:30. Inzwischen hat der Wind aufgefrischt, und wir erreichen mit den Segeln 4-5 kn. Das letzte Wattenhoch „Wierumer Wad“ erreichen wir 11:40 und sind kurz danach im tiefen Fahrwasser nach Lauwersoog. Die Handy-App „Quick-Tide“ war wieder einmal eine große Hilfe bei der Planung und Durchführung des Wattentörns!

Schon um 14 Uhr erreichen wir den Wattenhafen von Lauwersoog, „basteln“ aber 1,5 Stunden noch an unseren Festmacherleinen, bis wir endgültig festliegen.



Oben: Der Wattenhafen von Lauwersoog – links, die Siwel

Die Liegeplatzkarte müssen wir an einem Automaten ziehen, dessen Bedienung sich nur mit Hilfe des Hafenmeisters erschließt. Der maritime Shop hat an diesem Samstag schon lange geschlossen und unsere Absicht, die Karte mit den Kanälen in Friesland zu kaufen, müssen wir auf Montag verschieben. Im Hafen gibt es mehrere gute Fischlokale und so finden wir gute Alternativen für den Nachmittag und Abend.



Oben: Im nächsten Augenblick verspeist der Vogel ein großes Insekt!

Die letzten Stunden hatten wir stärkere Winde aus Nord, die uns gut nach Lauwersoog gebracht haben. Für den weiteren Törn war geplant, über Borkum und Norderney nach Helgoland zu segeln, oder, als Alternative, über Borkum nach Delfzijl (am Festland) zu fahren, um über die „Staanmast Route“ nach Harlingen zurück zu kehren. Der neue Wetterbericht wirft diese Planung endgültig über den Haufen. Bei den angekündigten Starkwinden aus Nord ist das unmöglich.

9. Lauwersoog (Hafentag)

Den ungeplanten Hafentag nutzen wir zum Lesen und für Ausflüge. Der Wind weht kräftig aus Nord, in Böen bis 7 Bft und morgen soll es noch etwas mehr werden. Inzwischen ist auch das Petroleum für den Kocher ausgegangen, so dass wir unsere Einkaufsliste ergänzen müssen. Bedingt durch die Gezeit startet das Ausflugsboot erst um 17:45, denn die Wattwanderung muss naturgemäß bei Niedrigwasser erfolgen.



Ganz oben: Mit dem Ausflugsboot zur Wattwanderung

Oben: Seehunde auf einer Sandbank

10. Lauwersoog – Jachthafen Lunegat

Am Morgen erwartet uns eine Überraschung: Statt starker Nordwinde, wie vorhergesagt, gibt es nur schwache Winde aus Nord. Um 10:30 beschließen wir, dennoch nach Süden auszulaufen. Vor dem Frühstück noch, kaufen wir die Frieslandkarte und das Petroleum.

Zurück an Bord rutscht Eberhart – zum Glück (!) - auf einem der beiden Bodenbretter in der Pantry aus. Das Brett verschiebt sich und wir sehen, dass die Bilge voller Wasser (plus Öl) ist. Sogar die Batteriepole stehen schon zur Hälfte unter Wasser! Das Wasser muss raus! Bei jeder Welle, bei geringster Schräglage, würde sonst der Boden vom Schmutzwasser überflutet. Nochmals suchen wir den maritimen Shop auf, besorgen uns drei 10-Liter-Kanister und eine kleine Handpumpe. Fast

5 Stunden dauert es, bis wir 60 Liter Bilgenwasser abgepumpt und Bilge und Batterie halbwegs gereinigt haben. Danach begeben wir uns auf die Suche nach der Quelle für das Wasser. Ruder, Motorachse, Wassertank, Spülwasserablauf – alles ok! Wir stellen fest, dass es irgendwo aus dem Motor tropft; genauer ist das nicht zu lokalisieren. Alle paar Sekunden - ist das Kühlwasser? Zum Glück erklärt sich der Hafenmeister bereit, das Bilgenwasser zu entsorgen.

Nach dieser Aktion belohnen wir uns mit einem guten Fischessen. Erst danach laufen wir endlich aus. Durch die „Robbensluis“ verlassen wir das Watt und fahren übers Lauwersmeer nach Lunegat. Wind: Statt 7 Bft., wie vorhergesagt, fast Windstille – das hätte man vorher wissen müssen!

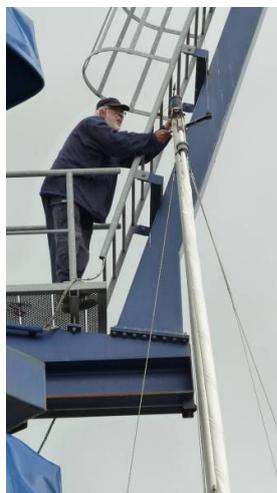


Oben + links: Insgesamt 60 Liter Bilgenwasser werden mit einer primitiven Handpumpe abgepumpt!

11. Jachthafen Lunegat – Jachthafen Burdaart

Im Jachthafen Lunegat legen wir bereits um 9 Uhr am Kran an. Für 27 Euro Nutzungsentgelt dürfen wir den Kran verwenden, um die Windex zu reparieren. Mit ein paar Drehungen mit Schraubenschlüssel und –zieher ist das Problem schnell behoben.

10:45 verlassen wir den Hafen und begeben uns auf die Staande-mast-Route. Insgesamt 24 Brücken liegen bis Harlingen vor uns.



Rechts und oben: Reparatur der Windex

Vier Brücken passieren wir, dann legen wir um 13:20 in Dokkum an (Brückengeld 5 Euro im Holzschuh!). Dokkum ist ein sehr schönes, vielleicht sogar das schönste Städtchen Frieslands. Es ist vor allem durch seine mittelalterliche Historie bekannt. Der heilige Bonifatius, wurde hier zusammen mit 42 seiner Anhänger von den heidnischen Friesen 754 n.C. erschlagen. In Fulda ist er begraben worden, aber der dortige Bischof schenkte der Dokkumer Gemeinde vor einigen Jahren die Schädelplatte des Heiligen, die nun in der zentralen Kirche in Dokkum ausgestellt ist.



Oben: Bonifacius, in Dokkum von den Friesen 754 n.C. erschlagen, wird heute dort verehrt.

Nach weiteren zahlreichen Brücken erreichen wir gegen 19 Uhr Burdaart. Bei der Einfahrt passieren wir die letzte Brücke für heute und verpassen es, das Geld für die Brückendurchfahrt rechtzeitig bereit zu halten. Es sollte in einem Holzschuh deponiert werden. Der Brückenbediener kommt später mit dem Fahrrad in den Hafen, um seinen Obolus von 3,50 Euro zu kassieren.

Burdaart ist ein reizendes Dorf mit einem neuen Gemeindehafen und einer alten Mühle. Nur 7 Euro zahlen wir dort für die Nacht, vorbildliche sanitäre Anlagen eingeschlossen.

Als Abendessen sind Spaghetti mit Kapern angesagt. Leider müssen wir auch wieder Bilgenwasser in größeren Mengen abpumpen. Wir vermuten ein Leck im Kühlwasserkreislauf, das leider immer größer wird.

12. Jachthafen Burdaart – Harlingen (Marina der HWSV)

Wieder geht es früh raus aus den Federn. Noch vor dem Frühstück hat Eberhart wieder 25 Liter Bilgenwasser abgepumpt. Im Hafen gibt es angeblich keine Entsorgungsmöglichkeit.

So laufen wir um 10 Uhr aus, passieren gleich die erste Brücke und legen 300 m nach der Brücke an, um im Supermarkt am Kanal Küchenrollen zu kaufen. Ganze 7 Rollen haben wir bereits mit unserem Bilgenwasserproblem verbraucht! Das mit dem Anlegen war allerdings so eine Sache, denn wir hatten übersehen, dass wir nicht in einem Kanal, sondern einem Strömungsgewässer (dem Fuss Ee) unterwegs waren. Entsprechend stümperhaft fallen Wende und Anlegemanöver aus. Schließlich klappt es doch und im Supermarkt erfahren wir, dass man im Hafen doch Bilgenwasser entsorgen können! Wir machen uns wieder zum Hafen auf – allerdings zu Fuß – um nicht wieder Probleme im Fließgewässer zu bekommen.



Oben: Abpumpen des Bilgenwassers

Kurz vor 13 Uhr erreichen wir Lekkum, einen Vorort von Leeuwarden. Auch hier wird das Brückengeld von 7 Euro im Holzschuh kassiert. Die Brücken in Leeuwarden kosten uns reichlich Zeit. Nun müssen wir uns auch entscheiden, welche Richtung wir auf den Kanälen einschlagen: Nach Westen oder Süden? Die Alternativen sind Harlingen, Stavoren oder Lemmer. Da Reparatur und Entsorgung höchste Priorität haben, entscheiden wir uns für die kürzeste und schnellste Strecke, also für Harlingen – was sich später auch als günstig heraus stellt. Wie oft bei diesem Törn steht uns der Wind wieder voll auf der Nase, so dass wir nur motoren können.

Die Wartezeit an einer Brücke nutzen wir erneut, um 10 Liter Bilgenwasser abzupumpen. Die Bilge läuft nun immer schneller voll; viel Zeit bleibt uns nicht mehr. Vergeblich ist leider der Versuch, das Bilgenwasser im Yachthafen von Franeker los zu werden.



Rechts: Kurz vor der Marina des HWSV, übernachteten wir in Harlingen

Wegen unseres Versuchs, das Bilgewasser in Franeker los zu werden, wird es zeitlich knapp mit den Brücken in Harlingen. Nur bis 19 Uhr sind sie besetzt. Wir rufen den verantwortlichen Brückenmeister an, avisieren unsere Ankunft und schildern auch unser Problem mit dem Bilgenwasser. Das hilft uns weiter. Drei Brücken werden uns noch, teilweise nach 19 Uhr geöffnet, und wir dürfen die Nacht ganz in der Nähe der Marina HWSV am Kanal verbringen.

13. Jachthafen Harlingen (Marina HWSV) - Makkum

Am nächsten Morgen, Punkt 9 Uhr stehen wir an der letzten Brücke zur Einfahrt in den Marinahafen. Es ist ein kleiner Hafen, aber gut ausgestattet. Der Hafenmeister bringt uns sofort zur Entsorgungsstation, an der wir das Bilgenwasser abpumpen können und bestellt einen Mechaniker. Dieser identifiziert eine defekte Dichtung in der Kühlwasserpumpe als Quelle allen Übels. Zwei Stunden später ist der Schaden für unter 100 Euro repariert.



*Oben: Fehlersuche durch den Experten
Links: Defekte Dichtung in der Kühlwasserpumpe*

Mit zwei Fahrrädern, die uns der Hafenmeister leiht, fahren wir ins nahe Stadtzentrum, kaufen ein und essen.

Am Nachmittag, etwa 3 Stunden nach Hochwasser Harlingen, legen wir ab, passieren die Schleuse zum Wattenmeer und lassen uns bei leichtem Wind zur Schleuse am Kornwerdersand tragen. Allerdings müssen wir die komplette Strecke aufkreuzen und erreichen mit dem Ebbstrom bis zu 7 kn. Das Aufkreuzen stört uns aber nicht, sind wir doch froh, endlich einmal wieder segeln zu können und uns keine Sorgen über die Bilge und den Motor machen zu müssen. Um 19:30 erreichen wir den Altstadthafen von Makkum und gehen chinesisch essen.



Oben: Endlich wieder fahren ohne Motor!



Links: Zufahrt zur Schleuse am Kornwerdersand

Unten: Trocken gefallenes Boot auf einem Wattenhoch nahe Harlingen



14. Makkum – Enkhuizen (Marina)

Die sanitären Anlagen im Altstadthafen sind ausgesprochen dürrtig und so sind wir froh, schon zeitig in See zu stechen. Die Windvorhersage für die beiden nächsten Tage: S-SE 2-3, Böen 4, dann weiter auf Ost drehend. Konsequenz: Direkt nach Süden können wir nicht segeln, aber nach Enkhuizen. Wir genießen bei herrlichem Sonnenschein das Aufkreuzen bis fast zum Ziel und legen am Abend in der Marina Enkhuizen an.

15. Enkhuizen (Marina) - Spakenburg

Wir binden ein Reff ins Groß – nehmen es aber bald nach der Schleuse zum Markermeer wieder heraus, als sich zeigt, dass es doch nicht so stark bläst, wie vorhergesagt. Mit Wind SE 3-4 Bft., z.T. 5, kommen wir unserem Ziel schnell nahe. Das für Segler optimale Wetter hat Viele angelockt. Der Horizont ist voller Segel und wir müssen auf entgegenkommende Schiffe höllisch aufpassen. Wir fahren schließlich Steuerbordbug und müssen allen Seglern den Vortritt lassen. Angekommen in Spakenburg gehen wir, nach einer kurzen Inspektion fast aller Kneipen, beim Italiener essen.

Unten: Segelimpressionen vor Marken



16. Spakenburg - Harderwijk

Zunächst mit Motor, dann mit Fock, fahren wir übers Randmeer. Der Wind hat mächtig aufgefrischt. Vor Harderwijk tummeln sich Hunderte von Wassersportlern – ein Gewimmel von Segeln und man wundert sich, dass es keine Kollisionen gibt.

Die letzten 2-3 sm vor Harderwijk macht das Randmeer einen großen Bogen. Im Bogeninneren tummeln sich die Surfer; die größeren Boote folgen i.d.R. der mit Tonnen gekennzeichneten Fahrrinne. Wir sind hier schon öfter gesegelt, weil es für Eberhart ein „Heimspiel“ ist, so kurz vor dem Heimathafen. Wir kürzen ab und folgen nicht der ausgetonnten Fahrrinne, sondern nehmen den kürzesten Weg. Mit voll ausgefahrener Fock, ohne Groß und hart am Wind! Dieses Mal erleben wir allerdings ein böse Überraschung: Mit hoher Geschwindigkeit haben wir mehrfach Grundberührung und fahren fest. Dank der enormen Windkräfte in der Fock kommen wir aber schon nach kurzer Zeit los und flüchten uns so schnell es geht in die nur 300 m entfernte Fahrrinne.

In Harderwijk angekommen, legen wir wegen des starken Winds zunächst am Kopf des Steges an. Erst später fahren wir in die Box. Allerdings treibt die Siwel beim Umlegen des Bootes auf ein anderes Boot zu – zum Glück federt die Heckleine dieses Bootes unser Boot gut ab, so dass nichts passiert. Dann klaren wir das Boot auf, packen den Wagen, reinigen die „Siwel“ und starten gegen Mittag Richtung Heimat, nicht ohne noch „Dries van den Berg“ einen Besuch abzustatten.



Oben: Viel Wind und Sonnenschein – die ideale Voraussetzung für alle Segler und Surfer!

Version 1.03