

Ijsselmeer- / Wattentörn 2012

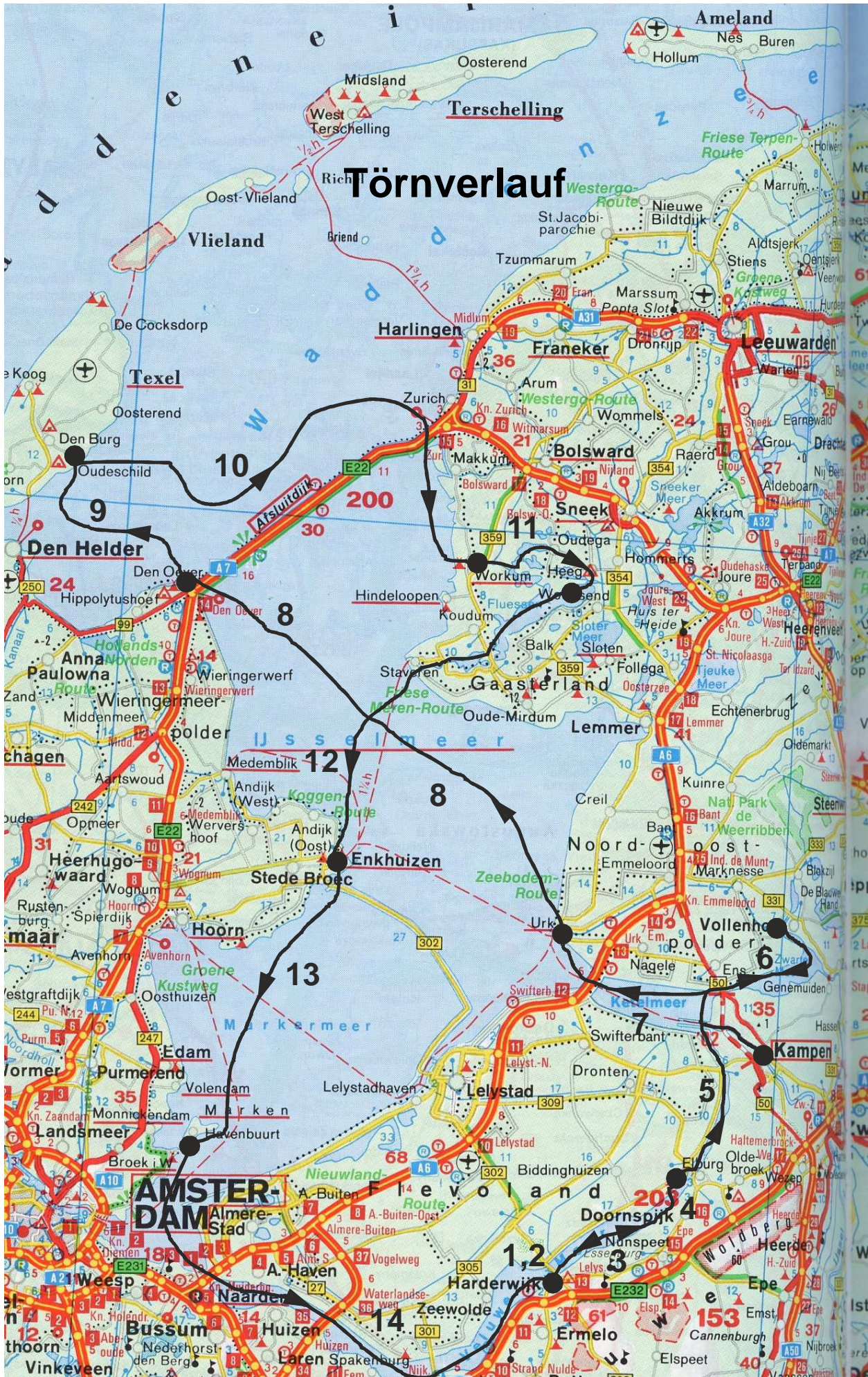
15. – 29.7.2012



Eberhart und Karlheinz im Hafen von Vollenhove

Eberhart und ich haben den Törn mit der „Siwell“ ursprünglich als Nordseetörn bis nach Helgoland und ggf. Sylt geplant; aber oftmals kommt es anders als man denkt! Letztlich sind wir zufrieden, überhaupt eine zusammenhängende Reise von zwei Wochen machen zu können. Vom Randmeer ausgehend über friesische Kanäle und Seen, das Ijsselmeer bis zur Insel Texel im Wattenmeer und zurück nach Harderwijk sind es am Ende insgesamt 253 sm. Mit unserer Reisezeit mitten in der Saison und wir müssen leider oft volle Marinas und längere Zeiten für eine Suche nach einem Liegeplatz in Kauf nehmen.

Fast alle Wetterlagen haben uns begleitet: Regen, Starkwind, Flaute und zum Glück auch manchmal Sonnenschein. Die vorausgegangenen erfolgreichen Sanierungsarbeiten an der „Siwell“, von Eberhart und Andreas durchgeführt, waren nicht zu übersehen.



1.-3. Tag: Harderwijk – Marina Riviera Beach im Randmeer

Gerade noch rechtzeitig bevor die Strandbuden im Stadthafen schließen, kommen wir in Harderwijk an und können dort unseren traditionellen Fisch essen. Erst dann fahren wir zur Marina. Erstaunlicherweise haben Spinnen und Vögel die „Siwell“ fast verschont und ihren Dreck auf Nachbarschiffen hinterlassen. Nur die für die erste Nacht an Bord wichtigsten Sachen räumen wir ein und genießen den Sonnenuntergang. Der niedrige Durchgang zum Vorschiff zwingt uns schmerzhaft zur schnellen Einstellung auf die neue Umgebung. Nach 2-3 Tagen haben wir beide schon zahlreiche Beulen und Hautabschürfungen am Kopf; man trifft leider immer die gleichen Stellen!



Oben: Ein Trankopfer für Rasmuss – ob er alkoholfreies Bier zu schätzen weiß?



Oben: Beim Spannen des Achterstags

Am ersten Tag scheint am Vormittag die Sonne, dann regnet es – beinahe ohne Ende. Angesichts der trüben Wettervorhersage für die ganze Woche überlegen wir ernsthaft, die Reise abubrechen. Zunächst machen wir uns aber über das Boot her: Motorbilge entleeren und reinigen, Wanten spannen, Spinnackerbaum fixieren, Rettungsring aufhängen, stationäre Festmacher an der Box anbringen, Vorstag umgebaut, Rollfockleine neu angebracht. Mittags und abends gehen wir natürlich nach Harderwijk Fisch essen.



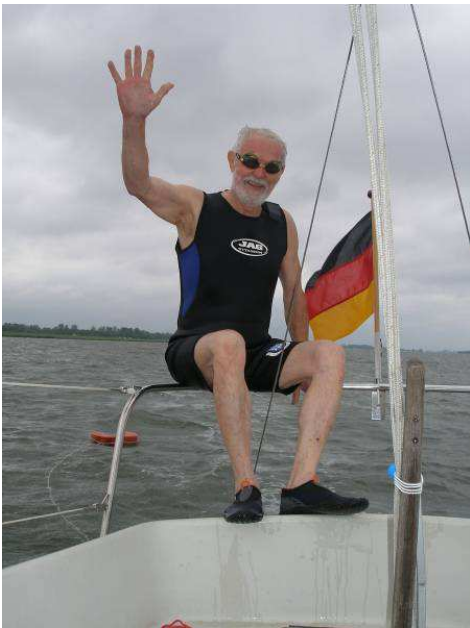
Oben: Nachtfahrt zurück nach Harderwijk

Am Nachmittag des 3. Tages laufen wir gegen 17:30 aus. Strammer Wind aus West schiebt uns schnell das Randmeer entlang nach Nordost. In der Marina Riviera Beach, 10 sm von Harderwijk entfernt wollen wir übernachten. Zum Abendessen soll es Matjes mit Pellkartoffeln geben, die wir mittags in Harderwijk gekauft haben. Doch es kommt anders! Auf die Frage, wo die Matjes denn sind kommt, nach einigem Zögern die Antwort: Im Auto, auf der Mittelkonsole! Wenn man sie dort zwei Wochen liegen lässt, findet man vermutlich noch nicht einmal einen Käufer für den Wagen. Also müssen wir zurück. Taxi und Bus als Möglichkeit werden verworfen, wir nehmen das Boot.

Nach dem Abendessen fahren wir los. Wind und Welle stehen nun leider gegenan und wir kommen schlecht vorwärts. Um Wege zu sparen fahren wir z.T. neben der Fahrrinne durch einen dichten Wasserpflanzenteppich. Das Boot immer langsamer und bei nur noch einem Knoten Fahrt werfen wir schließlich um kurz vor Mitternacht Anker (Position N 52° 24,14' E 005° 40,88'). Hat der Motor einen Schaden? Haben wir etwas in der Schraube? Vielleicht Wasserpflanzen? Das werden wir erst klären können, wenn es morgen wieder hell ist.

4. Tag: Ankerposition im Randmeer – Harderwijk – Elburg

Wie zu erwarten, wird es eine unruhige Nacht; der Wind 5-6, in Böen sicher 7 Bft., pfeift im Rigg. Hält der Anker oder werden wir ans nahe Ufer gedrückt? Über Nacht hält der Anker zum Glück, ohne dass wir kein Ankermanöver Fahren müssen, und wir können um 8:30 frühstücken. Danach geht Eberhart ins Wasser, um nach der Schraube zu sehen. An der Schraube liegt es nicht, sie ist frei, keine Wasserpflanzen, kein Tampen oder Kunststoffteile.



Links: Eberhart geht ins Wasser, um nach der Schiffschraube zu sehen

Kurz danach stellen wir fest, dass wir ca. 100 Meter in Richtung des Ufers versetzt worden sind; der Anker hält nicht mehr. Das Boot dreht sich nicht mehr in den Wind, weil es auf Grund aufsitzt und der Wind kommt jetzt seitlich. Schnell holen wir den Anker auf und steuern mit voller Kraft auf die Fahrwassermitteln zu. Langsam, ganz langsam schaffen wir es, kreuzen die Fahrrinne und werfen den Anker auf der anderen Seite der Fahrrinne. Mit der noch immer geringen Motorleistung schaffen wir es nicht, uns gegen Wind und Welle auszurichten um die Segel zu setzen. Sollen wir Hilfe holen? Wir suchen uns prophylaktisch die Rufnummer der KNRM, der niederländischen Seenotrettung, heraus. Segel zu setzen geben wir auf, steuern in die Fahrrinne und „tuckern“ gegen Wind und Welle mit 1-2 kn Richtung Harderwijk. So können wir nicht weiter fahren und erst recht nicht ins Wattenmeer hinaus.

Kurz vor dem Heimathafen tritt Eberhart mit aller Kraft auf den Gashebel – und siehe da – der Motor dreht sofort mit höherer Drehzahl und wir erreichen 5 kn – trotz Wind und Welle! Der Gashebel hat geklemmt und nur brachiale Gewalt hat ihn aus dem festen Sitz befreit. Denn nur wenige Millimeter Hebelstellung liegen zwischen halber und voller Kraft.

Um 13 Uhr liegen wir in Harderwijk fest und holen den Matjeshering aus dem Wagen. Eberhart versucht den Gashebel und die ganze dahinter liegende Mechanik leichtgängiger zu machen. Der Wetterbericht für morgen sagt 6-7, in Böen 8 Bft. voraus. Erst am Wochenende in ein paar Tagen, soll es schöneres Wetter geben.

Wir laufen gegen 16:30 aus; der Wind, immer noch stramm aus West treibt die „Siwell“ mit 6,2 kn vor sich her – und das nur mit dem Großsegel! Kurz nach 19 Uhr erreichen wir Elburg wo uns der Hafenmeister direkt im Zentrum einen Platz zuweist. Trotz leichtem Regen machen wir einen kurzen Rundgang durch die kleine Stadt und trinken ein Bier.

5. Tag: Elburg – Kampen

Es ist eine ruhige Nacht mit viel Regen und wir haben gut geschlafen. Bei zunächst schönem Sonnenschein, der leider nicht lange anhält, gehen wir ein paar Sachen einkaufen und ziehen uns dann wetterfest an, denn der Wetterbericht verheißt nichts Gutes. Erst mit Motor, dann mit Segeln geht es nach NW mit 3-5 kn.

Rechts: Morgens in Elburg



Kurz vor der Roggebot-Schleuse wird meine Mütze ins Wasser geweht, mit einem – fast – perfekten Mützenmanöver gelingt es, sie aus dem Wasser zu fischen. Aber halt nur fast perfekt, denn wir sind zu weit aus der Fahrrinne gekommen und sitzen auf einer Untiefe fest. Mit eigener Motorkraft und Krängung schaffen wir es nicht, uns aus der misslichen Lage zu befreien. Wind und Welle treiben uns weiter auf die Untiefe. Schließlich zieht uns ein kleines niederländisches Motorboot aus dem Schlamassel. Kurz darauf treffen wir unsere Helfer in der Schleuse wieder und bedanken uns mit einer Flasche Rotwein.

Auf der weiteren Fahrt das Randmeer entlang, wird unser Kurs immer nördlicher und wir müssen die Segel einholen. Starker Wind (bis 7 Bft.) und starke Welle stehen genau gegenan. Selbst mit Volldampf kommen wir nur noch auf 1,5-2 kn. Es ist schwierig, den Kurs zu halten; einmal drehen uns Wind und Welle komplett um. Unser Vorhaben, Urk anzulaufen, geben wir auf und nehmen uns Kampen als Ziel. Es ist mühsam in die Einfahrt nach Kampen zu steuern, haben wir sie aber erreicht, kommt der Wind genau von hinten. Mit zweifach gereffter Fock erreichen wir 4,5 kn und das, obwohl die IJsselströmung noch gegen uns steht!



Oben: Auf dem Weg nach Kampen – Wind und Welle machen uns zu schaffen

Gut eine sm vor der Eilandbrücke versuchen wir im Wateralmanak heraus zu finden, wie hoch die Durchfahrtshöhe ist. Reicht es für uns oder sollen wir vor der Brücke warten bis sie hochgezogen wird? Wir entschließen uns, auf jeden Fall die Segel herunter zu nehmen; der Motor springt aber nicht an! Wir drehen in den Wind, werfen den Anker am Fahrwasserrand und nehmen die Segel herunter. Dabei richtet sich das Boot nicht alleine nach dem Wind aus, weil auch beträchtliche Strömung besteht. Wir klären die Brückenhöhe und Eberhart startet den Motor wieder auf seine Weise: Kompressionsventil aufmachen, Anlasser betätigen und Ventil wieder schließen – schon läuft der Motor wieder. Leider muss bei diesem Anlassmanöver jedes Mal der Niedergang demontiert werden.

Im Passantenhafen von Kampen bekommen wir leider keinen Liegeplatz mehr und müssen in den Hafen auf der anderen Flussseite gegenüber der Stadt. Bei einem der Manöver verlieren wir einen Fender, den wir leider nicht mehr auffischen können.

Später machen wir uns zu Fuß auf in die Stadt. Unterwegs versorgt uns ein Schleusenwärter mit Kartenmaterial und Fahnen aus dem Gebiet „Overijssel“. Urk könnten wir auch über die Kanäle und Seen erreichen, klärt er uns auf. Bei dem starken Wind wäre das eine gute Alternative.

Zum Abendessen wählen wir Spare-Rips im Restaurant „de Bastaard“ – dieses haben wir bei unserer letzten Ijsselmeerfahrt mit der „Witte Wiefke“ kennengelernt.



6. Tag: Kampen – Vollenhoven

Dem Hinweis des Schleusenwärters wollen wir folgen und entscheiden uns für die Kanäle und Seen der Overijssel. Vor dem Auslaufen nehmen wir noch Wasser auf. Unsere Absicht, im Zentrum von Kampen noch etwas einzukaufen können wir nicht realisieren, denn man weist uns im Passantenhafen wieder ab. Also fahren wir zur Ganzensluis, die uns ins Binnenland bringen soll. Wir stellen fest, dass der Balken über der Schleuse viel zu niedrig ist für unseren Mast – der Schleusenwärter war wohl davon ausgegangen, dass wir ein Motorboot hätten.

Als Alternative fahren wir die Ijssel hinunter Richtung Ketelmeer, biegen dann steuerbord ab und segeln die „Geul“ entlang, eine Fahrrinne von 2,0-3,8 m Tiefe, die parallel zum „Rampsdiep“ verläuft. Lange müssen wir uns nicht über die fehlenden, in der Karte eingetragenen rot/grünen Fahrwassertonnen wundern, denn gegen 12:15 laufen wir auf Grund. Vermutlich ist diese Fahrrinne versandet und wurde aufgegeben. Unsere Seekarte von 2004 enthält diese Änderung noch nicht! Zum Glück kommen wir mit eigener Kraft wieder frei, fahren zum Schokkerhafen zurück und biegen in den Rampsdiep ein. Teils mit Segeln, teils mit Motor erreichen wir die Rampspolbrug und fahren

in den Kanal ein, der uns ins Zwarte Meer bringt. Das Wasser ist hier wegen des moorigen Untergrundes schwarz gefärbt. Am Ende des Zwarte Meeres führt ein Kanal nach Vollenhove, einer kleinen, netten Stadt in Overijssel. Dort wollen wir übernachten, denn wir haben inzwischen festgestellt, dass wir, um nach Friesland zu gelangen, einen großen Umweg fahren müssen. Der direkte Weg nach Urk ist versperrt, weil sich eine der vielen Brücken als nicht beweglich herausgestellt hat. Auch die Alternative nach Emmeloord wird von uns verworfen, weil uns der Hafenmeister auch nach Telefonaten mit Kollegen nicht verbindlich sagen kann, ob die Querbalken an den Schleusen hoch genug sind.

Mit vielen Tüten bepackt kommen wir vom Supermarkt, kochen indisch und genießen den schönen Sonnenuntergang.

7. Tag: Vollenhoven – Urk

Spät stehen wir auf und wissen beim Frühstück, unsere gut gefüllte Speisekammer zu nutzen. Diesel aus dem Reservekanister wird nachgefüllt, ebenso Motor- und Getriebeöl. Erst mittags laufen wir aus – zurück zum Zwarte Meer, zum Ketelmeer ins IJsselmeer bis nach Urk.

Der alte Stadthafen ist voll belegt; die Schiffe liegen hier und im Zubringerkanal bereits im Päckchen. So legen wir im äußersten Hafenbereich an.

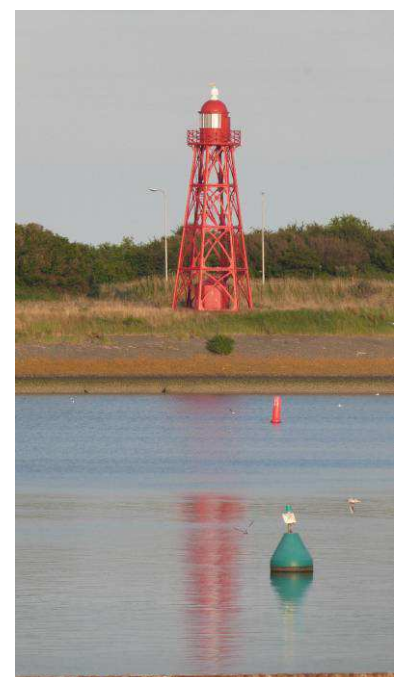


Oben: Auf dem Weg nach Urk

Links: Schöner Sonnenuntergang in Urk

8. Tag: Urk – Den Oever (Außenhafen)

Zum ersten Mal haben wir den ganzen Tag Sonnenschein und günstigen Wind. Gegen Mittag laufen wir aus und legen die fast 30 sm nach Den Oever in kurzer Zeit zurück. Unser Ziel ist der Außenhafen, um am nächsten Morgen das ablaufende Wasser für die Fahrt nach Texel nutzen zu können.



Rechts: Den Oever auf der Wattenseite

Wir gehen in ein Lokal, das mit WiFi wirbt und vom Damm aus über eine Brücke betreten werden kann, essen dort eine Kleinigkeit und bereiten uns auf den Törn im Gezeitengewässer vor.



Oben: Außenhafen von Den Oever – nur ein kleiner Teil ist für die Sportschiffahrt geeignet

9. Tag: Den Oever – Oudeschild/Texel

Kurz vor 10 Uhr laufen wir aus; schon bald bereuen wir, nicht gerefft zu haben und müssen dies nun nachholen. Anfangs haben wir noch den Flutstrom etwas gegen uns stehen. Mit 3-4,5 kn kommen wir unserem Ziel, Oudeschild auf Texel nur langsam näher. Für die rund 11 sm brauchen wir 5 ½ Stunden; viel Zeit hat uns das Reffen gekostet und die teilweise Fahrt gegen den Strom.

Die Einfahrt in die Marina ist uns verwehrt, sie ist voll belegt. Deshalb legen wir zunächst im alten Hafenbecken an. Natürlich essen wir zunächst einmal Fisch in einem Lokal unmittelbar an unserer Anlegestelle. Später können wir uns doch noch in die schicke Marina verlegen und haben alles, was wir brauchen: Strom, Wasser und WiFi. Es wird ein schöner Nachmittag und Abend mit strahlendem Sonnenschein. Zu Fuß erkunden wir das Hafengelände; es hat sich viel getan in den zurückliegenden Jahren. Aus dem kleinen, fast hässlich zu nennenden Industrie-Fischerei-Hafen ist ein attraktives Erholungsgebiet geworden mit großer Marina, Kinderspielplätzen und vielen Geschäften.



*Rechts:
Die Marina von
Oudeschild
auf
Texel*

10. Tag: Oudeschild/Texel – Workum

Relativ früh laufen wir heute aus – ausschließlich die Gezeiten bestimmen im Wattenmeer den Ablauf des Törns. Wir haben vor, uns mit dem Flutstrom von Oudeschild erst südwestwärts mitnehmen zu lassen und dann mit dem ablaufenden Wasser nach Vlieland tragen zu lassen. Die Wasserscheide, an der der Strom kippt, liegt an den roten Tonnen SO40/SO42. Hier beträgt die Wassertiefe 0,7 m aber wir werden sie bei Hochwasser überqueren. Das Hochwasser tritt hier etwa eine Stunde vor HW Harlingen ein¹; konkret um 13:10 am heutigen Tage.

Zuerst können wir bei südlichen Winden um 2 Bft. mit vollen Segeln gute Fahrt machen, dann flaut der Wind ab. Bleibt es so, müssen wir die ganze Strecke nach Vlieland motoren und für morgen sind Winde 3-4 Bft. aus SO angesagt – genau aus der Richtung, in die wir dann fahren müssten. Also ändern wir unsere Planung und lassen Vlieland ausfallen. Neues Ziel ist die Schleuse Kornwerdersand und von dort aus ins IJsselmeer. Mittags zeigen sich kurz Seehunde, tauchen aber schnell wieder ab. Zuidoorstrak ist die niedrigste Untiefe; wir passieren sie kurz vor Hochwasser und haben eine reale Wassertiefe von 1,8m – ausreichend für unser Boot mit 1,17m Tiefgang.

Gegen 14 Uhr passieren wir die Schleuse und ankern neben der Fahrrinne, die nach Makkum führt – Mittagspause! Dann segeln wir mit 2-3 kn nach Workum weiter und kommen dort gegen 19:30 an. Alle Marinas sind belegt und viele Boote fahren wie wir von Marina zu Marina, um einen Platz für die Nacht zu finden. Schließlich legen wir uns in die Nähe der Schleuse zur Stadt.



Rechts: Durch die Schleuse bei Kornwerdersand wird ein größeres Schiff geschleppt

Rechts: Ein Motorbootfahrer ist in eine verbotene Zone eingefahren; die Wasser-schutzpolizei zwingt ihn, sein Schiff „zu Fuß“ aus der Zone zu bringen



Wir laufen in das ca. 2 km entfernte Stadtzentrum und gehen zum ersten Mal seit längerer Zeit essen. Köstlichen Fisch mit kaltem Rosé-Wein – damit fühlen sich Leib und Seele wieder gut.

11. Tag: Workum – Insel Langehoekspôle

Die Schleuse in Workum passieren wir gegen 11 Uhr und fahren in das Kanalsystem von Friesland ein. Zuerst unter Motor, dann mit der Fock segeln wir bis ins Fluessenmeer.

Rechts: Unser Restaurant vom Vorabend



Es sind sehr viele Boot unterwegs und wir müssen höllisch aufpassen. Einmal hat uns ein großes Boot, sicher 20 m lang, an der rechten Fahrrinne übersehen und fast gerammt; erst unser lautes Rufen weckt den Skipper auf. Findige junge Männer sind mit kleinen Booten auf den Kanälen und Seen unterwegs und verkaufen Eis und gekühltes Bier – auch wir können der Versuchung nicht widerstehen.

¹ Jan Werner; Nordseeküste, Delius Klasing Verlag

Unten: Mobiler Eisverkäufer



Unten: In den friesischen Kanälen



Oben: In der Hauptsaison – Boote, Boote, Boote ..

Für die Nacht ergattern wir einen der raren Liegeplätze auf der künstlich angelegten Insel Langehoekspôle im Fluessenmeer (N 52° 56,92' E 005° 32,82'). Nach einer ersten Faulenzerrunde ist Arbeiten angesagt. Das alte Spinnackersegel, seit Jahrzehnten in der Backskiste verstaut, wird ausgepackt und auf Tauglichkeit untersucht. Es wären wohl zu viele Anpassungen notwendig, um es auf die „Siwell“ anzupassen – schade. Dann versuchen wir die Kuchenbude aufzubauen. Das ist eine Art Zelt, die über der Plicht errichtet wird, um den verfügbaren wettergeschützten Platz auf dem Schiff zu erweitern. Auch dieses Unterfangen ist nicht von Erfolg gekrönt; die Kuchenbude passt hinten und vorne nicht.



Oben: Auf der Insel Langehoekspôle

Bei all dem Hantieren an Bord sind wir auf einen kleinen Ölkanister getreten; nun hat er einen Sprung im Kunststoff und Öl läuft aus. Gerade bevor es den Ablauf erreicht, entdeckt Eberhart die

Katastrophe! Hier in dieser Urlaubsidylle Öl zu verlieren ist wirklich der „worst case“ Fall. Kinder schwimmen überall um die Boote herum. Mit Unmengen von Papierrollen und Tüchern gelingt es uns im letzten Moment, das Öl aufzuhalten und aufzuwischen.

Mit einem Inselrundgang in romantischer Abendstimmung beschließen wir den Abend. Eberhart setzt noch einen drauf: Er packt die Mundharmonika aus und verzaubert den Abend.



Rechts: Abendstimmung

12. Tag: Insel Langehoekspölle – Enkhuizen

Schon um 9 Uhr legen wir ab – nicht ganz freiwillig. Die romantische Insel hat nämlich einen Haken! Weit und breit gibt es keine Toilette. Vor dem Hintergrund der daraus resultierenden Dringlichkeit ist es ärgerlich, dass wir zunächst in die falsche Richtung steuern. Nach drei Stunden machen wir einen Stopp im Jachthafen De Kuilart, um die Morgentoilette ausgiebig nachzuholen.

Im Gemeindehafen von Stavoren legen wir einen weiteren Halt ein, um uns die Beine zu vertreten, einzukaufen und Mittag zu essen. An der Schleuse zum IJsselmeer müssen wir fast eine Stunde warten – obwohl es mitten in der Woche ist, stehen die Schiffe in langen Reihen an und schieben sich mühsam nach vorne. Dann, endlich im IJsselmeer segeln wir mit günstigem Wind nach Westen Richtung Enkhuizen. Wir bekommen in der Marina einen Platz direkt am Hafenkantor zugewiesen – günstiger geht es nicht. Überrascht stellen wir fest, dass der Supermarkt in der Marina aus Beste sortiert ist. Zum Ausklang des Tages spazieren wir noch einmal in die Stadt.



Rechts: In Enkhuizen

13. Tag: Enkhuizen – Fluchthafen De Nes

Bevor wir auslaufen decken wir uns in der Stadt mit Lebensmitteln ein, die wir unseren Lieben mitbringen wollen: Bessen Geneva, Käse, Kuchen und andere Dinge, für die Holland bekannt ist. Wir schleusen und setzen Segel. Wind 1, manchmal 2 für kurze Zeit auf 5 Bft auffrischend, so dass wir schon ans Reffen denken: So unstet ist unsere die Fahrt. Manchmal Sonne, häufig Nebel und sogar etwas Regen begleiten uns. Wir kommen nur langsam vorwärts und so machen wir um 16:30 eine kurze Badepause.



Oben: Ein Schiff taucht im Nebel auf



Oben: Ende der Badepause

Dann brist es mächtig auf und wir binden zwei Reffs in die Segel – nach kurzer Zeit flaut es wieder ab und wir müssen den Motor starten. Schließlich erreichen wir unser Ziel, den Fluchthafen De Nes; der Name ist abgeleitet von der Nasen-Form der Halbinsel. Leider sind alle Festmacherplätze belegt, so dass wir frei ankern müssen. Der Grund ist mit dichtem Seegrass bewachsen, der Anker schleift und wir müssen ihn mehrfach setzen, bis er endlich hält.



Rechts: Die Tonne EA 1 taucht im Nebel auf

14. und 15. Tag: Fluchthafen De Nes – Harderwijk

Wir hatten trotz des Windes eine gute Nacht, sind allerdings etwas in Richtung der Anlegestelle versetzt worden. Nach dem Frühstück gehen wir schnell Anker auf, denn man kann zusehen, wie wir uns den anderen Schiffen weiter langsam nähern, weil der Anker über Grund schleift.

Flauten und stärkere Brisen lösen sich immer wieder ab, so dass wir die Segel immer wieder bergen und neu setzen müssen. Wir halten auf Pampus zu, eine Insel mit viel Tradition. Eine Festung schützte früher die Einfahrt nach Amsterdam. Hier gingen in Zeiten der großen Segler die Schiffe vor Anker und warteten auf günstigen Wind, um nach Amsterdam weiter zu segeln. Das Warten konnte auch schon einmal länger dauern. Noch heute sagen die Niederländer „Denkst Du, Du liegst vor Pampus?“ wenn sie ausdrücken wollen, dass man nicht so faul rumhängen soll.

Gegen 11 Uhr passieren wir die Hollandse Brug, die Zufahrt zum Randmeer. Der Wind lässt bald völlig nach und wir müssen den Motor dauerhaft nutzen, um unseren Ausgangshafen noch am frühen Abend zu erreichen. In Stakenburg machen wir eine kurze Pause – auch zum Essen. Der Hafen wird umgebaut und ist völlig überfüllt; zum Glück gestattet es der Hafenmeister, dass wir an der Baustelle für eine Stunde anlegen.

In Harderwijk zurück, machen wir das Schiff klar und räumen die ersten Kisten in den Wagen. Es ist noch zu viel zu tun, so dass wir erst am nächsten Tag nach Hause fahren.



Rechts: Klarmachen des Bootes im Heimathafen