Familientörn Waddenzee 2012

20.07. – 27.07.2012

Von Walter Odenthal, Skipper

Skipper: Walter Odenthal
Fronstrasse 24
53844 Troisdorf – Bergheim
Tel. 0228 / 45 44 90

Meine Frau und ich haben spät zum Segelsport gefunden. Wir segeln seit 1999 und haben auf Jollen begonnen, bis hin zum Fahrtensegeln auf Segelyachten. Die grundlegenden Kenntnisse des Segelns erwarben wir auf Jollen. Mein Segelrevier bisher war Nord – und Ostsee sowie Mittelmeer.

Die Crew:

- Co – Skipper'in	Gabriele	Odenthal
- Sohn	Jens	Odenthal
- Sohn	Stefan	Odenthal
- Freundin von Stefan	Alina	Pentzialek

Vorbereitung: Es wird ein Törn des „ Frühen Aufstehens" geben.

- Planung: Am ersten Tag den 20.07.2012 soll es von Makkum durchs Ijsselmeer nach Den Oever gehen.

Am Samstag den 21.07.2012 geht es dann durch die Stevinssluizen auf die Waddenzee nach Oudeschild auf Texel.

Von Texel geht es am Sonntag den 22.07.2012 durch die Waddenzee (Scheurrak, Omdraai, Inschot, und Vliestrom und Vliestrom) ins Fransche Gaatje vor die Insel Richel zum Trockenfallen.

Am folgenden Tag Montag den 23.07.2012 geht es eine kurze Strecke nach West – Terschelling, wo wir dann früh im Waddehaven sein werden. Hier werden Fietsen (Fahrräder) geliehen mit denen wir die Insel erkunden und uns danach ein kühles Bad in der Nordsee gönnen wollen.

Der nächste Tag Dienstag der 24. 07.2012 muss sorgfältig geplant werden, da es über die Seeroute und über drei Wattenhochs nach Nes auf Ameland gehen soll (Terschellinger Wantje und Blauwe Balg). Ein frühes Aufstehen gewährleistet ein problemloses Vorrankommen im Watt und wieder eine Fahrradtour über die Insel Ameland.

Am nächsten Tag Mittwoch dem 25.07.2012 sollte es zurück über die Landroutein Richtung Harlingen gehen um in der Nähe des Kimster – gats nochmals trocken zufallen.

Von dort aus wollen wir dann am Donnerstag den 26.07.2012 durch Bontje – Fahrwasser und die Lorentzsluizen (Kornwerderzand) ins Ijsselmeer zurück, um in der Deckung des Deiches (bei westl. bis östliche Winden) zuankern.

Freitags den 27.07.2012 geht es dann die kurze Strecke von ca. 2sm zur Tankstelle der Marina Makkum und in den Hafen von Tornado - Charter. 10.00 Uhr ist das Schiff zu übergeben.

- Gezeiten: Die Gezeiten in Ort, Zeit und Höhe habe ich im Vorraus bei www. live-getij.nl einem Onlinedienst von Rijkswaterstaat, dem niderländischen Wasser – und Schiffshrtsamt ermittelt.

- Wetter: Das Wetter kommt von www.windfinder.com oder online über www.zygrib.de → Hier gibt es auch Gezeitendaten.
Weiter empfangen wir Wetter über VHF Kanaal 2 – Brandaris, Zeeverkeerspost.

Das Schiff: Eine Delphia 37.3 mit Kielschwert, eine Charteryacht von Tornado – Charter in Makkum. Es ist eine Konstruktion sowohl für Flachwasser – gebiete, wie die Waddenzee als auch für Hochsee. Sie ist sehr schnittig gebaut und segelt schon bei leichtem Wind los – dafür muss ab einer Windstärke von 4 Bft schon gerefft werden. Im Gegensatz zu einer Tiefkielyacht krängt die Delphia 37.3 sehr stark, worauf die angestellten Doppelruder hindeuten. Sie schiebt zwar Lage, hat aber wenig Abdrift. Hat man sich erst an das Schiff gewöhnt und hat den Dreh raus, läuft alles wie am „Schnürrchen“.
Die Delphia segelt sich wie eine Jolle.
Zum Trockenfallen ist sie so konstruiert, dass die Aufsetzpunkte federnd nachgeben. Dazu gehört der doppelte Stummelkiel mit Schwertkasten durch den das Schwert manuell mit einer Leine auf - und abgesenkt wird, sowie das Doppelruder.
Die Ruder stehen nicht direkt vor dem Propeller, sodass sie zum Manövrieren immer vom strömenden Fahrwasser beaufschlagt werden müssen – so wie beim „Saildrive“.
Der Wende – (Manövrier) – Kreis ist sehr klein und kann durch das vorhandene Bugstrahlruder noch verringert werden. Das Bugstrahl – ruder ist in der Weise sinnvoll, weil der Drehpunkt des Schiffes am Anfang des letzten Drittel der Schiffslänge hinter dem Mast liegt.

- Fazit: Man gewöhnt sich schnell an die Delphia 37.3 und sie segelt hervorragend
  - Am Wind 7,5 Kn
  - Halbwind 8.5 Kn.

  Hoch am Wind tut sie sich schwer – das könnte an der Kiel – schwertkonstruktion liegen.

Die Delphia 37.3 ist eine moderne und innovative Fahrten – Segelyacht.
Zum Beispiel: ausnahmslos LED – Beleuchtung, funktioneller Navigationstisch mit hervorragender Schalt – zentralle, funktioneller Pantry.
Das einzige was mich gestört hat war, der enge Durchgang in die Vorkoje aufgrund des Schwertkastens und die etwas magere Bestückung mit nautischen Instrumenten.

Das Charterunternehmen Tornado – Charter ist sehr angenehm in Makkum an der Waddenzee gelegen. Sie sind dynamisch (stellen sich auf neue Situationen schnell ein) und unkompliziert. Sie sind aber sehr korrekt in den geschäftlichen und technischen Belangen. → Man kann sie weiterempfehlen !!!

Technische Daten:

Personen
2 - 7

Länge
10.91 m

Breite
3.61 m

Tiefgang
0.77-1.95 m

Baujahr
2011

Motor
29 pk

Tankinhalt
80 ltr l

Trinkwasser
230 ltr l

Fahrgebiete
Friese meren
IJsselmeer
Waddenzee
Nordsee

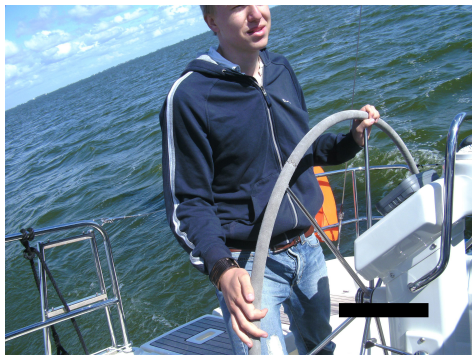
Baujahr 2011

Navigation: - Die beste Navigation ist immer die sicherste und schnellste Navigation -

Navigiert wurde nach Sicht mit den offiziellen Seekarten 1810; 1811; 1812 der Koninklijke Marine Niederlande sowie Stromkarten aus dem Stromatlas “Waterstanden en Stroomen”.
Die aktuellsten Veränderungen im befahrenen Seegebiet wurden über die Zeeverkeerspost – Brandaris eingeholt.
Sowohl Kursabsetzung und das Fahren nach Fahrwassertonnen wurde praktiziert.
Abgeglichen werden konnte die klassische Navigation an Hand eines vorhandenen Kartenploters und eines Mariphons (koordinaten – angaben der Position).

Schiffs – und Sicherheits – einweisung: Die Schiffs – und Sicherheitseinweisung fand im Hafen von Tornado – Charter statt, wobei alle Agreggate auf Funktion überprüft wurden.

Kennenlernen des Schiffes: Nach dem Auslaufen wurden auf den Ijsselmeer einige Manöver gefahren.



Gabi und Jens beim Kenenlernen der Yacht

Das Wetter für unsere Törnwoche vom 20.07. – 27.07.2012

Es wird ein Azorenhoch vorausgesagt, welches in Mitteleuropa für stabiles, sonniges und trockenes Wetter sorgt.
Ein Barometer um dem Luftdruck zumessen fehlte an Bord,
ebenso ein Hygrometer um die Luftfeuchte zumessen.

Ein Multifunktionsinstrument mit Anzeige der Logge und der Wassertiefe war vorhanden.
Und wie schon erwähnt wurde auf den Komfort eines Windex und der Windlupe verzichtet – man hat ja den Verklicker und segelt das Schiff wie eine Jolle mit dem "Popometer".

1. Tag - Freitag den 20.07.2012:

Wetter:
- Wind aus NW 4 Bft
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 22 Grad
- Sicht gut

Von Makkum nach Den Oever

Wir erreichten gegen 11.00 Uhr den Hafen von Tornado – Charter in Makkum. Nach der Begrüßung luden wir unser Gepäck in das schon startklare Schiff, unsere Delphia 37.3.
Meine Frau und ich gingen einkaufen und die Kinder machten das Schiff soweit wie möglich klar. Nach dem Verstauen des Proviants wurde noch das geschäftliche erledigt und das Schiff an uns übergeben.
Nach der Übergabe gegen 14.00 Uhr waren wir fertig zum Auslaufen, was wir auch taten. Wir fuhren unter Motor das Makkumer Diep zur Ansteuerung entlang und absolvierten anschliesend unsere Fahrübungen, um das Schiff kennenzulernen sowie "Person über Bord" - Manöver.

Segelführung: Großsegel und Genua → 14.15 Uhr

Danach ging es um 15.45 Uhr mit Kurs 230 Grad Richtung Den Oever parallel zum Abschlußdeiches vom Ijsselmeer. Das gelang nicht ganz, weil die Delphia wie schon erwähnt nicht so gut am Wind segeln kann. Deshalb machten wir einen langen Kreuzschlag aufs Ijsselmeer und wieder zurück um dann in Höhe des Wieringer Vlaaks wieder auf den Abschlußdeich zustoßen. Als Landmarke zur Ansteuerung des Fahrwassers der Stevinssluizen Den Oever diente der 200 Meter hohe Funkmast am westlichen Ufer.
Wir segelten eng an den Begrenzungspieren des Abschlußdeiches bis zum Fahrwasser entlang um vom Wieringer Vlaak frei zubleiben.

Segelführung: Großsegel und Genua runter → Motor an 17.15 Uhr

Hier fuhren wir ab 17.20 im Fahrwasser unter Motor gegen den Wind in den Schleusenvorhafen der Stevinssluizen. Wir wollten am Steiger des Vorhafens für die Nacht festmachen. Von hier ist es nur 1 ½ Kilometer bis nach Den Oever. Dies gestaltete sich aber schwierig, weil die Dalben zum Anlegen so gestaltet waren, dass man ein Fenderbrett oder längere Fender gebracht hätte die man quer nimmt. Außerden fegte ein unangenehmer Wind durch den Hafen, der eine kabbelige Welle erzeugte. Aus diesem Grund beschlossen wir in die Marina Den Oever zugehen. Diese ist etwas außerhalb auf einer Insel gelegen und etwa 4 – 5 Kilometer von Den Oever entfernt.
In der **Marina Den Oever** machten wir um 18.45 Uhr fest –
Hafengeld 20,39 €.
Das Tagesetmal betrug 26 sm, davon 22 sm gesegelt und 4 sm unter Motor.

Abends machten wir einen Sparziergang zum **Gemaal Leemans Den Oever**.
Dies ist das Pumpwerk welches das Wieringer Meer abpumpte, den ersten Polder des Ijsselmeeres. Beeindruckend war wie tief das Land unterhalb des Ijsselmeer – wasserspiegels liegt. Von hier kann man durch den Amstelmeer Kannaal auf der Landroute nach Den Helder.

Die ehemalige Insel Wieringen

Gemaal leemans den oever – Ehmaliges dampfbetriebenes Pumpwerk

2. Tag - Samstag den 21.07.2012: Wetter: - Wind aus NW 4 Bft, auf West 3 Bft drehend
- Bedeckung 30%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 20 Grad
- Sicht gut

Von Den Oever nach Oudeschild

Wir velassen die Marina Den Oever 09.45 Uhr um durch die Stevinssluizen zuschleusen, damit wir den Strom erwischen, der zur richtigen Zeit in unsere Zielrichtung setzt.
Dies ist wichtig , weil kurz vor dem Ziel der Texelstrom mit bis zu 4 kn setzt.
Etwa eine Stunde vor HW Den Oever um 10.30 haben wir die Schleuse passiert.
Wir folgen dem Fahrwasser des Visjagersgaatje (VG) bis wir um 11.00 Fahrwasser – teilungstonne VG19 / W18 erreichten und fallen nach backbord in den Wierbalg (W) ab. Diese Strecke haben wir gewählt, weil sie bei dem herrrschenden Wind zusegeln ist.

Segelführung: Großsegel und Genua → 11.00 Uhr

Bei der Fahrwasserteilungstonne M14 / B11 kreuzen wir um 12.20 das Fahrwasser des Malzwin und segeln in das Vaarwater over de Bollen. Um 13.00 Uhr erreichten wir die Fahrwassertonne Grün B3. Von diesem Standort aus liefen wir mit Kurs 245 Grad durch den tiefen Priel neben dem Fahrwasser des Texelstromes bis die Fahrwassertonne T17 steuerbord querab war. Hier legten wir um 13.20 einen Kurs von 325 Grad in Richtung Ansteuerungstonne Hafen Oudeschild an, die wir um 13.30 erreichten.

Segelführung: Großsegel und Genua runter → Motor an 13.30 Uhr

Vor der Hafeneinfahrt zum Hafen Oudeschild setzte ein starker Strom Richtung Seegat, sodass vorsichtig aber bestimmt manövriert werden mußte. Wir fuhren zum **Waddenhaven Oudeschild / Texel** und machten um 13.45 Uhr am Schwimmsteg fest.
Hafengeld 32,78 €.
Das Tagesetmal betrug 17 sm, davon 5 sm gesegelt und 12 sm unter Motor.

➔ Der Grund für die Kursänderung im Fahrwasser over de Bollen war, dass wir etwas spät in der Zeit an der Bare des Fahrwassers ankamen. Es war schon in der 3. – ten Stunde nach Hochwasser. Dies war im Texelstrom nützlich aber im Bollen stand durch das niedrige Wasser und den Wind NW 4 Bft eine kabbelige Welle. So entschlossen wir uns den Kurs zuändern wie oben beschrieben. Im nachhinein war der Weg sogar kürzer.

Abends gingen wir in der Fischbude am Hafen “Kibbeling” (Kabbeljau) essen und schauten uns danach Oudeschild an.

Die Insel Texel

Der Hafen Odeschild / Texel

3. Tag - Sonntag den 22.07.2012: Wetter: - Wind aus SW 3 - 4 Bft
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 25 Grad
- Sicht gut

Von Oudeschild zum Fransche Gaatje

Am frühen Morgen legten wir im Waddenhaven Oudeschid / Texel um 06.15 Uhr ab und erreichten die Ansteuerungstonne gegen 06.45 Uhr.

Segelführung: Großsegel und Motor → 06.45 Uhr (Groß als Stützsegel)

Der Kurs führte uns der Betonnung entlang durch den Texelstrom Richtung Nordost bis wir um 07.20 Uhr die Fahrwasserteilungstonne T28 / SO1 steurbord querab hatten. Von diesem Standort liefen wir die Fahrwassertonne SO4 (Scheuraak, Omdraai) an.

Segelführung: Großsegel und Genua → 07.45 Uhr

Ab 07.45 Uhr folgten wir dem Fahrwasser Scheuraak / Omdraai bis wir um 10.00 Uhr die Fahrwasserteilungstonne IN17 / SO56 zum Inschot erreichten.
Hier folgten wir dem Fahrwasser des Inschot bis um 12.45 die Fahrwasserteilungs – tonne BS1 / IN2 (Blauwe Slenk / Inschot) auftauchte. Sie liegt schon im Bereich des Vliestroms. Wit segelten nun, weil es der Wasserstand hergab mit Kurs 350 Grad quer über das Wattenhoch vor dem Fransche Gaatje bis zur Fahrwasserbetonnung FG9 / FG11, die wir um 13.00 Uhr erreichten.

Segelführung: Großsegel und Genua runter → Motor an 13.00 Uhr

Es wurde eine geeignete Stelle zum Trockenfallen gesucht und um 13.15 Uhr fiel der Anker auf Position: 53 17,22' N ; **Fransche Gaatje**
005 08,97' E

Nach dem Trockenfallen gegen 18.00 Uhr machten wir eine Wattwanderung und inspizierten das Schiff.

Gegen 23.30 Uhr haben wir das Schiff näher ans Fahrwasser des Fransche Gaatje verlegt, weil wir am nächsten Morgen so früh wie möglich weg wollten um über das Schuitengat nach West – Terschelling zusegeln. Das gelang uns auch obwohl das Hochwasser in der Nacht nur auf 2, 09 Meter auflief, anstatt wie tagszuvor auf 2, 43 Meter. Um 00.00 Uhr fiel wieder der Anker auf Position: 53 17,04' N
005 08,89' E

Das Tagesetmal betrug 29 sm, davon 15,5 sm gesegelt und 13,5 sm unter Motor.

Die Delphia 37.3 beim Trockenfallen

Die Ornitologen - Schute

4. Tag - Montag den 23.07.2012: Wetter: - Wind aus SW 3 - 4 Bft
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 10%
- Temp. 22 Grad
- Sicht gut

Vom Fransche Gaatje nach West - Terschelling

Um 09.40 nach einem guten Frühstück hieß es Anker auf. Es wurde unter Segel abgelegt.

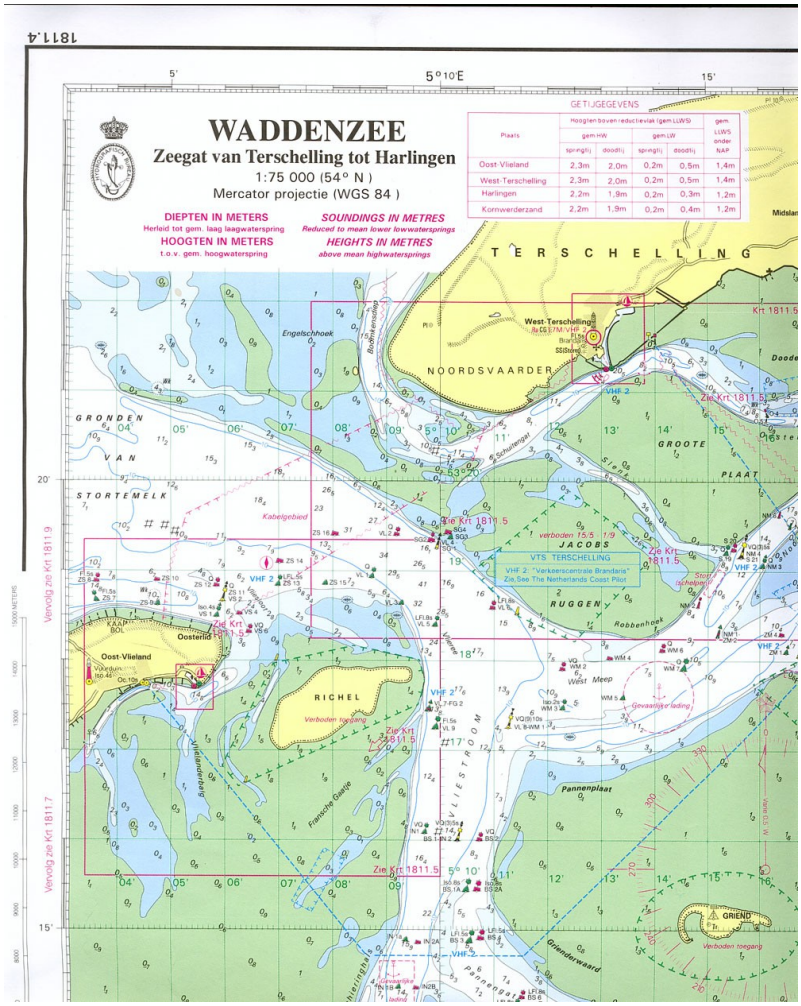
Segelführung: Großsegel und Genua → 09.40 Uhr

Wir folgten dem Fahrwasser des Fransche Gaatje mit Kurs 075 Grad bis zur Fahrwasserteilungstonne VL7 / FG4 (Vliestrom / Fransche Gaatje), die wir um 09.55 Uhr erreichten. Weiter ging es mit Kurs 360 Grad in Richtung Fahrwasserteilungstonne VL4 / SG1 8Vliestrom / Schuitengat), die wir um 10.07 Uhr pasierten. Wegen es auflaufenden Wassers mußten wir einen Vorhalt bis zu -20 Grad anlegen.
Nun begann das Schuitengat. Wir erreichten es zu frühestmöglichen Zeitpunkt und folgten dem betonnten Fahrwasser. Das Schuitengat war früher das Hauptfahr - wasser nach West – Terschelling, bis es versandete. Heute ist es die West Meep und der Slenk. Da aber auch hier die Versandung zunimmt und es schon zu Unfällen gekommen ist plant man das Schuitengat wieder zuaktivieren.

Segelführung: Großsegel und Genua runter → Motor an 11.45 Uhr

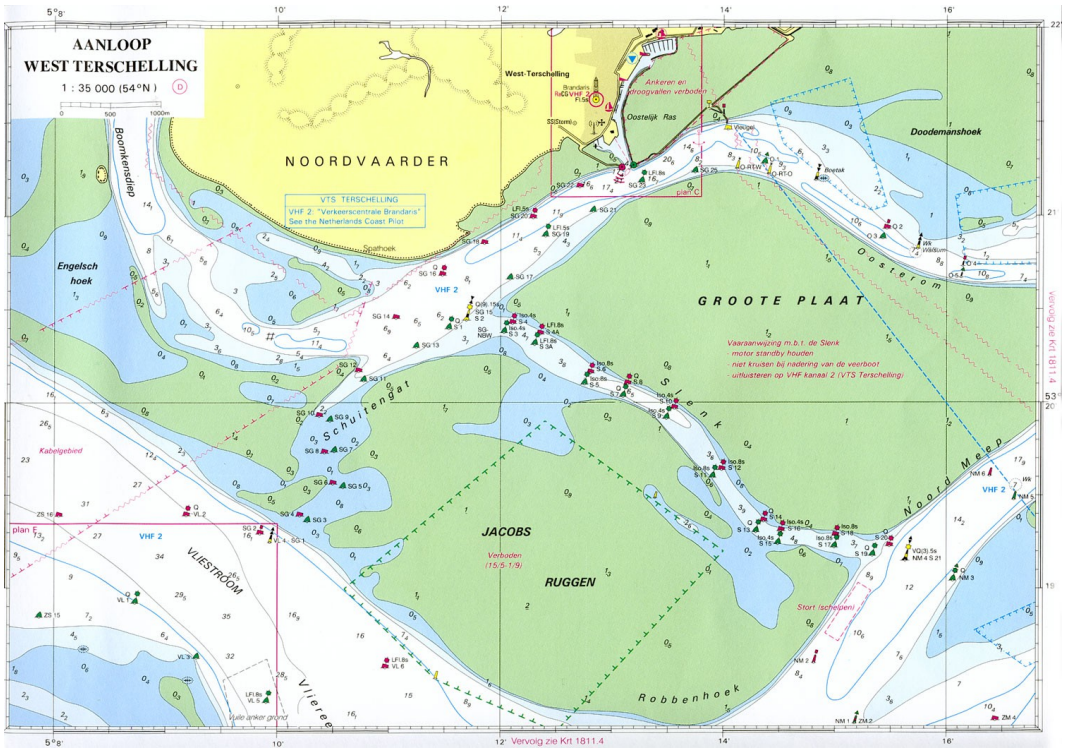
Um 11.45 Uhr erreichten wir die Hafeneinfahrt vom **Hafen West – Terschelling** fuhren durch bis zum Waddenhaven und um 12.00 Uhr machten wir im Päckchen fest, da der Hafen schon sehr voll war.
Hafengeld 34,36 €.
Das Tagesetmal betrug 7 sm, davon 6 sm gesegelt und 1 sm unter Motor.

Wir gingen zum Hafenmeister, hier Hafenmeisterin, zahlten unsere Bringschuld und liehen uns dann Fahrräder, mit denen wir die Insel erkundeten, auf die Brandungsseite der Nordsee fuhren und ein kühles Bad nahmen.
Abends gingen wir in der Nähe des Hafens essen. Als wir die Fahrräder abgegeben hatten machten meine Frau und ich noch einen Spaziergang auf den Deich mit Blick auf die Fahrroute von Morgen.
Als wir zum Schiff zurück kamen hatte sich noch ein Schiff neben uns gelegt, der Hafen war jetzt brechend voll. Da wir am nächsten Morgen shr früh auslaufen mußten wurde kurzerhand der Liegeplatz getauscht. Den Anderen Betroffenen hatte ich schon vorher informiert.
Abends saßen wir noch bei Kerzenschein in der Plicht und genossen "Die Leichtigkeit des Seins". Aber so langsam wurde einer nach dem anderen müde und im Schiff kehrte Ruhe ein.



Tagesroute vom Fransche Gaatje nach West - Terschelling

Das Schuitengat



Teilseekarte – Schuitengat

Die Hafenansteuerung von West – Terschelling

Waddenhaven West – Terschelling

5. Tag - Dienstag den 24.07.2012: Wetter: - Wind aus SW 3 - 4 Bft
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 22 Grad
- Sicht gut

Von West - Terschelling nach Ameland

Am frühen Morgen legten wir um 06.20 Uhr ab. Am Abend vorher haben wir mit unserem Nachbarn den Außenliegeplatz getauscht. Die anderen Schiffsführer, die von unserem frühen Auslaufen betroffen waren wurden von mir informiert.
Der Hafen war so voll und eng, dass morgens beim Auslaufen die Fender nicht als eigentliche Fender, sondern an den anderen Schiffen als "Abrolllager" dienten. Hatten wir das geschafft machten wir uns auf den Weg nach Nes auf Ameland. Gegen 06.45 Uhr erreichten wir die Ansteuerungstonne des Hafens von West – Terschelling. Ab dieser Position liefen wir unter Motor, weil Windstille herrscht.

Segelführung: Großsegel und Motor → 06.45 Uhr (Groß als Stützsegel)

Wir erreichten:
→ 07.45 Uhr die Fahrwasserteilungstonne O13 / R2 (Oosterom / Riepel)
→ 08.30 Uhr das Fahrwassertonnenpaar O16 / O18
Hier war das 1. ste Wattenhoch des Terschellinger Wantij und weil noch nicht genug Wasser aufgelaufen war kamen wir fest und ankerten.
Gegen 09.55 Uhr hieß es Anker auf und es ging weiter unter Motor.
→ 10.05 Uhr die Fahrwasserteilungstonne O15 / NB12 (Oosterom / Noorder Balgen)
→ 10.50 Uhr das 2.te Wattenhach des Terschellinger Wantij bei Fahrwassertonne O48 / O50.
→ 12.35 Uhr die Fahrwasserteilungstonne BB10 / O27 (Blauwe Balg / Oosterom)
→ 12.45 Uhr die Fahrwasserteilungstonne WA19 / BB26 (Westgat / Blauwe Balg)
Sie lag backbord querab und wir fielen steuerbord ins Westgat ab.
→ 12.55 Uhr die Fahrwasserteilungstonne WA23 / KB8 (Westgat / Komme Balg)
Wir schwenkten ein in den Kromme Balg.
→ 13.10 Uhr das "Amelander" Molengat bei Fahrwassertonne MG4 (Molengat)

Segelführung: Großsegel und Genua → Motor aus 13.10 Uhr

Über das Fahrwasser des Molengats segelten wir an Fahrwasserteilungstonne MG14 / BB1 (Molengat / Ballumer Bocht) steuerbord vorbei.
Die Fahrwasserteilungstonne VA2 / R1 (Veerbootgat / Reegeul) erreichen wir um 13.45 Uhr. Sie ist gleichzeitig Ansteuerungstonne für den Hafen Nes au Ameland.

Segelführung: Großsegel und Genua runter → Motor an 13.45 Uhr

Wir liefen backbord in den Reegeul ein und folgten exakt dem Tonnen -/- Pricken – strich, weil das Fahrwasser eng ist und am Rand sehr steil ansteigt. Auch hier begann sich der Hafen langsam zufüllen. Dies ging schon in der Einfahrt los – jede Menge große Plattbodenschiffe die ihren Anleger am alten Fähranleger fuhren. Man solte ihnen dann nicht zu nahe kommen. Wir fuhren weiter in den Hafenteil für Passanten und der Hafenmeister wieß uns einen Liegeplatz im Päckchen neben einem Niederländischen Fahrensmann zu.

Gegen 14.00 Uhr waren wir im Hafen von **Nes auf Ameland** fest.
Hafengeld 29.05 €.
Das Tagesetmal betrug 27 sm, davon 24 sm gesegelt und 3 sm unter Motor.

Auch hier liehen wir uns nach Zahlung unserer Hafengebühren Fahrräder, schauten uns die Insel an und gingen schwimmen.

Der Hafen von Nes auf Ameland - **Jachthafen 't Leije Gat**

6. Tag - Mittwoch den 25.07.2012: Wetter: - Wind aus N 3 - 4 Bft auf NE drehend
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 24 Grad
- Sicht gut

Von Ameland nach Kornwerderzand

Auf Ameland lagen wir wie schon erwähnt mit einem außenliegenden Nachbaren im Packchen, der mit uns aber gemeinsam um 08.15 ablegen wollte. Die Familie wollte zur Insel Schiermonnikoog. Wir aber begaben uns auf die Rückreise des Törns über die Landroute in Richtung Harlingen bzw. Kornwerderzand. Die Ansteuerungstonne von Nes / Fahrwasserteilungstonne VA2 / R1 (Veerbootgat / Reegeul) erreichen wir um 08.15 Uhr.

Segelführung: Großsegel und Genua → 08.15 Uhr

Dem Fahrwasser folgend segelten wir zur Fahrwasserteilungstonne
VA5 / SCH8 (Veerbootgat / Scheepsgat).

Wir erreichten:
→ 08.50 Uhr die Fahrwasserteilungstonne VA5 / SCH8
→ 11.00 Uhr das Tonnenpaar VH48 / VH17 (Vaarwater van de Zwarte Haan) noch Dantziggat
→ 12.15 Uhr das Tonnenpaar VH5A / VH18A
→ 13.00 Uhr die Tonne ABT das 1. ste Wattenhoch im Frieslander Wantij
→ 13.25 Uhr Fahrwasserteilungstonne V13 / K34 (Vingegat / Kimstergat) der Beginn des 2. ten Wattenhochs des Frieslander Wantij
→ 14.15 Uhr Tonne K24

Der Wind wehte nun von NE 4 Bft.
Hier sollte das eigentliche Ziel des Tages sein - ein zweitesmal Trockenfallen.
Weil NE - Wind herrschte Stand eine unangenehme Welle auf dem Flach.
Das Trockenfallen würde somit sehr unruhig werden. Da es noch früh am Tag war entschlossen wir uns dies zunutzen und nach Kornwederzand durchzusegeln.
Wir nahmen aber nicht die übliche Route durch das Boontjes – Fahrwasser.
Weil wir dort teilweise gegen den Wind motoren müssten, gingen wir durch den Molenrak und Verversgat und konnten bei halbem Wind gut segeln.

Wir erreichten:
→ 15.30 Uhr die Fahrwasserteilungstonne BO42 / MR29 (Boontjes / Molenrak)

Segelführung: Großsegel 2. tes Reff und Genua voll → 15.30 Uhr

→ 17.00 Uhr die Tonne VVG15
→ 18.40 Uhr die Fahrwasserteilungdtonne BO12 / VVG1 (Boontjes / Verversgat)
→ 18.45 Vorhafeneinfahrt Lorentzsluisen – Kornwerderzand
Man muß Glück haben:
Wir kamen gerade an und sahen das die Brücken in Vorbereitung waren, nahmen in Fahrt die Segel herunter und konnten sofort unter Motor durch die Brücken fahren. Auch die Schleuse zeigte Bereitschaft an und konnten sofort einfahren.
Das Ganze dauerte etwa 15 Minuten.

Wir fuhren nun in die Ankerbucht östlich der Schleuse in Deckung des Abschlußdeiches, vor NE – Wind geschützt und um 19.40 Uhr fiel der Anker. Hier blieben wir für die Nacht liegen.
Position: 53 04,24’ N
005 20,50’ E

Das Tagesetmal betrug 57,5 sm, davon 54 sm gesegelt und 2,5 sm unter Motor. Wir gingen ausgiebig schwimmen, machten uns dann einen schönen Abend an Bord und genossen die Ruhe und Freiheit des Ankerliegens.

Lorentzsluizen Kornwerderzand

7. Tag - Donnerstag den 26.07.2012: Wetter: - Wind aus N 4 Bft
- Bedeckung 20%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 24 Grad
- Sicht gut

Von Kornwerderzand nach Stavoren

Nach einem entspannten Morgen und einem guten Frühstück ging es zunächst um 12.00 Uhr mit Kurs 165 Grad Richtung Workum.
Gegen 13.00 Uhr lag die Ansteuerungstonne Workum /Hindeloopen backbord querab und wir entschlossen uns mit Kurs 180 Grad nach Stavoren in den alten Stadthafen (Spoorhaven) zusegeln. Um 15.35 Uhr machten wir am Kopf der Wassernahmestelle im Hafen fest. Hier gewährte uns der Hafenmeister eine Liegefrist von 30 Minuten. Meine Frau, Alina und Jens gingen das noch einkaufen, was wir für den letzten Tag brauchten und Sefan und ich nahmen Wasser.
Als die Drei um 15.45 Uhr vom Einkaufen zurückkamen verlegten wir in eine kleine Bade -/- Ankerbucht nördlich vom Alten Stadthafen. 15.55 Uhr fiel der Anker zum Schwimmen und 17.30 Uhr hieß es wieder Anker auf.
Wir segelten unter Groß (1. Reff) und Fock mit Kurs 345 Grad fast Richtung Kornwerderzand. Später drehte der Wind auf NNE und wir konnten den direkten Kurs von 355 Grad bis NW – lich Schleuse Kornwerderzand anlegen und noch einen Vorhalt von 5 Grad halten. Wir segelten auf dem Streckschlag bis zur Steuerbord – Vorhafeneinfahrtmarkierung wendeten, drehten bei zum Toilettengang, um dann auf dem Holeschlag auf Makkum zu zulaufen. Vor der Einfahrt zum Makkumer Diep wurde nochmals eine Wende gefahren und wer segelten direkt an unser nächtlichen Ankerplatz vor dem Naturschutzgebiet Insel Noordwaard.
Position: 53 03,76’ N
005 21,72’ E

Um 20.25 Uhr fiel der Anker zum letzten Mal.
Das Tagesetmal betrug 46,5 sm, davon 43,5 sm gesegelt und 3 sm unter Motor.
Nun gingen wir daran das Schiff für die morgige Übergabe um 10.00 Uhr klar zumachen und zusäubern. Die Klamoten wurden gepackt und alles so vorbreitet das wir nur noch tanken mußten.
Müde und vollller Wehmut gingen wir in die Kojen.

Alter Hafen Stavoren

8. Tag - Freitag den 26.07.2012:

Wetter:
- Wind aus N 2 Bft
- Bedeckung 40%
- trocken → Regen 0%
- Temp. 20 Grad
- Sicht gut
- Gewitterneigung

Von Kornwerderzand nach Makkum (Hafen Tornado – Charter)

Um 07.30 Uhr hieß es Anker auf und wir motorten zur Tankstelle der Marina Makkum am Makkummer Diep. Brennstoff wurde aufgefüllt und danach ging es zu Tornado – Charter zur Übergabe. Eine Liste der aufgefallenen Mängel wurde übergeben, die dankbar aufgenommen wurde. Das Gepäck wurde verstaut und nach der Verabschiedung fuhren wir zurück in die Heimat.

Hafen Tornado - Charter

Wir können sagen, dass wir eine erlebnisreiche Woche hinter uns haben, die aber leider wieder viel zu kurz war !!!