

Törnbericht SY Topas Sommer 2015

Das etwas andere Urlaubsende oder „Gefangen in Delfzijl“

Do. 23.7. Norderney. Es war ein Urlaub in Ostfriesland wie wir (Christa und Anno mit Bordhund Romeo) ihn auf TOPAS schon des Öfteren hatten. Nach einigen schönen Urlaubstagen auf Borkum, in Greetsiel und auf Norderney wird es Zeit den Heimweg zum IJsselmeer zu planen.

Planungsgrundlage: Handiges Wetter, wegen Bordhund keine Strecke länger als 10 h. Die Wettervorhersage gibt die Richtung vor: Wind zunehmend aus West, Sturm am Samstag, dauerhaft Starkwind aus West mit Regen in der Folgewoche.

Fazit: Ab nach Delfzijl und über die Staande Mastroute weiter. Das sollte Schutz vor dem Sturm geben. Die Route nach Delfzijl führt über zwei weit auseinander liegende Wattenhochs: Memmert und Osterems, ist aber bei zügiger Fahrt und richtiger Zeitplanung gut zu schaffen.

Fr. 24.7. 10:00 Uhr Delfzijl: Tanken. Ein freundlicher Niederländer berichtet:

Die erste Brücke hinter der Schleuse (Eelwerderbrug) könne nicht bedient werden. Also erst mal wieder auf einen freien Liegeplatz und Funk abhören.

Die Botschaft: Brücke wurde Do. Abend von Binnenschiff gerammt. Reparatur kann eine Stunde oder einen Tag dauern. Um 15:00 geben wir für Freitag auf. Wir verbünden uns mit einem netten Einhandsegler Peter aus Leverkusen.

Sa. 25.7 Delfzijl. Nach dem Frühstück Hiobsbotschaft:

Fehlendes Ersatzteil, wird erst Montag geliefert. Also alles doppelt sichern für den Sturm.

Opgesteld door het KNMI op zaterdag 25 juli 2015, om 05:32 uur.

Een waarschuwing voor de scheepvaart:

Vlissingen Hoek van Holland IJmuiden Texel Harlingen Rottum Delfzijl IJsselmeer noordwest 9

Zierikzee Marken noordwest 8

Weeroverzicht:

Laag boven de Nederlandse kust trekt naar Zuid-Zweden. Rug bij Ierland ligt aan het einde van de periode boven de zuidelijke Noordzee.

Verwachting van 08:00 tot 20:00 uur :

Rottum Delfzijl

oost tot zuidoost 3-5, toenemend noord tot noordwest 7-8, mogelijk 9. tot 60 knopen buiige regen, eerst mogelijk met onweer. zicht goed, in neerslag matig tot slecht.

Küstenwetterbericht

herausgegeben vom Deutschen Wetterdienst,
Seewetterdienst Hamburg
am 25.07.2015, 12.23 UTC.

Vorhersage bis morgen früh:

Nordseeküste:

Ostfriesische Küste:

Süd 4, nordwestdrehend, zunehmend 9, Böen 11 bis 12,
Gewitter.

Abends dann wie angekündigt Regen und Sturm nach Flaute:



Hier ist in Delfzijl (gelbes Quadrat) noch Ruhe.

Wir trinken Wein mit Peter auf dem Nachbarschiff bei Böen bis 45 kn im geschützten Hafen.

So. 26.7. Delfzijl: Abhängen, gemeinsames Abendessen bei uns an Bord mit unserem Nachbarn Peter. Wieder ein netter Abend.

Mo. 27.7. Delfzijl: Nach dem Frühstück neue Erkenntnis: Reparatur der Brücke frühestens Freitag. Im Hafen bricht Hektik aus. Die Schlechtwettervorhersage mit Wind bis 7 Bft. aus West bis Donnerstag hält an.

Stau beim Hafenmeister: Wer sich bisher noch keinen „Dauerliegeplatz“ gesichert hat geht leer aus. In den letzten Tagen sind immer mehr Boote gekommen und stauen sich nun. Kleinere Boote legen den Mast um weiter zu kommen.

Peter und ich gehen umgehend zum innen liegenden Hafen t'Dok hinter der Schleuse und sichern uns hier einen Liegeplatz bis Ende der Woche. Nach der Mittagspause der Brücke vor t'Dok soll verlegt werden.

Einige Nachbarboote darunter zwei Yachten aus Schweden planen einen weiten Umweg über den Dollart (flaches Wattfahrwasser) und das Winschoter Diep nach Groningen. Da die dortigen Schleusen und Brückenzeiten nicht zur aktuellen Tide passen ist das Gelingen davon abhängig ob Eskalationstelefonate zu geänderten Bedienzeiten führen.

Wir aber bleiben bei unserem Plan: Schiffe verlegen, ich mit Zug nach Workum Auto holen und am nächsten Tag nach Hause. Den Leverkusener nehmen wir mit.

Das Wetter am Nachmittag mit Starkwind und heftigem Regen hätte den Weg in den Dollart auch nicht verschönt.

Anmerkung: Auf der Suche nach aktuellen Informationen über den Zustand von Fahrwassern in den Niederlanden bin ich auf den guten alten Videotext gestoßen, der auch über das Internet verfügbar ist:

Enthält aktuelle Information über Sperrungen oder Störungen im Binnenbereich NL; IJsselmeer, Kanäle, bewegliche Brücken	http://teletekst-data.nos.nl/webplus?p=721
---	---

Fr. 31.7. Delfzijl: Die Entscheidung war richtig. Der Wind blieb die ganze Woche im westlichen Quadranten im Starkwindbereich mit Böen von 8 Bft. Eine Umfrage unter den SCRS Fahrtenseglern nach Unterstützung für eine Nonstop Überführung führte nach kurzer Zeit zu einer geeigneten Crew. Neben Walter haben sich Christoph und sein Sohn Pierre bereit erklärt, an der spannenden Überführung über Nacht teilzunehmen. Für Christoph bot sich als SKS-Aspirant die Möglichkeit, kurz vor der Prüfung noch zusätzliche Erfahrungen zu sammeln. Pierre sollte bei diesem spannenden Törn die Lust am Segeln wieder entdecken, die bei einem Ostertörn an der französischen Atlantikküste bei schwierigen Wetterbedingungen und damit verbundener Seekrankheit abhanden gekommen ist. Wie sich zeigen wird, kam es allerdings ganz anders....

So machte sich die hochmotivierte Crew um 05:30 Uhr mit zwei Autos ab nach Delfzijl. Es galt rechtzeitig die ablaufende Tide zu erreichen.

Nach einer Sicherheitseinweisung legte dann Topas um 11:20 Uhr mit Anno (Skipper), Walter, Christoph und Pierre ab um über die Ems zur Nordsee zu segeln. Davor noch mal Wartezeit an der Schleuse (kleine Schleuse ist gesperrt). Wir kommen aber rechtzeitig zu Beginn der ablaufenden Tide in der Ems an. Inzwischen trifft sich Christa noch mal mit unserem neuen Bekannten Peter der nun zusammen mit seiner Frau Ulla die Miles&More über die Staande Mastroute nach Warns überführen wird.

Richtung Borkum haben wir zwar noch Segelwind, aber mit NW genau auf der Nase. Aufgrund des engen Zeitplans motoren wir zunächst bis Borkum wo der Wind dann erst mal einschläft. 15:35 Uhr: Fischerbalje quer ab. Ich entscheide durch das Huibertgat zu gehen das wir unter moderaten Bedingungen schon mehrfach befahren hatten. Dort geht es bei einer ekeligen alten Kreuzsee wie ich sie bisher

noch nicht erlebt habe ohne Wind Richtung Westen. Rechts und links starke Brecher auf den Bänken, das Segelboot ist der sprichwörtliche Spielball der Gewalten. Über Funk kommt die Meldung, dass in der Gegend ein Sportboot in Seenot geraten ist und entsprechend Ausschau gehalten werden soll. Nichts was geeignet wäre die Stimmung an Bord zu heben.

Schon bald haben wir den ersten Ausfall durch Seekrankheit: Pierre liegt krank im Cockpit und möchte lieber jetzt als gleich von Bord. Letztendlich bringen wir ihn nach einiger Zeit völlig erschöpft in die Koje, wo er in einen tiefen bis zum nächsten Morgen dauernden Schlaf verfällt.

Für die Zukunft werde ich dieses Fahrwasser aus dem Törnplan nehmen und die tiefere und besser betonnte Westerems nehmen. Auf der Nordsee vor der Insel Schiermonnikoog werden die Wellen später gleichmäßiger. An dem vorbereiteten Abendessen zeigt die Crew jedoch kein Interesse.

Um 19:30 Uhr haben wir die Kardinal-Tonne WRG querab, das liegt genau in Höhe des verlegten Fahrwassers Westgat nach Lauwersoog. Damit haben wir bis auf weiteres hier die einzige Möglichkeit direkt zum Festland zu kommen. Nach 48 nm über Grund hat sich die Lage aber soweit entspannt, dass wir weiterfahren. Nun versuchen wir in den Rhythmus eines Wachplans zu kommen und das erste Crewmitglied geht in die Koje. Beim späteren Wechsel zeigt sich, dass er auch dort bleiben will. Der zweite Ausfall an Bord. So stehen für einige Stunden nur zwei Crewmitglieder zur Verfügung, deren Wohlbefinden aber teilweise auch eingeschränkt ist und Tätigkeiten unter Deck demzufolge strikt gemieden werden.

Ab 22 Uhr bietet sich dem einzig wach gebliebenen ein bemerkenswertes Bild: Der im Westen tiefrot untergehenden Sonne steht ein eindrucksvoller Vollmond gegenüber, der das aufgewühlte Meer nach Sonnenuntergang in einen silbrigen Glanz taucht. Dieses gespenstisch schöne Bild lässt für einige Zeit die immer noch spürbare Übelkeit vergessen, während die Topas nach wie vor unter Motor auf dem Weg nach Westen ist.

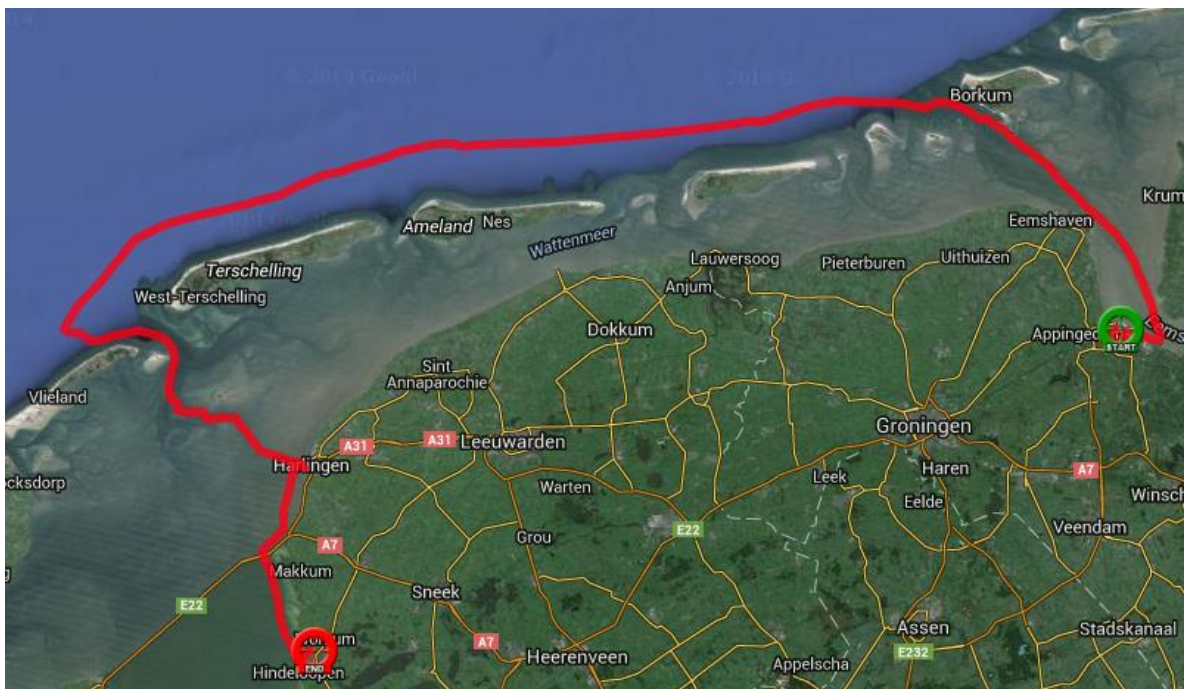
Gegen 23 Uhr kommt dann endlich wieder Wind auf, jetzt aus SO, und der Motor kann endlich ausgemacht werden. Die Bedingungen werden deutlich besser, mit Segel liegt das Schiff ruhiger im Seegang. Hin und wieder tauchen nun auch Yachten in der Nacht auf.

So hangeln wir uns immer entlang der vor den Inseln liegenden Kardinal-Tonnen, die auch als Wegepunkte im Plotter eingegeben sind, Richtung Seegatt vor Vlieland. Gegen 04:20 Uhr drehen wir nahe der Tonne ZS 2A in das Fahrwasser Zuider Stortemelk ein und müssen leider wieder den Motor bemühen da der Wind genau von vorn kommt. Hinter dem Seegatt, bei mehr Platz jedoch kann die Genua wieder gesetzt werden und wir kreuzen in der Morgendämmerung Richtung Harlingen. Die vielen kurzen Schläge bringen den Kreislauf des Vorschoters ordentlich auf Trab und vertreiben die letzten Reste von Müdigkeit und Seekrankheit während auch der Skipper mal länger in der Koje verschwinden kann. Später stehen dann auch wieder drei Crewmitglieder an Deck.



Bei einer kurzen Frühstückspause in Harlingen nehmen wir nun endlich das längst überfällige Abendessen zu uns. Bei der Weiterfahrt Richtung Kornwerderzand müssen wir nach einer Stunde Segeln im Schneckentempo doch den Motor bemühen: Der Wind geht ganz weg. In der Schleuse treffen wir noch auf Harry Weise der bereits am Donnerstagabend ab Borkum gestartet ist.

Um 13:30 Uhr, nach 130 nm (über Grund), sind wir wohlbehalten aber müde wieder in Workum zurück. Während Pierre und Christoph am frühen Nachmittag mit dem Zug zurück nach Delfzijl fahren, um dort in das am Bahnhof abgestellte Auto umzusteigen, bleibt der Rest der Crew noch eine Nacht an Bord der Topas.



So.2.8. Workum: Nach einer erholsamen Nacht geht es für die drei in Workum verbliebenen mit dem Auto das Christa von Delfzijl nach Workum gebracht hat zurück nach Hause. Ein interessanter Abenteuerurlaub geht zu Ende. Vielen Dank an die Crew, die dann doch noch diesen termingerechten Abschluss unter vollen körperlichen Einsatz ermöglicht hat.

P.S: Natürlich hat dieser Törn bei Pierre nicht die Lust am Segeln geweckt, es hat sich vielmehr eine (zum Glück vorübergehende) „Segelallergie“ entwickelt, die aber mittlerweile bei einem 5-Tagestörn auf der Nordsee unter besten Bedingungen überwunden wurde.

Daten zum Schiff:

- Segelyacht TOPAS
- ELAN 36
- Tiefgang 1,45m; Länge 10,94m; Breite 3,59
- 3 Kabinen, 6 Kojen
- Komplette Sicherheitsausstattung u.a. mit Rettungsinsel
- Plotter mit passivem AIS

Verwendete Seekarten und Nautische Unterlagen:

- NL 1811 Waddenzee West, 1812 Waddenzee Ost (letzte gedruckte Ausgabe)
- NV Atlas DE 13 (Ostfriesland, Ems), NL 2 (Waddenzee West, Oost), NL 3 IJsselmeer – Jeweils Ausgabe 2015, korrigiert.
- Stromatlas HP xx Waddenzee West und Oost und Ems
- Revierführer Jan Werner: Nordsee Den Helder – Cuxhaven
- Wateralmanak 1 und 2
- Plotter mit aktuellen Navionics Karten

Wetterinfos: KNMI und DWD (auch über Empfänger 147 kHz)



Der obige Törnbericht wurde beim Segel-Club Rhein-Sieg für den Fahrtensegelwettbewerb eingereicht und mit dem Härtepreis ausgezeichnet.

Hier die Laudatio dazu:

Anno Klant – südliche Nordsee / Waddenzee

Als Meister in der „Kunst des Möglichen“ beendete **Anno Klant** den Ostfriesland-Urlaub 2015. Gemeinsam mit **Ehefrau Christa** und **Bordhund Romeo** wollten sie auf ihrer Yacht TOPAS, einer Elan 36, aus dem Mündungsgebiet der Ems, dem „Dollart“, geschützt vor einer angekündigten Schwerwetter-Lage via „Staande Mastroute“ in ihr Heimatrevier am IJsselmeer zurückkehren. –

Einen dicken Strich durch die Rechnung machte indes eine defekte Brückenanlage am Beginn dieses viel und gern befahrenen „inshore-Wasserwegs“. Unpassierbar ! -

Nicht absehbare Wartezeit erzwang schließlich – mit Rückgriff in die logistische Trickkiste und vereinskameradschaftlich bemerkenswerte Hilfsbereitschaft durch eine **3-köpfige Ersatzcrew** – einen Wind- und Seegang-bedingt ungleich härteren, beschwerlichen, z.T. nächtlichen „Ritt“ über die noch aufgewühlte offene See entlang der westfriesischen Inselkette und ab Vlieland durch Seegatt, Waddenzee über Harlingen und die Schleusen von Kornwerderzand zurück ins IJsselmeer nach Workum.

Terminzwängen zufolge leider überwiegend unter Motor forderte diese Reise ein hohes Maß an seemännischem Geschick und Stehvermögen, belegt in ihrem Verlauf zugleich vorbildlich sichere Schiffsführung unter erschwerten Bedingungen. Deshalb, verdientermaßen unser ...

„Härte-Wanderpreis 2015“. Mast- und Schotbruch weiterhin !