ÜBERFÜHRUNG MIT TÜCKEN

Chatham – Monnickendam 10.-15.11.2017

Crew: Mathias Fröchtling (Eigner) – Johannes J. Firsbach (Skipper)

VORGESCHICHTE

Es war auf dem Seglerabend am 03. Oktober 2017. Nach dem Ende des offiziellen Teils kam Mathias Fröchtling auf mich zu mit der Frage nach der Möglichkeit der Überführung einer Yacht mit Skipper und Crew.

Beim weiteren Gespräch stellte sich heraus, dass er eigentlich versehentlich zu unserem Seglerabend gekommen war, dass er aber Mitglied des SCRS ist, da er derzeit bei uns einen Funkkurs absolviert. Ich selbst hatte ihn als Gast wahrgenommen, der mit einem Mitglied den Seglerabend besuchte.

Trotz des geplanten Termins im November fand ich mich sofort bereit, den Part als Skipper zu übernehmen. Zunächst fanden sich auch Mitglieder für die Crew, so dass eigentlich alles bereit war für den Überführungstörn. Nur der Termin konnte noch nicht festgelegt werden, da noch nicht alle Papiere vorlagen - insbesondere die Erklärung über die bezahlte Mehrwertsteuer. Dieser Vorgang zog sich dann unerwartet über einige Tage hin.

Schließlich sollte es am Freitag, den 10.11.2017 losgehen.

Zu diesem Termin fand sich aus persönlichen Gründen jedoch keiner der ursprünglichen Interessenten für die Crew mehr bereit. Also musste eine Entscheidung her, geht es oder nicht?

Die Wettervorhersage sah für den geplanten Zeitraum einigermaßen „brauchbare“ Wetter- und Windverhältnisse vor. Also fiel die Entscheidung so aus, dass Mathias Fröchtling und ich die Überführung zu zweit durchführen wollten.

DIE „FREELANCE OF LORNE“ – BENETEAU 36 EVASION

Spezifikationen
Werft: Beneteau Group
Designer: Cabine Briand

Dimensions
Länge ü.A.: 36 ft
Breite: 386 cm
LWL: 965 cm
Tiefgang: 160 cm
Verdrängung: 5500 kg
Ballast: 2100 kg
Stehhöhe: 188 cm

Covers
Spray hood

Kabinen
2 Kabinen mit jeweils 2 Kojen
1 Bad
Sitzplätze im Deckssalon: 6

Motorisierung
Leistung: 43 PS
Hersteller: Volvo Penta
Baujahr: 1992
Model: 2003T
Typ: Diesel
Betr.Std.: 4000
Propeller: 3 Flügelpropeller
Antrieb: stehende Welle
Cruising-Geschwindigkeit: 7 kts
Höchstgeschwinidigkeit: 8 kts

Tanks
Wassertanks: 2 (230 Liter)
Diesel-Tanks: 1 (170 Liter)
Fäkalien-Tanks: 1 (87 Liter)

Elektronische Ausrüstung
Echolot
Log-Geschw.Messer
VHF
Kompass
CD-Player
Radar
GPS
Radio
Plotter
Navigation Center

Autopilot
Windgeschwindigkeit und -Richtung

Innenausstattung
Innensteuerstand
Batterie-Ladegerät
Manuelle Bilgenpumpe
Ofen mit Backofen
Heizung
Heißwasserbereiter
Kühlbox
Elektrische Bilgenpumpe

Elektrische Ausrüstung
Landanschluß 240 V

Aussen Equipment/Extras
Badeleiter
Outboard engine brackets
Tender
Electric windlass

ANFAHRT UND ÜBERNAHME 10.11.2017

Am Freitag, den 10.11. trafen wir uns gegen 08:00 Uhr in Kerpen Sindorf, um nach England aufzubrechen. Nach ca. vierstündiger Fahrt trafen wir in Calais ein und mussten noch ca. 1 Stunde auf die Abfahrt der Fähre nach Dover zu warten. Schließlich erreichten wir den Liegeplatz der „Freelance of Lorne“ in der Maritime Marina Chatham gegen 15:30 Uhr Ortszeit Uhr.

Da lag sie also, die „Freelance of Lorne“, bereit, von uns übernommen zu werden.

Mit dem Yacht-Broker wurde unverzüglich die Übernahme angegangen. Im Anschluss daran sind wir dann erst einmal selbst „durch alle Ecken gekrochen“, um uns mit dem Schiff vertraut zu machen, soweit das in der kurzen Zeit möglich war.

Also brachten wir unsere Sachen an Bord. Und Patrizia Fröchtlich, an der es lag, das Auto wieder heim zu bringen, drängte nun auch, selbst losfahren zu können. Gesagt – getan. Kurze Verabschiedung und wir waren auf uns gestellt.

CHATHAM – HOEK VAN HOLLAND, BERGHAVEN 10.-11.11.2017

Die Diesel- und Wasser-Tanks waren voll, auch sonst konnte wir keine Schäden feststellen, also konnte es eigentlich losgehen. Wir schauten uns noch wieder den Tidenkalender an und stellten fest, Hochwasser sollte um 17:15 Uhr sein. Demnach war es angebracht den ablaufenden Tidenstrom zu nutzen, um dem River Medway stromab nach Sheerness zu folgen, um auf die Themse zu gelangen.

Ablegen gegen 20:00 Uhr, durch die Hafenschleuse um 20:15 Uhr und auf den Medway mit etwas über 7 kts SOG (Speed over Ground). Um diese Zeit und Jahreszeit war auf dem Medway niemand mehr außer uns unterwegs. Gegen 21:30 Uhr erreichten wir Sheerness und bogen auf der Themse ONO-Kurs ab. Der Wind ließ es zu, in der Nacht

das Vorsegel zu setzten und die Maschine abzuschalten. Bei gutem aber recht kühlem Wetter liefen wird weiterhin mit zumeist zwischen 3 und 8 kts SOG in die Nacht hinaus.

Unser Plan sah vor, die Themse-Mündung zu verlassen und dann mit Kurs NO direkt auf IJmuiden zu zu segeln. In der Nacht sollte unter Vorsegel gesegelt, bei Tag sollte auch das Großsegel gesetzt werden. Bei diesem Kurs zum zu erwartenden Wind liefen wir mit Raumschots mal mit und dann wieder gegen die Tide. Bei einer Distanz von ca. 125 nm und einer erwarteten durchschnittlichen Geschwindigkeit vom ca. 5 kts SOG wurde die Reisedauer auf ca. 25 Stunden berechnet. Die Ankunftszeit in IJmuiden sollte gegen 23:00 Uhr sein.

Um nicht vollständig auszukühlen, wollten wir den Salon mit der Dieselheizung aufheizen, so dass wir uns dort aufwärmen könnten. Obwohl Mathias sämtliche Funktionen des Schiffes – auch die Heizung – vorgeführt wurden, ist es uns zu diesem Zeitpunkt nicht gelungen, die Heizung in Betrieb zu setzen.

Ein heißer Tee, Kaffee oder eine heiße Brühe hätten ja auch gute Dienste geleistet. Es gelang uns aber auch nicht, den Herd mit Gas zu versorgen, entsprechend fiel auch diese Alternative aus. Damit blieb uns nur noch, den Tee mit Wasser aus dem Vorratsbehälter zu bereiten, der vom Motorlauf noch warmes Wasser vorhielt – leider nicht so sehr heiß.

Alles das konnte uns aber immer noch nicht entmutigen – es blieb uns ohnehin nichts, denn wir waren ja schon weit aus der Themsemündung auf dem Weg nach IJmuiden.

Eigentlich recht schönes Wetter sogar mit gelegentlichen Sonnenabschnitten

Raumschots bester Kotzkurs, die Seekrankheit setzte uns beiden zu, wobei mir nur der (Navigations-)Aufenthalt unter Deck zu schaffen machte – am Ruder stehend hatte ich keine Probleme. Mathias hatte größere Schwierigkeiten. Ihm ging es am besten, in der Koje mit geschlossenen Augen oder schlafend.

Gegen 16:30 Uhr viel es seit einiger Zeit schon schwer, den Kurs auf 45 ° zu halten – außerdem zeigt der Track, dass trotz des Steuerkurs 45 ° eher 60 ° COG (Curse over Ground) gefahren wurde. Einzige Erklärung: Gegenstrom

Wir segelten wie die Weltmeister mit zumeist 7 kts auf der Logge, konnten aber eine Tonne kaum erreichen, also reifte der Entschluss, nicht weiter Kurs auf IJmuiden zu halten, sondern nach Hoek van Holland abzudrehen, obwohl auch die Zufahrt auf den Hafen 30 nm lang war und ca. 6 Stunden dauern würde. Mathias musste sich wieder unter Deck begeben, um die Fahrt einigermaßen unbeschadet überstehen zu können. Damit blieb es bei mir die Fahrt am Ruder fortzusetzen. In der Dunkelheit sieht man die hellen Lichter des Rotterdamer Europa-Hafens sehr weit, sie scheinen aber schon sehr nahe – naja, eine Täuschung halt.

Bei der Anfahrt hatten wir Wind und Wellen von achtern und die Wellen hatten geschätzt die Höhe von 3 Metern erreicht. Da wird das Kurshalten schon zur sportlichen Herausforderung. Jede Welle läuft unter das Schiff und lässt es auf jedem Wellenkamm aus dem Kurs laufen – und das über Stunden! Man soll nicht meinen, wie lang diese 30 Meilen wurden.

Ich muss schon sagen, dass ich ziemlich „weich gekocht“ war.

Schließlich haben wir die Hafeneinfahrt erreicht und nach der nächsten Gelegenheit gesucht, diesen „Ritt“ zu beenden. Der nächste in der Karte als Sportboothafen gekennzeichneten Hafen war unserer. Mathias hatte ausgemacht, dass wir gleich nach dem Einlaufen wegen des Tiefganges backbord anlegen mussten. Gerade als wir gegen 23:00 Uhr festlagen. Legte eine Hafenpatroullie neben uns an – ein Schiff von ca. 40 Metern Länge manöverierte um uns herum, so dass wir annehmen mussten, wir hätte den falschen Platz belegt. Dem war aber offensichtlich nicht so, denn die Beamten kamen auf uns zu und wiesen uns darauf hin, dass dieser „Berghaven“ von Yachten nur in Notfällen angelaufen werden darf. Auch hätten wir uns bei der Hafenbehörde telefonisch anmelden müssten.

Naja einen Notfall hatten wir schon, denn wir waren ja einige Zeit unter Maschine gelaufen und die Füllstandsanzeige war nicht gefallen. Wir mussten also annehmen, dass die Anzeige nicht korrekt arbeitete. Jedenfalls waren uns die Beamten sehr behilflich, haben die Anmeldung übernommen und uns einen Liegeplatz für die Nacht zugewiesen. Wir waren auf jeden Fall sehr froh, endlich wieder festen Boden unter den Füssen und das Schiff sicher im Hafen liegen zu haben. Leider gab es keine übliche Versorgung in diesem Hafen, keine Sanitäranlagen. Und wir hatten immer noch kleine Heizung geschweige denn warmes/heißes Wasser.

Wir haben uns wirklich müde in die Koje begeben.

HOEK VAN HOLLAND – ROTTERDAM, VEERHAVEN 12.11.2017

Als erstes musste an diesem Morgen nachgesehen werden, wieviel Diesel sich nun tatsächlich noch im Tank befand und warum die Füllstandsanzeige nicht korrekt anzeigte. Das zeigte sich nach Ausbau des Gebers sehr deutlich, der Schwimmer des Gebers hatte sich gelöst, eine korrekte Anzeige war so nicht möglich. Die Kontrolle mit dem Zollstock zeigte, dass der Tank noch ca. halb voll war.

In Ermangelung von heißem Wasser, um einen Kaffee oder zu bereiten, haben wir uns an Land begeben und in der nächsten Fischbude einen Kaffee getrunken. In der naheliegenden Ortschaft versuchten wir schließlich einige Brötchen zum Frühstück zu kaufen. Leider wieder ein Tiefschlag: Es war schließlich Sonntag und keine Bäckerei in der Nähe, die geöffnet hatte. Es blieb uns also wieder nichts als Kaffee mit dem warmen Wasser aus dem Vorratsbehälter herzustellen.

Überführung mit Tücken

Im Supermarkt, der erst um 11:00 Uhr öffnete haben wir dann einige Lebensmittel gekauft.

Nach einem Imbiss haben wir uns dann entschlossen, den Weg fortzusetzen. Dabei wollten wir versuchen, weiter über die Nordsee nach IJmuiden zu segeln. So legten wir gegen 12:30 Uhr ab und nahmen Kurs auf die Hafeneinfahrt. Schon von Weitem sahen wir die Wellen über die Mohle schlagen. Der Windmesser zeigt 25 -30 Knoten an und als er dann die 55 Knoten-Marke überschritt, haben wir uns entschlossen, abzubrechen und zurück in den Berghaven zu laufen. Dort waren wir ja schon bekannt. Um 13:25 Uhr lagen wir wieder am bekannten Ort fest.

Jetzt hatten wir erst einmal Zeit und Muße, uns zu überlegen, wie es jetzt weitergehen sollte. Die Entscheidung fiel, die Stehende Mast-Route im Binnenland zu befahren. Wir hatten deswegen Zeit, uns auf einen Fußmarsch zu begeben, um die vorhandene Gasflasche zu tauschen, da wir annehmen mussten, dass sie leer war.

Um 15:50 Uhr legten wir wieder ab, dieses Mal ging es nach Osten in Richtung Rotterdam. Schon bald wurde es wieder dunkel und die Passage durch den auch von großen Schiffen vielbefahrenen Hafen. Einmal wurden wir wieder von einer Hafenpatroullie aufgehalten und sehr höflich drauf hingewiesen, uns ganz steuerbord zu halten, weil es anders wegen der großen Schiffen zu gefährlich für uns sei. Wir haben dieser Aufforderung gerne Folge geleistet.

Die Passage durch den Rotterdamer Hafen in der Dunkelheit der Nacht war wirklich ein beeindruckendes Erlebnis.

Um 18:55 Uhr liefen wir in den Veerhaven – direkt von der Erasmusbrücke mitten in Rotterdam ein – und ergatterten den letzten freien Liegeplatz - ein wirklich idyllischer Ort.

Leider mussten wir mit den Lebensmitteln vorlieb nehmen, denn wir hatten ja immer noch kein Gas für den Herd. Die Heizung brachten wir zumindest zum Teil zum Laufen, so dass wir etwas warm bekamen und der Aufenthalt einigermaßen angenehm war.

Vor dem Schlafengehen galt es aber noch die Etappe für den nächsten Tag vorzubereiten. Dabei stellte sich heraus, dass die Erasmusbrücke bis morgens um 05:00 Uhr auf Anforderung öffnet, danach nicht mehr. Also mussten galt es am nächsten Morgen zeitig aufzustehen, um die Brücke noch vor 05:00 Uhr zu passieren.

ROTTERDAM – GOUDA 13.11.2017

Aufstehen war auf 04:15 Uhr angesetzt. Um 04:45 Uhr legten wir ab und liefen auf die Erasmusbrücke zu. Sie wurde unverzüglich auf unseren Anruf per Funk hin geöffnet – genauso wie die direkt dahinter liegende Koniginebrug. Weiter ging es der Maas folgend bis zum Abzweig nach Norden in die Hollandsche IJssel.

Wir passierten auf dieser Etappe folgende Brücken und Schleusen

Erasmusbrug
Koniginenbrug
De Hef Brug
van Brienenoord Brug
Algerabrug
Juliana Brug
Juliana Sluis

Da wir jetzt fortlaufend unter Maschine laufen mussten, wurde die Frage drängender, wie lange reicht der Dieselvorrat. Das veranlasste uns in Gouda nach Steuerbord abzubiegen und den dortigen Sportboothafen der

Überführung mit Tücken

Watersportvereiniging Gouda (http://www.watersportvereniging-gouda.nl) anzulaufen. Dort lagen wir um 09:00 Uhr fest.

Allerdings sahen wir uns im Hafen festgehalten, weil keine Tür zu öffnen war. Die in der Nähe gelegene Tankstelle konnten wir deswegen nicht erreichen. Eine andere Tankgelegenheit hat sich uns auf dem Weg bis hierhin nicht geboten. Der angerufene Hafenmeister sagte sein Kommen in ca. 15 Minuten zu und bot auch gleich seine Hilfe an. Er ahne wohl sofort, dass wir über keine Kanister und auch über keinen Trichter verfügten. Mit einer Schubkarre des Hafens halten wir den ersten Kanister mit 25 Litern Diesel. Und schon tat sich das nächste Problem auf: Der Tankdeckel lies sich nicht öffnen. Alle Versuche auch mit langen Hebeln schlugen fehl, der Tankdeckel widerstand allen Versuchen. Es blieb uns nichts Anderes übrig, als den Diesel über die schon bekannte Öffnung des Füllstandsgebers und einer ausgeliehenen Dieselpumpe einzufüllen. Auf diese Weise wurden insgesamt fünf Kanister, also 125 Liter Diesel, eingefüllt und der Tank war immer noch nicht vollends gefüllt.

GOUDA – KAAG BRUG 13.11.2017

Gegen 13:00 Uhr war dann der Tankvorgang abgeschlossen und wir konnten uns wieder auf den Weg machen.

Vor der Derde Gouwespoorbrug, die gleich nördlich des Abzweigs nach Gouda auf der Hollandse IJssel liegt, mussten wir erst einmal wieder ca. 30 Min. auf die Öffnung warten. Hier gesellte sich eine zweite Yacht zu uns, ein Niederländer, der allein unterwegs war. Eine kurze Unterhaltung ergab, dass auch er auf dem Weg nach Amsterdam war und den Weg durch Haarlem nehmen wollte. Endlich keine Hiobs-Botschaft sondern eine gute Nachricht! Wir haben uns einfach an ihn rangehängt und sind hinter ihm hergefahren. Von da ab ging es recht zügig voran. Der Holländer kannte sich offensichtlich gut aus. Er nutzte ein Handfunkgerät. Vor jeder Brücke funkte und siehe da, die Brücke öffnete sich ziemlich unverzüglich. Für uns sehr angenehm.

So passierten wir folgende Brücken und Schleusen

Derde Gouwesespoorbrug
Verde Gouwesespoorbrug
Coenecoupbrug
Amalia Brug
Heefbrug Wadixveen
Heefbrug Alphen
Gouwse Spoorbrug
Gouw Sluis

Swaenswig Brug
Alphensebrug
Konigin Juliana Brug
Albert-Schweitzer-Brug
Molenaarsbrug
Woubrugsebrug
Bassemermeer
Oude Wetering Brug

Meerbrug (Nieuwe Wetering)
Ringvaartaquaduct

Überführung mit Tücken

Vor der Kaagbrug legte unser holländischer Führer um 18:10 Uhr an und teilte uns mit, dass er jetzt hier übernachten wolle, um am nächsten Morgen um 7 Uhr die Kaagbrug zu passieren. Wir haben ihn gebeten, uns rechtzeitig zu wecken/Bescheid zu geben, und dann für unserer leibliches Wohl zu sorgen, soweit das eben möglich wahr, ohne den Herd benutzen zu können.

KAAG BRUG – AMSTERDAM SIXHAVEN 14.11.2017

Der nächste Morgen startete für uns wieder mit einer Hiobs-Botschaft: Der Holländer war weg! Und er hatte uns nicht Bescheid gegeben. Aber wir konnten ihn noch sehen, er hatte auf der anderen Seite der Brücke angelegt! Eine große Freude für uns!

Jetzt – auf uns selbst gestellt – hieß es, den weiteren Weg vorzubereiten. Die dringlichste Frage war, wann wird die Kaagbrug wieder geöffnet, damit wir unsere Fahrt fortsetzen können?

Die ersten Recherchen im Internet zeigten, dass man eine Passage 24 Stunden im Voraus hätte anmelden müssen. Also wieder für einen Tag warten? Wir ließen uns nicht entmutigen und riefen bei der angegebenen Telefonnummer an und landeten in einer Art Revierzentrale. Dort nahm man unser Anliegend sehr freundlich auf und kündigte uns einen Rückruf an, wenn man Alternativen für uns geklärt habe. Also wieder spannungsvolle Wartezeit! Vorsichtshalber haben wir trotzdem schon einmal unsere Passage für in 24 Stunden – also am Folgetag um 11.30 Uhr – angemeldet, die wir hoffentlich nicht nutzen müssten. Und der Anruf kam tatsächlich – jetzt mit einer positiven Nachricht! Man teilte uns mit, dass für 15:02 Uhr ein entgegenkommendes Schiff angekündigt sei und wir sollten dann „schnell in unserer Richtung durchrutschen“.

Das bedeutete eine wieder eine Wartezeit von ca. 5 weiteren Stunden, die wir für Recherchen über die Stehende Mastroute und die zu passierenden Brücken und Schleusen nutzten. Eine Liste der Brücken und Schleusen wurde erstellt, die alle Informationen über Öffnungsmodalitäten und Telefonkontakte und Funkkanäle enthielt.

Als bestimmendes Hindernis stellte sich die Öffnungsmodalitäten der Spaandamer Brug, der vorletzten Brücke vor dem Nordsee Kanal, heraus, weil auch bei dieser Brücke die Passage 24 Stunden im Voraus angemeldet werden muss. Aus der Erfahrung heraus haben wir auch hier nach einer bereits bestehenden Durchfahrtsanmeldung angefragt, die wir wie bei der Kaagbrug nutzen könnten. Man bot uns eine Passage für 19:45 Uhr an, die wir gerne akzeptierten in der Annahme, dass wir diesen Times-Slot erreichen würden. Vorsichtshalber haben wir auch hier eine Passage für in 24 Stunden angemeldet.

Es zeigte sich jetzt deutlich, dass wir auf keinen Fall vor Dienstag eher aber am Mittwoch Monnickendam erreichen konnten. Für mich kein Problem, Mathias musst kurz zwei Urlaubstage genehmigen lassen.

Nach Abschluss dieser Recherchen und Vorbereitungen gaben wir uns an die Gasanlage, um den Herd doch noch in Betrieb nehmen zu können. Wir waren davon ausgegangen, dass die Gasflasche leer war, also musste Ersatz her, der bei einem naheliegenden Yachtservice endlich gefunden werden konnte. Aber auch mit der neuen vollen Gasflasche haben wir den Herd nicht zünden können – wieder kein heißes Getränk!

Für die Passage um 15:02 Uhr legten wir rechtzeitig ab und begaben uns vor der Kaagbrug auf Warteposition. Das entgegenkommende Schiff kam einigermaßen pünktlich, so dass wir die Brücke hinter uns lassen und die Fahrt fortsetzen konnten.

Überführung mit Tücken

Von jetzt an waren wir auf uns gestellt – ohne den holländischen Führer. Wir machten es genauso wie er, wir nutzten das Handfunkgerät und meldeten uns vor jeder Brücke an. Siehe da, es funktionierte ebenso wie bei unserem Holländer. Das Brückenpersonal antwortete prompt und öffneten die Brücken für unsere Passage. So kamen wir recht zügig voran wie schon am Vortag.

Nach Durchfahren der Cruquiusbrug fuhren wir geradeaus auf die nächste Brücke zu. Der Brückenwärter antwortete auf unseren Funkspruch mit der Frage, ob wir nach Haarlem wollten, denn dann seien wir hier verkehrt, wir hätten direkt nach der Cruquiusbrug nach links abbiegen müssen. Also drehten wir um und folgten unserer Route.

Um 17:00 Uhr erreichten wir die Schouwbroekerbrug südlich von Haarlem. Das Brückenpersonal kündigte uns eine Wartezeit von ca. 45 Minuten an. Damit wurde unser Termin für die Brückendurchfahrt der Spaarndamer Brücker um 19:45 Uhr sehr in Frage gestellt. Wir stellten uns darauf ein und passierten die Schouwbroekerbrug um 17:45 Uhr.

Auch vor der nächsten Brücker, der Buitenrustbrug mussten wir 10 Minuten warten, Passage um 18:03 Uhr. Der Brückenwärter teilte uns mit, dass wir vor der nächsten Brücke festmachen sollten, um auf ein entgegen kommendes Schiff zu warten, welches sich aber schon in der Stadt Haarlem befand. Weil wir den Funkspruch bei der Buitenrustbrug nicht verstanden hatten, wies er uns vor der Langebrug erneut an. Tatsächlich kam nach einer Wartezeit von ca. 20 Minuten um 18:26 Uhr das angekündigte Schiff und auch wir konnten weiterfahren, aber wir hatten schon wieder eine halbe Stunde verloren.

Die nächste Brücke war die Melkbrug, wieder das Brückenpersonal angefunkt – keine Antwort! Nach kurzer Wartezeitwurde Rot/Grün gegeben und die Brücke wurde geöffnet. Gleiches Prozedere vor der nächsten Brücke, der Gravesteenenbrug. Jeetzt bemerkten wir eine junge Frau, die mit dem Fahrrad am Ufer neben uns herfuhr und jeweils die Brücke bediente. So folgten auch die anderen Haarlemer Brücken: Catharijnenbrug, Sparnebrug, Prinsenbrug und Waarderbrug. Hier fragte uns der Brückenwärter, ob wir denn das Brückengeld beim Hafenmeister bezahlt hätten. Wir wussten von nichts und fielen aus allen Wolken, denn wir wussten gar nicht, wo sich das Hafenmeisterbüro befand. Schließlich bot er uns an das Brückengeld von 10 EUR bei ihm entrichten zu können. Er hielt uns während der Passage den üblichen Holzschuh an der Angel entgegen. So konnten wir bezahlen und zufrieden weiterfahren.

Dadurch dass wir vor jeder Brück eine kleine Wartezeit hatten, konnten wir die Druchfahrt durch Haarlem bei nAcht richtig genießen. Es war einfach wunderschön und kann nur jedem empfohlen werden! Der Anblick entschädigte für vieles!

Dann folgte um 19:08 Uhr die Schoterbrug und um 19:21 Uhr die Spaarndamer Sluis. Jetzt liefen wir endlich auf die Spaarndamer Brug zu – tatsächlich genau zur richtigen Zeit kurz von 19:45 Uhr. Der Brückenwärter antwortete auf unseren Funkspruch sofort: „I have you on my screen!“ So konnten wir die Brücke um 19:47 Uhr passieren. Per Funk haben wir uns für den hervorragenden Service herzlich bedankt. Die Anwort: „Thank you, I see you at the next bridge!“

Vor der nächsten Brücke, der Buitenhuizerbrug, der letzten vor dem Nordsee Kanal, wurde unsere Anmeldung per Funk nicht beantwortet und die Brücke wurde nicht geöffnet – es passierte einfach nichts. Also haben wir wieder bei der Revierzentrale angerufen und um Hilfe gebeten. Während des Anrufs wurde plötzlich Rot/Grün gegeben und die Brücke wurde geöffnet. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, wenn für eine einzelne kleine Yacht eine komplette Autobahn gesperrt wird.

Wir passierten auf dieser Etappe folgende Brücken und Schleusen:

Lisserbrug	Hillegommergrug	Cruquiusbrug
Elsbroekerbrug	Bennebroekerbrug	Schouwbroekerbrug

Überführung mit Tücken

Buitenrustbrug	Catharijnenbrug	Schoterbrug
Langebrug	Spaarnebrug	Spaarndamer Sluis
Melkbrug	Prinsenbrug	Spaarndamer Brug
Gravestenenbrug	Waarderbrug	Buitenhuizer Brug

Um 20:08 bogen wir in den Nordsee Kanal ein – jetzt hieß es nur noch weiter bis in den Sixhaven von Amsterdam! Noch knapp 9 nm, die wir um 21:30 Uhr geschafft hatten! Wir lagen auf einem ruhigen Liegeplatz mitten in Amsterdam.

Auf der langen Fahrt unter Motor hatte immer einer von uns Zeit, sich unter Deck mit dem Schiff zu beschäftigen. So fand Mathias irgendwann, ich kann nicht mehr genau sagen, wann es war heraus, dass die Gaszufuhr über ein Magnetventil gesteuert wird, dessen Schalter sich auf dem Sicherungspanel befindet. Eine bittere Erfahrung, erst so spät auf den Dreh gekommen zu sein, und eine vermutlich volle Gasflasche gegen eine sicher volle Gasflasche getauscht und bezahlt zu haben.

Bei der Dieselbefüllung unter Deck hatten wir einen 24er Karton mit Bier gefunden, das offensichtlich noch vom Vorbesitzer stammte. Jetzt eine willkommene Gabe, denn das Bier, was wir in Rotterdam gekauft hatten, war längst geleert. Nach dieser Fahrt und Leistung freuten wir uns sehr über ein kühles Helles! Außerdem konnten wir uns jetzt die noch aus Deutschland stammende Pizza in den Ofen schieben. Sie schmeckte uns besonders gut, vor Allem weil wir ja schon seit Rotterdam nichts Heißes bekommen hatten.

Als nächstes stand eine heiße Dusche auf dem Programm, die wir natürlich auch sehr genossen. Dann das eine oder andere Bier (waren ja nur 0,25er Flaschen!). So wurde es ca. 03:00 Uhr in der Frühe, biss wir den Weg in die Koje fanden.

SIXHAVEN – MONNICKENDAM 15.11.2017

Nach dem Frühstück gingen wir auf die letzte Etappe, wir legten um 09:45 Uhr ab und steuerten auf die nächste Schleuse, die Oranjesluis, zu. Hinter uns lief ein großer Binnenschiffer, den wir vorbei ließen, damit er in die grünzeigende Schleuse vor uns einlaufen konnte. Jetzt wurde vor unserer Nase die Ampel auf Rot geschaltet. Wir überlegten uns noch, was jetzt wohl zu tun sein, als wir über Funk darauf hingewiesen wurden, dass die Yachties in die äußerst Backbord liegende

Schleuse einzulaufen haben. Also abgedreht und auf diese Schleuse zugesteuert. Die zeigte jedoch auch Rot! Wir waren etwas ratlos, als dann doch Grün gezeigt wurde. Die Schleuse öffnete sich und wir konnten sofort einlaufen. Der Schleusenvorgang ging ohne Probleme von statten. So erreichten wir um 10:22 Uhr unsere letzte Brücke auf dem Weg, die Schellingwouderbrug, wo wir wieder etwas Wartezeit in Kauf nehmen mussten, denn diese Brücke öffnet nur zur vollen Stunde und 20 Minuten vor und nach der vollen Stunde.

Danach ging es direkt ins Marker Meer – immer an den grünen Tonnen entlang bis zum Leuchtturm von Marken – dem Pferd von Marken, das wir um 12:10 Uhr querab hatten. Um den Molenkopf ging es dann wieder nach Süden bis zum Abzweig nach Monnickendam.

Überführung mit Tücken

Um 13:17 Uhr hatten wir dann endlich unser Ziel Monnckendam mit 2 Tagen Verspätung sehr erleichtert und einigermaßen müde aber glücklich erreicht.

Jetzt hatten wir uns unseren „Einlaufschluck“ verdient!

FAZIT

EIN „NEUES“ SCHIFF UND SEINE TÜCKEN

Dieser Törn mit einem Schiff, mit dem man noch nicht vertraut ist, kann einige Probleme aufwerfen, was dieser Törn eindrucksvoll gezeigt hat. Also, ein Ein Übungs-/Testtörn zusammen mit dem Vorbesitzer, der jedoch in unserem Fall nicht zur Verfügung stand, würde dieses Defizit beheben.

GUTE VORBEREITUNG TUT NOT!

Dieser Törn teilte sich notgedrungen in zwei Teile.

Der eine Teil führte über die offene Nordsee mit allen Eigenheiten, wie Tide und hohem Wellengang. Besonders der Umgang mit Gezeiten bedarf einiger Übung und genauer Berechnungen, um stets über die herrschenden Strömungen informiert zu sein.

NAVIGATION MIT GPS UND PLOTTER

Das Schiff ist mit einem GPS-Plotter ausgestattet, der sich jedoch auf dem Steuerstand unter Deck befindet. In diesem Fall in einer recht großen Ausführung, so dass er durchaus vom Rudergänger beobachtet werden kann. Ein genaues Ablesen ist aber auf die Entfernung nicht möglich.

Als Ergänzung dazu wurde das Navionics-Programm „boating europe“ auf Smart-Phones eingesetzt. Diese Applikationen lassen sich auf relativ kleinen Bildschirmen nur grob bedienen. Außerdem lassen sie keinen Überblick über große Strecken zu, da zu weit in die Kartehinein gezoomt werden muss.

Ein Vorteil der Apps ist die Track-Funktion, um gefahrene Strecken nachvollziehen zu können. Diese Funktionen weisen aber auch Nachteile auf:

- Es wird im Track-Modus nur die gefahrene Zeit angezeigt. Es kann nicht auf Ortszeit umgeschaltet werden.
- Geht der Track über mehr als 24 Stunden, ist eine minutengenaue Anzeige nicht mehr möglich.
- Eine Anzeige von Koordinaten ist nicht möglich. Dadurch wird eine Übertragung auf eine Karte sehr erschwert.

DIE STAANDE MAST ROUTE – EIN ERLEBNIS!

45 Brücken und Schleusen – aber alles kein Problem, wenn man weiß, wie es funktioniert

Der Not gehorchend sind wir auf die Stehende Mast Route ausgewichen, obwohl wir beide keine Kenntnisse und Erfahrung damit hatten. Wir mussten uns ad hoc mit den Gegebenheiten vertraut machen und die notwendigen Informationen zusammenstellen. Dazu gibt es einige Literatur aber natürlich auch informative Internetseiten, die nachfolgend angeführt sind:

Alle Brücken und Schleusen: http://vaarweginformatie.nl/fdd/main/infra/vin

Direkte Informationen über die Route: https://www.varendoejesamen.nl/de

Der Watersportalmanak: http://www.watersportalmanak.nl/categorie/staande-mastroutes
auch als Buch zu erhalten

Für das Befahren der Stehende Mast Route sollte man sich Zeit nehmen und den Törn gut vorbereiten, indem zuvor alle wichtigen Informationen zusammengetragen werden. Erst dann wird diese Art von Törn zu einem einzigartigen, sehr abwechslungsreichen und erholsamen Erlebnis – auch für die Familie mit Kindern.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Strecken:	unter Segel:	113 nm
	unter Segel und Motor:	24,8 nm
	unter Motor:	117,8 nm
	Gesamtstrecke:	255,7 nm

Troisdorf, 12.01.2018

Johannes J. Firsbach

Laudatio zum SCRS Fahrtenseglerwettbewerb

Jochen Firsbach –Überführung mit Tücken

Auf dem Seglerabend des SCRS am 3.10. 2017 fragte ein Eigner nach einer Crew mit Skipper für eine Überführung von Chatham (River Medway) nach Monnickendam im Markermeer. Es galt eine gebraucht gekaufte Beneteau 36 Evasion in ihr neues Revier zu überführen. Mit **Jochen Firsbach** war schnell ein Skipper gefunden. Weitere Crewmitglieder mussten wieder absagen als sich Verzögerungen bei der Verkaufsabwicklung ergaben.

So startete am Freitag den 10.11.2017 der Eigner zusammen mit dem Skipper nach England. Am späten Nachmittag erfolgte eine kurze Übergabe durch den Yachtbroker denn es sollte abends mit dem ablaufenden Wasser Richtung Themse ausgelaufen werden. Schon bald nach dem Start zeigten sich zwei für die Jahreszeit wichtige Komfortprobleme: Weder die Dieselheizung noch der Gasherd ließ sich in Betrieb nehmen. Auch forderte die Seekrankheit auf dem Raumschotskurs Richtung IJmuiden Tribut. Samstagnachmittag ließ sich IJmuiden nicht mehr direkt anlegen: Starker Gegenstrom. So wurde umdisponiert und die Maas Richtung Rotterdam angesteuert. Der „nächste Hafen ist unser“ erwies sich als Problem: Gleich nach dem Einlaufen wurde die Crew darauf hingewiesen das ein Einlaufen hier nur in Notfällen und nach Anmeldung möglich sei. Da der Notfall schnell gefunden wurde (Anzeige des Dieselvorrats ausgefallen) konnte die Yacht über Nacht bleiben. Nach einem wetterseitig erfolglosen Versuch am anderen Mittag wieder über Nordsee weiter zu segeln fiel die Endscheidung: Wir nehmen die Staande Mastroute. Der weitere Bericht zeigt eindrücklich das hierfür speziell in dieser Jahreszeit eine umfangreiche Vorbereitung nötig ist. Das galt ebenso für die notwendige Dieselversorgung bei nicht funktionierender Anzeige.

Durch die Saison bedingten Brückenöffnungszeiten verzögerte sich die Ankunftszeit gegenüber dem Plan um zwei Tage.

Eine Schiffübernahme nach einem Privat-Kauf, egal ob neu oder gebraucht, ist nicht zu vergleichen mit der Übernahme einer gut gewarteten Charteryacht.

Der SCRS gratuliert zu dem gelungenen Bericht einer Überführung mit Tücken…