

Abenteuer Plattbodenboot

- drei Reviere in 10 Tagen!

Zeitraum	(13.8. - 22.8.2021)
Bericht und Bilder von	Michael Grönewald

Bereits auf der „boot“ im Januar 2020 machte ich als Scout für meine Crew (Aga, Kurt und Martin, alle von unterschiedlichen Segelvereinen) die Vor-Reservierung für eine Plattbodenyacht klar! Bei Sail Charter Friesland in Workum standen mehrere Angebote zur Auswahl, wir entschieden uns bei einer Crewbesprechung Anfang Februar für die Lemsteraak „Ybeltje“. Darüber hatte Aga einen Bericht aus der „Yacht“ (Mai 2019) uns allen zur Verfügung gestellt, und letztlich dadurch die Idee auf einem Plattbodenschiff einen Törn zu machen geboren.

Doch dann kam Corona! Der geplante Törn im Mai 2020 wurde storniert, auch ein Termin im August/September klappte nicht, aus Termingründen, also Terminsuche für 2021, und für August `21 war dann sogar eine Buchung für 10 Tage auf „Ybeltje“ möglich.

Inzwischen hatte der Vercharterer eine Bestimmung erlassen, dass für ein Plattbodenboot größer als 10 m ein vorab stattfindendes Training nötig ist. Ich buchte für April, unter Einhaltung damals geltender Corona-Regeln, ein 2-tägiges Training mit intensiven Manöverübungen. Auf einer 14-m-Aak, 14 t schwer. Das Training hat sehr viel Erkenntnisse gebracht, wenn auch nur teilweise anwendbar auf die Yacht, die wir übernehmen wollten: „Unser“ Boot hatte keine Radsteuerung, keine Steuersäule mit Motorsteuerung und Navi-Geräten, keine elektrisch bedienbaren Seitenschwerter von der Steuersäule aus, kein Bugstrahlruder. Trotzdem bot das Training einen guten Eindruck in das Verhalten von Plattbodenschiffen.

Zwischenzeitlich wurde „Ybeltje“ jedoch verkauft und wir bekamen einen neuen Vertrag für ein anderes Boot namens „Oerol“ (ausgesprochen „Urol“, ist friesisch, bedeutet „Überall“), gleiche Größe (Lemsteraak, 10,5 m lang, 4 m breit, 11 t) aber ohne Easy-Sailing Ausrüstung, also ganz klassisches Rigg und Pinnensteuerung. Für die Fahrt ins Wattenmeer buchten wir zusätzlich noch das Waddenzee-Paket mit zusätzlicher Ausrüstung (Seekarten, Almanache, Automatikwesten, Rettungsleiter, Signalmittel, etc.).



1. Übernahme in Workum, Gepäck an Bord gebracht

Die Einweisung durch einen Techniker von Sail Charter Friesland war recht schnell erledigt, auch etwas oberflächlich. Bei Nachfragen wusste er selbst nicht immer eine Antwort. Aber wir kümmerten uns dann im Laufe des restlichen Nachmittags um alle Dinge an Bord: Segel, Ankerwinde, Seitenschwerter, Backstagen, Motor (60 PS Mercedes-Auto-Diesel, rechtsdrehende Schraube), Beleuchtung, Funk, etc.). Zur Navigation gab es ein kleines GPS-Gerät, keinen Kompass („Ihr fahrt eh auf Sicht...!“), keine Logge, keinen Windmesser, keinen Tiefenmesser („Wozu braucht Ihr den? Wenn’s Schwert hochkommt isses flach...!“). Alles an Bord war groß, massiv, schwer, sehr Respekt einflößend. Nicht so filigran wie auf einer Kielyacht gleicher Größe, die aber auch nur maximal die Hälfte wiegt.

Am folgenden Tag legten wir bei Wind von Steuerbord aus der Box ab, trieben dann leider auf Legerwall vor die (leeren) Boxenpfähle, und drücken uns dann im geeigneten Moment mit Bootshaken und dem langen hölzernen Staken (= Peilstock) von den Pfählen ab.

Auf geht’s nach Makkum! Doch auch die Fahrt auf dem engen Kanal durch Workum mit seinen Klappbrücken und schmalen Durchfahrten, Schleusen und dem vielen Bootsverkehr, war Nervenkitzel pur. Aber es ging alles glatt. Bevor wir auf das IJsselmeer einfuhren, machten wir eine längere Pause am Gästesteiger vom (geschlossenen) Restaurant-Café „It Soal“, und machten „Oerol“ segelklar, gingen alle möglichen Manöver und technischen Einrichtungen nochmals in Ruhe durch.



2. Leinen und Reffs klarieren bevor es aufs IJsselmeer geht

Auf dem IJsselmeer dann herrliches Segeln: Wind 4-5 aus SW, in Böen 6, 2. Reff im Groß, Fock in voller Größe (man konnte gegebenenfalls ein Reff einbinden), das Klüversegel blieb eingepackt. Mit 6 kn Kurs Nord! Wir erreichten gegen 18:00 Uhr Makkum, auf dem vom Hafenmeister zugewiesenen Liegeplatz direkt neben der Schleuse zur Innenstadt.



3. auf nach Makkum

Sonntag, Kurs Terschelling! Um mit dem perfekten Wasserstand aus der Schleuse

Kornwerderzand in die mit Pricken und kleinen Tonnen markierten Fahrwasser durch das Watt zu fahren, machten wir uns gegen 11 Uhr auf den Weg. Das Wattenmeer erreichten wir nach Durchfahrt der Schleuse gegen 12:30 Uhr und fuhren dann unter Segeln Richtung Terschelling, 5-6 kn Fahrt über Grund, durch die Fahrwasser Zuidoosttrak, Inschot, Blauwe Slenk und Schuitengat.



4. Terschelling in Sicht

Dort, kurz vor Terschelling, hatten wir Wind gegen Strom und eine kabbelige See mit kurzen spitzen Wellen. Segel runter, Motor an, rein in den Hafen West-Terschelling, wo wir ca. 18:00 Uhr festgemacht haben am Plattbodenkai.



5. im Päckchen am Plattbodenkai in Terschelling

Montag war Hafentag wegen starkem Wind aus West, 6-8 bft, und der Fluthöchststand war schon beachtlich hoch, man sah kaum noch etwas von der Steinmole, die den Hafen umfaßt. Wir erkundeten die Insel zu Fuß und per Bus.

Am Dienstag legten wir ab, um nach Ameland zu fahren. Etwa 1 1/2 Std. früher, als im Wattenmeerführer empfohlen. Aber wir wollten „langsam“ segeln. Nach Ameland über's Watt kommt man nur mit einem Plattbodenschiff, und auch nur bei bestimmtem Wasserstand. Dass wir doch schneller als gedacht unterwegs waren, merkten wir bei Tonne 48 im Fahrwasser Oosterom, Grundberührung, Schwert kommt hoch. Wir konnten uns noch ein wenig abseits des markierten Fahrwassers bewegen, dann saßen wir fest. Einem anderen Segler vor uns ist es ähnlich ergangen. Wir ließen den Anker ab und setzten den Ankerball. Eine halbe Stunde später lagen an der Stelle fünf Schiffe fest, auch zwei Zweimaster. Da wir aber ansteigendes Wasser hatten, konnten wir alle nach gut einer Stunde die Fahrt fortsetzen.



7. festgefahren im Watt

Die Hafeninfo zu Ameland besagte, dass man sich selbst einen Liegeplatz sucht, und dann den Hafenmeister informiert. Gegebenenfalls muss man verholen. Wir peilten also einen perfekten Liegeplatz an, doch leider stand der Hafenmeister am ersten Steg und rief uns zu, dass wir am 3. Steg rückwärts den vordersten Platz an Backbord nehmen sollen. Ein sehr schwieriges Manöver, rückwärts mit dem Wind in die Boxengasse zu gleiten, dabei einigermaßen auf Kurs zu bleiben, und dann mit Legerwall an den Steg zu treiben. Dabei kamen wir dem hinter uns liegenden Boot und seinem sehr stabilen Ankergeschirr etwas zu nahe, Resultat: unser Flaggenstock brach ab.



6. auf Ameland

Nächstes Ziel: die Insel Schiermonnikoog, erreichbar nur für Boote mit maximal 1,40 m Tiefgang, und nur 1 Std. vor Fluthöchststand bis 1 Std. danach. Dieses Mal hielten wir uns an die empfohlene Abfahrtszeit, und erreichten Schiermonnikoog etwa 60 Min. nach Fluthöchststand, ca. 20:00 Uhr. Der Hafen schien uns sehr voll zu sein, so entschieden wir, uns vor dem Hafen etwas abseits des Fahrwassers, trockenfallen zu lassen. Zwei andere Segler hatten die gleiche Idee. Wir warfen den Anker, kontrollierten, ob er hielt, und setzten den Ankerball. Eigentlich hätte im „Waddenzee-Paket“ des Vercharterers ein elektrisches Ankerlicht beige packt sein sollen, aber es gab nur eine LED-Taschenlampe mit Aufhängevorrichtung.



9. Anker fallen gelassen vor Schiermonnikoog

Das Fehlen hatten wir reklamiert vor unserer Abfahrt. Aber besser dieses Licht, als gar keins. Die Taschenlampe erleuchtete das helle Deck und das aufgerollte Vorsegel bis zum Morgen. Gegen Mitternacht war nur noch Sand und Schlick um das Boot, um 1 Uhr dann rundum alles trocken, ein tolles Erlebnis, wenn auch im Finsternen. Wir feierten eine nächtliche Trockenfallen-Party mit AC/DC, und verbrachten anschließend eine sehr ruhige Nacht, nichts rührte sich.



10. trocken gefallen um 24 Uhr vor Schiermonnikoog

Am nächsten Morgen kontrollierte ich ab 5:30 Uhr alle halbe Stunde, ob der Anker hält, denn das Schiff schwamm langsam wieder auf. Um 7:30 Uhr war dann der richtige Zeitpunkt, den Anker zu lichten und Kurs auf die Schleuse Lauwersoog zu nehmen. Es sollte ab dem Lauwersmeer weiter auf Binnengewässern gehen, die „Stehende Mastroute“ entlang, zuerst nach Dokkum, einem sehr hübschen kleinen Städtchen. Weiter ging's durch unzählige Klappbrücken und Schleusen über Leeuwarden nach Grou, wo wir in der Natur übernachteten an einem Liegeplatz an einer Wiese an der Peanster Ee. Danach segelten und motorten wir über Heeg und das Heeger Meer in „De Fluezen“, machten dort an einem Inselchen namens Langehoekspolle fest zur Übernachtung dort.



11. in Dokkum



12. Stehende Mastroute



13. Begegnung mit Großschifffahrt



14. durch Leeuwarden



15. Liegeplatz an einer Wiese bei Grou

Schließlich brach der letzte Tag des Törns an. Wir legten um ca. 9 Uhr ab, fuhren in die Kanäle und Seen Richtung Workum. Ein kurzes Stück unter Motor, nur 6 nm.

Doch mit einem nicht einfachen Manöver kurz vor Schluß: längsseits an der Tankstelle in Workum anlegen bei Seitenwind. Beim 3. Anlauf hat es gut geklappt, glücklicherweise war gerade kein Verkehr auf dem engen Kanal. Das Einparken in die Box im Hafen von Sail Charter Friesland ging wider Erwarten absolut problemlos: der Seitenwind von Backbord drückte den Bug langsam perfekt zwischen die Pfosten.

Fazit: Wir waren ca. 160 nm unterwegs, davon 30 Std. unter Motor (Verbrauch 2,5 l / Std.). Es hat sehr viel Spaß gemacht auf einem Klassiker zu segeln, sehr schön, aber auch anstrengender als gedacht, und es war total abwechslungsreich (IJsselmeer, Wattenmeer, Inselhäfen, Stadthäfen, Anlegestellen für Bootswanderer, Kanäle, Schleusen, Klappbrücken,...)! Durch Fachbücher zu Plattbodenschiffen und Revierführern waren wir gut vorbereitet, trotzdem war es immer wieder herausfordernd, ein so schweres Schiff zu manövrieren.



16. Drei-Reviere-Törn

Die Abgabe des Bootes war genauso unproblematisch und unbürokratisch wie die Übernahme, wir konnten unterwegs sogar einen neuen Flaggenstock besorgen, der auch akzeptiert wurde, und waren um 14 Uhr auf dem Weg zurück nach Hause.

Unser Plattbodenyacht-Törn erhielt beim Fahrtensegelwettbewerb 2020/2021 eine „besondere Anerkennung“, erteilt 7. Mai 2024 durch den SCRS Vorstand.

Segel-Club Rhein-Sieg e.V.