

## USC – Meilentörn 26.04. – 03.05.2019

### Crews:

#### „Partnership“ (Bav. 36)

- Gottfried
- Frank
- Heidi
- Jürgen
- Peer
- Sonja (ab 27.04.)

#### „Amakhala“ (Bav. 37)

- Stefan
- Axel
- Carsten
- David
- Mike

Vorabberkennung: Dieser Törnbericht ist überwiegend aus Sicht der „Partnership“ geschrieben, ohne jedoch die „Amakhala“ aus den Augen zu verlieren.

### Tag 1 (Freitag / Anreise):

Pünktlich ab 14 Uhr fanden sich die Crews nach und nach bei Enjoy-Sailing ein, um restliche Einkäufe zu erledigen und die Schiffe zu übernehmen. Beide Schiffe machten einen guten Eindruck und es gab nichts Gravierendes zu bemängeln. Nachdem man sich häuslich eingerichtet hatte, traf man sich gegen 2000 zum Essen und einem gemütlichen Umtrunk im Restaurant „De Markol“, auch um den nächsten Tag sorgfältig zu planen. Unser Ziel war es, so zeitig auszulaufen, um bei kenterndem Strom über Den Oever in die Waddenzee auszulaufen und bei einsetzender Flut den nun „schiebenden“ Texelstrom Richtung Oudeschild zu nutzen. Dort sollte dann noch Sonja zu unserer Crew stoßen, die mit ihrer Familie den Urlaub auf Texel verbracht hatte. Die Wettervorhersagen prognostizierten Winde aus nördlichen Richtungen bei Stärken von 4 – 6 bft. „Windguru“ warnte vor Böen bis 8 bft. Andere Wetterberichte sagten etwas moderatere Wetterverhältnisse voraus. So weit der Plan. Es sollte noch erwähnt werden, dass Ingolf mit seiner Crew ebenfalls vor Ort war, sich uns aber nicht anschließen konnte. Nach einem leckeren Essen verzogen wir uns dann in unsere Kojen.



### Tag 2 (Samstag):

Bei bewölktem Himmel und Temperaturen um 8° C legten beide Schiffe in Richtung Schleuse Lemmer ab. Aufgrund von erheblichem Gegenverkehr hatten wir leider über eine Stunde Wartezeit, was unseren Zeitplan erstmalig ein wenig aus der Spur brachte. Schließlich konnten beide Schiffe in das mittlerweile schon recht kabbelige IJsselmeer einfahren. Der Wind frischte bereits erheblich auf und drehte auf NO. Nachdem das Untief Vrouwezand passiert war, ging es richtig los. Im 3. Reff und Maschinenunterstützung wurde Kurs Fahrwasser Den Oever angelegt. Die unangenehme IJsselmeerwelle forderte auf beiden Schiffen bereits erste Opfer. Ca. 3 sm vor Den Oever erwischte uns eine heftige Böenwalze und der Windmesser schnellte kurzfristig





auf über 40 Knoten. Angenehm ist anders, aber mit Minimalbesegelung (Taschentuch) und Hebel auf dem Tisch erreichten wir schließlich glücklich, aber ein wenig „durch“ die Schleuse. Später als geplant. Es nützte alles nichts, Sonja wartete auf Texel. Dem Fahrwasser „*Visjagersgaatje*“ folgend setzten wir Kurs auf Tonne GVS4 um dann dem Texelstrom folgend nach Oudeschild zu gelangen. Bis GVS4 stand Strom gegen Wind und es bauten sich z. T. erhebliche Wellen auf. Müde und geschlaucht erreichten wir schließlich gegen 2000 den Waddenhafen Texel, wo uns Sonja mit Familie glücklich in Empfang nahm. Nach ein paar wohlverdienten Anlegebieren und einem leckeren Abendessen an Bord fielen wir todmüde in die Kojen.

### Tag 3 (Sonntag):

Ein Blick auf unsere Tankuhr brachte Ernüchterung. Obwohl bei ca.  $\frac{3}{4}$  voll gestartet, schwankte die Nadel nunmehr um  $\frac{1}{4}$ . Erste Zweifel, ob die Tankuhr überhaupt korrekt anzeigt. Die Tankstelle hatte leider geschlossen. Was tun?

Der Wind hatte merklich abgeflaut, und wir ließen uns gemütlich, vom Strom unterstützt, durch Texelstrom und „*Doove Balg*“ Richtung Kornwerderzand schieben. Von dort ging es mit Maschinenunterstützung Richtung Harlingen. Dort sollte Diesel gebunkert werden. Ein Anruf über VHF bei der Hafenmeisterin ergab allerdings, dass die einzig mögliche Tankstelle für uns hinter Brücke und Schleuse im Binnenbereich liegen würde. Dann wäre der Tag allerdings für uns gelaufen gewesen, denn unser Ziel war es, noch im Hellen den Hafen auf Vlieland zu erreichen. Da Wind und Strom günstig für uns waren, verloren wir keine Zeit und setzten Kurs durch „*Blauwe Slenk*“ und „*Vliesloot*“ Richtung Insel. Für den Hafen versprach uns der „*Wateralmanak 2*“ eine Tankstelle mit Benzin und Dieselkraftstoff.

Da im *Vliesloot* der Strom gegen an stand, fuhren wir die enge Hafeneinfahrt mit Respekt und der nötigen Geschwindigkeit schräg an, was auch problemlos funktionierte. Liegeplätze waren ausreichend vorhanden und das Ritual vom Vorabend wiederholte sich. Prost!



### Tag 4 (Montag):

Gemütlich frühstücken, duschen und dann die Frage: „Wo ist die Tanke“? Ich hätte schon am Vorabend stutzig werden sollen, als ich einen Stegnachbarn mit 5 l Reservekanister zu seinem Schiff gehen sah. Direkt hinter dem Deich befand sich nämlich eine Automatentankstelle. Allerdings für PKWs... Also fix den Kanister vom Stegnachbarn geliehen und 3 x gelaufen. 15 l sollten fürs erste reichen. Vielleicht sollte der Almanak mal überarbeitet werden.

Wir hatten Großes vor für diesen Tag. An der Nordküste Vlieland und Texel umfahren und bei ca. 4-5 Stunden unterstützendem Strom längs der Westküste Nordhollands bis Ijmuiden zu segeln. Wenn die Wetterprognosen stimmen würden, wäre das kein Problem gewesen. Nord um 4 bft war angesagt. Kalt aber trocken. Das alles schien sich die ersten 1  $\frac{1}{2}$  Stunden auch zu bewahrheiten, allerdings drehte der Wind auf östliche Richtungen und flaute merklich ab. Die Welle war wieder sehr unangenehm, es war kalt und am späten Nachmittag entschieden sich beide Schiffe, den Plan zu ändern und bei guter Sicht und moderaten

Winden durchs enge „Molengat“ den Marinehafen Den Helder anzulaufen. Hinter Schleuse und Brücke war der kleine Yachthafen „Willemsoord“ unser Ziel. Beim Hafenmeister waren wir für ETA 2100 angekündigt, da die Schleuse schon geschlossen hatte und für uns extra geöffnet werden sollte. Die Voranmeldung unserer beiden Schiffe über VHF bei der Revierzentrale Den Helder durch die „Amakhala“ erwies sich ebenfalls als sehr sinnvoll, da wir bei Einfahrt in den Marinehafen durch ganz in schwarz gekleidete und schwer bewaffnete Marinesoldaten (Men in black) in ihren schnellen Schlauchbooten aufmerksam beobachtet wurden. Die noch über eine Stunde währende Wartezeit vor der Schleuse war der Crew der „Amakhala“ erheblich zu lang und man orderte kurzentschlossen Pizza und Pasta vom ortsansässigen Pizzaservice direkt aufs Schiff. Währenddessen schälte und kochte Heidi fleißig Kartoffeln für das Abendessen der „Partnership“-Crew. Kurz nach 2100 konnten wir schließlich passieren und fanden bei einsetzender Dunkelheit zwei gute Liegeplätze. Ritual s. vorhergehende Tage. Anmerkung: Heidi hatte bei der Auswahl des Essens den richtigen Riecher. Bratkartoffeln mit Zwiebeln, Speck und Rührei in rauen Mengen. Einfach lecker!



Die Voranmeldung unserer beiden Schiffe über VHF bei der Revierzentrale Den Helder durch die „Amakhala“ erwies sich ebenfalls als sehr sinnvoll, da wir bei Einfahrt in den Marinehafen durch ganz in schwarz gekleidete und schwer bewaffnete Marinesoldaten (Men in black) in ihren schnellen Schlauchbooten aufmerksam beobachtet wurden. Die noch über eine Stunde währende Wartezeit vor der Schleuse war der Crew der „Amakhala“ erheblich zu lang und man orderte kurzentschlossen Pizza und Pasta vom ortsansässigen Pizzaservice direkt aufs Schiff. Währenddessen schälte und kochte Heidi fleißig Kartoffeln für das Abendessen der „Partnership“-Crew. Kurz nach 2100 konnten wir schließlich passieren und fanden bei einsetzender Dunkelheit zwei gute Liegeplätze. Ritual s. vorhergehende Tage. Anmerkung: Heidi hatte bei der Auswahl des Essens den richtigen Riecher. Bratkartoffeln mit Zwiebeln,

Speck und Rührei in rauen Mengen. Einfach lecker!

#### Tag 5 (Dienstag):

Der Plan: Den Helder, Den Oever, Hindeloopen. Heute mal etwas langsamer machen. Die letzten Tage waren recht anstrengend. Vorher noch (endlich!!!) schnell getankt. Knapp 100 l pro Schiff. Das hatte übrigens den Effekt, dass wir voller zurückgegeben haben, als bei Übernahme. Statt Motorstunden zu löhnen, bekamen wir sogar noch Geld zurück!

Vor Schleuse den Oever SB an die Dalben gelegt und ab zu Stefans Lieblingsfischbude. Kam ganz gut. Satt und zufrieden ab ins IJsselmeer und Direktkurs auf Hindeloopen. Wind NNO bei ca. 3 bft. Gottfried nahm sich erst mal für 2 Stunden eine Auszeit in der Kojen und mich packte der Ehrgeiz. Kurz vor Tonne H2-W1 war die „Amakhala“ nur noch ein kleiner Punkt am Horizont. Geht doch! Ösi kam auch wieder an Deck und wir nutzten die Zeit für ein paar Segelmanöver, bis unser Schwesterschiff endlich auftauchte. 2 gute Liegeplätze nebeneinander in der Box und nicht weit von den sanitären Einrichtungen entfernt. Es wurde dann noch recht spät für uns an diesem Abend. Auch das gehört zum Segeln.

#### Tag 6 (Mittwoch):

An diesem Tag tauschten Skipper und Crews die Schiffe und es wurde eine interne Regatta mit Ziel Enkhuizen (Tonne KG) vereinbart. 1/2 – 2 bft NW. Hier kommt es auf jeden 1/10 Knoten an. Mit der besseren Taktik schaffte es die Tagescrew der „Partnership“ sich einen uneinholbaren Vorsprung herauszufahren, so dass die Regatta ca. 1 sm vor der Tonne abgebrochen wurde. Ehre, wem Ehre gebührt. Die „Partnership“ war aufgrund des deutlich größeren Vorsegels klar das schnellere Schiff. Außerdem von seiner Stammcrew gut „eingerritten“ ... ☺



Wir fanden die letzten zwei freien Boxen vor Kopf im Buitenhaven und legten wieder mit dem Heck an. Während sich die Crews auf Sightseeingtour im Ort befanden, machte sich Gottfried daran, „Krautfleckerl“ für beide Crews zu kochen. Der Ösi halt... ☺

Zum gemeinsamen, wirklich vorzüglichen Abendessen (Gottfried kann nicht nur segeln, sondern auch kochen), trafen wir uns dann auf der „Amakhala“. Das hatte auch einen guten Grund. In den vorhergegangenen Tagen mussten wir feststellen, dass der Schwarzwassertank der „Partnership“ wohl eine Undichtigkeit aufwies und sich ein recht unangenehmer Geruch im Schiff verbreitete (würg!). Trotz Nutzung der Abpumpstation in Hindeloopen zeigte der Bordcomputer noch immer einen Füllgrad von 75 % an.

Heidi hatte schließlich Erbarmen und reinigte, ausgerüstet mit Skimaske, Latexhandschuhen, Putzmittel und Pütz die Bilge der Nasszelle. Danach war alles gut. Heidi, Du bist die Beste!!! Es wurde wieder spät...

#### Tag 7 (Donnerstag):



Der Plan: Ansteuerung Stavoren, einschleusen und über die Kanäle und Binnenseen zurück nach Lemmer. Der gemütlichste und optisch schönste Teil des Törns. Auch hier zeigte die „Partnership“ wieder ihre Stärken und lies der „Amakhala“ keine Chance. Nach einer Stunde Manöversegeln vor Stavoren ab durch die Schleuse in den Johann-Friso-Kanal. Die Brücke in Warns öffnete sofort für uns und nur unter Fock ging es problemlos weiter. Unterwegs über Funk die Anfrage an uns, ob wohl noch eine gute Fischbude an der Strecke läge. Ich entschied mich, beide Schiffe nach Heeg zu lotsen, wo wir am Außensteg von „Heech By De Mar“ anlegten. Nach einem sehr netten Gespräch mit Herrn Koekebakker, hatten wir alle Zeit der Welt, uns in der Oude Vishal mit diversen Köstlichkeiten einzudecken. Gegessen wurde an Bord und bevor wir ins Suppenkoma fielen, wurde zügig in Richtung Lemmer abgelegt. Kurz nach Erreichen des PM-Kanals schief der Wind ein und wir fuhren den Rest der

Strecke unter Maschine. Gegen 2045 lagen beide Schiffe wieder fest und ohne Schäden bei Enjoy in Box. Prost! Restbiere vernichten.

#### Tag 8 (Freitag / Abreise):

Übergabe problemlos und zügig. Keine Schäden. Alles gut.

Fazit: Tolle Crews, tolle Gemeinschaft, tolles Segeln, reichlich Seemeilen.

Mit Euch immer wieder!

Handbreit  
Frank

