

Manövrieren im IJsselmeer:

Enkhuizen-Enkhuizen 1.-7.4.2017 02/2017/14

Manövertörn mit Eduard Brügger

Das IJsselmeer

Eine lange Geschichte

Entstanden ist das IJsselmeer durch die Eindeichung der ehemaligen Zuiderzee. Da die an der Zuiderzee gelegenen Städtchen und Dörfer immer wieder von Sturmfluten heimgesucht wurden, beschloss man, die Zuiderzee durch einen Deich von der Nordsee zu trennen. Dieser Afsluitdijk genannte Deich geht auf eine Idee aus dem 19. Jhd. zurück und wurde in den Jahren 1927 bis 1933 unter schwersten Bedingungen errichtet. Aus der Zuiderzee, bislang eine Bucht der Nordsee, entstand somit der Süßwassersee namens IJsselmeer («meer» und «zee» bedeuten im Niederländischen «See», resp. «Meer», tja ...).



Als das alles noch die Zuiderzee war (Karte von 1894)

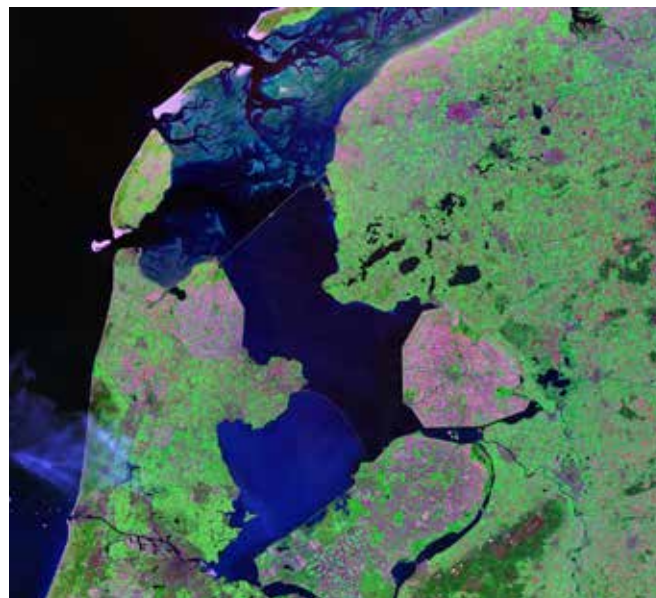
Segeln

Das IJsselmeer ist als hervorragendes Segelrevier bekannt. Vom West- bis zum Ostufer sind es meist nicht viel mehr als 10 Seemeilen, zwei Stunden unter Segeln. Nur wer ganz vom Norden zur südöstlichen Grenze des Markermeeres, dem Houtribdeich, segelt, kommt auf maximal 30 Seemeilen. Das IJsselmeer bietet eine einmalige Kombination aus Weite und schönen Zielen zugleich, aufgereiht wie an der sprichwörtlichen Perlenkette.

Rund um das IJsselmeer gibt es gut ausgebaute Häfen mit hervorragender Infrastruktur. Schwerer Seegang und Gezeiten fallen weg, Wind gibt es aber wegen der Nähe zur Nordsee allemal – das ideale Übungsgebiet zum Manövrieren!

Vom 1.-7. April 2017 fand dort auf der SY Smiling Swiss III der CCS-Manövertörn 02/2017/14 mit Eduard Brügger und fünf lernbegierigen CCS-Seglern statt.

Dies ist ein Rückblick auf diese erlebnisreiche Woche.



Das IJsselmeer heute, nach umfangreicher Landgewinnung im Schutz des Abschlussdeichs

¹ aus www.holland.com

1. Tag: Amsterdam, Enkhuizen

So fängt das alles an; mit dem Blick auf Schiffe anderen Kalibers aus einem atemberaubenden architektonischen Wurf. Das nationale Filmmuseum «EYE» hat auch mit seinen Veranstaltungen viel zu bieten, gerade jetzt die Ausstellung des mir vorher unbekanntenen Ungars Béla Tarr. Es gibt in seinen Schwarz-Weiss-Filmen meistens gar keine Handlung und die Einstellungen dauern sehr lange.

Gegen Abend dann mit dem Zug nach Enkhuizen und in der gemütlichen, aber sehr lauten «Herberg de Compagnie» mit allen anderen zum Znacht und nachher im bequemen Bett.



Blick aus dem atemberaubenden Filmmuseum «EYE» – auf das IJ

2. Tag: Enkhuizen

Am Morgen ging es dann los mit Einkaufen und der Schiffsübernahme.

Heute sind wir nicht weit gekommen, d.h. wir sind jetzt am Abend immer noch in Enkhuizen. Den ganzen Tag über sind wir bloss hindursi und fürsidi durch die weiteren und engeren Hafengassen gefahren, und zwar wieder und wieder! Die Unterschiede zum Manövrieren mit einem Auto sind schon frappant, aber alles das ist wieder einmal mehr eine Übungssache. Morgen scheint es ein bisschen Wind geben zu wollen, ohne allzu viel Niederschläge, und wir wollen das Fahren mit Gennaker üben. Ich weiss nicht, wie das dann vonstatten geht, aber bis jetzt haben wir es immer so gehalten, dass alle nacheinander für jede einzelne Übung an die Reihe kamen: Rückwärtsfahren, Anlegen mit Mittelspring, Eindampfen in die Vorspring (was wir zwar heute noch nicht alle probieren konnten), etc. Ich hoffe, dass das auch an den anderen Tagen so sein wird.

Am Abends sind wir in Restaurant «De Mastenbaar» gewesen, feiner Fisch für mich wie schon gestern. Man musste unglaublich lange aufs Essen warten, aber dafür konnten wir uns ausgiebig unterhalten. Am Nebentisch war ein Mädchen, das einen 12-stöckigen Bierdeckelturm aufgebaut hatte – alle im Lokal haben applaudiert.

Jetzt ab in die Koje – meine ist die zuletzt noch übriggebliebene, hmm ...



Track-Gekitzel vom ersten Tag



Höher geht nicht mehr ...

3: Enkhuizen - Lelystad

Heute haben wir uns zuerst mit den offenbar nicht zu vermeidenden Problemen des gewöhnlichen Gennakergebrauchs beschäftigt: verdrillte Leinen, verklemmte Blöcke, was es auch immer sonst noch so gibt. Am Ende ist er dann so leidlich geflogen, allerdings hatten wir bloss wenig Wind. Danach wollten wir über den Teich und da gab es plötzlich gar keinen Wind mehr. Also Tuckern, bis dann der Wind wieder Erbarmen hatte und wir bis vor Lelystad segeln konnten.

Tja, und dann kamen wir erst ins Element, Anlegen längs mit der Mittelspring (für alle von uns), danach noch einparken in eine Box mit einigem Seitenwind. Im Nu waren über drei weitere Stunden vorbei und am Ende waren wir schön müde. Christoph hat am Abend eine Süd-Afrikanische Spezialität gekocht, ein Ragout mit Peanut-Butter; eine besondere Sache, auf jeden Fall sehr kalorienreich!



Am Ende: schönes Gennakersegeln!

4: Lelystad - Enkhuizen

Wieder zurück in Enkhuizen, aber nicht auf direktem Weg! Wir haben einen Umweg über zwei Schleusen ins Markermeer gemacht. Und eben, das holländische Meer in dem Wort ist auf Deutsch ein See! Die zweite Schleuse wieder zurück ins IJsselmeer ist eine ganz besondere Sache: da gehen zwei Kanäle, eben die Schleusenkanäle, stracks geradeaus, und unten drunter ist die Autobahn, nicht etwa ein Tunnel, sondern ganz offen unter der Schiffsbrücke hindurch!

Natürlich kam das alles erst nach einem langen Morgen mit unzähligen Anfahrten rückwärts in eine Box, also so einen Platz für ein einzelnes Schiff mit zwei Pfosten am Eingang und dahinter nichts bis zum Steg, so ähnlich wie der Platz einer Kuh im Anbindestall. Das scheint ja einfach, aber in der Praxis ist es sogar ohne Wind eine knifflige Sache. Das Gute daran war, dass Edi uns probieren liess, bis wir alle wenigstens ein bisschen das Gefühl dafür bekommen haben.



Kreuzungsfreier Verkehr!

5: Enkhuizen – Stavoren

Heute wieder mehr von demselben: retour in eine Box fahren, retour in eine Box fahren, retour in eine Box fahren, ihr seht was ich meine. Dann hatten wir noch ein Problem von vorher bemerkt, wo nämlich der Anker, den wir eigentlich gar nicht brauchten, der aber ein bisschen im Weg war zur Montage des Bugspriets, beim Wiederaufziehen etwas gependelt hat und dabei eine kleine Schramme am schönen, frisch polierten Bug verursacht hat. Im Bild sieht man, wie die Experten den Schaden beurteilen, aber es war dann die Expertin Sandra, die Malerin ist, die den Schaden behoben hat.

Danach sind wir noch langweilig bis nach Stavoren gefahren, leider unter Motor – danach ein feines Poulet aus dem Ofen!



Viele Köche, ähmm, Spachtler – ihr wisst schon

6: Stavoren - Medemblik - Lelystad

Stavoren, wo wir die letzte Nacht waren, hat sich als sehr pittoresker kleiner Ort entpuppt. Es gibt anstatt Strassen Kanäle (natürlich auf beiden Seiten gesäumt von einem Strässchen) und wenn man auf den Deich steigt, sieht man das Meer, das den Eindruck macht, es läge einen Stock höher! Das täuscht aber bloss, weil man ja durch die Kanäle und ein paar fast ebene Schleusen von innen nach aussen und umgekehrt gelangen kann. Es gibt dort auch einen ganz kleinen Bahnhof, und was steht dort? Ein Stadler-Zug! Stavoren liegt auch auf der Ostseite des IJsselmeers, und diese ganze Gegend gehört zu Friesland. Die Leute hier haben eine eigene Sprache und schon die Römer berichteten von deren Siedlungen auf den Halligen, das sind kleine, zum Teil künstlich aufgeschüttete Hügel, wo sie ihre Häuser bauten. Ab dem Mittelalter schien der Meeresspiegel zu steigen, bis dann im 19. Jhdt. diese Lebensweise immer beschwerlicher wurde. Der Bau des Abschlussdamms nach den Plänen eines gew. Herrn Lely änderte dann alles, und Land konnte nicht nur gehalten, sondern in grossem Mass neu gewonnen werden. Zu Ehre der Friesen haben wir die Gastflagge mit den Herzen gehisst.

Gut, wir haben nach dem anstrengenden Manövrieren dann einen Tag Segeln eingelegt und sind zuerst nach Medemblik quer über den ganzen Teich und danach noch nach Süden bis Lelystad, wo wir ja schon einmal waren. Dieser ungefähre Südkurs war unter Gennaker mit 10 Knoten Spitzengeschwindigkeit, was eigentlich gar nicht gehen sollte mit diesem Boot. Nachher noch



Kanal und Umfeld akkurat – sogar mehr als schweizerisch



Zur Ehre der Friesen

ein paar An- und Ablegeübungen im Hafen von Lelystad mit ziemlich viel Wind, und endlich nach einer heissen Dusche ins Restaurant «Aan-ut-Water».

7: Lelystad - Enkhuizen

Ein richtig windiger Tag, an dem wir nach einer ersten Fahrt durch die Houtribsluizen schön zum Segeln kamen, so meinten wir wenigstens. Aber dann hiess es «Mann über Bord», was in unserem Fall glücklicherweise bloss die Markierboje mit langer Stange und Oscar-Flagge meinte. Wir mussten dann, alle reihum und wiederholt, ein für die Wiederauffischung eines Unglücklichen geeignetes Manöver fahren. Das ist eigentlich fast immer recht gut gelungen und die Boje war nach kurzer Zeit wieder an Bord. Zur Boje mit Stange steht oben «glücklicherweise», weil es eine ganz andere Frage wäre, ob eine richtige Person auch so einfach wieder an Bord geholt werden könnte. Die Sache hat eine grosse Ähnlichkeit mit Lawinen, Suchgeräten und den Hoffnungen, die man allerseits damit verknüpft, obwohl am Ende eigentlich klar ist, dass man keinesfalls in eine Lawine geraten darf. Auch hier darf man keinesfalls von Bord gehen, wenn man weiterleben will. Dazu kommen neuerdings noch andere Probleme: wo es früher hiess «MOB, man over board», deutsch «Mann über Bord», gibt es jetzt allerlei Fraktionen, wo es dann etwa «Person over board» oder «Person über Bord» heisst. Es tönt etwa so, als wollte man sagen, dass es nicht bloss etwa ein Stück Holz gewesen ist ... Es gibt dazu auch einen Knopf auf den Navigationsgeräten, um die Position so eines Vorfalls sich sofort merken zu können, und dieser Knopf ist immerhin noch mit «MOB» angeschrieben.

Danach kam noch ein wenig richtiges Segeln, zuerst wollten wir noch nach Hoorn, aber nach einem Problem mit dem Grosseegel gings dann doch direkt durch die Krabbergatsluizen wieder zurück in den nördlichen Teil des IJsselmeers nach Medemblik, wo wir im Hafen noch etliche Male Anlegen und Ablegen in verschiedenen Varianten exerzierten.

Zum Nacht dann ein vorzüglicher Gratin unseres Skippers Edi, danach Kaffee und der schon obligate Halsfeiger «Oude Genever»!

8: Enkhuizen

Am Freitagmorgen ging es nochmals schwer ums Manövrieren. Reihum konnten wir eines der verschiedenen Anlegemanöver und einen passenden (oder je nach Talent auch einen unpassenden ...) Steg dazu auswählen.



Mann, ähmm, Frau, Person, egal! – über Bord!



Fein touchieren!



Vor den Schleusen begegnen einem auch Schwergewichte

Dabei geht es immer um «Alles oder Nichts», d. h. entweder klappt es auf Anhieb, oder der Wind hat einen schon so weit aus der Spur gebracht, dass es keine Rettung mehr gibt – auf zu einem neuen Versuch. Diese Dinge können heisst ja eigentlich, es hintereinander mehrere Male richtig zu machen, aber dazu braucht es sehr viel Übung. In Erinnerung gerufen werden einem die kleinen Taxiboote in Singapur, die zu Dutzenden in dem engen Hafengebäude mit beträchtlicher Geschwindigkeit ganz problemlos herumkurvten; soweit müssen wir es ja nicht gerade bringen, aber Üben ist bei jeder Gelegenheit angesagt.

Am Nachmittag folgte das grosse Putzen, das wir aber schon ziemlich früh hinter uns bringen konnten. Am letzten Abend im Restaurant «De Mastenbar» im «Compagnieshaven», wo am nächsten Tag auch die Bootsübergabe stattfinden soll.

9: Enkhuizen – Amsterdam etc.

Am letzten Morgen dann direkt von der Bäckerei aus, wo wir noch Kaffee getrunken und Gipfeli gegessen haben, auf den Bahnhof. Glücklicherweise, denn die Bahnlinie war wegen Bauarbeiten unterbrochen, so dass ein Teil des Wegs mit Bussen zurückgelegt werden musste. Weil es Zeit genug gab, war mir das ganz recht, so ergab sich noch etwas zusätzliches Sightseeing.

Danach der Flughafen, und bald gilt das Motto auf dem Bild :-)

Fazit

Diese Woche war sehr lehrreich, und zwar weniger im Sinne von Wissensvermittlung, als vielmehr wegen dem Einschleifen der Abläufe, wegen den gelernten Automatismen. Das Üben führt gewiss dazu, dass sich noch andere Instanzen in uns als das Hirn an diese Abläufe erinnern werden. Gemessen an diesem Anspruch ist eine Woche kurz, und es ist ohnehin klar, dass man davon nie genug bekommen kann, aber jeder einzelne Versuch hinterlässt eine kleines bisschen Erinnerung in uns – so gesehen machen wir ansehnliche Fortschritte!

Die Niederländer sagen ja: «de beste stuurliu staan aan wal» (die besten Steuermänner stehen am Ufer), und dem haben wir jetzt wenigstens etwas entgegen zu setzen.

hot



Vorsichtig, aber entschlossen!



Tja, das wars!



Lange dauert es ja heutzutage nicht mehr ...