

Hausbootferien 2003

19. Juli 2003

Das Schiff:

„Sabine“, 10,30m lang, 3m breit, Dieselmotor, Bugschraube, 2 Steuerstände.



Die Besatzung:

Skipper Bernd

Smutje Marianne

Leichtmatrose Katharina (11 Jahre)

19.07.03

Gebucht hatten wir den Urlaub bereits im Dezember 2002, eine Woche mit dem Hausboot in Friesland (NL), Ausgangshafen Wartena. Am 19.07.03 um Uhr 12:30 erreichten wir Wartena, nach kurzer Suche fanden wir auch die Charterfirma <http://www.yachtcharterheegstra.nl> ohne große Probleme. Da die Übernahme des Bootes laut Vertrag erst ab Uhr 14:00 möglich war fuhren wir noch in den Ort um Getränke für die Fahrt zu bunkern. Unweit des Charterers fanden wir auch einen kleinen Supermarkt und deckten uns entsprechend ein. Gegen Uhr 13:00 meldeten wir unsere Ankunft an und erfuhren, dass wir das Boot schon früher übernehmen könnten. Das Auto konnte problemlos bis an den Kai gefahren werden. Dann luden wir um, das dauerte nur etwa 20 Minuten. Es war ein super Wetter, 28° im Schatten, und so waren wir nach der Ladearbeit entsprechend durchgeweicht.

Nach einer kurzen Einweisung und einer Probefahrt mit Anlegemanöver ging es dann los. Der Chef der Charterfirma fuhr noch ein kurzes Stück mit, und ließ sich dann am Jachthafen von Wartena an Land setzen.

Unsere erste Fahrt führte uns den viel befahrenen Princess Margret Kanal querend in das Naturschutzgebiet „PRINCEHOF“. Es war ein Samstag und dort war im wahrsten Sinne des Wortes der Bär los. Nicht nur Motorjachten, Motorboote, kleinere und größere Ausflugsschiffe, nein auch Segelsurfer, Schwimmer, Kanus und Schlauchboote waren auf dem Wasser in der wirklich wunderschönen Landschaft unterwegs. Eigentlich hatten wir geplant uns hier einen Liegeplatz für die Nacht zu suchen, die Idee hatten wohl aber auch viele andere, und scheinbar schon lange vor uns.

Weit und breit kam kein freier Anleger in Sicht, das war neu für uns, im vergangenen Jahr auf den Kanälen in Frankreich gab es dieses Problem nicht. Wenn man Lust hatte legte man am Kanalufer an, schlug seine Erdnägel in die Böschung und machte fest.

Das war hier im Naturschutzgebiet leider nicht möglich. So konnten wir das Gebiet leider nur durchqueren um einen Platz für ein Nachtlager zu finden. Am Earnewoude und am Veenhoop vorbei ging es in Richtung Grouw und weiter über Akkrum und den Meine Sloot ins Wide Geeuw. Hier fanden wir gegen Uhr 19:00 !!! einen Liegeplatz.

Dieses von uns nicht erwartete Problem, einen Liegeplatz für die Nacht zu finden, lag aber nach der (wenn auch unmaßgeblichen) Meinung des Skippers nicht daran, dass etwa nicht genügend Anleger vorhanden wären, sondern weil zu viele ihre Boote nach „Wild West Manier“ festmachten. Dort wo normalerweise locker für vier bis fünf Boote ausreichend Platz am Anleger gewesen wäre, lagen meistens nur zwei, maximal drei Boote, aber so, dass keine Möglichkeit bestand sich noch dazwischen zu mogeln. Die zugehörigen Besatzungen waren entweder unter Deck oder auf Landgang, oder es war nur die Mannschaft eines Bootes anwesend, so dass ein Umrangieren nur teilweise möglich gewesen wäre.

Die erste Tagesetappe war trotzdem super gelaufen. Die Zufahrt zur ersten Hebebrücke, die wir in Akkrum durchquert hatten lag in einer 90° Kurve. Wegen des regen Schiffsverkehrs hatte der Skipper dann auch mächtig mit dem Ruder zu kämpfen um das Boot einigermaßen am Platz zu halten, bis die Brücke sich öffnete. Der Geldeinwurf in den Holzschuh war für Marianne auch gewöhnungsbedürftig, aber alles in allem klappte die Durchfahrt schon ganz gut. Das Festmachen an dem Liegeplatz, den wir uns für die Nacht auserkoren hatten, war nicht ganz einfach. Die vorhandenen Pfähle waren alle mit einer Neigung in Richtung Wasser eingeschlagen oder durch entsprechende Belastung schief gezogen, so dass das Befestigen der Leinen sehr sorgfältig vorgenommen werden musste, schließlich wollten wir am anderen Morgen nicht mitten auf dem See erwachen. Dank der durch den Skipper zwischenzeitlich erworbenen Bootsführerscheine (Binnen und See) war das aber kein Problem. Ein Pahlstek war wenig hilfreich so wurde jeweils ein Webeleinstek mit darüber gelegtem Slipstek geknotet, dann waren die Leinen fest für die Nacht.

20. Juli 2003

Die Nacht war ruhig, der Skipper und die Leichtmatrosin Katharina hatten gut geschlafen, nur der Smutje (Marianne) hatte einen etwas unruhigen Schlaf gehabt. Gegen Uhr 10:00 starteten wir unsere zweite Etappe. Unser Tagesziel war das Slooter Meer. Über Akkumerrak und Het Deel sollte es nach Heerenveen, und von dort über den Kuinder of Tjonger ins Tjeuke Meer gehen.

Der mitgeführte Feldstecher entpuppte sich als sehr hilfreich, man konnte damit sehr schön schon aus der Ferne sehen welcher Preis für eine Brückenpassage anfiel. Weshalb manche bediente Brücken kostenpflichtig waren, und andere nicht, konnten wir nicht herausfinden. Auch für die unterschiedlichen Bedienungspreise (von 60 Cent bis zu 1,5 €) gab es für uns keine schlüssige Erklärung. Gegen Uhr 13:00 hatten wir im Kuinder of Tjonger einen Platz für eine Mittagsrast gefunden und angelegt. Das Anlegen gestaltete sich allerdings etwas schwierig. Der Wind kam aus einer für uns sehr ungünstigen Richtung, so dass das Anlegen gegen den Wind wegen der bereits festgemachten Boote nicht möglich war. Der Skipper eines Nachbarbootes nahm dann freundlicher Weise unsere Leine entgegen und zog das Boot an den Anleger.

Um Uhr 14:30 ging es dann weiter zum Tjeuker Meer. Dort machten wir eine große Rundfahrt und verließen das Meer dann so gegen Uhr 17:30 durch den Follegasloot. Zwischenzeitlich hatte der Wind aufgefrischt. Bei Bf 5-6 ging es bei reichlich Seegang über das Slooter Meer. Die Brücke bei Woundsend passierten wir um Uhr 18:50. Hinter Woundsend fuhren wir in den Nauwe Wijmerts. Dort hatten an der Steuerbordseite des recht breiten Kanals (ca. 35m?) jede Menge andere Boote festgemacht. Da weit und breit kein Anleger zu entdecken war, und auch keine Verbotsschilder aufgestellt waren, folgten wir deren Beispiel. Es gab zwar keine Marekritte-Kennzeichnung, aber was so um die 25 anderen Bootsbesatzungen vormachten, konnte nicht grundsätzlich falsch sein. Wir legten also an, der Skipper schlug zwei Nägel in den Deich und machte die Leinen fest. Der Smutje (der Deckname für die eigentliche Chefin) hatte inzwischen das Abendessen vorbereitet.

Kurze Zeit später legte ein weiteres Boot hinter uns an. Auf dem Kanal war zwar nicht mehr viel Verkehr, aber es kamen mehrere größere Ausflugsdampfer durch. Die zogen alle ruhig vorbei, ohne groß Wellenschlag zu erzeugen.



Alle? Nein, eins leider nicht. Der Wellenschlag bzw. Wellensog war so groß, dass mehrere Boote, darunter leider auch das unsere, losgerissen wurden. Das heißt, die Nägel wurden aus dem Deich herausgerissen. Nun war Geschwindigkeit angesagt. Der Skipper ließ sein Schanzwerkzeug (Besteck) fallen und hechtete vom abtreibenden Boot an Land. Eine Leine konnte er gerade noch erwischen, damit zog er das Boot, mühsam mit den schlagenden Wellen kämpfend, wieder zurück. Marianne und Katharina konnten nun auch ans Ufer springen, warfen vorher die zweite Leine hinüber und hielten das Boot mit fest.

Nachdem der Skipper geprüft hatte, wie lang die Leinen waren, wurden die Nägel nun neu eingeschlagen, aber dieses Mal auf der dem Wasser abgekehrten Seite des Deiches. Nun waren die Leinen sicher fest.

Nach diesem „kleinen Abenteuer“ setzten wir unser unterbrochenes Abendessen fort, natürlich nicht ohne uns dabei gehörig Luft zu machen über diesen Wassercowboy. Nachdem alle gesättigt, und der Adrenalinspiegel langsam wieder abgebaut war, machten wir Pläne für den nächsten Tag. Wenn das Wetter mitspielen würde wollten wir übermorgen hinausfahren auf das IJsselmeer. Während der Skipper dabei war die nächste Route auszuarbeiten, tauchte auf der Seite des Deiches an dem wir festgemacht hatten ein Geländewagen auf. In größerer Entfernung war ein landwirtschaftliches Anwesen auszumachen. Vielleicht gehörte er dazu und wollte nun die Skipper von „seinem“ Kanalabschnitt vertreiben? Aber weit gefehlt, er fuhr vom Ende her kommend alle anliegenden Boote an, kassierte Geld und fuhr dann zum nächsten. Bei uns angekommen fragte er ob wir über Nacht bleiben wollten, nach bejahen dieser Frage teilte er mit, dass das dann fünf Euro Liegegebühren kosten würde. Na ja, die bezahlten wir natürlich. Nachgerechnet ergibt sich eine ganz erkleckliche Summe über die Sommerzeit gesehen. Ein netter kleiner Nebenerwerb, wenn man bedenkt, dass an Kosten nur der Treibstoff fürs Auto und die Zeit die zum Kassieren benötigt wird anfallen.

21.07.2003

Die Mannschaft (außer dem Leichtmatrosen) war am nächsten Morgen schon früh wach. Nach dem Klarschiffmachen fuhren wir um ca. Uhr 09:00 weiter. Zunächst ging es über das Heeper Meer, dann bogen wir ab Richtung Gaastmeer. Wir wollten zum Vlakke Brekken.

Die Einfahrt ins Gaastmeer war mit einem 10 m Schiff nicht ganz einfach. Der Fahrweg war nur ca. 8m breit und es kamen etliche Ruderboote, Motorboote und Segler entgegen. Also hieß es warten auf freie Durchfahrt. Marianne hatte Posten auf dem Oberdeck bezogen und meldete als die Luft rein war. Der Skipper legte los, schön langsam, erste Kurve, zweite Kurve, überall links und rechts lagen Boote. Dann kam die letzte Kurve, und dahinter ein kleines Hafenbecken, eine vielleicht 20m durchmessende freie Wasserfläche, und direkt gegenüber von uns die Ausfahrt – von uns aus gesehen aber leider hinter einer nur 2,30m hohen, nicht beweglichen Fußgängerbrücke.

Der Skipper schaute ratlos in die Karte, musste dann aber zu seiner Schande eingestehen dass er diese Brücke bei der Routenplanung einfach übersehen hatte. Wenden auf engem Raum war angesagt. Und die Wende klappte wie bei der Führerscheinprüfung! Und dann hieß es nur noch genauso vorsichtig wie hinein, auch wieder herausmanövrieren aus dem Getümmel.

Die nächste Zufahrt war dann die richtige. Die Suche nach einem Liegeplatz für die Mittagszeit wurde schnell mit Erfolg belohnt. Nach der obligatorischen Mittagspause steuerten wir Wakkum an. Dort sollte es gute Einkaufsmöglichkeiten geben. Die gab es wohl auch, aber einen Liegeplatz fanden wir erst nachdem wir Wakkum fast komplett durchquert hatten, kurz vor der letzten Brücke. Man merkte hier extrem dass Hochsaison war. Wir legten an und machten fest. Auf unser Nachfragen erklärte uns einer der Anwohner gerne und sehr freundlich wie wir zum nächsten Supermarkt kommen würden, und so marschierten wir los. Der Marsch dauerte gut 10 Minuten. Wir kauften ein und machten uns dann voll bepackt auf den Rückweg. Dabei kam mir die Idee, bei der nächsten Bootstour vielleicht einen „Hackenporsche“ mitzunehmen. Die Anleger sind selten direkt vor den Supermärkten, und da gibt es dann einiges zu schleppen.

Um 15:30 waren wir zurück von unserer shopping Tour und wieder am Boot. Eigentlich wollten wir ja noch Wakkum erkunden, aber eigentlich wollten wir auch einen schönen Platz für die Nacht haben. Brückenpause war von 16:15 bis 17:15. Das konnten wir noch gut ohne zu hetzen schaffen. Wir fuhren los und um 16:00 waren wir wieder aus Wakkum heraus.

Zurück im Vlakke Brekken fanden wir sogar noch unseren Mittagsrastplatz unbesetzt und nahmen diesen wieder in Beschlag. Heute wollten wir den Abend mal geruhsam angehen. Für den nächsten Tag planten wir dann den Ausflug ins Ijsselmeer.

22.07.2004

Am nächsten Morgen waren wir wieder fit für den Tag, aber der Tag war leider nicht so sehr fit für uns. In der Nacht war der Wind wieder aufgefrischt, laut Wetterbericht 4-5 Bf mit Böen von 6-7 Bf. Die Einschlägige Literatur legt Hausbootkapitänen nahe das Ijsselmeer ab Windstärken von 5-6 Bf möglichst nur vom Strand aus zu bestaunen. Schade, nun musste also Plan B her. Plan B gab es aber noch nicht, sondern musste erst als Alternativroute ausgearbeitet werden. Um eine Fahrt übers Ijsselmeer noch nicht ganz aufzugeben, wollten wir zunächst über Workum nach Bolsward um dann vielleicht von dort.... Immer noch zu starker Wind. Also doch nicht aufs Ijsselmeer.

Weiter fuhren wir über den Johan Friso Kanal, den Princess Margretkanal, den Westerbrugslot und die Hollegracht in den Langstarter Poel.

Wegen des anhaltend starken Windes war fast jede Brückenpassage ein kleines Abenteuer. War die Brücke bei Ankunft geschlossen, so dass man warten musste, wurde das Boot sofort vom Wind abgetrieben. Vor einer geschlossenen Eisenbahnbrücke war eine Wende auf engem Raum das einzige Mittel um das Boot vor der Brücke in Warteposition zu halten. Im Wingslout fanden wir einen freien Anleger für die Mittagszeit. Das Anlegemanöver klappte aber erst beim zweiten Anlauf und einer weiteren Wende auf engem Raum (natürlich nur wegen dem starken Wind).

Nach der Mittagspause auf dem Johan Friso Kanal; mehr Boote in Fahrt und in jeder Fahrtrichtung hatten wir bisher noch nicht gesehen. Dann kam die Jeltelotbrücke. Ein wahrer Hexenkessel. In Zweierreihe wurde auf die Brückenfreigabe gewartet – und gedrängelt. Ein Segler rammte uns fast, als er uns an der Steuerbordseite überholte und hektisch damit beschäftigt war die Segel nun doch schon einzuholen.



Nach einem kurzen Stück auf dem Prinzess Margret Kanal ging es dann in den Hollegracht. Hier war langsames Fahren angesagt. Der Skipper hatte bei der Routenauswahl schon wieder etwas nicht ganz unwichtiges übersehen, die Wassertiefe. Das Fahrwasser hatte laut Karte eine Tiefe von 100 cm, unser Boot einen Tiefgang von 95 cm. Aber nach Murphy ist es halt so, wenn die Möglichkeit besteht das Probleme entstehen können dann entstehen sie auch. Hier nun tauchte nach kurzer Fahrt ein solches Problem in Form einer landwirtschaftlichen Fähre auf, die den Kanal kreuzte. Wobei das Problem nicht die Fähre an sich war, diese lag schon wieder in der Landebucht. Das Problem bestand darin das es eine Zugseilfähre war.

Die Winde wurde wohl von der Kardanwelle eines Traktors angetrieben, der mit noch laufendem Motor daneben platziert war. Das heißt im ungünstigsten Fall „schwamm“ dieses Zugseil nach getaner Arbeit wegen irgendwelcher Strömungen oder anderer Hindernisse noch irgendwo über dem Kanalboden, im günstigsten lag es schon wieder auf demselben. Vom Ufer aus wurden wir misstrauisch von dem Betreiber der Fähre beobachtet, er hatte seine Arbeit erstmal ruhen lassen. Was sollte man in solchen Fällen tun? Ah ja, langsam (ganz langsam) an die Stelle heranzufahren, Schraube auskuppeln und das Hindernis, in der Hoffnung nicht hängen zu bleiben, überfahren. Es klappte, es gab keinerlei Berührung. Bei dem Landwirt am Ufer wurde der Adrenalinspiegel langsam wieder abgebaut. Und keiner war da, der dem Skipper auf die Schultern klopfte. War aber auch klar, ich hatte die restliche Besatzung, um sie nicht zu beunruhigen, nicht über das Problem und auch nicht über das geplante Vorhaben informiert. Das tat ich erst hinterher.

Im Langstarter Poel angekommen machten wir dann wieder an einem der Marrekritte Anlieger für den Abend und die Nachtruhe fest.

Es war schön warm und so konnten wir noch ausgiebig die Zeit zum Baden nutzen. Nachdem wir uns wieder abgetrocknet, und es uns an Deck gemütlich gemacht hatten war plötzlich ein Klingeln zu hören. Marianne sagte: "Das ist bestimmt der Eiswagen". Und als Sie so Ihren Blick übers Wasser gleiten ließ rief sie plötzlich: „Das ist ein Eisboot“. Wir machten uns hoch, in der Tat, da kam ein kleines Boot, darauf stand so etwas wie eine Gefriertruhe, mit großen Eisreklameschildern. Das war genau das richtige bei den herrschenden Temperaturen und so winkten wir die beiden mit ihrem "Eisboot" heran.



Nach dem Abendessen machten wir noch Bekanntschaft mit der Mannschaft eines Segelbootes. Wir hatten es uns gemütlich gemacht, der Skipper klimperte etwas auf der mitgeführten Gitarre. Es dauerte nicht lange, da kam ein (weibliches) Crewmitglied von dem Segler neben uns und fragte ob wir nicht etwas zu Ihnen hinüberkommen wollten, sie könne auch ein wenig spielen, hätte aber leider keine Gitarre mit.

Marianne schaute zwar erst etwas misstrauisch, das Mädels war so Anfang zwanzig, dann viel ihr Blick aber wohl auf das, in Gedanken an meinem Rücken befestigte, Schild -Ich bin fünfzig helft mir bitte über die Straße- und ihre Gedanken beruhigten sich wieder. Es waren sechs junge Leute, alle so um die Mitte zwanzig. Wir packten ein paar Sachen und gesellten uns zu Ihnen. Der Abend war eine willkommene Abwechslung, es wurde bis 23:30 viel gesungen und musiziert. Die Crewmitglieder studierten alle in Amsterdam, waren auf dem Weg zu einer Segeltour auf dem IJsselmeer und machten hier, genau wie wir, auch nur einen Zwischenstopp über Nacht.

23.07.2004

Trotz der relativ kurzen Nacht starteten wir nach einem ausgiebigen Frühstück und einem erfrischenden Bad im See um 09:15 und durchquerten zunächst die Gewässer um den Princenhof um dann wieder in den Prinzess Margret Kanal einzufahren. Wieder jede Menge Schiffsverkehr, auch richtige große Pötte, von denen wir natürlich immer schön Abstand hielten.

Hinter dem Bergumermeer wurde es ruhiger. Gemäß Karte sollte es möglich sein Kollum östlich zu passieren über den Kollumkanal und das Zwijssterried. Dieser führte aber nicht wie in der Karte gezeichnet in den Dokkumer Diep sondern endete kurz davor, und zwar vor einer funkelneuen Brücke mit einer Durchfahrt Höhe von nur 2,55 m. Unser Boot hatte eine (minimale) Höhe von 2,65 m. Das war etwas zu viel. Luft aus den Reifen lassen ging nicht. Also zurück. Durch den Kollumkanal in den Stroobassertrekward, dann in den Nieuwe Zwemmer.

Im Stroobassertrekwart hatten wir eine Begegnung der unmöglichen Art. Der Kanal war nur ca. 10m breit. Bäume und Gebüsch säumten das Ufer, eine richtige Idylle. Schon aus größerer Entfernung sahen wir ein älteres Paar, das am Angeln war. Die Dame zog, nachdem sie unser Boot gesehen hatte, Ihre Angel ein. Der ältere Herr nicht. Seine Angelrute reichte bis über die Mitte des Kanals hinaus, die Schur trieb noch irgendwo weiter davor.

Wir fuhren schon sehr langsam, langsamer ging nicht, dann hätten wir nicht mehr manövrieren können. Das schien den Herrn aber nicht zu interessieren. Er hielt seine Angel weiter ins Wasser. Der Skipper stoppte das Boot gezwungener Maßen in einer Entfernung von knapp 5m zur Angel auf, die Angel blieb trotzdem im Wasser.

Abgesehen davon das das Boot anfing auf das Ufer zu zutreiben hatten wir nicht die Absicht zu warten ob vielleicht irgendwann etwas beißt oder auch nicht. Da keinerlei Regung an dem Herrn zu erkennen war sah ich mich gezwungen mit einem wirklich kurzen Signalton auf uns aufmerksam zu machen. Laut schimpfend begann der Herr die Angel einzuziehen.

Nach der Fahrtaufnahme im Vorbeifahren war er irgendetwas am meckern von sch... deutsche Urlauber, die wohl nichts anderes zu tun hätten als Angler zu ärgern und lieber zu Hause Urlaub machen sollten, das ganze natürlich in gebrochenem deutsch, nicht auf niederländisch.

Woran er bemerkt hatte, dass wir Deutsche waren ist mir bis heute schleierhaft, ein Schild trugen wir nicht an uns, das Boot war aus Friesland. Vielleicht war er ja auch der Meinung, dass Urlauber, von denen er sich gestört fühlt, eigentlich nur Deutsche sein könnten.

In Frankreich an den Kanälen waren wesentlich mehr Angler bei der „Arbeit“. Dort hatten wir nie Probleme, jeder nahm soweit wie möglich Rücksicht. An engen Stellen wurden die Angeln eingeholt –ohne zu Motzen-, an breiten Stellen wurden diese weiträumig umfahren. Na ja, es gibt solche und andere und dieser war eben ein Vertreter der anderen Art.

Mittlerweile war es 18:30. Die Schleuse zum Lauwersmeer erreichten wir um 19:15. Sie war noch geöffnet. Vor der Schleuse waren jede Menge Anleger frei, aber wie sah es dahinter aus? Wir ließen uns zum Lauwersmeer durchschleusen, und mussten feststellen dass hier nun alle Anleger hinter der Schleuse belegt waren, ein kleiner Jachthafen, ca. 200m hinter Schleuse, quoll ebenfalls vor Booten über.

Laut Karte gab es noch diverse Anleger direkt im Lauwersmeer. Der Weg dorthin führte aber wegen der Untiefen auf verschlungenen Pfaden. Zur Kennzeichnung der Fahrrinne waren keine Tonnen angebracht sondern entsprechende Zeichen aus Holz.

Nachdem wir einige Zeit unterwegs waren und die Dämmerung langsam hereinbrach, waren diese Kennzeichnungen nicht mehr so sehr gut, zumindest nicht auf größere Entfernung, zu erkennen. Aus irgendeinem Gefühl heraus verringerte der Skipper die Geschwindigkeit. Marianne sah mich fragend an. Es sah so aus, als ob auf der Wasserfläche vor uns irgendwie weniger hohe Wellen waren als ringsumher. Keine Minute später schob sich der Bug unseres Bootes knirschend auf etwas sandiges. Dann lag das Boot „schön“ fest. Eigentlich hätten wir ja nun zufrieden sein können, ein Anleger wäre ja nun nicht mehr zwingend notwendig gewesen.

Gas weg und auskuppeln war der erste, den Rückwärtsgang einlegen und langsam Gas geben, bis, ja bis fast Vollgas war der zweite Schritt. „Was war das denn?“ erklang ein Ruf von den restlichen Crewmitgliedern wie im Chor. Dann merkte man wie sich das Boot langsam nach achtern frei zog und der Bug sich dabei wieder senkte bis das Boot wieder frei schwamm.

Der Skipper wischte sich erstmal den Schweiß von der Stirn. In der Kombüse hatte es etwas Unordnung gegeben, aber es war nichts zerbrochen. Es war zwar ein hässliches Geräusch gewesen, aber so stark, dass die Stahlaußenhaut unseres Schiffes ernsthaft hätte beschädigt sein können, war der Bumms dann sicher doch nicht gewesen.

Nach einer vorsichtig ausgeführten Wende fuhren wir langsam in Richtung Schleuse zurück. An dem Außenanleger des Jachthafens war auch alles belegt. Ein Segler hatte mit der einen Leine am Steg, und mit einer zweiten Leine an einem in der Nähe des Ufers, frei im Wasser stehenden Pfahl festgemacht. Davor waren noch zwei weitere, frei im Wasser stehende Pfähle. Der Skipper wendete das Boot und manövrierte es, unter den kritischen Blicken des Skippers vom Segelboot, genau an die beiden Pfähle heran. Marianne und Katharina hatten die Leinen bereitgehalten und sicherten erstmal das Boot. Motor aus, dann wurden die Leinen festgemacht. Der Platz für die Nacht war gefunden, aber es war ja auch erst 21:00 Uhr. Landzugang hatten wir so zwar nicht, aber das war auch nicht zwingend notwendig, wir hatten alles an Bord was wir benötigten.

Nach dem Abendessen wurde Ursachenforschung betrieben. Und die Ursache für das Auflaufen wurde auch schnell gefunden. Am Kartenrand war vermerkt, dass die Wassertiefe Schwankungen unterworfen war, ausgehend vom mittleren Wasserstand, von minus 70 cm bis plus 30 cm. An der Stelle an der wir aufgesetzt hatten sollte laut Karte eine mittlere Wassertiefe von 1,20 m sein. Das wäre genug gewesen für ein Boot mit 95 cm Tiefgang. Aber....

24.07.2004

Am anderen Morgen hatten wir uns von den „Strapazen“ erholt und starteten gegen Uhr 09:30 in Richtung Lauwersmeer. Die Sonne meinte es gut und jetzt waren die Seezeichen auch gut und auf Entfernung zu erkennen. Das Fahrwasser war zunächst sehr eng, fast wie ein Kanal. Nun (wo man es wusste) konnte man auch deutlich sehen, dass der Wasserstand geringer war als normal. Am Schilf am Ufer sah man dass das Wasser hier normalerweise (oder zumindest oft) wohl ca. 40 cm höher stand als zur Zeit.

Wir fuhren vor bis zur Wasserausgleichsschleuse zum Wattenmeer. Mit dieser Schleuse wurde der Wasserstand im Lauwersmeer reguliert. Auch in diesem Bereich stimmte die uns übergebene Wasserkarte nicht (oder nicht mehr).

Im südwestlichen Bereich des Meeres war eine neue Ferienhaussiedlung mit eigenen Anlegern. Zu diesen Anlegern führte aber leider auch nur eine sehr enge und dazu noch mager gekennzeichnete Fahrinne.

Nur gut das wir am Abend zuvor die Suche nach einem Anleger hier abgebrochen hatten. Nach einer großen Runde übers Meer kamen wir gegen 11:30 wieder an der Schleuse zum Kanal an. Hier herrschte ein reger Betrieb. Zunächst kamen uns ca. 10 Boote aus der Schleuse entgegen. Dann konnten von unserer Seite acht Boote mit hinaus. Beim nächsten Schleusengang kam uns ein großer Plattbodensegler aus der Schleuse entgegen. Dann konnten wir zusammen mit sieben weiteren Booten in die Schleuse einfahren.

Nach dem Schleusengang bogen wir in Richtung backbord ab, in den Kanal, in dem wir gestern hergefahren waren und dann noch mal in den toten Arm des Kanals der bis zu der Brücke lief. Auf dieser Seite der Brücke waren neue Anleger gebaut worden, hier machten wir Rast. Nach einer ausgiebigen Mittagspause fuhren wir weiter Richtung Berkumer Meer. Im nächsten Ort war ein sehr schön gelegener Passantenhafen. Den steuerten wir an. Der Himmel hatte sich ziemlich stark zugezogen, dicke dunkle Wolken hingen über der Landschaft.

Wir legten an und wollten festmachen, da kam plötzlich wie aus Eimern ein gewaltiger Regenguss herunter. Sofort waren wir durchnässt. Es nutzte aber alles nichts, die Leinen mussten ordentlich festgemacht werden. Der letzte Knoten war gerade gesteckt, da legte ein weiteres Boot an. Wir halfen natürlich beim festmachen, nass waren wir eh schon. Nach einem Einkaufsbummel mit Regenschirmen fuhren wir so um 16:00 weiter. Wir hatten jetzt fünf feste Brücken vor uns, lichte Höhe zwischen 2,75 m und 3,10 m. Die Durchfahrt war spannend, stimmte die Angabe der Durchfahrt Höhe? Sie stimmte.

Im Berkumer Meer angekommen fanden wir trotz der fortgeschrittenen Zeit (19:00) sofort einen Liegeplatz für unser Boot, und die Sonne kam auch wieder hervor.

25.07.2004

Für diesen Tag hatten wir unsere Abschlussrundfahrt geplant. Sie führte uns vom Berkumer Meer über De Leijen, Opeinder Vart in das Monnike Ee. Dort machten wir eine kurze Rast an einem freien Anleger. Gegen 14:00 kamen wir in Akkrum an. Auch da war wieder der Teufel los, vor einer Eisenbahnbrücke gab es einen Rückstau. Nachdem wir zwei weitere Brücken passiert hatten durchfuhren wir Akkrum. Das Fahrwasser war sehr eng und es war ein reger Schiffsverkehr. Ein Segelschiff mit zwei Masten kam uns entgegen. Der Skipper dieses Schiffes verdiente wirklich ein großes Lob, mit so einem Monstrum durch diese engen Kanäle zu fahren verlangte schon Können.



Im anschließend zu durchfahrenden Nesserzylroede Kanal (ca. 15 m breit) kreuzte vor uns ein Segelboot im Kanal. Der Skipper musste die Fahrt deutlich verringern bis fast zum Stillstand, dadurch wurden wir nahezu manövrierunfähig. Zwischen zwei Wendemanövern konnten wir dann endlich überholen.

Wir durchfuhren noch den Meinesloot, Terkaplasterprelm, das Snekermeer, den Prinzess Margret Kanal über den Grou wieder in die Wide Ee. Hier nicht weit von unserm Charterer wollten wir die Nacht verbringen.

Auf dem zuvor durchkreuztem Sneker Meer wurde eine Segelregatta ausgerichtet. Hunderte von Segelbooten waren auf dem Wasser. Das war ein imposanter Anblick.



26.07.2004

Unser letzter Tag, bis 10:00 Uhr mussten wir „unser“ Boot wieder abgeliefert haben. Wir standen recht früh auf, räumten schon mal alles zusammen, reinigten die Kabinen am Bug und Heck und begannen uns zwangsläufig damit abzufinden, dass dieser Teil des Sommerurlaubs nun leider zu Ende war. Pünktlich zur Brückenöffnungszeit um 09:00 trafen wir in Waren ein. Um 09:15 hatte ich das Schiff in die „Parkbox“ manövriert. Nachdem man uns freundlich begrüßt und sich nach unserem Befinden und unseren Eindrücken erkundigt hatte, machten wir uns schweren Herzens daran unsere Habseligkeiten auszuladen und im Auto zu verstauen.

Resümee

Der Urlaub war sehr schön. Das Wetter hat abgesehen von dem einen Regentag, und dem heftigen Wind, als wir aufs IJsselmeer wollten, mitgespielt.

Im Nachhinein betrachtet war unser erster Bootsurlaub auf dem Marne-Rhein Kanal in Frankreich geruhsamer. Bedingt durch die unzähligen Schleusen erschien der Verkehr auf dem Wasser dort allgemein geringer zu sein, da zwangsläufig kaum mehr als vier bis fünf Boote gleichzeitig in einem Schleusenabschnitt unterwegs sind. Die Suche nach einem Liegeplatz für ein Nachtquartier war wesentlich einfacher. Andererseits war man aber auch von Abends 19:00 bis zum anderen Morgen zwischen zwei Schleusen „gefangen“. Die Brücken in Friesland sind zwar auch ab ca. 19:00 geschlossen, man kann sich aber mit dem Boot –je nach Revier- noch relativ viel bewegen.

In 2004 werden wir unseren Sommerurlaub in Kroatien verbringen, auf der Insel Vir, das war schon lange geplant.

Für 2005 haben wir aber wieder einen Bootsurlaub ins Auge gefasst. In welchem Gebiet müssen wir noch festlegen. In den meisten Reiseberichten liest man nicht viel über die entstehenden Kosten. Ich denke man kommt hier für drei Personen inklusive der Kosten für den Treibstoff, die Versicherung und die Anreise auf einen Preis von ca. 2500 € - für eine Woche -. Das ist im Verhältnis zu den Kosten für eine Pauschalreise teuer. Den ins Auge gefassten Plan mal das Revier in Südfrankreich zu erkunden haben wir zunächst erstmal fallen lassen. Allein für die An u. Abreise würde man mindesten drei Tage einkalkulieren müssen, das ist nach unserer Ansicht für einen einwöchigen Urlaub unzumutbar.