



Trockenfallen in der Waddenzee



Startklar

2019 waren wir wieder auf der Doerak mit dem Namen «Jade», dem Schiff unseres Sohnes, in Friesland unterwegs. Eine Station war Makkum. Ein feiner Ort, welcher am Ijsselmeer liegt. Der Anschluss ans Ijsselmeer führt durch eine Schleuse. Diese musste natürlich besichtigt werden. Dabei fiel unser Blick auf den Aussenhafen. Dort liegen einige Plattbodensegler von der Braunen Flotte.

Text Roland Künzli **Bilder** Daniel, Michel, Rita Künzli



Die Zwarte Valk in zügiger Fahrt



Diese gebrochenen kleinen Wellen markieren eine Sandbank

» Dann plötzlich stach uns der Segler mit dem Namen «Zwarte Valk» ins Auge und Erinnerungen kamen hoch. Dieses Schiff hatten wir 1974 gechartert. Meine Mutter hatte 1973 einen jungen Kapitän kennengelernt und lud diesen mit Familie in den Weihnachtsferien nach Baden ein. Beim Festessen zeigte er uns seinen Transportsegler, welchen er für den Charterbetrieb umgebaut hatte. Spontan entschlossen wir uns diesen für eine Woche im Sommer 1974 zu chartern. Die «Zwarte Valk» hatte ca. 20 Schlafplätze in einem Raum um die Küche rum. Die Begeisterung für diesen Törn schwappte zu unseren Freunden über und bald waren wir 40 Teilnehmer. Wir mussten ein zweites Schiff chartern. Es wurde ein unglaubliches Erlebnis. Nun lag die «Zwarte Valk» plötzlich wieder vor uns. Wir näherten uns ehrfürchtig dem Schiff und fragten nach einer Besichtigung. Was wir nun sahen war eine 45-jährige Entwicklung im Charter-Business. Acht Zweierzimmer, WC und Duschen mit geschlossenem Kreislauf (Duschen waren damals nicht vorhanden). Einen Aufenthaltsraum mit einer Küche, welche alle Wünsche befriedigt. Alles war in einem perfekten Zustand. Meine Frau und ich verließen das Schiff, kehrten zur «Jade» zurück und studierten sofort den Fahrweg nach Lemmer zur Charteragentur Frisian Sailing. Zwei Tage später charterten wir das Schiff für eine Woche im Juli 2020. Nach der Rückkehr aus den Ferien erzählten wir unseren Kindern euphorisch dass wir diesen Törn mit ihnen wiederholen möchten. Das Echo war eher verhalten. Juli 2020 konnten wir wegen Corona vergessen. 2021 waren wir dann in regem Austausch mit der Agentur Frisian Sailing. Langsam näherten wir uns der dritten Woche im Juli. Die ganze Familie war zu diesem Zeitpunkt gimpft und so entschloss sich der Besitzer

des Schiffes mit uns den ersten Törn nach anderthalb Jahren durchzuführen.

Am 17. Juli trafen aus verschiedenen Richtungen alle Kinder und Enkel ein und konnten ihre Kabinen beziehen. Da wurde das erste Mal gestaunt was wir da gechartert hatten. Um 14 Uhr trafen die bestellten Esswaren ein und die Kapitänin rief uns zusammen. Sie hätte vorgesehen noch heute einen Schlag zu machen. Wir mussten sie bremsen, denn wir mussten noch Frischwaren einkaufen und wollten eigentlich erst am Sonntag losfahren. Um 18 Uhr war dann das Kapitänens-Meeting angesagt. Die Crew bestand aus dem Besizer-ehepaar Jantine und Arjo, deren Tochter Berber und dem Hund Moritz. Dass die Chartercrew mit 11 Personen knapp dotiert war, um mit diesem grossen Segler eine Wende zu fahren, hatte ich befürchtet. Unser Hauptwunsch war Trockenfallen, alles andere wäre Zugabe. Die Wettervorhersage versprach eine Woche schönes Wetter, am Sonntag und Montag guten Wind aus Norden, nachher eine Flaute und gegen Ende Woche leichte Winde. Die Kapitänin schlug vor, am Sonntag einen Schlag nach Texel zu machen und am Montag nach Terschelling aufzukreuzen. Nachher würden wir weiter sehen. Wenn man in der Waddenzee segelt, muss man die Gezeiten beachten. Wir mussten um 12 Uhr am Sonntag die Lorentzschleuse zur Waddenzee passieren. Diese kurze Strecke von Makkum zur Schleuse fuhren wir unter Motor. Nachdem die Schleuse passiert war, wurden die Segel hochgezogen. Zwei Freiwillige drehten an den Kurbeln um das Grossegel hochzuziehen. Nach $\frac{2}{3}$ erlahmte die Kraft und zwei andere übernahmen den Rest der Dreharbeit. Es stellte sich dann heraus, dass diese Arbeit auch ein Hydraulikmotor übernehmen kann. Das Grossschott und die Sei-



Trockenfallen



Diese Luftaufnahme zeigt, dass der Grund nicht immer eben ist



Fototime

tenschwerter waren ebenfalls hydraulisch angetrieben. Aus diesem Grunde war die Chartercrew ausreichend dotiert. Ohne Hydraulik bräuchte es auf diesem Schiff bei einer Wende 14 Leute. Durch die Erklärung und Anweisungen beim Segelsetzen, wurde das Abdriften des Schiffes nicht genügend beachtet und schon sassen wir auf einer Sandbank fest. Ich war wie auf Nadeln, doch als Jantine mein Gesicht sah lachte sie und meinte nur, in zwei Stunden sind wir wieder frei. Dann wurde uns erklärt, dass vor der Flut dies kein Problem sei. Man wird dann einfach angehoben. Nach der Flut muss man dann einen Zyklus abwarten. Und bei Flut aufsitzen kann je nach Höhe der Tide unangenehm werden. Nach einer Stunde waren wir frei und konnten mit halbem Wind gegen Texel segeln. Das Schiff läuft sehr gut, und als die Ebbe einsetzte, flogen wir förmlich dem Ziel entgegen. Am Abend war bei den Kindern und Enkeln eine Änderung festzustellen. Sie merkten, dass dieser Törn etwas Spezielles werden könnte.

Am Montag war das Ziel die Insel Terschelling. Diese liegt nördlich von der Insel Texel. Die Fahrwinne führt zuerst nordöstlich und dann genau nach Norden. Mit Unterstützung der einlaufenden Flut konnten wir den ersten Teil hart am Wind gut bewerkstelligen. Das Fahrwasser biegt dann gegen Nord und dann war Wenden angesagt. Drei Enkel waren an den Backstags engagiert. Einer löste beim Killen des Grosssegels den festgezogenen Luvbackstag und im gleichen Moment ziehen die beiden andern den vorgespannten Backstag auf der neuen Luvseite stramm. Zwei Mann mussten den Klüver bedienen. Zwei Frauen hatten eine sehr wichtige Aufgabe. Der Segler wird beim Wenden gegen den Wind stark gebremst und das Steuer verliert an Druck. Deshalb muss das Wendevock auf der Leeseite gehalten werden. Dieses drückt dann das Schiff auf den neuen Kurs. Dieser Part kann nur Frauen überlassen werden, denn diese spüren genau wenn das Vock losgelassen werden kann. Die Fahrwinne war zu Beginn nur ca.



Riesiger Sandstrand gegen die Nordsee



Die Südspitze der Insel Terschelling ist ein Naturschutzgebiet



300 m breit. Das Schiff hat nur einen Tiefgang von einem Meter am Heck und damit kann man die Schläge einiges über die Tonnen hinaus verlängern. Spätestens wenn das Seitenschwert am Grund kratzt muss man wenden. Die Fahrrinne wurde allmählich breiter und so konnten wir Schläge machen von gegen einem Kilometer. Nach 43 Wendungen bog die Fahrrinne gegen Westen und wir konnten entspannt Terschelling entgegensegeln. Dieser Tag wurde als absoluter Hammer von der ganzen Crew wahrgenommen. Das Anlegen am Pier auf der Insel liess mich auch staunen. Diese Skipper legen immer mit dem Heck an, werfen dann eine Leine und Dampfen dann nach vorne ein. Der Maat (Ehemann) war ein Seilwerfer der Sonderklasse. Er beherrscht einen speziellen Lassowurf und traf Poller in zehn Meter Entfernung. Sowas hatten wir noch nie gesehen. Auf Terschelling holte uns eine Flaute ein, so blieben wir einen Tag auf der schönen Insel. Der Hund und die kleine Berber waren froh, dass sie einen Aus-



Einsiedlerkrebs



Backstage crew ist bereit zur Wende

flug zu den Dünen machen konnten. Unsere Jungmannschaft mietete Velos und wir Alten gingen kein Risiko ein und erkundeten die Insel mit einem E-Auto. Am Mittag trafen sich alle zu einem Drink und feinen Calamares an einem riesigen Sandstrand zur Nordsee-seite. Die tolle Küche auf dem Schiff machte es den verschiedenen Kochteams einfach, ein gutes Nachtessen zu kochen.

Am nächsten Tag war der Höhepunkt des Törns angesagt: Trockenfallen. Die Kapitänin zeigte uns auf der Karte beim Steuerstand den Ort, wo wir trockenfallen würden. Übrigens sind Kartendisplays beim Steuerstand in der «Braunen Flotte» verpönt. Wir mussten die Abfahrtszeit wieder nach der auflaufenden Flut richten. Mit einer leichten Brise und dem Schub der Tide erreichten wir gemächlich den gewünschten Ort. Das Wasser war dort schon wieder am Abflauen. Der Maat kontrollierte rund ums Schiff mit einer Stange die Tiefe. Diese muss natürlich gleich sein, damit das Schiff auf dem Sand gerade zu stehen kommt. Nach kurzer Zeit steckte das Ruder im Sand. Als das Wasser noch ca. 40 cm hoch stand – das Schiff stand bereits stabil auf der Sandbank fest – stiegen die Ersten aus. Sie wateten durch das seichte Wasser und waren erstaunt was alles



Ein begehrtter Liegeplatz



Bei halbem Wind eine lockere Sache



Krängung ist auch im Aufenthaltsraum sichtbar

im klaren Wasser an ihnen vorbei trieb: Krebse, Muscheln, Seesterne, verschiedene Arten von Quallen. Die Fische sind neben den Sandbänken in tieferem Wasser. Das Wasser lief immer langsamer ab und wir begannen zu werweisen, ob wir noch richtig trockenfallen würden. Am Rande unserer Sandbank räkelten sich bereits einige Seehunde in der Sonne. Die Mädels retteten noch eine Blauqualle vor dem Vertrocknen. Dann stand das Schiff auf dem Trockenen. Die Krebse hatten sich im Sand eingegraben. Es ist faszinierend, wie die letzten Zentimeter Wasser plötzlich verschwinden. Jetzt war natürlich Fototime. Wir genossen das Laufen auf dem feinen Sand. Arjo erklärte uns bei einem Rundgang ums Schiff den Typ des Rumpfes. Er ist ein Klipperaak. Diese Bauart ist sehr selten in Holland. Der Bug hat die Klipperform und das Heck mit dem angehängten Ruder ist typisch Aak. Nach relativ kurzer Zeit kam das Wasser wieder zurück und man hat das Gefühl, dass es schneller kommt als es abgeflissen ist. Das Wasser trieb die Mannschaft zurück zum Schiff. Wir haben gesehen, dass wir zwischen zwei höheren Sandbänken lagen. Wir mussten den Standort mit dem Anker sichern. Eine Abdrift wollten wir nicht riskieren. Anker hoch, Vock hoch, Abfallen und bei perfektem seitlichem Wind zog uns die Vock in die circa 500 m entfernte Fahrrinne. Eine leichte Brise Raumschots schob uns an den vorgesehenen Ankerplatz. Ankertrunk, Spaghetti Carbonara, an Deck sitzen, den Abend ausklingen lassen, was will man noch mehr. Am Donnerstag war das Ziel Workum am IJsselmeer. Da wir im relativ tiefen Wasser neben einer Fahrrinne geankert hatten, war die Tide kein Thema. Die Segel wurden gesetzt und der Anker gehoben. Die ganze Crew war für diese Arbeit nötig. Mit einer leichten Brise fuhren wir der Lorentzschleuse entgegen. Dort warteten schon einige Schiffe zum Schleusen. Neben uns in der Schleuse stand ein grosser Hotelsegler. Die Schleusung geht gemächlich vonstatten. Das Signal zum Ausfahren war grün. Es wäre an uns gewesen mit der Ausfahrt zu beginnen. Doch wurde das Vock hochgezogen und wir mussten alle mit Fendern bewaffnet die Bordwand des Hotelseglers schützen. Langsam zog uns das Vock aus der Schleuse. Erst im Vorhafen zur Schleuse hörte ich den Grund dieses Manövers. Der Motor konnte nicht gestartet werden. Der Grund wurde durch unseren Sohn rasch gefunden. Die Starterbatterie hatte den Geist aufgegeben. Nicht Workum war jetzt das nächste Ziel, nein der Heimathafen Makkum. Jetzt zeigte sich die hohe Kunst des Segelns. Unter Segel einen Aufschiesser an den Steg zu machen, ohne Übung, ist schon hohe Kunst.

Die «Zwarte Valk» (100Tonnen) stand fünf Meter vom Steg im Wind still. Unser «Lasso-Mann» löste dann das Problem mit einem seiner üblichen Würfe über einen Poller. Die Anspannung verflog im Nu und der Applaus der Zuschauer am Steg galt der Kapitänin Jantine. Die Jungen schwärmten aus ins Dorf und wir Alten holten uns Kibbeling, eine Spezialität in Holland (Fischchnusperli). Die Batterie wurde zügig gewechselt und so konnten wir am späten Nachmittag, nachdem wir den Hund Moritz wieder eingefangen hatten, Workum anpeilen. Mit einer leichten achterlichen Brise und Windstille an Bord genossen wir die warmen, abendlichen Sonnenstrahlen. Am Freitag war es für die Rückfahrt nach Makkum windstill und schwülwarm. Wir fuhren ganz gemächlich unter Motor dem Heimathafen entgegen. Unterwegs liess eine Wolke noch einige Tropfen Regen auf das Deck fallen und so wurde der Begriff «Segeln all inclusive» kreiert. Wir erlebten eine Woche mit allen nautischen Situationen die in dieser Gegend vorkommen können. Auch das Eignerpaar war froh, dass diese Woche nach anderthalb Jahren Stillstand so perfekt gelaufen war. Unsere Familie trat die Heimreise mit einer grossen Zufriedenheit und tollen Erinnerungen an. «

Bateau NOMADE

A vendre à cause de l'âge des propriétaires



Broom 30 Première mise à l'eau 1975, donc exonéré de TVA. Actuellement au chantier Kranerweerd, Zwarte Water, Pays-Bas. Attestation de pavillon suisse K 1377. Concession radio jusqu'en 2023.

<p>Coque et pont plastiques, propres Longueur 9,14 m Largeur 3,15 m Tirant d'eau 0,85 m</p> <p>40 gallons fuel (180 litres) 40 gallons eau</p> <p>Environ 1,5 m² de cellules photovoltaïques 2 batteries 40 Ah Chargeur de batterie</p> <p>Sondeur de profondeur Garmin GPS Garmin Emetteur récepteur radio Horloge murale</p> <p>Moteur Diesel Volvo Penta 3 cylindres Eau chaude 30 litres liée à l'échappement diesel ou électrique 220V Chauffage au gaz</p>	<p>Hauteur sous barrot 1,90 m partout Cabine avant, cuisine, cabine arrière: aérateur solaire, Eclairage et prises 12V</p> <p>Cabine avant: 2 couchettes, Rangement</p> <p>Carré: Poste de pilotage avec chaises, Salon en L, tables démontables, Radio CD, Rangement</p> <p>Cuisine: Cuisinière gaz 2 feux et four, Eau chaude et froide, Frigo à gaz, Frigo auxiliaire électrique, Rangement</p> <p>WC: Toilettes électriques avec jeu de vannes pour réservoir ou évacuation directe, Eau chaude et froide</p> <p>Cabine arrière: 2 couchettes, Rangement</p> <p>Puits fermé pour 2 bouteilles gaz 10 litres, Echelle de bain</p> <p>Entièrement équipé, tout reste à bord sauf le linge</p> <p style="text-align: center;">CHF 23 500 Prêt à prendre le large dupasquierfr@gmail.com</p>
---	---