

2008_Fair_Isle

Beigesteuert von Administrator
 Tuesday, 6. May 2008
 Letzte Aktualisierung Tuesday, 16. December 2008

Sommer 2008 / Fair Isle Planung

Neue Planung für den Sommer. Ich werde die Nordsee besegeln und versuchen bis zu den Shetlands zu kommen. Start wird der 15.08. sein. Einen Plan gibt es wie jedes Jahr auch:

15.08 Fr - Ankunft in Stavoren. Boot auflären und alles verstauen
 16.08 Sa - Start früh morgens um Nachmittags auf Vlieland zu sein
 17.08 So - Auf See
 18.08 Mo - Auf See
 19.08 Di - Auf See (ggf. Stop in Norwegen)
 20.08 Mi - Auf See
 21.08 Do - Auf See und geplante Ankunft Lerwick / Shetlands
 22.08 Fr - Lerwick / Shetlands
 23.08 Sa - Überfahrt nach Fair Isle
 24.08 So - Fair Isle
 25.08 Mo - Start Richtung England
 26.08 Di - Auf See
 27.08 Mi - Auf See
 28.08 Do - Whitby
 29.08 Fr - Auf See
 30.08 Sa - Den Helder
 31.08 So - Stavoren

Sollte sich diese Strecke umsetzen lassen müssten dabei ca. 1200nm zusammen kommen. Mal sehen ob das klappt und ob alles halt.

Für die Reise steht ein Satelliten-Telefon zur Verfügung. Für Wetterauskunft und Kontakt zur Familie ist damit also gesorgt. 14.08.08

Eigentlich noch gar kein Urlaubstag. Wegen der sich häufig leicht verändernden Wetter/Windlage bin ich aber schon gespannt wie ein Flitzbogen und habe eine flauere weil aufgeregtes Gefühl im Bauch. Nun soll es also bald losgehen. Allein über die Nordsee. Letztes Jahr war das zwar auch kein Problem, aber wegen Seekrankheit nicht immer lustig. Dieses Jahr wird besser. Skopoderm wird's richten! Denn wie ich ja im Juni mit Vater testen konnte, macht mich das Zeug kaum mehr. 15.08.08

Später Abend fahre ich mit Xenia nach Stavoren. Aus beruflichen Gründen ging es erst am Abend, aber so kommen wir wenigstens nicht in Stau. Am Boot angekommen muss noch alles verstaut werden. Da ist, um Zeit zu sparen, generalstabsmäßig geplant. Jeder (immerhin wir beide ;-)) weiß was zu tun ist. Kurz nach Mitternacht können wir dann endlich schlafen gehen. Nur einschlafen muss man noch..... was so kurz vor einer großen Tour nicht gerade leicht fällt. 16.08.08

Gegen 1000h ist Hochwasser. Bis dahin muss ich also in K'zand sein: 0700h macht die Schleuse auf und ich will der erste sein, der durchfährt. Rechtzeitig schellt der Wecker. Für Frühstart ist keine Zeit. Schnell waschen, anziehen und Motor starten. Xenia und Brutus verlassen das Boot und ich fahre aus der Box. Der Abschied ist nicht so leicht. Beiden kullern die Tränen. Wer weiß wann man sich wieder sieht (Kann ja ein paar Tage länger aufm Wasser dauern). Wenige Minuten später alles verdrängt. Die Schleuse ist voraus. Kaum Wind, daher kein Problem. Bin, wie erwartet allein und der erste Kunde des Tages. Fahre geradewegs in die Schleuse, belege an Bbd. und wenige Minuten später geht es raus auf das große IJsselmeer :-). Der Motor bringt uns bei ruhigen 1250U/min mit fast 5kn Richtung Norden. Schneller als erwartet erreichen wir um 0940h die Schleuse. Da das Wetter gut und in Holland scheinbar noch Ferien sind, ist der Schleusenvorhafen rappendvoll. Ich möchte nicht die Autobahn über Harlingen nach Vlieland fahren, sondern die Abkürzung. Dazu brauche ich genug Wasser unterm Kiel und habe keine Zeit zu warten. Die meisten liegen fest auf den Wartepätzen, andere drehen Kreise. Die Schleusentore stehen auf. Als das letzte Boot in entgegengesetzter Richtung ausfährt und die Ampel auf Grün umschaltet gebe ich entgegen allen Höflichkeitsgeboten Gas und ab in die Schleuse. Der Jubel der Massen ist mit mir, aber egal. Bin allein (macht sich schlecht mit Rangieren in der Schleuse) und Zeit ist knapp. In Rekordverdächtigen vier Stunden erreichen wir Vlieland. Die Fahrt war ruhig und das Wattenmeer sehr voll von Sportbooten. Im Hafen noch einen Platz am Kopf eines Steges erwischt damit das Ablegen in der Nacht einfacher wird. Der Aufgabenzettel ist voll: Windsteueranlage anbauen, Gurtbänder zum Sichern über Deck ziehen, Segel vorbereiten, alle Schakel etc. kontrollieren usw. usw. Der Versuch noch 2-3 Std. zu schlafen fällt wegen ständig rangierender Boote und deren lauter Bugschrauben (wer braucht sowas?) leider aus. Als endlich Ruhe eingekehrt ist, werfe ich um 2200h den Motor an und verlasse unter erstaunten Blicken der Kaffeeseegler den Hafen. Mit gutem Wind

SE4-5 segeln wir durch das Seegatt von Vlieland. Nach 1,5Std. setze ich den neuen Kurs der nächsten Tage 343° .17.08.08

Als wir am frühen Morgen das erste TSS überquert haben gibt es erstmal ne Müde Schlaf. Das Radar bewacht mich und der Autopilot steuert. Diese beiden werden mir noch viele Male den nötigen Schlaf gewährleisten, denn ohne den komme ich nicht weit. Nach dem Überqueren des zweiten TSS geht es dann mit dem Wach- Schlafwechseln weiter. Alle 30min. klingelt der Wecker und ich kontrolliere mein Umfeld. Ab und zu fahren Frachter an mir vorbei. Der Weg aus dem englischen Kanal Richtung Skagerrak ist halt gut befahren. Aber es ist viel Platz und niemand kommt mir in die Quere. Einmal funke ich einen Frachter an um zu prüfen, ob ich auch auf deren Radar zu sehen bin. Soweit passt das. Kurz vorm Abendessen sichte ich einen Rettungsring. Komme aber nicht dran und kann nicht sehen von welchem Boot der ist. Adieu Rettungsring. Später nimmt der Wind soweit ab, dass es nur mit Genua nicht schnell genug vorwärts geht. Auf Grund der Windrichtung kann ich das Großsegel nicht nutzen und nach Spise segeln ist mir nicht zu Mute. Also unterstützt für den Rest der Nacht der Motor mit winzigen 900U/min und sorgt dafür, dass wir schnell nach Norden kommen. Als der Wind ging, blieben die Wellen. Die schaukeln uns bis zum einsetzenden Regen gut durch. Sintflutartige Regenfälle ab 2130h glätteten das Wasser aber erstaunlich schnell. So hat der Regen was wirklich gutes gebracht.18.08.08

Die ganze Nacht brachten uns Motor und Genua vorwärts. Radar und Autopilot teilten sich wieder die Wache auf der einsamen Nordsee. Als ich morgens nach dem Rechten schaue, herrscht immernoch nur ein laues Lüftchen. Mit ganzen 4-7kn scheinbaren kann man keinen Blumentopf gewinnen. So tuckern wir den ganzen Tag bis Abends weiter. Schon vorgestern habe ich festgestellt, dass das Fall des Großsegels unklar gekommen ist. Es hat sich um das Dampferlicht gewickelt. Hier drauhen möchte ich aber allein nicht versuchen in den Mast zu steigen und so hoffe ich auf Wetter, bei dem ich ohne Großsegel auskomme. Die Langeweile bringt mich dann dazu, doch genauer nach dem Fall zu sehen. Nach einigen Minuten ist es wieder frei. Aber nicht ganz kostenfrei. Das Dampferlicht hängt jetzt nur noch an seinem Kabel herum. Musste es aus der Halterung ziehen damit das Fall wieder frei kommt. Naja, im Zweifel ist ein einsatzbereites Großsegel in dieser Gegend (56°24'N 003°25'E) wesentlich mehr wert als eine Laterne. Am Nachmittag erreichen wir das Älfeld Ekofisk. Das ist nicht nur eine Plattform sondern schon eine kleine Stadt. Viele Förderinseln, Versorgungsschiffe und Schlepper. Richtig was los in der Mitte der Nordsee. Einige Plattformen sind sogar miteinander verbunden. Aber was viel wichtiger ist: Wo viele Leute sind, braucht es auch ein Mobiltelefonnetz. Telenor sorgt für guten Handyempfang mitten auf der Nordsee. Danke! Nutze die Gelegenheit erstmal nach Hause zu telefonieren. Gegen Abend kommen Regenwolken aus Richtung Süden. Sie bringen Gutes, nämlich 4Bft. Das heißt, ich kann endlich den Motor abstellen und schön ruhig segeln.19.08.08

Während der Nacht sorgte wieder die gewohnte Kombi auf Wache dafür, dass ich genug Schlaf bekam. Aber wie gehabt, ging ich alle 30min. kontrollieren, dass auch soweit alles seine Richtigkeit hat. Morgens schaue ich dann auf den Kompass und stelle fest, wir fahren zurück. Hatte der AP die Arbeit eingestellt und das Boot, luvig wie es ist, nach Süden (SW) gedreht. Aber weit ist es nicht gekommen, zwei Meilen haben wir verloren. Mittags und Nachmittags folgenden dann bei wechselnden Windbedingungen die beliebten Motor-an-aus-Spiele bis es anfängt zu blasen. Da segelten wir dann gereift durch eine Regenfront. Mich hat der Regen nicht gesehen, habe die Sachlage von unten beobachtet. Allerdings gibt es was zu verbessern: Schoten sollten von unterdecks aus bedienbar sein.20.08.08

Bis wenige Meilen vor Fair Isle segelten wir mit gereiften Segeln weiter über die Nordsee. Die Situation lässt sich mit einem Zitat aus Full Metall Jacket beschreiben "So gleitet Sie perfekt". Herrlich! 5-6kn, schöner langezogener Schwell, einfach zum genießen. Der letzte Tag bringt neben Wind auch sonst gutes Wetter. Bei Sonne und Wind überlege ich kurz ob der gerade anliegende Kurs nicht noch einige Tage beibehalten werden sollte. Ziele wie Farøer oder Island würde mir auch gefallen. Aus Zeitmangel fallen die aber aus. Möchte das Boot nicht den Winter über in Island haben. Am frühen Nachmittag macht sich dann am Ende der Nordsee die Gezeitenströmung bemerkbar. Trotz guten Wind sind nur noch 4-5kn drin. Als dann auch noch der Wind nachlässt, muss wieder der Motor ran. Motorsegelnd erscheint gegen 1600h Fair Isle am Horizont. Steuerbord voraus sind auch die Shetlands auszumachen. Wegen zunehmender Strömung und irgendwelchen Befindlichkeitsstörungen des Autopiloten übernehme ich für 40min. selbst das Ruder. Macht auch Spaß! Als wird der Insel näher kommen und ich schonmal Leinen und Fender vorbereiten möchte übernimmt wieder Kollege AP. Einer der beiden dicken Fender haut ab. Als der so auf der Nordsee schwimmt schreibe ich den schon ab. Nach wenigen Augenblicken schreit es in mir: "Den holst Du zurück!". Also Segeln runter u. Motor an. Wir spielen "Fangt den Fender". Mit Erfolg! Die Ansteuerung von Fair Isle ist eigentlich nicht so schwierig. Zumindest nach der Kartenlage. Als die Insel näher kommt, ist mir aber der Ort der Einfahrt unklar. Obwohl Karte und Wegpunkte stimmen und eingepreist sind, werde ich unsicher. Ich schlage nach: In Wilfried Erdmanns "Nordseeblicke" ist auf S. 190 eine Detailkarte der Insel abgedruckt. Da man dem elektronischen Kartenzeugs nicht trauen darf (liest man immer wieder), ziehe ich diesen Erfahrungsbericht heran und fahre damit sehr geschmeidig an diesen Felsen vorbei in North Haven auf Fair Isle ein. Die Kaimauer schein belegt. Die Good Shepherd IV, das Versorgungsschiffchen, und eine Motoryacht liegen dort. Die ins Wasser ragende Pier sieht nicht so aus, als würde ich mit meinem kleinen Boot und ohne Fenderbrett dort anlegen können. Meine Frage ob ich linksseits gehen könne verneint der britische Skipper der Motoryacht und so quetsche ich mich zwischen die beiden Boote. 1900h bin ich fest auf Fair Isle. Abzüglich der Pause auf Vlieland habe ich für die 501nm 101,5h gebraucht.21.08.08

Als ich aufwache und aus dem Fenster schaue, scheint die Sonne und der Himmel ist nur leicht bewölkt. Es ist ein wunderschöner Sommertag. Nach einem guten Frühstück packe ich Fotoapparat und ein paar Getränke ein um auf

Inselspaziergang zu gehen. Hinter dem Vogelobservatorium kann man auf der Strasse nach rechts Richtung Norden abbiegen. Ich folge dieser Strecke 20min. und komme nach 20min. durch hügeliges Gelände mit sehr schönem Ausblick auf die Küste und das Meer am nördlichen Leuchtturm an. Vor dem Leuchtturm ist ein großer Platz, auf dem Baumaterial liegt. Außerdem kann man hier eine Solarenergieinstallation bewundern die wahrscheinlich Teile der Leuchtturmanlage betreibt. Der Leuchtturm selbst wird gerade eingerüstet. Bestimmt wird er in nächster Zeit einen neuen Anstrich bekommen. NE vom Leuchtturm zweigt ein Weg ab. Dieser ist mit Stahlspielen begrenzt und führt nach 100m zum alten Nebelhorn. Niemals habe ich ein mächtigeres Nebelhorn gesehen. Gleich neben dem großen Trichter des Nebelhorns stehen zwei Tanks, die wohl die Druckluft o.  . zum Betrieb des Horns enthielten. Die Anlage ist außer Betrieb und schon stark verwittert bzw. verrostet. Interessant ist, dass das Nebelhorn auf einer Art Lafette gedreht werden konnte. Die Fernsicht an diesem Tag ist sehr gut und so kann man von hier aus bis weit zu den Shetlands sehen. Nach dem Besuch des Leuchtturms geht es weiter zum "Flughafen" der Insel. Das ist eine Schotterpiste und ein Wartehäuschen im Stil einer Bushaltestelle. Von dort gehe ich entlang der Strasse zum Südteil der Insel wo das Dorf liegt. Auf dem Weg passieren wir den örtlichen Tante Emma Laden. Donnerstags ist der leider geschlossen und so bekommen wir hier heute keine frischen Lebensmittel zu kaufen. Auf dem weiteren Weg steht am Strassenrand ein alte Baumaschine. Wahrscheinlich wurde die zum Strassenbau eingesetzt. Als die Strasse dann fertig war, ließ man die Walze stehen und wartet nun auf deren Verrottung. Keine schöne Art Altmetall zu entsorgen. So sieht es leider an einigen Stellen der Insel aus. Nicht mehr benötigt Maschinen, Autos und sonstiges Material wird einfach liegen gelassen. Das Gebäude um den S  dlichleuchtturm ist größer als im Norden und liegt unweit von South Harbour. Der South Harbour sieht malerisch aus. In der Buch liegen einige große Steine, an denen sich die Wellen brechen. Es gibt einen Pier, der gut erhalten aussieht und von dem aus Treppen ins Wasser gehen. Daneben gibt es eine verfallene Slipanlage. Da liegen auch einige kleine Boote. Die wurden seit Jahren nicht mehr genutzt und gammeln nun auch vor sich hin. Von South Harbour aus geht es über den östlichen Teil der Insel wieder zurück nach Norden, vorbei an einigen Häusern erreiche ich auf halber Strecke wieder die Strasse zum North Haven. Da die Zeit schon fortgeschritten ist und ich keine Getränke mehr habe, nehme ich von einer Wanderung auf einen der Hügel (Malcom's Hoad oder Goom) Abstand.

Abends mache ich mich mit Laptop im Gepäck auf den Weg zum Vogelobservatorium. Dort gibt es Breitbandinternet und ich brauche dringend ein paar Wettervorhersagen. Die verlauten nichts Gutes. Ab dem Wochenende sollen mehr oder weniger starke Südwinde für eine Zeit lang das Wetter bestimmen. So entscheide ich mich für einen schnellen Aufbruch um den letzten Tag mit Nordwind für die Überfahrt nach Peterhead zu nutzen.

Gegen 2000h i  uft das Versorgungsschiff Good Shepherd IV ein. Das ist die Donnerstagsabendshow! Der Parkplatz im Hafen ist voll und die halbe Inselbev  lkerung erwartet die Lieferung bestellter Waren. Das relative kleine Versorgungsschiff transportiert auch Fahrzeuge als Deckslast. Waren und Post werden unter Deck oder im hinteren Teil des Passagierraums transportiert. Für den Personentransport können bis zu 12 Plätze genutzt werden. Den Rest des Abends verbringe ich mit Vorbereitungen für die 130nm-Überfahrt nach Peterhead.22.08.08

Kurz nach Mitternacht lokaler Zeit werfe ich den Motor an. Mit der Hafengebefeuerung im Rücken und dem einprogrammierten Wegpunkt voraus verlasse ich Fair Isle. Im Dunkeln sieht das schon etwas gespenstig aus und auch wenn eigentlich genug Platz ist und der Kurs fest steht, bleibt es spannend. Nach dem ich South Gavel passiert habe ziehe ich die Genua raus und von nun an folgt auf Kurs 182   ein langer langer Schlag Motorsegeln. Der Nordwind ist zu schwach um uns in der notwendigen Geschwindigkeit nach Süden zu bringen. Da um uns herum Regenwolken sind ist mir die Lage für Spinnakersegeln auch zu unsicher. Zu sehr bef  chte ich Böen in den Regenwolken. Die Überfahrt ist recht ereignislos. Am meisten stört das Motorgeräusch und die wegen oft sehr schwachem Wind schlagende Genua. Mittags passiere ich ein Feld von Plattformen und als ich Nachmittags ein paar Minuten auf dem Vorschiff bin, bekomme ich Besuch von einem Delphin. Der schwimmt einige Zeit mit Baringa mit und taucht immer wieder unter dem Bug durch. Es ist schön dabei zuzuschauen. Ansonsten beobachte ich die Regenwolken an Backbord und freue mich, dass die sich einige Meilen entfernt entleeren und bei mir den ganzen Tag die Sonne scheint. Am frühen Abend kommen aus Westen Wolken und kurz vor Rattaryhead nimmt der Schiffsverkehr merklich zu. Versorgungsschiffe, Führen und Fischer fahren um mich herum. Die letzten 4 Stunden bis Peterhead werden zur Geduldprobe. Die Strömung ist gekentert und steht nun genau gegen an. Lief ich sonst bis zu 7kn SOG sind es jetzt teils nur noch 3,6kn SOG. Trotzdem erreiche ich gegen 2330h lokaler Zeit Peterhead. Bevor man in den Hafen einläuft, muss man sich per Funk anmelden. Ich erhielt den freundlichen Hinweis mich auf dem Weg zur Marina im nördlichen Teil des Hafenbeckens von Bojen frei zu halten und mache kurz danach an einem Schwimmsteg fest. In nur 22,75h habe ich die 127nm geschafft. Alles mit Motor(unterstützung) :-(23.08.08

Nachdem ich erstmal lange geschlafen habe, melde ich mich beim Hafenmeister an. Anschließend spaziere ich in die Stadt. Von der Marina aus sind das ca. 15min. Fußweg. Auf dem Weg zum Supermarkt finde ich die Bibliothek. Dort kann man kostenlos Computer mit Internetzugang nutzen. Den Rest des Tages verbringe ich an Bord, räume auf und unterhalte mich mit anderen Seglern.

Der Hafenmeister der Marina Peterhead ist ein wirklicher. Er kümmert sich um die Segler, besorgt Wettervorhersagen und gibt auf alle Fragen Auskunft. Er kümmert sich auch um den guten Zustand der Marina und räumt jeden M  wendreck schnellstens weg. Eabend jemand, der seinen Beruf ernst nimmt und Sorge für das gute Ansehen der Marina trägt. Findet man das in Holland?

   24.08.08

Auch Sonntags fährt jede Stunde ein Bus nach Aberdeen. Ca. 300m von der Marina entfernt ist die Bushaltestelle. Von dort geht es am Vormittag mit der Linie 260 nach Aberdeen. Nach einige Stunden erkunden der Stadt habe ich genug gesehen und fahren wieder zurück. Aberdeen ist die drittgrößte Stadt Schottlands, aber bestimmt nicht seine schönste. Die Gebäude sind alle grau, es gibt wenig Farbe. Auch Sonntags haben viele Geschäfte offen. Die meisten Leute strömen in Malls und Shopping-Center, aber das interessiert mich nun gar nicht. Nach einer abschließenden Runde durch den Hafen, dort liegen noch weitaus mehr Offshore-Versorgungsschiffe als in Peterhead, bringt mich der Bus wieder zurück zum Boot. 25.08.08

Auf Basis des Wetterberichts entstand der Plan heute gegen Mittag Peterhead zu verlassen und nach Holland aufzubrechen. Die vorhergesagte Winddrehung und -beruhigung kam aber nicht. Ich funkte ein Versorgungsschiff an, dass einige Meilen vor Peterhead kreuzte und fragte nach dem Seegang und Wind. Die Antwort war 3-3,5m See und Wind aus SSW. Damit konnte ich nichts anfangen und entschied im Hafen zu bleiben und auf die nächste Tide zu warten. Währenddessen beglich ich meine Rechnung beim Hafenmeister und fuhr tanken. Der Hafenmeister liess mich noch kostenfrei bis zum Montag Abend bzw. Dienstag sehr früh im Hafen und zeigte mir wo die Zapfstäule ist. Die Tankstelle für Boote und Schiff befindet sich am Ende eines Piers nahe des Versorgungspunkts. Dort reicht einem der Hafenmeister die Zapfpistole aus 4-5m Höhe herunter. Unten kam dann günstiger roter Diesel raus. Bei diesen Wegen bis zum Einfüllstutzen geht natürlich der eine oder andere Tropfen daneben. Interessiert aber in einem Industrie und Fischereihafen niemanden... 26.08.08

Am Dienstag sehr früh morgens (5Uhr?? Ortszeit) verließ ich Peterhead. Nachdem ich mich bei Peterhead Harbour abgemeldet hatte und durch die Ausfahrt in die Nordsee fuhr, setzte ich rasch Segel. Mit SW5 konnte ich zigig nahezu direkten Kurs hoch am Wind abstecken. Die ersten Stunden lief der Autopilot, ich legte die weitere Wegstrecke fest und hielt ausschau nach Schiffen im Kästenverkehr. Bereits nach wenigen Stunden ließ ich die letzten Schiffe achteraus. Von da an sah ich weder andere Schiffe, noch hörte ich diese im Funk oder hatte Kontakt via Radar bzw. AIS. Von Dienstag Nachmittag bis Mittwoch Abend war ich auf einem recht einsamen Stück Nordsee unterwegs, nichtmal Fischer waren in meiner Nähe. Als alles vorbereitet war, widmete ich mich der Windsteueranlage. Dazu trimmte ich die Segel für einen Kurs hoch am Wind und justierte anschließend die Windfahne. Das ging sehr gut, besser als bei allen bisherigen Einsätzen. 27.08.08

Vom frühen Mittwochmorgen bis Nachmittag gab es mächtig viel Wind. Der Wind drehte aber weiter bis er mehr von achtern als querab kam. Bis dahin lief die Windsteueranlage die ganze Zeit und hielt das Boot zu jeder Zeit auf Kurs. Als der Wind achterlich kam, wechselte ich auf den Autopiloten, der kann das besser. Aber zum kreuzen und mit halben Wind ist die Windfahne super. So hoch kann weder ich selbst noch der Autopilot sicher am Wind steuern. Und vor allem die Zuverlässigkeit bei viel Seegang und Wind ist beeindruckend und vertrauensenerweckend!

Ä

Ä 28.08.08

Gegen Nachmittag war ich nördl. des TSS just in der Gegend, wo all die Schiffe aus Richtung Skagen in das TSS einlaufen. Das Meer ist groß aber zwei Frachter waren genau auf meinem Kurs und es so aus, als würde es knapp. Beide gaben mir jedoch Vorfahrt und ich konnte segelnd die Kurs beibehalten. So neben einem 300m Container-Frachter zu segeln ist schon spannend. Frage ich mich, ob der mich überhaupt gesehen hätte ohne dass ich ihn angefunkelt hätte. Nachdem ich die Frachter passierte hatte, kam ein blinder Passagier an Bord. Ein kleiner, sehr erschöpfter Vogel landete im Cockpit. Er suchte Schutz und in den Leinen und auf den Backskistedeckeln und flog sogar ins Boot auf den Navi-Tisch. Er schlief dann in der Hundekoje bevor er am nächsten Morgen im Wattenmeer wieder die Flucht ergriff. Bevor ich das TSS erreichte genoss ich den letzten Abend auf See. Der Sonnenuntergang war sensationell. Wissend, dass es für lange Zeit der letzte Abend auf See sein würde, wollte ich schon fast umdrehen und weitersegeln. Im Dunkeln erreichte ich das TSS. Der Verkehr war stark und mitten im Fahrwasser, das ich kreuzte, schlief der Wind ein. Ich motorte durch viel leuchtende Lichter und sah ständig gespannt aufs Radar ob mir denn auch niemand in den Weg kommen würde. Es war eine spannende Querung des TSS und so mitten drin zwischen all den Schiffen, Bohrinseln, kleinen Versorgungsbooten etc. wünscht man sich am liebsten woanders zu sein. Aber man muss sich konzentrieren, denn viel Platz ist oft nicht und Nachts sieht alles noch viel näher aus.

Gegen Mitternacht (UTC) Donnerstags war Niedrigwasser für Vlieland ausgerechnet. Diese Tide wollte ich erreichen um mit dem auflaufenden Wasser durchs Wattenmeer nach K'zand zu gelangen. Nachdem ich Peterhead später als gewünscht verließ, hatte ich diesen Plan eigentlich schon beschrieben. Baringa lief aber während der gesamten Überfahrt schnell uns so kam ich gerade rechtzeitig am Seegatt von Terschelling an. Und, wie sollte es anders sein, es erwarteten mich wild umherkreuzende Fischer. Einer fuhr so komische Zick-Zack-Kurse auf mich zu und hinter mir her, dass ich mich verfolgt fühlte und mächtig Gas gab, der Wind war ja weg. 29.08.08

Mit fast keinem Wind aber laufenden Motor fuhr ich frühen Freitagmorgen durchs Wattenmeer. Gegen 0700h erreichte ich K'zand. Es lagen etliche Segelboote an der Warteposition vor der Schleuse. Nach einigen Warterunden ging die Brücke auf und nur ein weiteres Boot legte ab und fuhr mit mir zusammen durch die Schleuse. Im IJsselmeer segelte ich bei mickrigen 2-3Bft. bis nach Stavoren und nutzte die Zeit zum aufräumen. Alles war wieder so vertraut: Braune Suppe statt schönem blauen Wasser, stets Land in Sicht und überall andere Boote. Naja, bis nächsten Sommer muss

ich es aushalten, dann geht es hoffentlich wieder los in den Norden. Kurz nach Mittag kam ich in Stavoren an, legte Baringa in Ihre Box und rannte erstmal unter die Dusche.30.08.08

Brutus weckte uns morgens. Wir packten die Sachen und es ging auf nach Hause. Der TÄ¶rn war vorbei, auf auf nach Haus.

Â

Â

Â

Â

Â

Â Zusammenfassung

Und nun der Bericht wie es tatsÄ¶chlich verlaufen ist und welche Ziele erreicht werden konnten:

15.08 Fr - Ankunft in Stavoren. Boot auflären und alles verstauen

16.08 Sa - 0700h Start frÄ¼h morgens und dann um 1430h Nachmittags auf Vlieland, 2230h Start auf Vlieland

17.08 So - Auf See

18.08 Mo - Auf See

19.08 Di - Auf See

20.08 Mi - Am frÄ¼hen Abend Ankunft auf Fair Isle

21.08 Do - Fair Isle, gegen 2300h Abfahrt Richtung Peterhead (der Wx zwang mich dazu)

22.08 Fr - Auf See und gegen Mitternacht Ankunft in Peterhead

23.08 Sa - Peterhead

24.08 So - Peterhead

25.08 Mo - Peterhead

26.08 Di - Morgens um 0500h dt. Zeit Start und dann auf See

27.08 Mi - Auf See

28.08 Do - Auf See

29.08 Fr - Wattensee und IJsselmeer, Mittags in Stavoren

30.08 Sa - Boot auflären und Sachen packen, anschlie¶end Abreise

Â