

Törnbericht

CCS Kadertörn 20. – 27. März 2004



Smiling Swiss II (HR 382) im Hafen von Medemblik

Crew nach Crewliste:

Christoph Rosenthaler (Skipper)

Werner Kamm

Urs Maurer

Guy Ravaz

Raphael Schumacher (Skipper Ersatz)

Aldo Widmer

Einleitung

Dieser Törnbericht basiert auf den Aufzeichnungen im Logbuch von Urs. Es ist nicht auszuschliessen, dass diese in Einzelfällen etwas verzerrt und subjektiv festgehalten wurden. Die Personen der Handlungen sind nicht frei erfunden und jede Ähnlichkeit mit lebenden Personen ist beabsichtigt.

Sollte sich jemand in einer beschriebenen, eventuell für ihn sogar peinlichen Situation wieder erkennen, ist selber schuld. Beim ersten Crewtreffen hatte jeder die Gelegenheit sich zu melden, um den Törnbericht zu schreiben.

Ein begeisterter Segler und Autor, Karl Vettermann, hat zu Beginn in einem seiner Seglerabenteuer nachfolgende Zeilen geschrieben, die mir an dieser Stelle passend erscheinen und die ich deshalb auch wörtlich übernommen habe:

„Ich lehne weiter auch jede Verantwortung ab, wenn jemand beispielsweise das Geld für eigene Seekarten, Leuchtfeuerverzeichnisse oder Hafenhandbücher sparen möchte und einfach nach den Kursangaben in diesem Buch lossegelt, irgendwo an-donnert und sich selbst versenkt.

Suchen Sie sich Ihre Kurse gefälligst selber zusammen.“

Wir haben das auch tun müssen. . . . und wie!!!

Urs, im April 2004

Freitag, 19. März 2004 - Die Anreise

Treffpunkt 21:45 Uhr in Basel auf dem Bahnsteig... Es war jetzt 13:00 Uhr in Bern und ich kontrollierte zum x-ten Mal mein Gepäck. Einerseits will man ja alles wirklich Notwendige mitnehmen, dann noch alles auf der Utensilienliste und zusätzlich noch ein paar Sachen, die man wahrscheinlich nie braucht, sich aber zur Stärkung des eigenen Egos immer gut machen. Ja nichts vergessen. Wie würde das denn aussehen – da meldet man sich zum Kadertörn an und vergisst die Hälfte. Nein, das darf einem potentiellen Skipper I natürlich nicht passieren.

21:45 auf dem Bahnsteig in Basel. Keine Menschenseele, wenigstens niemand, den man kannte... Hmmm anderer Bahnsteig? Anderer Bahnhof? Nein, doch nicht – da kam dann doch der Erste – Christoph unser Skipper. Kurz darauf folgten die weiteren Crewmitglieder: Aldo, Guy und Werner (damit sich keiner benachteiligt fühlt, wurde hier die alphabetische Reihenfolge gewählt). Einer fehlte noch: Raphael... der lümmelte bereits in Medemblik umher und hatte es sich auf unserem Schiff bereits gemütlich eingerichtet.

Samstag, 20. März 2004 - Ankunft in Medemblik

Da waren wir nun also: Irgendwo in Holland. Genauer in Amsterdam, die Stadt, welche angeblich nicht nur für Segelvergnügen bekannt sein soll. Zeit

Tagesskipper:.....-
Tagesnavigator: .-
Tageskoch:.....Urs

hatten wir allerdings wenig. Es ging gleich weiter in Richtung Medemblik. Zuerst mit dem Zug, danach mit dem Bus. Wetter? Ja, Wetter gab's auch. Viel Wind und etwas Regen. Nicht gerade das Wetter, welches wir uns gewünscht hatten – aber zukünftige Skipper I sind hart im nehmen.



Abb. 1: Unser Schiff, die „Smiling Swiss II“ in Medemblik

Kurz nach der Ankunft ging's los mit den Einkäufen. Wein, Bier und etwas zu essen für zwischendurch. Glücklicherweise lag der nächste Supermarkt nicht allzu weit weg und wir konnten unsere Einkaufswägelchen direkt bis zum Schiff schieben.

Das war auch gut so, denn wir brauchten nicht lange zu warten bis einige der Crew-



mitglieder die erste Pause benötigten! Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht, dass Werner in der Mitte der Woche noch reichlich Wein nachkaufen würde. Genug jedenfalls, um später auf unserer Heimreise noch richtig feiern zu können...

Abb. 2: Prost Werner!

Leider hatte es definitiv zu viel Wind und wir verbrachten den Samstag damit, das Schiff für den kommenden Tag klar zu machen.

Zum Abendessen gab's Riz-Casimir von Urs. Freundlicherweise haben alle brav aufgegessen und sind bis zum Schluss sitzen geblieben. Na ja, es gab eigentlich keine Alternative dazu...

Sonntag, 21. März 2004 - Auslaufen

Nach einem gemütlichen Morgenessen ging's raus aufs IJsselmeer für's Manövertraining. Gemeldet wurde starker Wind 7-8, stellenweise 9 aus W/ SW.

Tagesskipper:Raphael
Tagesnavigator: . Urs
Tageskoch: Werner

Dazu der in unseren Breitengraden von den Wetterdiensten gerne verwendete Standardspruch „stellenweise Regenschauer und/ oder Gewitter möglich, Sicht teilweise schlecht“. Entspricht dem internationalen Disclaimer für alle Wetterdienste...

Die Wendemanöver funktionierten nach kurzem Üben schon recht gut. Nicht aber so das Halsen. Die Fock wickelte sich regelmässig um den Vorstag herum.

Was allerdings nur bedingt den auf dem Schiff Anwesenden zuzuschreiben war. Die



Fock besass von Anfang an nur noch 2 von 4 Segellatten. Nach den Manövern war's dann nur noch eine. Also weiter nach Makkum, wo wir nach ein paar seitlichen Anlegema-
növern im Fischerhafen übernachteten. Makkum ist das nördlichste Hafenstädtchen am IJsselmeer und für seine Fayencen weltberühmt.

Abb. 3: Für jeden Kopf ein Ei

Von diesem Tag existieren leider nur wenige Bilddokumente, da der Fotograf (Raphael), wie auch der Kameramann (Urs) den ganzen Tag damit beschäftigt waren, die nur schwer auszumachenden Bojen zu suchen....

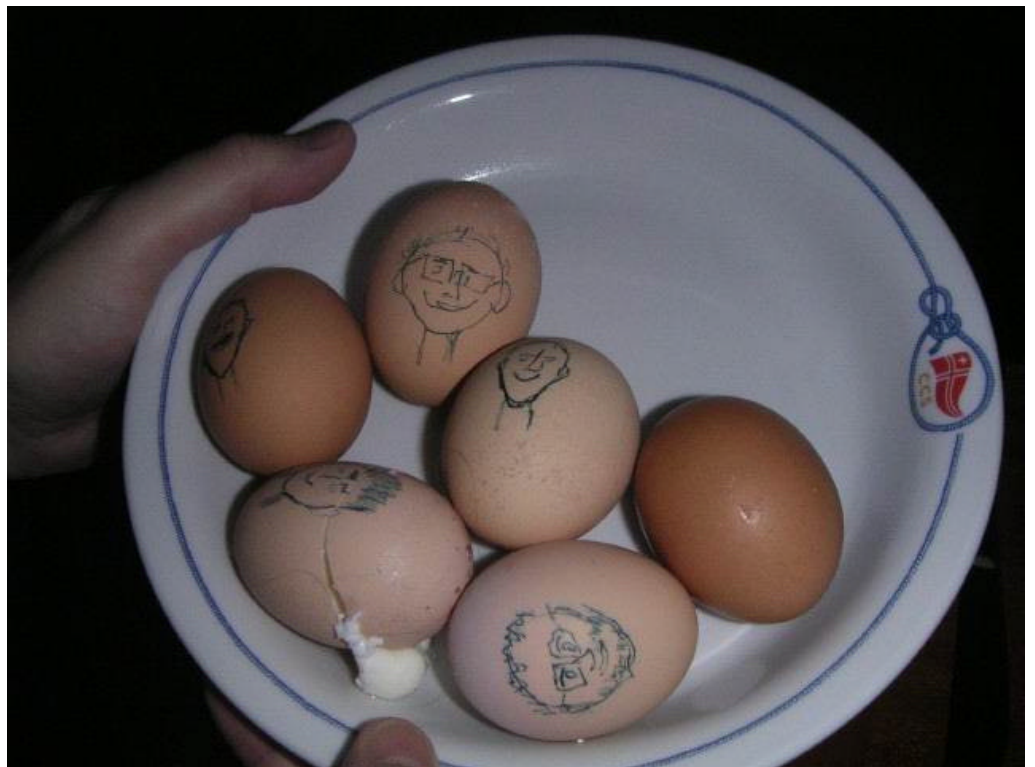


Abb. 4: Wer erkennt sich noch?

Zum Nachtessen gab's Dörrbohnen und Schinken sowie Rösti – von der Rösti hatten wir ja glücklicherweise genug an Bord (danke Werner, danke Guy!)

Montag, 22. März 2004 - Raus in die Waddensee

Nach intensiven Regenschauern in der Nacht hatten wir wieder einen Supertag! Tagesskipper war diesmal der Autor dieses Berichtes. Leider hatte es

Tagesskipper:.....Urs
Tagesnavigator: .Guy
Tageskoch:.....Guy

nicht gerade viel Wind und wenn, dann meist voll auf die Schnauze. Somit war nicht

viel mit Segeln los. Das erste Schleusenmanöver liesse sich

noch optimieren, soviel war dann jedem klar, als wir die

Schleuse mit einem etwas nach Lee (hier Backbord)

geneigten Bugkorb wieder verlassen haben (für den

Schiffsverantwortlichen: den Bugkorb haben wir natürlich

wieder gerichtet!).



Abb. 5: Skipper unter sich...

Kurzer Pit-Stop in Harlingen wo der Tagesskipper gelernt hat: Mit CCS Schiffen darf man schon in Richtung Brückendurchfahrt losdonnern, auch wenn diese noch nicht ganz geöffnet ist. In der Regel wird in diesen Gewässern davon ausgegangen, dass der Brücken- oder Schleusenwart bei seinen „Manövern“ keinen Rückzieher macht. Harlingen ist die grösste Stadt am Wattenmeer. Sie hat einen wichtigen Hafen, von



Abb. 6: Downtown Harlingen

dem die Fähren nach Terschelling und Vlieland ablegen. Auch die 'Stichting tot Behoud van de Waddensee' hat hier ihren Sitz. Im "Waddenhuis" kann man sich ausführlich über das Wattenmeer informieren (sofern man will und dazu Zeit hat, welche uns leider fehlte).

Anschliessend ging's weiter nach West-Terschelling, einer kleinen Insel mit viel Geschichte. Der Hafen von West-Terschelling ist der einzige natürliche Hafen in den Niederlanden. Mitten im Dorf befindet sich der Leuchtturm "Brandaris", einer der ältesten der Welt. Die Insel kennt eine lange Tradition auf dem Gebiet der Strandräuberei, der Seefahrt und der Rettung von Schiffbrüchigen. Traditionell nahmen die "Eilanders" (Inselbewohner) am Walfang und an Polarexpeditionen teil. Der berühmte Willem Barendz wurde auf Terschelling geboren.

Vor langer Zeit haben hier mal die Engländer über 160 Schiffe der Ostindischen Flotte versenkt. Die Holländer - welche davon nicht sehr begeistert waren - sind dann etwas später zum Ausgleich die Themse raufgesegelt und haben die am Fluss gelegenen Werften und Fabriken der Engländer zusammengeschoßen und auf dem Rückweg noch gleich eines der Flugschiffe (die „PRICE“?) der englischen Kriegsmarine mitgenommen. Von all dem merkt man heute nur noch wenig.

Die Ostindische Flotte der Holländer wurde mit einem Tonnenhof ersetzt und die Holländer sind heute ganz friedliebende Typen, wie z. B. Erik Bruinsma, welcher höchstens mit seiner Crew noch den Bierbestand eines im gleichen Hafen liegenden CCS-Schiffes leer trinkt...

Abendessen:
Spaghetti mit feiner Thonsosse und Whisky (zum Dessert)!



Abb. 7: Der Tonnenhof von West-Terschelling

Dienstag, 23. März 2004 - Waddensee retour

Heute war es noch schöner als gestern. Für uns umso mehr als in der Schweiz eine Regenfront die Nächste ablöste. Leider hatten wir fast keinen Wind.

Tagesskipper:Guy
Tagesnavigator: .Aldo
Tageskoch:Bordkasse

Gemeldet waren 3-4 Windstärken aus W/ NW, allerdings musste es sich bei dieser Angabe um eine Addierung handeln. 1 bis maximal 2.5 Stärken waren an diesem Tag das höchste der Gefühle.

Dazu kam, dass die Strecke jedem Crewmitglied vom Vortag noch bestens in Erinnerung war und diese Tatsache den Törn auch nicht gerade interessanter machte. Ein Lichtblick war die Spi-Übung mit vorausgegangener Instruktion von Werner.

Kurz vor Harlingen dann der berühmte Nordquadrant (unter Kennern die „Werner-Tonne“ genannt), welchen wir Backbord liegen liessen, um in Richtung Lorenz-Schleuse zu tuckern. Brav meldete Steuermann Urs dem Tagesnavigator die Kennung jeder querab passierten Tonne, brav wurde jede Meldung quittiert und notiert. Dies auch dann, als irgendwelche sinnlosen Kennungen gemeldet wurden... Irgendwie waren heute alle etwas faul auf dem Pott.

In der Lorenzschleuse hatten wir dann Gelegenheit zu zeigen, dass wir auch zu besseren Manövern fähig sind. Hat dann auch alles wunderbar geklappt!



Abb. 8: Achtung Jungs, gleich kommen die Kommandos!



Abb. 9: Wasser raus!



Abb. 10: Mittelklampe belegen!

In Enkhuizen angekommen, haben wir noch kurz den Bugkorb gerade gebogen und genehmigten uns danach ein feines Abendessen im „De Admiraal“. Enkhuizen ist ein Eldorado für diejenigen, die sich eine gute Übersicht über die Kulturgeschichte rund um das IJsselmeer verschaffen möchten. Die Wallanlagen, die Kanäle und die ehemaligen Stadttore, wie z.B. das Drommedaris, sind grösstenteils erhalten geblieben. In Enkhuizen befindet sich auch das weltberühmte Zuiderseemuseum und ein Freilichtmuseum.

Mittwoch, 24. März 2004 - Manöver mit Deckboje

Leichter Nieselregen am Morgen weckte die Crew aus ihrem wohlverdienten Schlaf. Gerade zur richtigen Zeit kam Antje auf's Schiff und bereitete für jeden ein individuelles Morgenessen vor – nein leider nicht, einige fingen wohl schon an zu träumen... Morgenessen mussten wir natürlich wie jeden Tag selber organisieren. Danach war wieder Üben angesagt. Diesmal im nahe gelegenen „Kompanie Hafen“. Wir mussten eh bis Mittag auf den Segelmacher warten, da dieser unsere Fock, welche am ersten Segeltag etwas gelitten hatte, noch nähen musste. Zudem

Tagesskipper: Werner
Tagesnavigator: . Guy
Tageskoch: Aldo

benötigten wir auch eine neue Gasflasche. Auch diese liess sich besser hier als in Hoorn oder Amsterdam besorgen.

Rückwärtsfahren im „Kompanie Hafen“: Beim Rückwärtsfahren ist darauf zu achten,



dass man nach vorne schaut, da sich am Vorstag jede Richtungsveränderung des Schiffes sehr früh erkennen lässt! Natürlich ist es für Schiff und Mannschaft von Vorteil, wenn der Steuermann gelegentlich auch mal zurück schaut... Anlegen wie immer: Mittelklampe zuerst belegen. Das haben wir nun gelernt!

Beim Anlegen sind ferner die Deckbojen (von Segelanfängern und „Fussgängern“ gelegentlich auch „Fender“ genannt) jeweils frühzeitig und in der richtigen Höhe auszubringen.

Abb. 11: Festhalten, ich fahr jetzt rückwärts rein!

Anschliessend ging's dann weiter in Richtung Hoorn. Dazwischen zur Auflockerung eine kurze Spi-Übung (heute mit Wind!), bei der sich Christoph an der Hand gleich ein paar Schnittwunden geholt hat. Da hatte unser Chefausbildner doch gerade zwei Regeln missachtet:

- 1: Laufende Schoten nie versuchen festzuhalten
- 2: Der Skipper lässt arbeiten

In Hoorn ging's dann ab in den Grasshaven, da die Schleuse zum Stadthafen überraschenderweise geschlossen war (vertraue keinem Hafenhandbuch!). Wie wir nachher erfuhren, war der Stadthafen auf Grund von Baggerarbeiten vor dem Hafen mit Schiffen der braunen Flotte zugeparkt, wir hätten also eh keinen Platz gehabt.

Donnerstag, 25. März 2004 - Ankern und Bergen

Für Guy und Kameramann Urs gab's schon früh Tagwache, wollten die beiden doch noch das Städtchen Hoorn anschauen. Hoorn war früher eine der

reichsten Städte an der Zuidersee. Damals liefen hier die Schiffe der Ostindischen Kompanie aus. Das Denkmal "Die Schiffsjungen von Bontekoe" erinnert an diese Zeit. Die stolzen Patrizierhäuser und die alten Lagerhäuser erinnern an das Goldene Jahrhundert. Eine Stadtwanderung lohnte sich deshalb besonders.

Tagesskipper:Aldo
Tagesnavigator: .Werner
Tageskoch:Guy

Danach wieder ein paar Übungen, diesmal mit dem Dingi. Stossen, ziehen, drücken, alles was der 5 PS-Motor des Dingi hergab. Fast 10 Tonnen zu bewegen will ja auch geübt sein!



Abb. 12: Wo sind wir denn...?



Abb. 13: ...das möchte ich auch gerne wissen...

Danach vor Hoorn Ankermanöver (wie ging das noch gleich?) und Bergung eines MOB aus dem Dingi. Eigentlich keine grosse Sache, jedoch bei 8-10 Windstärken könnten dabei noch einige ungeplante Schwierigkeiten auftreten. Das würde sich wohl schon beim Gang zum Mast ankündigen...



Abb. 14: MOB gesichtet, Bug voraus!



Abb. 15: Den dicken Urs bringt ihr doch nie rein!



Abb. 16: Jetzt schnell abbergen, bevor der Mast gestaut wird!

Nach diesen Erlebnissen ging es dann weiter in Richtung Amsterdam. Dazwischen ein kleiner Zwischenstopp in Marken quasi dem „Ballenberg“ von Holland. Die ehemalige Zuiderseeinsel Marken ist eigentlich ein grosses Museum. Besonders abends, wenn die Touristen weg sind und die Ruhe wiedergekehrt ist, wähnt man sich im 19. Jahrhundert. Es gibt keine Autos auf der Insel und die Bevölkerung lebt und arbeitet in ihrem eigenen Museum. Der grösste Teil der Bevölkerung geht noch in Tracht bekleidet und alle Häuser sind aus Holz. Wir waren froh, diese Ortschaft schon im März zu besuchen. Im Sommer ist mit Garantie wohl fast kein Platz im malerischen Hafen mehr zu finden.



Abb. 17: Ein glücklicher Skipper in Marken



Abb. 18,19: Innendorf und Hafen von Marken

Nach dem Zwischenstopp in Marken ging's dann unter Segel weiter in Richtung Amsterdam. Dabei wurde Navigator Werner etwas vom Steuermann Urs gestresst. Na ja, so viele Lämpchen in allen Farben, da weiss man ja wirklich nicht wohin man fahren soll!

Freitag, 26. März 2004 - Putztag

Freitagmorgen 01:00 der letzte Schlummertrunk, danach Duschen und Schlafen. Freitag ist beim CCS bekanntlich der beliebte Putztag. Also: Schiff

Tagesskipper:.....- Tagesnavigator: .- „Tageskoch“:.....Christoph

putzen und sauber machen, reparieren, was noch reparierbar ist, notieren was nicht schon vergessen wurde. Nein, wir waren wirklich seriös und auch daran erkennt man eine gute Crew. Keiner hat sich davon geschlichen, jedenfalls hat der Autor dieses



Abb. 19: Platz sparend eingeparkt in Amsterdam Sixhaven

Berichts davon nichts bemerkt. Nun, der arme Kerl war ja auch in der Bugkoje und in der Toilette mit der Reinigung beschäftigt und hat das Tageslicht deshalb am Freitag nur selten zu Gesicht bekommen!

Am Abend hat uns Christoph zum Abendessen in ein argentinisches Restaurant in Amsterdam eingeladen! Der Abend war dann auch ein würdiger Abschluss unserer gemeinsamen Reise!

Nach einem anschliessend - zur Verdauungsförderung - kurzen Stadtrundgang führen wir alle wieder mit der Fähre zurück auf unsere „Smiling Swiss“ und schliefen dann ebenfalls mit einem sanften Lächeln ein.

Samstag, 27. März 2004 - Schiffsübergabe und Rückreise

Die Schiffsübergabe klappte fehlerfrei. Näher zum Bahnhof wird man wohl nur selten



ein Schiff zur Übergabe bringen können. Danach hiess es Abschied nehmen vom Boot und von der Crew. Die Reise ging jetzt wieder nach Hause.

Abb. 20: Schiffsübergabe vor dem Bahnhof Amsterdam

Es war eine schöne Woche und wir haben alle viel Neues dazu gelernt. Merci Christoph, merci Werner, merci Guy, merci Raphael, merci Aldo, merci Urs!

Es hat Spass gemacht - Prost und „schöni Ferie“!



Abb. 21: Flasche leer, Ferien (Kadertörn) beendet

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Unser Schiff, die „Smiling Swiss II“ in Medemblik.....	3
Abb. 2: Prost Werner!	4
Abb. 3: Für jeden Kopf ein Ei.....	5
Abb. 4: Wer erkennt sich noch?.....	5
Abb. 5: Skipper unter sich.....	6
Abb. 6: Downtown Harlingen	6
Abb. 7: Der Tonnenhof von West-Terschelling	7
Abb. 8: Achtung Jungs, gleich kommen die Kommandos!	8
Abb. 9: Wasser raus!	9
Abb. 10: Mittelklampe belegen!.....	9
Abb. 11: Festhalten, ich fahr jetzt rückwärts rein!	10
Abb. 12: Wo sind wir denn...?	11
Abb. 13: ...das möchte ich auch gerne wissen.....	11
Abb. 14: MOB gesichtet, Bug voraus!.....	12
Abb. 15: Den dicken Urs bringt ihr doch nie rein!.....	12
Abb. 16: Jetzt schnell abbergen, bevor der Mast gestaucht wird!	12
Abb. 17: Ein glücklicher Skipper in Marken.....	13
Abb. 18,19: Innendorf und Hafen von Marken	13
Abb. 19: Platz sparend eingeparkt in Amsterdam Sixhaven	14
Abb. 20: Schiffsübergabe vor dem Bahnhof Amsterdam	15
Abb. 21: Flasche leer, Ferien (Kadertörn) beendet.....	15

P.S.

Für alle, die bis hierhin gelesen haben: Rechts im Bild unser Fotograf Raphael, welcher leider auf keinem anderen Foto zu sehen ist....



Geschichte des IJsselmeers

Das IJsselmeer war früher eine tiefe Bucht der Nordsee. Zur Zeit des Römischen Reiches (etwa zu Anfang unserer Zeitrechnung) war das Gewässer noch von der Nordsee getrennt und trug den Namen Flevo Lacus. Infolge einer Steigung des Meeresspiegels ging aber in den folgenden 2000 Jahren immer mehr Land verloren. Ab 1930 wurde dieser Prozess durch den Bau des „Afsluitdijk“ (Abschlussdeiches) aufgehalten. Die damalige „Zuiderzee“ wurde dadurch vom Wattenmeer abgetrennt und wurde auf diese Weise von einem Salzmeer zu einem Süsswassergebiet. Dieser Eingriff hatte grosse Folgen für das Wattenmeer und das neu entstandene IJsselmeer. Für die Bevölkerung am Rande des IJsselmeers bedeutete dies, dass man den Fischfang von Salz- auf Süsswasser umstellen musste, dass es keine Gezeiten mehr gab und dass man keine Überschwemmungen mehr zu befürchten hatte. Zudem war es nun ziemlich einfach geworden, grosse Landflächen für die Agrarwirtschaft und für den Häuserbau einzupoldern.

Die Geschichte des Wattenmeers

Das Wattenmeer ist im Gegensatz zum IJsselmeer ein dynamisches Gebiet. Während der Flut fliessen Millionen Tonnen Wasser durch die Meeresarme in das Wattenmeer, die bei Ebbe wieder in die Nordsee zurückströmen. Durch das Salzwasser der Nordsee entstand hier natürlich eine andere Flora und Fauna als im Süsswasser des IJsselmeers.

Das Wattenmeer bildet einen Teil eines grösseren Gebietes zwischen Den Helder (NL) und Esbjerg (DK). Vor ca. 10.000 Jahren lag die Nordseeküste etwa 300 km nördlicher als heute. Der Meeresspiegel fing an zu steigen und das Wasser überflutete das Land bis zur heutigen Küste. Es bildete sich ein ausgestrecktes Wattengebiet, das bei Ebbe teilweise trockenfiel und bei Flut wieder überschwemmt wurde. Vor ca. 4000 Jahren bildeten sich die schmalen Sandbänke. Etwa am Anfang unserer Zeitrechnung stieg der Meeresspiegel nicht mehr und es formten sich richtige Dünen. Das heutige Wattengebiet war grösstenteils trocken gefallen, wovon die Überreste der Häuser zeugen, die auf dem Meeresboden gefunden wurden. Bei heftigen

Stürmen um die Jahrtausendwende brach die See oftmals durch die Dünen. Das tieferliegende Land hinter den Dünen wurde wiederum überschwemmt. An der alten Küste blieben die Dünen als Inseln zurück. Im vergangenen Jahrtausend bildeten sich die Zuidersee und das Wattenmeer mit seinen Inseln.

Jede Insel ist in zwei Teile geteilt: die Nordsee- und die Wattenseite. An der Nordsee- seeseite gibt es Sandbänke, Strand, Dünen, Wälder und Heidefelder, an der Wattenseite Polder, Deiche, Deichvorland und das Watt. Die Dörfer befinden sich alle auf der Grenzlinie zwischen Polder und Düne. Die Priele und Sandbänke ändern sich bis heute andauernd durch Aufschlammungen, Stürme und starke Strömungen.

Die Inseln wandern immer noch ostwärts: An der Ostseite schwemmt Sand an, während er an der Westseite weggespült wird. Durch diesen Prozess gingen schon ganze Dörfer verloren. Zirka 3500 Jahre vor unserer Zeitrechnung siedelten sich die ersten Bewohner in diesem Gebiet an. Im Laufe der Jahrhunderte mussten sie einen harten Kampf gegen das Wasser führen. Mit allerlei Mitteln versuchte man der Gewalt des Wassers zu trotzen, indem man nicht nur Deiche, sondern auch Warfen baute. In Nordfriesland sind noch einige in der Landschaft erhalten.