

Ins Wasser, aber zu Hause...

20.03.2006

Heute Morgen ist es endlich so weit. Nachdem wir Pherusa noch mit Lebensmitteln, Ausrüstung und den für die geplante Winterüberführung nach Holland notwendigen erwärmenden Getränken beladen hatten, geht es um 10.00 Uhr am Dortmund-Ems-Kanal nun endgültig ins Wasser.

Gleich nachdem Pherusa aus den Krangurten „geglitten war“ übernehmen wir am Steg des RVD noch Material und Mann und legen ab um non-stop bis Friedrichsfeld über den Wesel-Datteln-Kanal durchzuquirlen. Noch vor der Schleuse Datteln wird geschäftig gestaut um das Cockpit von Reisetaschen, Laptops und Werkzeugkoffern zu befreien. Schließlich wollen wir aufgeräumt unserer 1. Schleusung ins Auge schauen.

Nach einer guten viertel Stunde Wartezeit wird uns die Einfahrt hinter einem Berufsschiff in die große Kammer gewährt. Wir stellen recht schnell fest, dass die bereitgelegten Leinen leider zu kurz sind. Es gibt weder Stangen zum hinabgleiten, noch Schwimmpoller oder Ähnliches. Ein Umlegen der Leinen scheidet bei 7,50 m Bootslänge und einem Abstand der Poller von über 10m auch aus. Da sich das Schleusentor hinter uns schon langsam schließt bleibt uns nichts anderes übrig als das Schiff am Bug ordnungsgemäß mit Leinen zu führen und das Heck mit dem Außenborder in der gewünschten Position zu halten. Nach den vielen Horrorgeschichten die wir bereits über das Schleusen mit der Berufsschiffahrt gehört haben warten wir jetzt nur noch darauf vom Schraubenwasser des „Dicken“ gegen die glitschigen Schleusenwände geschleudert zu werden und die lang geplante Überführung bereits in Datteln zu beenden.

Aber nichts passiert. Ganz sanft sinken wir langsam über 7 Meter hinab. Wir warten die Ausfahrt des Kanalschiffers ab, werfen die Leine los und fahren aus dem dunklen Schacht.

Das Unangenehmste am ganzen Schleusen bleibt somit das herabtropfende Wasser des großen Hubtores bei der Ausfahrt. Also alles halb so wild. Bereits 4 Kilometer später erwartet uns schon die Schleuse Ahsen, der wir nun schon viel entspannter ins Auge sehen. Auch hier läuft alles glatt und wir befinden uns jetzt immerhin schon über 15 Meter unter unserer Ausgangsposition. Gemütlich geht es weiter den Wesel-Datteln-Kanal hinunter.



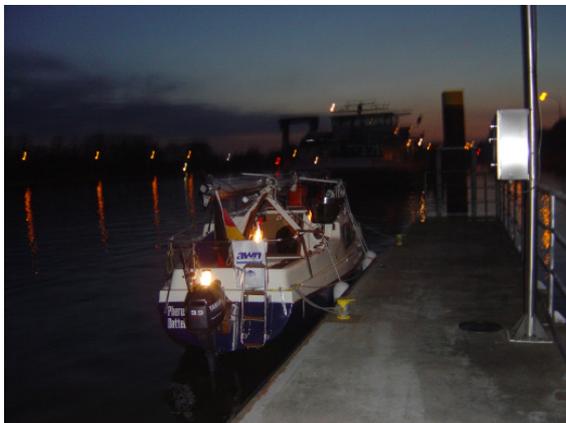
Schon bald taucht die Schleuse Flaesheim hinter einer Biegung auf. Ohne Wartezeit können wir hinter dem altbekannten Binnenschiffer in die kleine Kammer einfahren. Der freundliche Schiffsführer macht uns sogar noch auf die hier vorhandenen Stangen aufmerksam an denen wir uns ohne einen Handgriff zu tun hinabsenken lassen. Einfacher geht's nun wirklich nicht.

Wir passieren den Werkschafen Marl-Hüls, der uns deutlich daran erinnert, dass wir uns immer noch im Ruhrgebiet befinden. Nachdem wir auch die Schleuse Dorsten

mittlerweile routiniert gemeistert haben erfahren wir vom Schleusenwerter über UKW das es bis zur nächsten Schleuse in Hünxe gute 15 Kilometer sind. So haben wir genug Zeit den Heckkorbgrill einzuheizen und uns eine leckere Mahlzeit zu grillen. In der schon warmen Nachmittagssonne tuckern wir gemütlich mitten durch Dorsten. Wir lassen es uns mit einigen Würstchen und Brötchen richtig gut gehen. Am späten Nachmittag passieren wir die letzte Schleuse für heute.



Nach kurzer Überlegung bereits hier in Hünxe für die Nacht anzuliegen entschließen wir uns doch noch die verbleibenden Kilometer bis Friedrichsfeld zu fahren. Mit den letzten Sonnenstrahlen machen wir an einem Sportbootsteg direkt vor der Ausfahrt zum Rhein fest.



Da wir von hier aus keine Möglichkeit haben an Land zu kommen ziehen wir uns in die Kabine zurück und stoßen mit besagten erwärmenden Getränken auf den gelungenen ersten Tag der Überführung an. Um uns herum machen noch bis spät in die Nacht große Berufsschiffe fest, die genau wie wir auf den nächsten Morgen warten um auf den Rhein zu schleusen.

21.03.2006

Am darauf folgenden Vormittag kommen wir leider nicht so früh aus den Kojen wie geplant und so müssen wir feststellen dass die Anleger der Berufsschiffahrt bereits verlassen sind. Wir



melden uns bei der Schleuse Friedrichsfeld zur Schleusung an, bekommen aber erst eine Stunde später um 12:45 Uhr die Freigabe hinter einem recht großen Tanker in die Kammer zu fahren. Nachdem wir auf den Rhein hinausgeschleust waren, ging die Luzie ab. Neptun hatte ein feines Süsschen für uns gebraut. Aber wir ließen uns nicht beirren und setzen unser Leben an Bord wie gewohnt fort.

In Bedrängnis kommen wir nur einmal als wir von ein paar Rheinschiffen in die Zange genommen werden. An Steuerbord überholt uns ein unbeladenes Frachtschiff, während sich von vorne ein gigantischer Schubverband nähert, den wir leider erst recht spät als einen solchen erkennen. Wir passen zwar noch ganz gut durch die enge Lücke, die entstehende Kreuzsee ist allerdings so konfus, das der Bug mehrmals komplett unter Wasser schneidet und sich der blanke Hans ungeniert ins Cockpit ergießt.

Darauf können wir eigentlich ganz gut verzichten aber bis auf etwas nasse Hosen passiert glücklicherweise nichts. Es geht zügig voran, Wesel verschwindet am Horizont und nach einiger Zeit taucht bereits das „Kernwasser-Wunderland“ am linken Ufer auf. Ursprünglich als Atomkraftwerk geplant, hat es die gigantische Anlage jetzt bis zum Vergnügungspark gebracht.

Wir passieren bei Emmerich die längste Hängebrücke Deutschlands die den an dieser Stelle mehr als 700 Meter breiten Strom überspannt. Mit mehr als 15 km/h reiten wir weiter wie die Irren die steilen Rheinwellen ab...schlucken minimal Wasser und erreichen nach 4 Stunden und 55 Kilometern total durchgerührt aber dennoch glücklich die holländische Grenze und nur kurze Zeit später den Pannerdens Kanaal.



Hier lassen Strömung und Wellengang deutlich nach, dafür machen die berüchtigten Seilgierfähren das Skipperleben schwer. Nach weiteren 10 Kilometern „entspringt“ die Geldersche Ijssel aus dem Kanal. Dieser hier noch sehr schmale Fluss wird uns direkt zum Ijsselmeer bringen. Aber bis dahin ist es noch ein gutes Stück. Zunächst sehen wir uns mit der drohenden Abenddämmerung konfrontiert der unweigerlich die Nacht folgen wird. Es wird bereits merklich kühler und im Schein der Instrumentenbeleuchtung halten wir angestrengt nach einem Liegeplatz Ausschau.

In totaler Dunkelheit den geschlungenen Flusslauf hinabzumotoren möchten wir uns lieber ersparen. Ein Anlegen am flach abfallenden Ufer ist nicht möglich und wir haben auch keine



Karten oder Revierführer von diesem Gebiet.

Eine recht unschöne Situation und so sind wir doch sehr erleichtert als wir gegen 7:30 Uhr einen toten Seitenarm mit Yachthafen entdecken.

Da der Rhedener-Yachtclub so früh im Jahr noch keine Besucher erwartet, treffen wir auch keinen Hafenmeister an. Wir suchen uns also selber einen Platz, machen fest und setzen zum ersten Mal in diesem Jahr einen Fuß auf holländischen Boden bzw. Steg. Wir beglückwünschen uns schon den Rhein ohne

Bruch gemeistert zu haben als wir entdecken was die aggressiven Wellen mit unserem Wasserpass gemacht haben. Die vorderen 2 Meter sind einfach weggerissen. Reste hängen noch in Fetzen am blauen Rumpf. So recht können wir uns keinen Reim darauf machen, da der silberne Klebestreifen solche Belastungen eigentlich abkönnen müsste. Vielleicht wäre Lackieren doch die bessere Idee gewesen!?

Jetzt ist es aber nicht mehr zu ändern, wir lassen die Sache erst mal auf sich beruhen und entschließen uns noch mit dem Zug ein wenig das nahe gelegene Arnheim zu erkunden. Doch auch hier sehen wir uns mit einem eher seltenen Problem konfrontiert. Um zum Bahnhof zu gelangen müssten wir zunächst aus dem Yachthafen ausbrechen. Der ist nämlich rundum mit 2 Meter hohem Stacheldraht gesichert und das Tor ist verschlossen. Wir würden zwar schon irgendwie rauskommen, wenn uns bei der Rückkehr aber jemand beobachten sollte, wie wir zurück über den Zaun klettern, könnte das zu unangenehmen Nachfragen führen. Wir wollen gerade enttäuscht zum Boot zurückgehen als wir bemerken, dass ein weiteres Schiff im Hafen

bewohnt ist. Wir klopfen einfach mal an, schildern unser Problem und der holländische Skipper ist so freundlich uns das Tor für den Abend aufzuschließen. Somit steht dem Ausflug nichts mehr im Wege. Erst weit nach Mitternacht kehren wir zum Hafen zurück...

22.03.2006

Nachdem wir angesichts der Tatsache, dass der kommende Tagesabschnitt bis Zutpen lediglich ein Katzensprung ist erstmal ausgiebig ausgeschlafen haben, geht es gegen 12:00 Uhr wieder "raus" auf die Ijssel, wo wir schon bald vom ersten Bergfahrer mit einem "Blauen Teufel" willkommen heißen werden. Gemächlich geht es mit etwa 5 Knoten durchs Wasser den Fluss hinunter. Bereits zwei Stunden später liegt der Yachthafen Zutpen an unserer Steuerbordseite. Wir drehen das Schiff und fahren mit Vollgas gegen den Strom in die enge Einfahrt, hinter der uns ein wirklich wunderschönes altes Hafenbecken mit komfortablen Schwimmstegen erwartet. Nach dem Festmachen gilt es zunächst, die bisher nicht einsatzfähige Bordtoilette wieder in Gang zu bringen, was im wahrsten Sinne des Wortes eine *Scheissarbeit* ist.



Der Rest des Tages wird mit dem Anbau einer neuen UKW-Antenne und anderen kleinen Arbeiten gefüllt.

23.03.2006

Heute geht es weiter zum nächsten Etappenziel: Kampen sozusagen das Tor zum Ijsselmeer bzw. erstmal zum Ketelermeer. Die Fahrt verläuft ruhig und die hier doch schon recht breite Ijssel verlangt uns nicht mehr allzu viel Aufmerksamkeit ab. So leisten wir uns auch einen kleinen



Fauxpas, als wir im Rausch der heute überschwelgenden Natur an unserer Zieldestination vorbei rauschen.

Am Abend sehen wir dann die Mündung zum Keteler Meer vor uns und wir realisierten, dass der vereinbarte Treffpunkt ca. 10 Km achteraus liegt.

Nach kurzer Beratung im Cockpit entscheiden wir uns die überflüssigen Meilen gegen den Strom wieder zurückzumotoren. Der Aufwand dieses Vorhabens wird uns bereits nach wenigen Minuten bewusst. Statt der bisher

üblichen 15 km/h bringen wir es nun gerade einmal auf 6 Km/h über Grund. Trotz allem können wir schließlich nach zwei weiteren Stunden im Yachthafen Kampen festmachen.

Am Abend komplettierte sich mit Frederik die Crew und wir stärken uns mit den nötigen Proteinen in vorm von Grillgut um morgen fit fürs Mast-Stellen zu sein.

24.03.2006

Nachdem wir früh aufgestanden sind, heißt es um 9:00 Uhr "Mast stellen" - und das OHNE Kran.....

Wir verholen Pherusa also zunächst rückwärts in eine Box, legen sämtliche Fallen richtig, überprüfen den festen Sitz der UKW-Antenne und WOLLEN den Windex anbringen: aber, wie es nun mal ist fehlt natürlich der Fuß ... also ab in den nächsten "Watersportbedirf". Nachdem wir den Windex montiert haben, finde ich bei der Suche nach einem Schäkel den verloren geglaubten Montagefuß selbstverständlich in der Werkzeugkiste. Grrrrr!!!

Naja, der Mast will gestellt werden. Wir schieben den Mast auf Land und sichern den Mastfuß, um den Mast dann mit Muskelkraft zu stellen...nie wieder...gar nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn wir die Kontrolle verloren hätten. Nachdem die Segel angeschlagen sind, geht es raus auf die Ijssel Richtung Ketelmeer/Ijsselmeer. An der ersten



Brücke gibt es dann auch schon die erste Aufruhr und wir haben aufgrund des gestellten Mastes plötzliche Zweifel an der Passierbarkeit der Schlüsselstelle. Ein panisches Einwerfen des Rückwärtsganges führt aber nur zu einem abgerutschtem Aussenboarder, der ab sofort im Schnitt ca. 30 cm unter Wasser seinen Dienst verrichten muss. Im nächsten Hafen können wir jedoch das Problem beheben und auch unsere Frischwasservorräte auffüllen. So wird die Fahrt bald unbeirrt fortgesetzt. Nach kurzer Zeit erreichen wir das Ijsselmeer und können endlich die Segel setzen. Die ehemalige Zuidersee empfängt uns mit einer Suppe aus böigem Wind, und Regen.....also Pinnenpilot ran, rein und alle 2 Minuten Kopp aus'm Luk zum Rundumblick.



Nach quälenden Stunden kommen wir im historischen Stadthafen von Enkhuizen an. Das dringende Bedürfnis nach einer warmen Dusche wird hier zwar nicht erfüllt, aber immerhin können wir unsere Batterien aufladen und später den Abend in gemütlicher Runde im Cockpit ausklingen lassen.

25.03.2006

Heute Morgen decken wir uns mit frischen Lebensmitteln ein und brechen Richtung Amsterdam auf. Das widrige Wetter zwingt uns jedoch von vornherein hart gegen den Wind zu kreuzen.

Die Segelsaison hat definitiv noch nicht begonnen. Wir sehen den ganzen Tag gerade einmal 2 weitere Sportboote. In der Dämmerung, müssen wir Einsehen dass Amsterdam bei Tageslicht nicht mehr zu erreichen ist und wir entschließen uns den nahe



liegenden Hafen Monnickendam anzulaufen. Dieser Entschluss belohnt uns mit der ersten warmen Dusche nach fünf Tagen, und wir fühlten uns „man mag es uns nachsehen“ wie der Pudel wohl.

26.03.2006

Auch heute Morgen weht es mit Windstärken zwischen 6 und 7 Bft recht heftig, so dass wir uns gezwungen sehen den Tag im Hafen zu verbringen und den örtlichen Chinaman zu subventionieren. Immerhin können wir auf diese Weise den Tag nutzen, um notwendige Arbeiten am Schiff auszuführen. So wird Pherusa mit eine Fallumlenkung ausgestattet, die es uns ermöglicht selbst bei widrigsten Wetterverhältnissen ohne Risiko für die Crew den sicheren Ankerplatz zu erreichen. Weiter werden noch einige notwendig gewordenen Kleinarbeiten ausgeführt. Pherusa ist somit für jede Wetterlage gerüstet. Der Tag endete wie jeder Abend mit einem guten Essen und einem kühlen Bier.



27.03.2006

Heute hat der Wind soweit nachgelassen, dass wir uns auf den kurzen Weg nach Amsterdam machen können. Rasmus macht uns jedoch einen Strich durch die Rechnung: Er bläst entgegen



der Vorhersage mit ca. 5 – 6 Bft. aus Süd – Südwestlicher Richtung, so dass die geplante Reisedauer von 4 Stunden nicht mehr zu halten ist.

Hart am Wind kämpfen wir uns Meter für Meter in den Süden. Immer wieder zwingt uns die zunehmende Berufsschiffahrt zu zusätzlichen Wenden, die unseren Schnitt nicht unbedingt verbessern.

Doch irgendwann ist es soweit: Der geplante Schnittpunkt mit dem Fahrwasser Pampus liegt nur noch etwa eine Meile voraus. Von dort aus wollen wir, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, unter

Maschine in den Kanal vordringen. Es gilt also den Motor zu starten, so dass er beim bevorstehenden Wegpunkt einsatzbereit warmgelaufen ist. Dies gestaltet sich unter den vorherrschenden Bedingungen jedoch weitaus schwieriger als erwartet. Doch irgendwann ist auch diese Hürde genommen, und das Schiff wird zum Segel bergen, in den Wind gelegt.

Um dieses Manöver zu vollenden muss Claus wohl oder übel aufs Vorschiff um dort die Genua festzuzurren. Bei 2 Meter Welle und gerade einmal 4 °C Wassertemperatur kein Vergnügen. Kaum hat er einen Fuß auf das Deck gesetzt wird er auch schon von Gischt umspült.



Doch es hilft ja alles nichts nicht... Luftanhalten und durch. Nach dem Manöver ist der Skipper komplett durchnässt und muss sich aufgrund der drohenden nestelnden Erkältung zum Aufwärmen und Abtrocknen unter Deck zurückziehen.



Von dort verfolgt er den Rest der weiterhin unruhigen Fahrt bei mittlerweile strammen 7 Bft. durch das Pampusfahrwasser in den Kanal zu den Oranjeschleusen. Frederik der das Ruder übernommen hat trotz bis zum Erreichen dieser Schleusen jedoch noch eine gute Stunde Wind und Welle und bringt die Yacht so sicher zwischen zahlreichen roten und grünen Leuchtfeuern durch das Gischaufgewühlte Wasser in den leider nur mäßig geschützten Kanal.

So laufen wir nach 8 Stunden auf rauer See unter der Schellingwouderbrug hindurch in die Nordkammer der Oranje-Schleuse. Wir frohlocken schon diesen Nerven aufreibenden Törn bravourös gemeistert zu haben als es uns im Stadtkanal von Amsterdam noch einmal ordentlich durchrührt.

Steile fiese Wellen türmten sich auch und lassen unaufhörlich das braune Kanalwasser über das Boot spülen. Die vollautomatischen Rettungswesten sind kurz davor allein durch das überkommende Wasser ausgelöst zu werden. Der 1. Anfahrtsversuch auf den Sixhafen wird in letzter Sekunde abgebrochen, da der Wellengang ein sicheres Einlaufen in den Hafen nicht zulässt. 3 Minuten später unternehmen wir einen weiteren Anlauf der auch gelingt.

Im Hafenbecken selber werden wir allein durch den Wind und mit blankem Mast mit knappen 4 Knoten geschoben. Der Spaß an der Situation ist längst verfliegen. Eine Einfahrt in die Box scheint kaum möglich, eine Alternative steht uns aber auch nicht zur Verfügung.

Jetzt ist guter Rat wie so oft teuer. Wir haben die Wahl in die an der Kaimauer festgemachten Megayachten zu treiben oder aber einen äußerst risikoreichen Versuch zu unternehmen in einer der schmalen Besucherboxen festzumachen. Wir entscheiden uns für die 2. Möglichkeit und bringen mit klopfendem Herzen und zitternden Finger die Yacht durch das sturmaufgepeitschte Hafenbecken in die vorgesehene Anlandeposition.

Frederik gelingt es die 1,5 Meter zum Steg mit einem Hechtsprung zu überwinden bevor Pherusa durch eine aufbrausende Böe wieder vom Steg weggedrückt wird. Es kommt zu einer kritischen Situation als sich die Yacht unaufhörlich aber stetig dem gegenüberliegenden Holzpfosten nähert.

Nur durch den beherzten Einsatz unserer kraftvollen 10 PS Maschine können wir Schlimmeres abwenden. Wir gleiten nur Millimeter an besagtem Hindernis vorbei.

Pherusa liegt in der Box. Zunächst noch etwas schräg, aber 7,50 m lassen sich zum Glück auch mit den Leinen noch recht sicher in die korrekte Position bringen.

Um 17.00 Uhr können wir endgültig diesen Schwerwettertörn als erfolgreich Abgeschlossen im Logbuch eintragen.



28.03.2006

Auch in der Nacht lässt der Sturm nicht nach, die Netherland-Coastguard gibt wiederholt Securite – Meldungen über UKW-Sprechfunk heraus. So sehen wir uns am nächsten Morgen gezwungen Pherusa mit zusätzlichen Seilen zu sichern und mit Gummischwengeln die harten Stöße an den Klampen abzumindern. Selbst im einigermaßen geschützten Hafen erreicht das Schiff 15° Krängung.

Es steht also ein weiterer Hafentag an, den wir für weitere kleinere Reparaturen nutzen können. Die Scheuerleiste wird in ihre endgültige Position gebracht und die Wanten werden nachgespannt. Der Versuch das abendliche Essen an Deck zu sich zu nehmen wird durch den Wind stark behindert, doch kann es auch durch derart widrige Umstände nicht vereitelt werden. Nachdem das Essen beendet ist wird aufgeklart und noch einige Besorgungen in Läden des nahe gelegenen Vorstadtzentrum gemacht. Wir gehen zum gemütlichen Teil des Abends über und finden schon bald den Weg in die Kojen.



29.03.2006

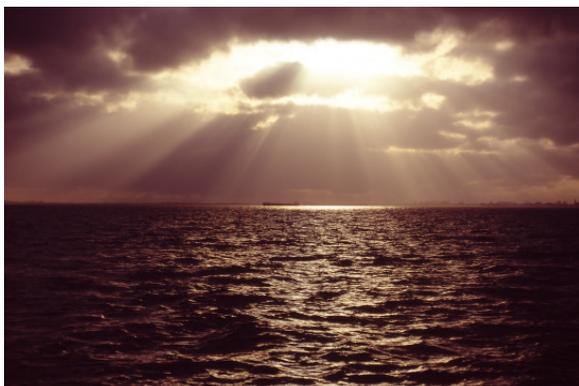
Am nächsten Mittag ist der Wind soweit abgeflaut, dass wir es wagen können aus dem Sixhaven auszulaufen. So verlassen wir um 16 Uhr die Schleuse in Amsterdam und gleiten bei schönstem Wetter in das südliche Markermeer. Der Wind bläst von achtern und wir rauschen mit 4-5 Knoten auf unser nächstes Zwischenziel, das Navidukt in Enkhuizen, zu.



6 Meilen vor unserer Ankunft bricht wie erwartet die Nacht über uns herein und wir sind auf die Leuchtfeuer zur Orientierung angewiesen. Leider müssen wir aber feststellen, dass die Fahrrinne nur mit unbeleuchteten Bojen gekennzeichnet ist und sich die Anfahrt somit schwieriger als erwartet gestaltete.

Doch irgendwann ist auch diese Hürde genommen und wir laufen nach einem Berufsschiff in die Schleuse des Naviduktes ein. Nach der Schleusung erwartet uns die gleiche Situation wie bei der Anfahrt: Unbefeuerte Bojen.

So entscheiden wir uns vor Enkhuizen zu ankern und verschwinden nach erfolgtem Manöver direkt in den Kojen.



30.03.2006

Im Laufe der Nacht frischt der Wind zunehmend auf und am nächsten Tag sehen wir uns erneut mit einer Sturmwarnung konfrontiert. Also werden wir mal wieder einen Tag im Hafen verbringen. Beim Frühstück löst sich der Anker vom Grund und wir gehen auf Drift. Das soll sich noch zwei Mal wiederholen, bevor wir entscheiden die Yacht an einem Steg festzumachen, um dort dem Sturm zu trotzen.

Der Nachmittag wird zum Lesen und Faulenzen genutzt. Später erwies sich diese Entscheidung als richtig, als wir auf Kanal 16 diverse Notrufe empfangen.

Nach dem Abendessen, das Mangels Grillfleisch dieses mal leider nur noch aus Konservensuppen besteht flaut der Wind jedoch deutlich ab. Wir planen also kurzerhand um und entscheiden heute Nacht noch nach Stavoren zu segeln. Für den nächsten Tag werden wieder 7 Bft. erwartet, so dass diese Möglichkeit am vernünftigsten erscheint.

An Bord wird alles soweit wie möglich sturmfest verstaut, statt der Genua wird die deutlichere kleinere Sturmfock angeschlagen und wir binden vorsorglich schon mal ein Reff in das Groß.

Um die Nachtfahrt bei immer noch recht rauen Bedingungen so sicher wie möglich zu gestalten programmieren wir noch im Hafen die wichtigen Wegpunkte ins Bord-GPS und melden uns nach dem Auslaufen bei „Centralen Meldepost Ijsselmeer“, die uns auf der Überfahrt ab sofort begleitet und halbstündlich unsere Position abfragt. Wir setzen nur die Fock, was immerhin für gute 5 Knoten bei 8erlichem Wind ausreicht. Das reicht uns völlig aus, da das Wasser doch noch recht konfus ist und auch bei dieser „minimalen Besegelung“ der blanke Hans seine nasskalten nicht immer vom Cockpit lassen kann.



Bis auf einige unbeleuchtete Tonne die uns Kopfschmerzen bereiten verläuft der Törn ohne größere Zwischenfälle, nach gut 2 Stunden bringen wir das weiße Ansteuerungslicht Stavoren mittig zwischen Rot und Grün der Hafeneinfahrt und laufen in den Vorhafen der Schleuse ein.

Da in Stavoren um 2 Uhr in der früh eher nicht geschleust wird machen wir zunächst am Sportbootsteg fest. Schnell wir jedoch klar, dass ein liegen für die Nacht hier unmöglich ist. Der Schwell steht direkt in das kleine Becken, so dass Pherusa wie auf einer Hüpfburg vor den



Planken herumspringt und dabei gut und gerne 1,5 Meter Höhe gewinnt bzw. direkt danach wieder verliert. DAS wollen wir den Klampen nicht lange zumuten und wir Motoren notgedrungen wieder aufs Ijsselmeer um Zuflucht im Außenhafen von Stavoren zu finden.

Nach 5 Minuten erreichen wir diesen dann auch und sind froh an einem großen Plattboden längsseits gehen zu können.

Wir sind recht müde und geschafft, so dass wir dann um 3 Uhr nach einem zünftigen Anleger-Bierchen die Nachtruhe einläuten.

31.03.2006

Wir erwachen gegen 10 Uhr und ein Blick nach draußen zeigt uns, dass die Entscheidung noch gestern nach zu fahren goldrichtig war. Es weht erneut mit guten 7 Bft. Wir müssen glücklicherweise nur noch die 5 Minuten zurück zur Schleuse.

Aber diese 5 Minuten haben es in sich: Wir bekommen den Wind dieses mal genau auf die Nase und die 10 PS Maschine hat ihre redliche Mühe Pherusa durch die Wellenberge zu schieben. Frederik steht auf dem Vorschiff teilweise knietief im Wasser und selbst über das hohe Backdeck ergießen sich noch Wassermassen ins Cockpit die den Boden unter einer 10cm Wasserschicht verschwinden lassen. Da wir für die kurze Überfahrt bis auf die Rettungswesten nicht gerade sturmtauglich angezogen sind, sehen unsere Jeans und Jacken aus als hätten wir beim Duschen vergessen uns auszuziehen.

Aber immerhin steht bei unserer Ankunft das Schleusentor schon offen und wir können direkt einfahren. Schnell ist der Unglaubliche Hub von ca. 5 cm



überwunden und wir gleiten in das friesische Binnenrevier.



Wenige Minuten später sieht Pherusa 11 Tage nach der Abfahrt in Datteln ihren neuen „Sommerhafen“. Und er gefällt! Kein Vergleich zum alten Hafen in Langweer. Es ist schon richtig was los, alt und jung machen ihre Boote fit für den nahenden Saisonbeginn.

Gut das wir das hinter uns haben. Wir müssen jetzt nur noch ein bisschen Reine machen, was nach 2 Wochen dann doch etwas länger dauert. Glücklicherweise kommt die Sonne raus und wir haben sogar die

Möglichkeit unsere nassen Sachen zu trocknen.

Morgen geht es dann wieder nach Hause...schade eigentlich, wir hätten es wohl noch ein paar Wochen ausgehalten. Aber jetzt geht die Saison ja erst so richtig los....

