

Bericht für den Törnaward 2023 der SY Surekama

Titel der Reise:	Ich wollte nie in die Nordsee oder wie es doch dazu kam
Bootsname:	Surekama
Bootstyp:	Bavaria 808
Crew:	Joachim Lapp, Katharina Lapp
Zeitraum der Reise:	17.06. - 09.07.2023
Fahrtroute:	Wiking Marina Schleswig – Damp - Kiel Holtenau – Rendsburg – Cuxhaven - Helgoland – Amrum – Tönning – Friedrichstadt – Pahlen – Rendsburg – Kiel
Strecke in sm:	349 sm

Ich wollte nie in die Nordsee oder wie es doch dazu kam

Törn in die Nordsee vom 17.06. - 09.07.2023

**Mit Bavaria 808 Surekama, Skipper Achim Lapp und Co-Skipperin Katharina Lapp,
und weiteren GFK-Klassikern:
Tatal mit Skipperin Hilde und Restless mit Skipper Tim aus Schweden.**

Vorwort

Bei der Ausbildung zum Sportbootführerschein-See, oder SKS tauchten bei den Kartenaufgaben Namen auf wie „Süderpiep“, „Blauort“, „Büsum“, „Helgoland“ etc. Ich wollte da nie hin, alles viel zu kompliziert und zu gefährlich, außerdem sollte dort auch das Wetter meist schlecht und stürmisch sein. Meine Reviere waren im Mittelmeer, Kroatien, Sardinien, Korsika und Mallorca, die ich alle mit meinem Boot befahren habe. Seit April 2021 liegt mein Boot jetzt in der Schlei, und ich habe die Ostsee lieben gelernt, auch weil es in meinem Stammrevier Kroatien langsam zu voll wurde. Auf den Geschmack gekommen bin ich bei meiner ersten Teilnahme an den GFK-Classics 2019.

Der GFK-Klassiker Nordfriesland Törn

Alles begann als der GFK-Klassiker Verein in seinem Newsletter vom 04.01.2023 einen Nordfriesland Törn als Flottille mit 5 – 10 Booten unter der Leitung von Hilde anbot. Für mich schien dies die ideale Gelegenheit zu sein in einer Gemeinschaft von mehreren Booten bei einer Flottille unter Anleitung einer erfahrenen Skipperin doch einmal die Nordsee auf eigenem Kiel zu erkunden. Ich habe mich kurzentschlossen noch am gleichen Tag für den Törn angemeldet und gleich mit Vorbereitungen begonnen, indem ich das Gelernte über die Tidennavigation nach dem englischen Verfahren mit den ATT's und der deutschen BSH Methode vertieft habe. Meine Wahl fiel dann auf die BSH Methode und ich habe alle relevanten Unterlagen, wie Gezeitentabellen, Stromatlas, Revierführer und die Seekarten in Papierform und digital besorgt. Mein Boot habe ich mit einem AIS Transponder ausgerüstet und zu meiner Sicherheit einen EasyMOB-2 personal AIS-Transponder angeschafft.

Ich konnte es kaum erwarten, bis der Törn am 23.06. in Kiel-Holtenua starten sollte. Am Samstag, den 17.06. bin ich mit der Bahn nach Schleswig gefahren, um mein Boot für den Törn klar zu machen und zunächst alleine von der Wiking-Marina nach Rendsburg zu überführen, wo meine Tochter Katharina an Bord kommen sollte (der Bahnhof liegt dort nur 6 Minuten zu Fuß von der Marina entfernt). Die Bahn ist leider bei meinen Reisen nach Schleswig seltenst pünktlich gewesen, deshalb kam ich mit einer Verspätung von 1H 35Min. um 20:19 Uhr in Schleswig an, aber bei einem Ticketpreis von 39,90€ für die einfache Fahrt 1. Klasse sollte man nicht meckern. Mit dem Taxi ging es dann zur Wiking-Marina um das Gepäck im Boot abzustellen, und anschließend schnell noch mit dem E-Scooter zum Griechen, der um 21 Uhr noch warme Küche hatte.

Am Sonntag wurde das Boot für den Nordseetörn klar gemacht, und der neue AIS Transponder in Betrieb genommen. Die neuen digitalen Seekarten vom NV-Verlag mussten auch noch freigeschaltet werden. Ich habe das extra spät gemacht, da ich vor hatte ggf. 2024 nochmal in die Nordsee zu fahren, und die Lizenz immer nur 1 Jahr gültig ist.

Nachdem am Montag ausreichend Lebensmittel und Getränke gebunkert waren ging es mittags los bis zum ersten Etappenziel nach Damp, leider alles mit Motor, da der Wind aus Osten kam. In Damp gab's zum Abendessen ein Fischbrötchen von der Fischbude am Gästesteg, mit dem Hinweis des Verkäufers „pass auf die Möwen auf“, da diese gerne das Fischbrötchen klauen, bevor man einmal abgebissen hat.



Am Dienstag gab es nach dem Frühstück die Gelegenheit noch einmal einzukaufen, bevor es weiter zu dem Wartebereich des NOK (offiziell Kiel Kanal) in Kiel-Holtenua ging musste noch der Loggeber gezogen und vom Bewuchs befreit werden. Die Strecke bis Kiel Holtenua konnte ich weitestgehend unter Segel bewältigen, außer bei der Umfahrung einiger Regattafelder der Kieler Woche.



In Holtenau gibt es vor der Schleuse einen Steg des WSA an dem man bis zu 2 Nächte liegen darf. An einem Automaten kann das Liegegeld 8,00 € und die „Befahrungsabgabe“ für den NOK bezahlt werden. Der NOK kostet für die ganze Strecke 12,00 €, muss aber innerhalb von 2 Tagen durchfahren werden.

Da ich in Rendsburg einen Zwischenstopp machen wollte habe ich eine Teilstrecke für 7,00 € gelöst. Über eine eigens eingerichtete WhatsApp Gruppe hatte ich Kontakt zu Hilde, die zu diesem Zeitpunkt schon im Regattaverein Rendsburg lag. Auch Tim lag schon dort, was meiner Planung sehr entgegenkam.

Die erste Strecke im NOK musste ich am Mittwoch deshalb alleine bewältigen, was sich aber als unproblematisch erwies. Hilde hat mir wertvolle Tipps zur Schleusung und dem Fahren auf dem NOK gegeben. Gute Infos bekommt man auch beim WSA (<https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de>), oder Sönke Roeber (Blauwasser.de).



Mein neuer, kleiner Tisch hat sich schon gut bewährt, da ich nicht für jede Mahlzeit im Boot das Bett abbauen musste um den großen Tisch benutzen zu können.

Um lange Wartezeiten vor der Schleuse zu vermeiden ist es ratsam beim Schleusenwärter über Telefon oder Funk nach der nächsten Schleusung zu fragen, da dies schon mal einige Stunden dauern

kann. Ich habe den Funk "Kiel-Kanal IV " auf VHF-Kanal 12 abgehört und auf Anfrage eines anderen Seglers erfahren, dass es noch ca. 1 ½ Stunden bis zur Schleusung dauert. Also habe ich den Wecker gestellt und entspannt am Steg gewartet.

Steuerbord vor der Schleuse ist vor der alten stillgelegten Schleusenkammer ein Wartebereich ausgewiesen, in dem man dann noch warten muss bis ein weißes



unterbrochenes Licht am Signalmast auf der Mittelmauer der Schleuse gezeigt wird. In unserem Fall kam ein Schlepper vorbei und forderte uns auf hinter ihm in die Schleuse zu fahren.

Er machte hinter einem Containerschiff fest und wir dahinter. Normalerweise soll man an den dicken Pötten vorbeifahren und davor festmachen, da das Schraubenwasser hinter ihnen recht gefährlich sein kann.

Macht man doch dahinter fest, ist es wichtig eine Achterspring zu legen, um nicht vertrieben zu werden. Zu beachten ist auch, dass die Fender ganz tief, flach auf dem Wasser liegen, da die Schwimmstege in der Schleuse nur sehr niedrig sind und die Fender sonst auf den Steg rutschen.

Kaum hatte ich Achterspring, Vor-, und Achterleine auf Slip belegt ging es auch schon weiter, da in Holtenau nur sehr wenig Niveau ausgeglichen werden muss. Dann hieß es schnell an den dicken Pötten vorbei aus der Schleuse raus, bevor diese los machen und die Maschine einkuppeln.

Das Befahren des NOK erwies sich als unproblematisch, auch wenn es einmal recht eng wurde als ein Kreuzfahrer vorbeizog. Bei der Begegnung mit den großen Pötten muss man immer ausreichend Fahrt im Boot haben (ca. 4 - 5 kn), da man sonst



Gefahr läuft vom Schiff angesaugt, oder an das Ufer geschoben zu werden.

Im NOK darf man auch segeln, wenn die Maschine mitläuft und man die Richtung halten kann. Kreuzen ist nicht erlaubt und man muss natürlich einen Motorkegel setzen. In Rendsburg hatten Hilde und Tim schon gewartet und einen Liegeplatz für mich freigehalten.

Bei einer ersten Törn Besprechung am Donnerstagvormittag konnte Hilde meine Bedenken ausräumen, dass ich als kleinstes Boot nicht mithalten könnte. Sie meinte, dass wir gemeinsam segeln, und das langsamste Boot die Geschwindigkeit vorgibt.



Als Fahrt unter Motor wurde 5 kn festgelegt, und vereinbart über 5 Beaufort nicht auszulaufen.

Nachmittags holte ich mit dem E-Scooter meine Tochter vom Bahnhof ab und Hilde erwartete abends noch ein Crewmitglied. Bei der nächsten Besprechung um 20 Uhr waren die Crews dann komplett vertreten. Für diese Törn Besprechung bekam jeder die Aufgabe für

diese erste Strecke einen Passage - Plan mit allen relevanten Gezeiten, Strömungen, Auslaufzeit und Ankunftszeit zu erstellen. Der NOK ist ja tidenfrei, aber sobald wir bei Brunsbüttel in die Elbe kommen würden galt es den richtigen Strom elbabwärts zu nutzen. Spätestens hier wurde klar, dass sich das Zeitmanagement immer nach den Gezeiten richten muss. Wir wurden uns auch schnell einig, dass wir am ersten Tag bis Cuxhaven kommen wollten, obwohl die Ankunft in Cuxhaven nicht vor 22 Uhr zu erwarten war.



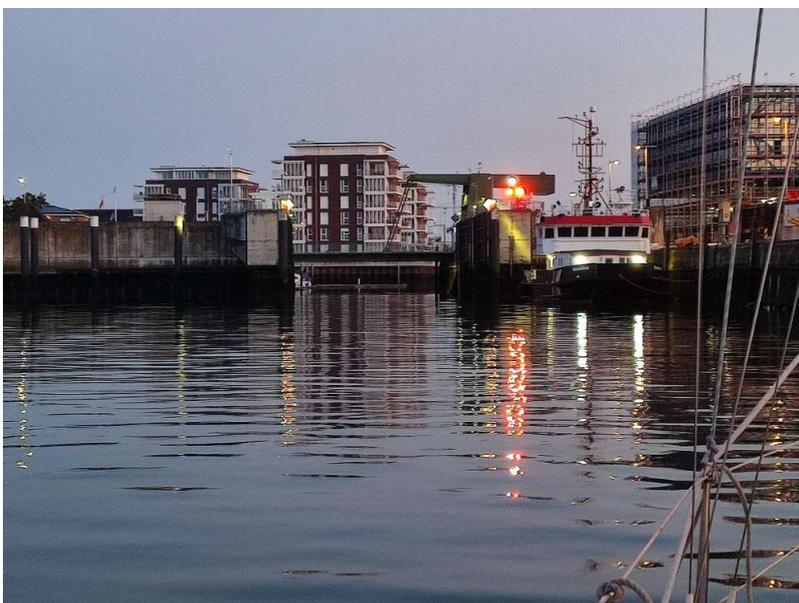
Am Samstag, den 24.06. hieß es dann um 09:30 Uhr nach dem Einholen des Wetterberichts Leinen los Richtung Brunsbüttel, mit dem Ziel um ca. 20:00 Uhr den richtigen Strom nach Cuxhaven zu erwischen. Die Fahrt durch den NOK erwies sich als unspektakulär und entspannt. Das einzige Problem ist,

dass man im NOK nicht mit dem Autopiloten fahren darf, da durch die großen Schiffe der Fluxgate-Kompass so stark abgelenkt werden kann, dass das Boot aus dem Kurs läuft. Wenn man es trotzdem machen muss man ihn rechtzeitig vor der Begegnung mit der Großschifffahrt ausschalten. Ich hatte ja meine Tochter dabei, sodass wir uns an der Pinne abwechseln konnten. Wir kamen recht gut voran, sodass wir schon ca. 17:00 Uhr an der Schleuse Brunsbüttel im Wartebereich vor der Schleuse im Päckchen festmachten. Die kleine Marina wurde sehr schnell voll, da einige Boote aus der Elbe kamen, um hier zu übernachten.



Auch hier ist das Liegen bis zu 2 Nächte erlaubt, um sich auf die Weiterfahrt vorzubereiten. Wir hatten also ausreichend Zeit um uns bis zur Schleusung um 19:45 Uhr etwas zu entspannen und ein Eis zu essen. Da in Brunsbüttel noch die alten Schleusenkammern in Betrieb sind wurde für die Sportboote eine eigene Schleusung gemacht, wobei sich der Schleusenwärter

anscheinend nach den Gezeitenströmen richtet. Am Schleusenausgang ist eine elektronische Hinweistafel, die anzeigt wie stark und in welche Richtung der Strom auf der Elbe setzt. Einmal in der Elbe hieß es dann immer am Tonnenstrich entlang, möglichst am Rande, oder außerhalb des Fahrwassers zu fahren. Hier kann man sich schonmal das Tonnen Abhaken angewöhnen. Ich hatte mir bei der Planung für alle relevanten Ansteuerungen DIN A4 Skizzen gemacht und in Folie eingeschweißt, um sie ggf. auch bei schlechtem Wetter an der Pinne zur Hand zu haben. Man kann das natürlich auch am Kartentisch in der Papier Seekarte machen. Der Kartenplotter macht das alles automatisch, wenn die Track Aufzeichnungsfunktion eingeschaltet ist, ich verlasse mich aber ungern ausschließlich auf digitale Geräte. Beim Smartphone, oder Tablet kann schon mal zum ungünstigsten Zeitpunkt die Batterie alle sein. Nach der Tonne 38 mussten wir das Fahrwasser queren um Cuxhaven anlaufen zu können. Da vor der Einfahrt zum alten Hafen ein recht starker Strom (3 – 4 kn) elbabwärts setzte mussten wir zunächst an der Hafeneinfahrt vorbeifahren, um uns dann gegen den Strom laufend seitlich in die Hafeneinfahrt driften zu lassen. Versucht man es direkt landet man ziemlich sicher am Molenkopf.



Um 22:00 öffnete die Klappbrücke und um 22:30 lagen wir fest am Steg der City-Marina. In der City-Marina liegt man bei viel Wind geschützter als im Yachthafen weiter elbabwärts, dort dürfen Boote kleiner als 9,5 m bei mehr als 6 Beaufort nicht liegen. Nach einer kurzen Besprechung zur Planung der Überfahrt nach Helgoland gab es ein kleines Abendessen an Bord.

Am Sonntag war des Hochwasser Helgoland um 06:24 und 18:31 Uhr. Laut Stromatlas kenterte der Strom bei Cuxhaven elbabwärts ca. 07:10 bzw. 19:20 Uhr. Am nächsten Morgen schon um 06:30 Uhr auszulaufen war uns zu früh. Wir beschlossen deshalb einstimmig um 17:30 mit dem 2. Hochwasser auszulaufen, da der Wind für diese Zeit in Richtung und Stärke günstig prognostiziert war. Wir würden also nachts in Helgoland ankommen (ETA ca. 02:00 Uhr). Noch einen Tag zu warten war auch keine Option, da Starkwind angesagt war.



Nach einem ausgiebigen Frühstück gab es deshalb noch die Möglichkeit Cuxhaven zu besichtigen. Vor dem Ablegen hat erstmal der Motor gestreikt, der Fehler war aber schnell gefunden, eine Sicherung war durchgebrannt, und wurde durch eine Stärkere ersetzt (die Kabelquerschnitte waren ausreichend dimensioniert). Die Klappbrücke öffnete pünktlich um 18:00 Uhr und entließ uns in die Elbe. Nach einer halben Stunde kreuzten wir dann das

Fahrwasser zur Tonne 32a und setzten die Segel um am Wind von Stb. mit ca. 3 kn am Tonnenstrich entlang nach Helgoland zu segeln. Hilde und Tim verschwanden langsam aus der Sichtweite, da sie die erste Teilstrecke noch mit Motorunterstützung fuhren.



An Tonne 24 hat der Wind aufgefrischt, und achterlich gedreht. Wir haben dies ausgenutzt, den Spinnaker gesetzt und sind mit achterlichem Wind und fast 6 kn Fahrt entspannt Richtung Helgoland in die Nacht gerauscht. Gegen 24 Uhr haben wir Hilde und Tim dann überholt und ca. 01:30 Uhr 3 sm vor Helgoland den Spie geborgen, um unter Motor gemeinsam den Hafen anzusteuern. Im Vorhafen ist ausreichend Platz um die Segel zu bergen. Tim hat nach einiger Sucherei längsseits festgemacht und Hilde und wir im Päckchen daneben. Nach dem übliche Manöverschluck haben wir das Boot aufklariert und sind ab in die Kojen.



Am nächsten Morgen bat uns der Hafenmeister die Boote in den Yachtclub zu verlegen, da wir in einer Liegeverbotszone lagen, danach gab's ein ordentliches Frühstück. In dem Yachtclub sind wir sehr nett aufgenommen worden und Hilde hat einen Schlüssel für das Clubhaus mit den Sanitäreinrichtungen bekommen. Der Hafen von Helgoland ist in der Saison oft so voll, dass bis zu 12 Boote im Päckchen liegen. Dafür gibt es noch zusätzliche Bojen,

damit die äußeren Boote dort noch sicher abgespannt werden können. Helgoland ist ja



das Paradies für zollfreies Einkaufen, entsprechend viele Geschäfte gibt es hier. Die Restaurants sind auf Helgoland allerdings recht teuer, deshalb gab's mittags nur was Kleines und abends haben alle zusammen in der Oberstadt Pizza gegessen.

Tags ist Helgoland sehr belebt, aber abends ist es sehr ruhig, da die ganzen zollfrei Einkäufer wieder weg sind. Da für den Dienstag 27.06. Wind mit 5 – 6 Bft. angekündigt war haben wir noch einen Hafentag eingelegt. Auf



Helgoland wird es nicht langweilig, die Düne Helgoland kann mit einem Ausflugsboot besucht werden, Katharina und ich haben aber einen Spaziergang entlang der roten Felsen im Oberland gemacht. Abends gab's wieder Essen an Bord. Der Passage-Plan für Mittwoch sah vor, dass wir uns um 10:30 Uhr im Vorhafen zum Segelsetzen und Auslaufen Richtung Föhr treffen. Die Ansteuertertonne Rütergat sollte um ca. 17:30 Uhr erreicht sein, um mit einlaufendem Strom nach Föhr zu laufen. Wir wollten die Strecke vor dem Wind abkreuzen, aber wegen der Welle war es dann doch angenehmer mit achterlichem Wind zu fahren. Die Genua wurde ausgebaumt und das Groß mit dem Bullenstander gesichert.



So kann man bis zu +/- 35 Grad vor dem Wind pendeln, ohne dass die Segel einfallen. Mit fast 5 Kn Fahrt ging es zügig voran. Um 17:03 war die Ansteuertertonne erreicht und wir haben aufeinander gewartet, um gemeinsam mit dem Strom nach Amrum zu segeln. Sportboote liegen in Amrum im sog. Tonnenhafen, der nicht bei Niedrigwasser angelaufen werden sollte, an manchen Liegeplätzen ist es dann schon zu flach.

An manchen Stegen fällt das Boot trocken, was aber nichts macht, da der Kiel sich in den weichen Schlick eingräbt. Ggf. sollte man die Logge ziehen und beim Motorstart



darauf achten, dass die Kühlung funktioniert. Auf keinen Fall sollte man den Motor starten, bevor das Boot aufschwimmt. Das eigentliche Ziel Föhr haben wir aufgegeben, und diese Entscheidung stellte sich später als sehr gut heraus. Um 20:25 war das Boot dann in Amrum festgemacht und ein kleines Abendessen zubereitet. Da wir das Ziel hatten nicht nur Strecke zu machen wurde beschlossen am Donnerstag wieder einen Hafentag einzulegen, und am Abend

gemeinsam in der „Blauen Maus“ essen zu gehen. Tim hat bei SVB einen neuen Motor für seinen Autopiloten bestellt, der ihm kurz nach Helgoland ausgefallen war und er die ganze Strecke alleine am Ruder stehen musste. Es sollte jedoch eine Woche dauern bis das Teil eintraf. Aus dem Abendessen in der „Blauen Maus“ wurde



nichts, da sie wie alle Restaurants in der Umgebung Ruhetag hatte, Tim hat uns deshalb in die „Spelunke“ Restless eingeladen. Jeder hat etwas mitgebracht, und wir hatten einen sehr schönen Abend, der leider für Katharina und mich der Abschiedsabend werden sollte. Der neueste Wetterbericht sagte ab Samstag Sturm mit Orkanböen voraus, deshalb riet uns Hilde sofort am nächsten Morgen

auszulaufen und Zuflucht in der Eider zu suchen. Sie selbst wollten noch nach Föhr um den Sturm dort abzuwettern, aber wir mussten ja zurück, da meine Tochter nur zwei Wochen Urlaub hatte. Ich hatte zwar den Rückweg sowieso durch die Eider geplant, wir wären aber gerne noch bis Sylt gekommen.

Also ging es gleich am Freitag früh nach einem ausgiebigen Frühstück mit Pfannkuchen, mit ablaufendem Wasser auf den Heimweg Richtung Eider-Sperrwerk. Bei einem Anlieger- bis Halbwindkurs ging es mit bis zu 6,8 kn zügig voran. Bereits um 15:55 Uhr waren wir an der Ansteuertonne des Eider Fahrwassers, und um 16:47 etwa eine Stunde zu früh an der Barre bei Tonne 11.



Nach einer erneuten Berechnung der Wassertiefe und genauer Beobachtung des Echolots sind wir bei Niedrigwasser mit 0,9 m unterm Kiel über die Barre gerutscht. Es ist immer besser bei Niedrigwasser aufzulaufen, als bei Hochwasser. Um 19:30 Uhr



wurden wir geschleust und waren sicher in der Eider. Um 20:50 Uhr haben wir im Päckchen an einer Moody „Five Camels“ festgemacht, die wir schon in Amrum getroffen hatten.

Da es wieder spät war bereiteten wir ein kleines Abendessen an Bord zu. Nach langen Segeltagen war uns das immer angenehmer als lange herumzulaufen um ein Restaurant zu suchen, im dem die Küche möglicherweise schon geschlossen war.

Tönning hat ein kleines Heimatmuseum in einem alten Lagerhaus direkt am Hafen und das sehr sehenswerten Multimar-Wattforum, in dem die gesamte Tier- und Pflanzenwelt des Wattenmeers eindrucksvoll gezeigt wird. Im Hafen findet man auch die alte Fischerei-Genossenschaft, die eine große Auswahl frischen Fisch zum Mitnehmen oder sofort essen anbietet. Wer es deftig mag sollte in die alte Werft am

Hafen gehen. Dort stehen auf Sandboden alte Werkzeugmaschinen und Hobelbänke auf denen wir Currywurst mit Pommes-Frites und einem kühlen Bier bzw. Pommes mit Cola genossen.



In Tönning nahm der Wind dann schon auf über 26 kn zu, sodass wir froh waren hier sicher zu liegen. Der Tönninger Hafen wurde während der Elblockade durch die Briten zur Zeit Napoleons zu einem bedeutenden Umschlagplatz für Im- und Export.

Weil es ausnahmsweise mal regnete ging es nach einem weiteren Hafentag erst am Sonntag, den 02.07. weiter nach Friedrichstadt. Eigentlich wollten wir nach Süderstapel, aber wegen dem vorhergesagten Sturm mit Orkanböen war das Liegen dort zu unsicher. Der Wind wäre dort aus Westen kommend über die Felder ungebremst von Backbord gekommen. In Friedrichstadt lagen wir deutlich geschützter. Friedrichstadt hat auch für die zu erwartenden Hafentage wesentlich mehr zu bieten. Bei bis zu 30 kn Wind haben wir uns mit einer

dänischen Maxi zusammen auf den kurzen Weg nach Friedrichstadt gemacht. An der Autobrücke bei Tönning mussten wir einige Warteschleifen drehen, aber die Eisenbahnbrücke kurz vor Friederichstadt hat sofort geöffnet als wir uns näherten. Für die Öffnung der Brücken muss man sich telefonisch anmelden.



Die Schleuse Friedrichstadt öffnete um 17:30 Uhr, auch hier mussten wir etwas auf den Schleusenwärter warten, es war ja schließlich Sonntag. Hinter der Schleuse war die enge Durchfahrt zu der kleinen idyllisch gelegenen Marina kaum zu finden, deshalb wir sind erstmal daran vorbeigefahren.

Der Herzog Friedrich der III. von Gottorf (Stammsitz auf dem Schloss Gottorf in Schleswig) holte eine in Holland verfolgte Religions-

Minderheit nach Friedrichstadt, um das umliegende Land trocken zu legen und urbar zu machen. Deshalb wird Friedrichstadt auch als das Klein-Amsterdam Schleswig-Holsteins genannt.



Die Stadt hat viel zu bieten, was die längere Liegezeit bis zur möglichen Weiterfahrt recht kurzweilig machte.

Ein highlight war das kleine Tischlerei-Museum, das Katharina als gelernte Holzmechanikerin natürlich besuchen musste. Wir waren bei dem Führer des Museums die ersten Gäste und Katharina hat ihm die ganzen Maschinen erklärt. Aus dem Fundus konnte sie zwei schöne alte Hobel erwerben.



Ich musste mir natürlich das kleine Eisenbahnmuseum „Modellbahnzauber“ anschauen, in dem ein Ehepaar auf 100m² Fläche eine beeindruckende Modelleisenbahn präsentiert.

Leider wurde Katharina in Friedrichstadt krank, weshalb einige Gesundheitsfördernde Mittel gekauft werden



mussten. In Friedrichstadt gibt es einen tollen Tee Laden, ein Kaffee-Kontor mit 87 verschiedenen Kaffeemischungen und allerlei Kurioses. Für den angekündigten Sturm hatten wir 4 zusätzliche Festmacher mit Ruckdämpfern ausgebracht und unter Deck das Schietwetter abgewartet. Als das Wetter durch war gab es leider noch eine Verzögerung, bevor wir am 06.07. 15:00 Uhr weiterfahren konnten. Die Schleuse war wegen

Bank wäre doch was für den Club



Wartungsarbeiten für einen Tag gesperrt, und am nächsten Tag konnten wir erst nachmittags los, da sie das Wasser aus der Eider geklaut hatten. Wegen der Sturmflut wurde das Eidersperrwerk zunächst geöffnet, um die Eider leer laufen zu lassen und anschließend geschlossen. Wir mussten also warten bis die Eider wieder vollgelaufen war.

Das nächste Etappenziel war der kleine Ort Pahlen, wo vor der Klappbrücke eine Liegemöglichkeit war.



Wir schlossen uns wieder mit einer anderen Yacht zusammen, um die Brücke und Schleuse gemeinsam zu passieren. Sie öffneten auf Anruf recht zügig, sodass keine längeren Wartezeiten entstanden.

Ab Schleuse Nordfeld ist die Eider dann tidenfrei. Das Fahren auf der Obereider ist danach fast wie auf dem Main, unserer Heimat, nur ohne Berufsschiffahrt, und Berge. Man kann also gemütlich dahin tuckern, die Landschaft genießen und Kaffee trinken.

Das ist Süderstapel, wo wir bei dem Sturm nicht liegen wollten.



Unsere Begleitung verließ uns hier.

Der Liegeplatz in Pahlen war nicht so einladend, aber für eine Nacht vollkommen ausreichend. Hat auch nichts gekostet, da niemand zum Kassieren kam. Am nächsten Tag suchte ich nach dem Frühstück den Brückenwärter auf, um zu fragen wann die Brücke öffnet. Er antwortete „leg ab, ich seh dich dann ja und mache auf“. So einfach kanns gehen.

Nach Pahlen mussten wir noch durch die Schleusen Lexfähre und die Giesalau Scheuse, die schon zum NOK gehört. Hier kann man auf der NOK Seite auch übernachten, wenn man den NOK nicht in einem Zug bewältigen will. Das letzte Stück auf dem NOK bis Rendsburg war wieder Routine und nicht sonderlich interessant. Die guten Einkaufsmöglichkeiten in Rendsburg nutzte ich um Lebensmittel für den nächsten Abschnitt meines Törn zu bunkern. Für meine Tochter ging in Kiel der Törn zu Ende und ein neues Crewmitglied aus unserem Verein in Würzburg sollte an Bord kommen. Zunächst war mein Plan in Kiel-Holtenau anzulegen und den Crewwechsel dort vorzunehmen. Der Weg zum Bahnhof ist von hier recht weit, und man hätte ein Taxi oder Bus nehmen müssen. Mitten im Zentrum von Kiel gibt es aber noch ein kleines Hafenbecken von dem aus der Bahnhof bequem zu Fuß erreichbar ist. Laut Hafenhandbuch muss man sich beim Hafenamt Kiel anmelden. Dies ging recht problemlos, und ich wurde aufgefordert gleich nach der Klappbrücke hinter dem Theaterschiff am Willy Brandt Ufer fest zu machen. Ich sollte eine E-Mail mit meinen Kontaktdaten schicken und bekäme dann eine Rechnung. Die Liegegebühr war mit 35€ zwar die teuerste des ganzen Törn, aber mitten im Zentrum von Kiel zu liegen hatte erhebliche Vorteile.

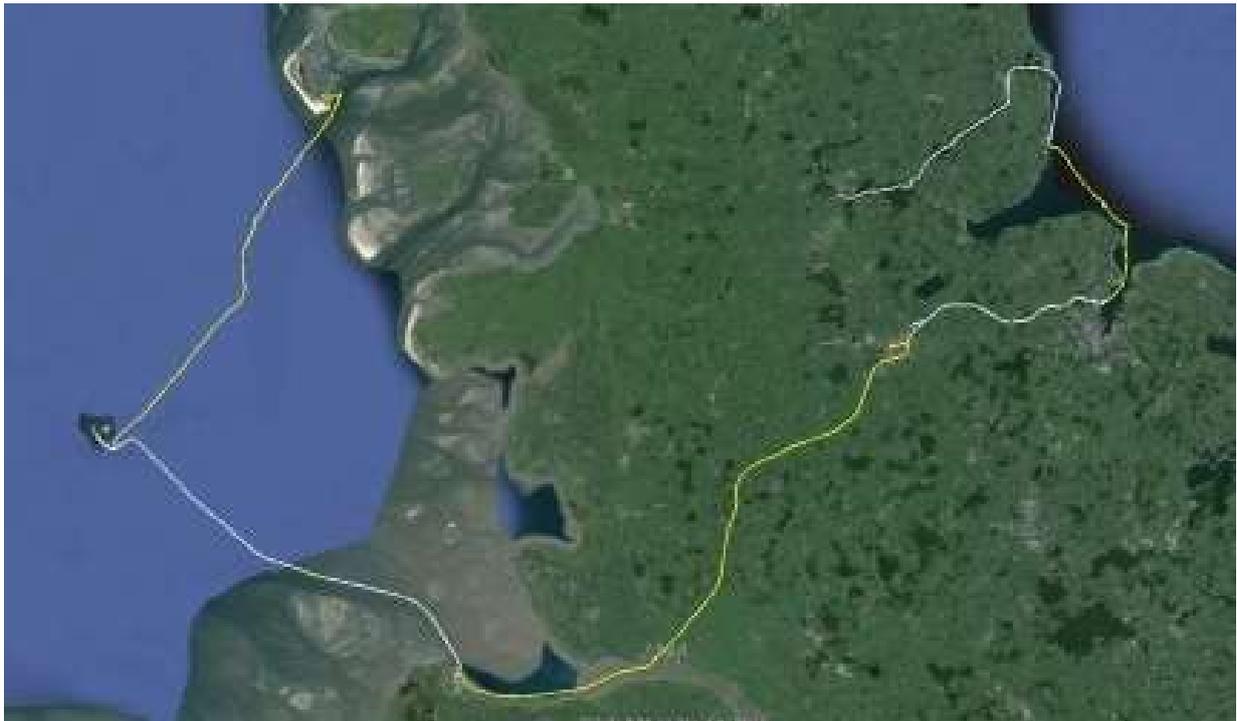


Also ging es am nächsten Morgen zunächst zur NOK Schleuse, wo wir ca. 1 h warten mussten bis genügend Sportboote versammelt waren und wir geschleust wurden. Danach ging es nach Steuerbord vorbei an Hafenanlagen und einigen Kreuzfahrtschiffen Richtung Kiel. Kurz vor dem Willy Brandt Ufer musste noch die Hörnbrücke, eine dreigliedrige Faltbrücke für Fußgänger, passiert werden. Bei Anruf des Brückenwärters sagte dieser, wenn er mich sieht mache er auf. An dem linken Kai hinter der Brücke lag nur das Theaterschiff und ein Holzkutter, hinter dem wir dann festmachten. Nach einer viertel Stunde kam ein netter Herr, hat uns begrüßt und uns erklärt wo man eine Karte für Strom und Wasser kaufen kann. Leider war der Automat defekt, weshalb wir ohne Strom und Wasser auskommen mussten. Von dem Liegeplatz aus waren es nur 10 Min. zu Fuß um ein kleines Hafenbecken herum und über die

Hörnbrücke bis zum Bahnhof und Stadtzentrum. In dem Hafenbecken hatten alte Holz-Boote ihren Liegeplatz, und auf einem dieser Boote wurde abends Livemusik gespielt. Als Abendessen gab's dann Bratwurst mit Pommes Frites und kühles Bier. Das ganze leider ohne meine Tochter, da sie krank in der Koje lag. Am Sonntag Morgen kam das neue Crewmitglied an Bord und meine Tochter trat mit dem Zug die Heimreise an.

Insgesamt haben wir bis hierher 348,7 sm zurückgelegt. Bis auf 2 kurze Regenschauer und dem Sturm, den wir in Friedrichstadt abgewettert haben, war schönstes Wetter und es war warm.

Routen:



Hinweg von der Wiking-Marina nach Amrum



Rückweg von Amrum zum Willy Brandt Ufer

Fazit der Reise:

Die Nordsee ist nicht so „schrecklich“ wie ihr Ruf und eine Seereise wert. Man sollte allerdings Zeit mitbringen, öfter Hafentage einlegen und immer einen Plan B haben. Alles richtet sich nach dem Wetter und den Gezeiten und hier hauptsächlich nach den vorherrschenden Strömungen. Es gib bestimmte Zeitfenster, wann man wo sein muss. Es ist wichtig immer nach hinten Luft einzuplanen, da es besser ist warten zu müssen (ggf. beingedreht bei einer Tasse Kaffee) als zu spät zu kommen.

Vielen Dank an Hilde, die mir diese tolle Erfahrung möglich gemacht hat.

Ich mache es wieder!