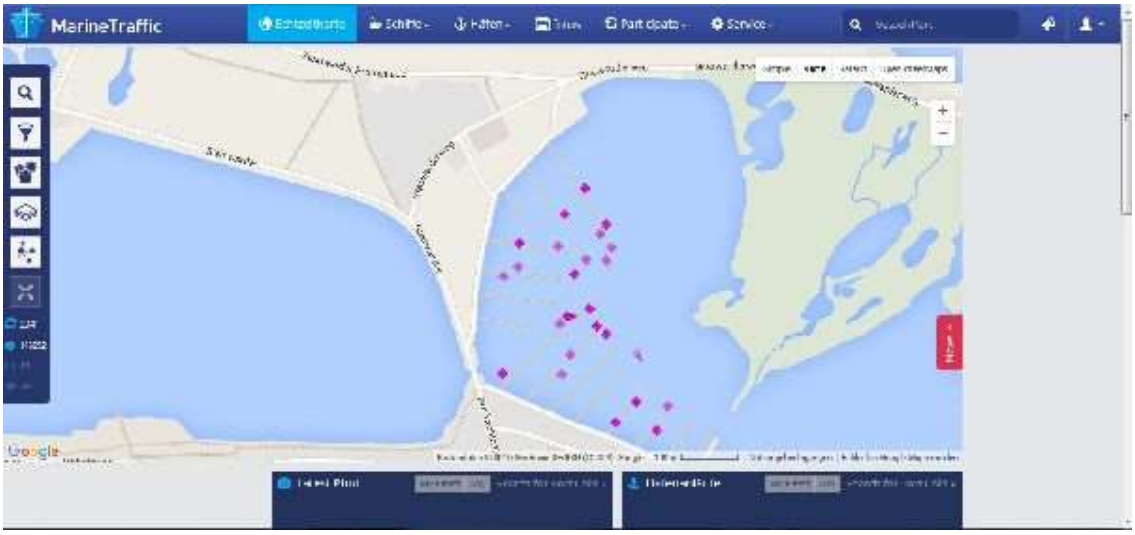
Skagen halbRund Teil 1: Zur Nordsee

9. Juli bis 20. Juli

Na klar, Skagen Rund wäre ganz um Skagen rum, aber Skagen kennen wir schon, den Limfjord, das "Blaue Band" das quer durch Jütland Nord- und Ostsee verbindet, noch nicht. Da es also nicht ganz rum geht, nun also "Skagen halbRund". Die Vorzeichen für unsere "Sommerreise" sind leider nicht so günstig. Irgendein Virus hat uns erwischt und länger zuhause vor Anker gehalten als geplant. Eigentlich wollten wir bereits am 2. oder 3. Juli weg.

Der Einbau des neuen Plotters und des AIS-Transceivers hat uns weitere drei Tage gekostet, aber das wussten wir schon vorher. Nur ein "Backbonekabel" fehlt uns immer noch, das wir jetzt nach Rendsburg schicken lassen. Das AIS funktioniert bereits, wer sich über Marinetraffic einklickt und "Kalami Star" eingibt, ist bei uns mit an Bord = ab sofort könnt ihr unseren Kurs am Rechner verfolgen.

Das hier oben ist der "Kartentisch" und erzählt vom Chaos der "elektronischen Navigation". Drei Tage war "landunter" an Bord, jetzt ist alles wieder aufgeräumt - und funktioniert.



Sogar auf dem AIS sind wir inzwischen sichtbar. Monika & Ralf, sowie Anita & Bernd freuen sich beim Abschied, dass sie uns über Marinetraffic (http://www.marinetraffic.com/de) "begleiten" können. Als ich uns erstmals auf dem Handy bei Marinetraffic finde, ist die Freude riesengroß. Nur auf dem eigenen Plotter läuft das AIS noch nicht, das "Backbonekabel" fehlt halt, dass wir nach Rendsburg hinterher schicken lassen. Ansonsten sind wir startklar.

Dienstag, 12. Juli: Heiligenhafen - Holtenau

Alle Wetterberichte (DWD, Windfinder, Zygrib, DMI, wetter-online) sind sich einig, wenn nicht heute am späten Nachmittag, wann dann! Tagelang weht es schon kräftig aus SW bis West und das bleibt auch so, im Gegenteil, ab Wochenmitte legt der Wind wieder kräftig zu. Von Heiligenhafen nach Kiel ist immer eine heikle Nummer, manchmal sind wir sogar nachts

los. Willi und Frank waren letztes Jahr darüber gar nicht begeistert, doch das liegt nicht nur am Wind, sondern auch an den Schießgebieten Todendorf und Putlos, wo häufig der direkte Kurs nach Kiel versperrt ist. Ab 1700 ist dort heute Feierabend, um 1530 wollen wir los, damit wir bei Schießbetriebsende bereits passieren können. So weit der Plan.

Westliche Ostsee: Südwest 4, abnehmend 2 bis 3, westdrehend, Schauerböen, strichweise Gewitter, See anfangs 1 Meter.

Um 1530 nimmt der Wind nicht ab, auch nicht um 1630. Um 1730 verlieren wir die Geduld, wir wollen nicht erst am frühen Morgen ankommen. Draußen setzen wir das Groß vorsichtshalber ins erste Reff, der Wind lässt ja gleich nach. Der erste Schlag führt uns geradewegs rüber nach Orth, der zweite zurück zur Nordtonne, genau dazwischen liegt unser Kurs. Als wir beinahe vor der Heiligenhafener Seebrücke stehen beenden wir den Segeltag, die Maschine muss es richten ... noch 40 Meilen!

Natürlich rumpeln wir immer wieder mal in die Welle. Für mich nichts Neues, für Sabine immer wieder ein Schreck, seit dem Mastbruch im letzten Jahr war sie nicht mehr an Bord. Wer das Logbuch über Mast- und Schotbruch noch nicht kennt, kann das gern nachlesen: http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1566.pdf. Gut, das ist lange her, aber wann lässt endlich der verdammte Wind nach? Ich kann es kurz machen, er lässt nicht nach. Konstant 20 Knoten Wind und 1 m Welle von vorn können durchaus ungemütlich sein.

Von dieser Überfahrt muss ich nicht in epischer Breite berichten. Um 2230 verabschiedet sich die Sonne, der halbe Mond übernimmt. Wir packen unsere Brote aus, warmer Tee wärmt. Der Schönberger Strand kommt langsam in Sicht und der neue Plotter zeigt durchaus seine Tücken. Selbst erklärend funktioniert das Teil nicht. Der Autopilot, selbstverständlich mit dem Plotter vernetzt, fährt im Trackmodus eher leichte S-Kurven, denn geradeaus. Soll er nur von A nach B fahren läuft es besser. So hangeln wir uns über die "Kolberger Heide" langsam in die Kieler Föhrde. Um 0020 passieren wir Laboe. Kaum Großschifffahrt im Fahrwasser und längst haben wir entschieden, wir fahren durch bis Holtenau. Um 0115 sind wir nach 45 sm fest. So hatten wir uns den Start in den Urlaub nicht vorgestellt.

Mittwoch, 13. Juli: Holtenau - Rendsburg

In Holtenau bin ich gern, klar. Um 0800 schmeißt uns der Hafenmeister raus, kassiert seine 10 €, das war's. Strom und Wasser gibt es hier nicht, aber die Duschen kosten nix und sauber sind die allemal. Holtenau ist für mich viel Geschichte. Mit 15 war ich als junger Moses mit dem Kümo "Siegerland" ein paar Mal hier. Wir haben Grubenholz aus Finnland nach England gefahren. Am Tiessenkai wurden damals die Schiffe ausgerüstet, Proviant gebunkert, wir konnten "Klamotten" kaufen. Alles noch da. Der Bereich um den Tiessenkai in Holtenau ist vielleicht die maritimste Ecke Kiels. Hier machen im Sommer die Traditionssegler fest, die Kanalschifffahrt passiert in unmittelbarer Nähe und das Schiffercafe ist genau da, wo früher verproviantiert wurde.

Das machen wir heute auch. Sabine muss ich nicht lange überreden, dort zu frühstücken. Wir sitzen draußen und sehen den wartenden Yachten zu, die in den Kanal wollen. Ein kräftiger Schauer (unten) quält die 15 Crews, die drei Stunden!!! auf ihre Einfahrt warten müssen. Unverschämt, von Berufsschifffahrt buten und binnen nichts zu sehen. Von einem ehemaligen Kanalsteurer weiß ich, dass das auch anders geht. Sport- und Berufsschifffahrt werden wohl nie ziemlich beste Freunde.

Nach dem Frühstück in Kiels schönstem Café muss ich bei Sabine mit meinen maritimen Kenntnissen noch ein wenig angeben und zeige ihr den Holtenauer Leuchtturm, der uns letzte Nacht hierher gelotst hat.

Hier links, das isser, mein Lieblingsleuchtturm. Willhelm II hat ihn 1895 dem "Weltverkehr" übergeben. Über dem Haupteingang ist ein halbrundes Relief eingelassen, das die beiden Meerjungfrauen "Nordsee" und "Ostsee" zeigt, die sich die Hände reichen (oben). Im Hintergrund sieht man die Leuchttürme der beiden Kanaleinfahrten in Holtenau beziehungsweise Brunsbüttel, aber da wollen wir gar nicht hin. Heute geht es nur bis Rendsburg.

Um 1240 stellen wir uns auch im Wartebereich vor den Schleusen an. Wir haben "Glück" und müssen nur 1:20 warten, dann dürfen wir nach einem kleinen Dampfer in die Schleusenkammer einfahren.

Nach 20 Minuten öffnet sich das Tor, wir sind im NOK. Wie beim Formel 1 Rennen legen die "Sportboote" los, als gäb's kein Morgen - insbesondere die Motorbootfraktion zeigt sich von ihrer Schokoladenseite. Die Motorbratzen überholen rechts, links, hochkant, ich fasses nich. Bald haben sie sich sortiert, es geht geordneter zu. Die NOK-Passage ist eher von der langweiligen Art. Spektakuläre Schiffe begegnen uns nicht. Klar machen wir wieder einen Abstecher in den Flemhuder See, in dem wir noch im April übernachtet hatten. Die riesigen Festmachepfähle stehen da immer noch rum, das Hinweisschild, wie dort anzulegen ist, ist immer noch durchgestrichen.

Der Blick auf das Motorpanel ist natürlich Routine, zumal wir einen Fehler in der Motorelektrik mitschleppen, dem wir noch nicht auf die Schliche gekommen sind. Heute kommt es aber noch dicker: Die Lichtmaschine lädt nicht mehr und das darf natürlich gar nicht. Dabei ist die Lichtmaschine erst ein Jahr alt. Weiter geht die Fahrt. Vorbei an der Lürssenwerft, auf der Luxusyachten gebaut werden, erreichen wir Rendsburg. Um 1750 sind wir nach 28 sm (Gesamt 73) fest beim Rendsburger Regattaverein. Ein wunderbarer Hafen mit hervorragender Gastronomie. Wir sitzen draußen in der Sonne und genießen das Essen. Das Päckchen mit dem fehlenden Kabel wartet bereits auf uns. Nach dem Essen werden 9 m Kabel (von der Steuersäule zum Naviplatz) verlegt und alte Kabel zurück gebaut.

Das Kabel bringt es leider nicht. Zwar können wir andere AIS-Fahrzeuge auf dem Plotter sehen, die anderen aber nicht uns. Wenn das nicht funktioniert, könnt ihr uns auch online nicht verfolgen. Nun haben wir plötzlich zwei Probleme: Ein neues AIS, das nicht sendet und eine Lichtmaschine die nicht lädt. Das größere Problem ist die Lima. Morgen verholen wir 200 m kanalwärts zum Obereider Yachtservice, die werden sich die Motorelektrik anschauen.

Donnerstag, 14. Juli: Rendsburg

Wir verholen 200 m weiter zum "Obereider Yachtservice". Ein Motorspezi stellt fest, die Lima lädt nicht. Das wussten wir schon, fragt sich nur, warum nicht und deshalb wird die Lima ausgebaut und zu einem Spezi gebracht. Der wiederum stellt fest, dass die Lima keine "Masse" hat, aber hier endet meine Vorstellungskraft. Regler und Kohlen, damit kann ich

noch was anfangen, aber keine "Masse"? Auf jeden Fall bekommen wir die Lima morgen repariert zurück. Sind wir mal gespannt.

Das Wetter ist so schaurig, dass wir selbst mit so einem Liegeplatz was anfangen können. Garantiert werden wir heute die Heizung wieder in Betrieb nehmen.

Das kleinere Übel ist das nicht sendende AIS. Vom Hersteller bekomme ich eine Checkliste, um den Fehler einzukreisen, doch ich hab im Moment einfach keine Lust, auch noch anderen Fehlern nachzustellen, es reicht einfach. Wir haben Urlaub und gehen lieber in die Stadt.

Nicht gerade die Top-Idee. Segeljacke und Pudelmütze sind Pflicht, Sabine vermisst sogar ihre Handschuhe. Auf Straßen und Plätzen der hübschen Altstadt ist nicht wirklich was los.

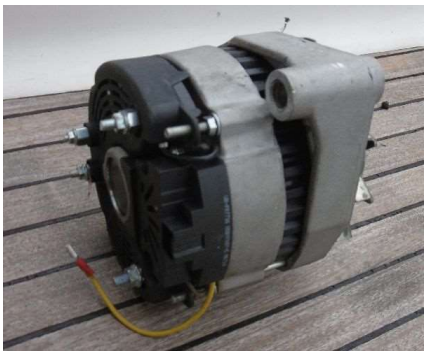
Gelegentlich trifft man auf ebenfalls ratlose und vom Wetter gefrustete Touristen und du wirst das Gefühl nicht los, zur falschen Zeit am falschen Ort zu sein. Verkehrte Welt, du willst an unserem Urlaub teilhaben, mit uns durch den Sommer segeln und wir ...

... würden am liebsten mit Dir tauschen. An einem Reisebüroschaufenster drücken wir uns die Nase platt und entdecken: Kalami für 722 € die Woche! Die Sehnsucht nach Sommer lässt uns in Gedanken zurück nach Korfu segeln, nach Kalami, einem kleinen Ort im Nordosten der Insel. Vor 16 Jahren saßen wir dort auf einer schattigen Terrasse über der Bucht mit einem traumhaften Blick auf die Meerenge zwischen Korfu und Albanien. In dieser "very quite" Kalami Bay ankern immer wieder Segelyachten und es scheint, als sei hier der Urlaub zuhause.

Ein paar Wochen später schenkt mir Sabine einen Segelkurs. Im Jahr darauf kaufen wir unsere "flexibel" und zwei Jahre später die "Dixie". Dieser Name durfte auf keinen Fall bleiben und so taufen wir unsere zweite Yacht "Kalami". Auf Korfu fing also alles an, nur wohin hat uns das gebracht? Bei schaurigstem Schauerwetter immerhin bis Rendsburg. Kalami wäre jetzt wirklich besser, 26° und Sonne!

Freitag, 15. Juli: Rendsburg und kein Ende

Ein ungemütlicher Tag. Es schauert und der Wind gibt alles, damit es auch noch böig wird. Wie schön, dass die ÜV (Üblichen Verdächtigen) ihr Mitgefühl ausdrücken: Peter schickt uns mit virtuellen Rosen in Hallenbad und Sauna - gute Idee, nur wir sind dafür leider immer noch zu verschnupft. Von Thomas erhalten wir bunte Abziehbilder von denen an anderer Stelle noch die Rede sein soll. Vielen Dank auch an Michael, der uns ebenfalls bei Marinetraffic auf dem AIS entdeckt hat. Doch warum sind wir exakt seit der Ausfahrt aus der Holtenauer Schleuse von der AIS-Bildfläche verschwunden?



"Mr. Obereider" (Gerrit Wendland), in dessen Werft wir hier zu Gast sind, erklärt das so: "Die Signale der Sportboote werden auf dem Kanal unterdrückt, damit die Signale der Berufsschifffahrt überhaupt wahrgenommen werden können." Haben wir also überhaupt keine AIS-Panne? Wir wissen es nicht und es ist mir aktuell auch völlig egal. Die Lichtmaschine (links) bekommen wir am Nachmittag defekt zurück. Die Analyse: Kalte Lötstellen, defekter Regler. Ersatz ist hier in der Region am Wochenende nicht zu beschaffen und "mein" Hamburger Lieferant kann erst am Montag versenden. Bis Dienstag wollen wir auf keinen Fall hier bleiben. Also chartere ich morgen ein Auto und werde die Lima selbst in Hamburg abholen.

Gegen Abend lassen die Schauer nach und wir gehen für Frank (lieben Gruß in den ebenfalls kalten Süden) auf Spurensuche nach der mit einem Frachter havarierten Rendsburger Schwebefähre. Wer häufiger in meinen Logbüchern liest, erinnert sich, dass wir bereits im April Rendsburg passiert haben und insbesondere mein Technikfreund Frank so was von enttäuscht war, dass die Fähre "plötzlich" nicht mehr da war. Bis heute waren wir davon ausgegangen, dass die Schwebefähre repariert und längst wieder ihren Dienst aufgenommen hat.

Dem ist leider nicht so. Die Schäden sind so schwerwiegend, dass die unter Denkmalschutz stehende Schwebefähre neu gebaut werden muss.

Die Ampel zur Fähre steht immer noch auf rot und auf dem Hinweisschild (links) eine Dokumentation über die Havarie im Januar und die Perspektiven für den Neubau. 2018 soll sie jedenfalls wieder schweben.

Von der gegenüber liegenden Kanalseite der Blick auf den Betriebshof des WSA mit der havarierten weißen Fähre.

Mit den Bordrädern testen wir mal eine der ganz normalen Kanalfähren, die uns Seglern manchmal einfach zu nahe kommen. Auf dem Foto unten wird eine Yacht (etwas verdeckt links im Bild) von zwei Fähren beinahe in die Zange genommen. Schön ist das wirklich nicht, die Schiffsführer haben alle A6.

Über den Fußgänger- und Radfahrertunnel kehren wir nach Rendsburg zurück. So gegen 2100 traut sich sogar die Sonne ein wenig raus. Geht da doch noch was?

Samstag, 16. Juli: Rendsburg

Die Schwebefähre ist das Wahrzeichen von Rendsburg. Manche haben einen Anker im Vorgarten (entsorgt) liegen, bei anderen schwebt die Fähre an der Hauswand. Bereits um 0730 radele ich 6 km quer durch Rendsburg, bei Avis wartet ein kleiner Daimler auf mich. Blöderweise ist an diesem Samstag einer der Hauptreisetage. Von Rendsburg komme ich über die A7 halbwegs störungsfrei in Hamburgs Südosten. Von dort bin ich in zwei Stunden über Kiel zurück an Bord. Ein kleiner Stau, das war's.

Die neue Lichtmaschine ist schnell montiert, doch anschließen, das macht der OYS (Obereider Yachtservice). Als wir die Maschine endlich wieder starten, lange Gesichter, die Lichtmaschine lädt nicht. Das kann doch nicht wahr sein. Chef und Mitarbeiter knien sich jetzt richtig rein und messen sich 'n Wolf. Dann ist es raus: Die Trenndiode (links) ist defekt und hat wohl die vorherige Lichtmaschine auf dem Gewissen ... nur wer hat Trenndiode und auch noch den Drehzahlmesser gekillt? Kein Yachtservice hat eine Trenndiode auf Halde, aber fahren können wir auch ohne. Der Ladestrom wird jetzt allein auf die Motorbatterie geladen. Mit der Servicebatterie hängen wir eh jeden Abend am Landstrom. Wenn wir uns eine Trenndiode schicken lassen, kann ich die selbst montieren. Nur, warum hat die ihren Geist aufgegeben? Keine Ahnung, viel wichtiger ist, dass wir morgen weiter kommen. Obwohl, in Rendsburg kannste auch Urlaub machen und abends ins Stadttheater.

Sabine hat an diesem regnerischen Tag die letzten beiden Karten für das beschwingte Sommerkonzert "Rendsburg Proms" bekommen. Vom Balkon (rechts) werden wir bereits vom Orchester begrüßt - eine schöne Szene, die den Regen nur so an uns abperlen lässt. Der Regen bleibt also draußen. Im frisch renovierten Theater dann ein Hauch der Londoner Royal Albert Hall. Nach dem Muster der britischen Sommerkonzerte moderiert und dirigiert

uns Generalmusikdirektor Peter Sommer ausgesprochen humorvoll durch den Abend. Wir lernen, der Juli kommt als verkleideter Oktober daher, okay. Das Alkohol keine Probleme löst, ist auch klar, stilles Wasser aber auch nicht. Noch so einen? Ich freue mich, wenn es regnet. Wenn ich mich nicht freue, regnet es trotzdem (ein Zitat von Karl Valentin). Natürlich spielt die Musik die Hauptrolle und das Schleswig-Holsteinische Sinfonieorchester bereitet uns einen klangvollen Abend. Wer hätte das heute Vormittag gedacht. Als wir das Theater verlassen ist der Regen abgezogen und hat die schweren dicken Wolken mitgenommen. Morgen lösen wir auch unsere unfreiwillige Beziehung zu Rendsburg.

Sonntag, 17. Juli: Rendsburg - Pahlhude/Eider

Als wir den Obereider Yachtservice in Rendsburg verlassen sind wir so was von erleichtert. Die Maschine schnurrt wie ne 1, nichts piept, alles ist gut. Das AIS habe ich inzwischen zurück gebaut, offenbar schafft es der Splitter nicht, denn sonst haben wir keine Funke und darauf mögen wir weder auf dem Kanal noch später auf der hohen See verzichten. Mit Splitter kein störungsfreier Empfang - ohne alles wie gehabt. Schade eigentlich, es wäre doch so schön gewesen, wenn ihr unseren Kurs live & online verfolgen könntet. Es soll wohl einfach nicht sein.

2,5 Stunden lang begegnen uns Containerdampfer, Schleppverbände, Kümos und unendlich viele Segler - alle in der Gegenrichtung, Kurs Ostsee unterwegs. Der NOK wie eine niederländische Autobahn, nur ohne Wohnwagen. Überhaupt sind an den Gästestegen zwischen Cuxhaven und Holtenau fast nur Niederländer. Na gut, bei der EM waren sie nicht dabei, jetzt trauen sie sich wieder aus ihren Löchern.

Gleich in Rendsburg passieren wir die Bahnbrücke - leider ohne Schwebefähre, aber das wussten wir ja bereits - Foto nächste Seite.

Vor dem Abzweig zur Gieselauschleuse rufe ich den Schleusenmeister an: "Legt mal den Hebel auf den Tisch, es fährt gerade eine Yacht raus." Da wir den Kanal noch nicht kennen, frage ich nach Besonderheiten. "Nö, keine, aber macht an beiden Seiten fest!" An beiden Seiten? Wie geht das denn? Na gut, bereiten wir an beiden Seiten Vor- und Achterleinen vor, bringen Fender aus.

Wir motoren langsam rein in die Gieselauschleuse (oben) und machen natürlich nicht an beiden Seiten fest, aber vorn und achtern - so hat er das wohl gemeint. Die Straßenbrücke achteraus klappt wieder runter, die Schleuse schließt und wir sacken 40 cm tiefer. Endlich öffnet sich vor uns das Schleusentor, doch die kleine Zugbrücke bleibt geschlossen, das Signal bleibt rot. Der Schleusenmeister ruft etwas aus dem Fenster, was wir nicht verstehen können. Gleich darauf noch einmal. Was will der von uns? Ich gehe zum Schleusenwärterhäuschen rüber. "Du musst noch bezahlen", erfahre ich und 10 € wechseln den Besitzer. "Kostet jede Schleuse 10 € ?" "Ja, jede", und dann erzählt er mir, warum die Schleuse "plötzlich" sanierungsbedürftig ist: "Seit 25 Jahren hat niemand die Schleuse gewartet, da darf man sich über den Sanierungsstau nicht wundern." Ich kann das Mitteilungsbedürfnis gar nicht stoppen und bin am Ende bestens informiert. Zurück an Bord öffnet sich die Klappbrücke, das Signal wechselt auf grün, wir sind auf der Gieselau.

Der kurze Gieselaukanalabschnitt erinnert uns sofort an den Götakanal, den wir letztes Jahr gefahren sind. Satte Wiesen mit Rindviechern, das Ufer fast immer mit Baumbestand, Fischreiher verstecken sich, Natur pur. Übrigens war das Wetter genau so blöd. Trotzdem,

wir sind so was von zufrieden, ich bin regelrecht begeistert. Die Eider (links) ist einer der letzten "blinden Flecken" auf meiner Seekarte. Nun sind wir endlich hier. Nach 15 Minuten erreichen wir Lexfähre (Foto Vorseite). Eine Sommerfrische mit Gastronomie, Liegeplätzen und fast nur Motorbratzen. Einfach nur mal so zum Kaffeetrinken halten, das ist es doch. Machen wir und erwischen beinahe die letzten beiden Tortenstücke vom Sonntagsnachmittagsbuffet. So muss Urlaub. Nach dem Kaffee wird der Schleusenwärter in Lexfähre angerufen und nach kurzer Wartezeit sind wir auch hier durch.

30 km fahren wir auf der Eider und die ist ne ganze Ecke breiter und größer als der Götakanal. Die Wassertiefe beträgt meist mehr als 3 m. Selten weist eine Tonne auf eine Untiefe hin. So zuckeln wir über Wiesen und Felder. Angler, Schafe, Kühe, Gänse, Hühner, sogar Esel winken uns zu. Hin und wieder eine kleine Steganlage, eher für Angelboote, denn für größere Yachten. Segelyachten? Keine! Wir rechnen die Flusskilometer runter, aber vor 1800 werden wir Pahlhude nicht erreichen. Also kommen wir nicht mehr durch die einzige Brücke, trotzdem sind wir ohnehin weiter, als wir beim Ablegen gedacht haben. Morgen noch die 31 km auf der Binneneider bis zur Schleuse Nordfeld und bei Hochwasser die letzten 6 km auf der Gezeiteneider bis ins holländische Friedrichstadt. Da wollen wir hin.

Um 1845 sind wir nach 29 sm (Gesamt 102) fest vor der Brücke von Pahlhude. Der Hafenmeister persönlich nimmt die Leinen an und verlangt sage und schreibe 8 € Liegegebühr. Strom, Wasser und Duschen incl., ja sogar Leihfahrräder kosten nichts extra. Wo gibt's denn so was? Also, die gute Laune ist zurück an Bord und jetzt wollen wir mit niemandem mehr tauschen - auch wenn mal ein paar Tropfen fallen und der Himmel wirklich alle Grautöne liefert.

Montag, 18. Juli: Pahlhude - Friedrichstadt

Den Brückenwärter, der diese Aussicht auf den Bootshafen hat, rufe ich frühzeitig an und teile mit, dass wir die Brücke um 1100 passieren wollen. "Alles klar, bereite ich vor", kommt

die Antwort. Es wird dann doch 1105, als wir tatsächlich ablegen und die Brücke passieren. Gleich darauf wieder Eider pur. Wir motoren durch das satte Grün der Wiesen und Bäume. Es ist ja eigentlich kein Fluss, den wir befahren, sondern ein nahezu stehendes Gewässer. Durch die Schleuse Nordfeld aufgestaut, wirkt die Eider viel größer und breiter als sie es je war. Früher reichten die Gezeiten bis rauf nach Rendsburg. Noch bis 1864 bildete die Eider die Grenze nach Dänemark.

Wir passieren nur wenige kleine Dörfer oder Gehöfte. Neben Pahlhude gehört Süderstapel (oben) mit dazu. Auch hier kann man mit Yachten jenseits von 10 m noch anlegen. Ab 12 m und der entsprechenden Breite kommt man nirgends mehr zwischen die Pfähle. Natürlich kannst du auf der Eider fast überall ankern.

Die Wassertiefe beträgt durchgängig mindestens 3 m. Ab Pahlhude wird die aufgestaute Eider immer tiefer. Das Echolot zeigt an manchen Stellen sogar 8 m Wassertiefe an, ganz selten noch sind es drei. Ab Süderstapel änder sich das Landschaftsbild ein wenig, hin und wieder säumen Deiche das Ufer.

Eine Mail von Christian erreicht mich. Er hat das Logbuch mitgelesen und gibt einen AIS-Tipp weiter: "Wir haben auf unserer "Arkona" ja auch keinen AIS-Sender. Damit die zu Hause Gebliebenen aber trotzdem "mit segeln" können, benutze ich auf dem Handy die APP mAIS. Dies ist von Marinetraffic und man kann deshalb auch nur dort gesehen werden. Die Daten werden dann über's Internet verschickt, Intervall einstellbar.

Die App kann natürlich jeder Segler für seine Yacht installieren. Online sichtbar werden wir allerdings nur über Marinetraffic. Schnell habe ich mich eingeloggt, MMSI und Rufzeichen

eingegeben und tatsächlich, es klappt, wir sind endlich wieder über Marinetraffic zu sehen. Vielen Dank Christian.

Bei Flusskilometer 78 die Schleuse Nordfeld, die das Ende der "Binneneider" markiert. Auch hier haben wir uns eine Viertelstunde vorher tel. angemeldet und können direkt in die Schleuse rutschen (oben). Wie zuvor werden auch in Nordfeld 10 € Schleusengebühr fällig. Hier geht's drei Meter nach oben und wie geplant kommen wir bei Hochwasser auf die "Gezeiteneider", so wird der Abschnitt zwischen Nordfeld und dem Eidersperrwerk genannt.

Wenig später das nächste "Hindernis", die Straßenbrücke nach Friedrichstadt. Auch hier öffnet die Brücke nach dem vorbereitenden Anruf so rechtzeitig, dass wir glatt durchfahren können. Das klappt wirklich prima.

Fehlt nur noch die Schleuse rein nach Friedrichstadt und logisch (oben), hier geht es wieder drei Meter runter. Der Schleusenwärter verlangt 14,55 €, da ist das Ausschleusen gleich mit drin. Die Schleuse Friedrichstadt gehört nicht dem Bund, der die Seeschifffahrtsstraße Eider unterhält, sondern dem Land - deshalb die unterschiedlichen Gebühren.

Hinter der Schleuse müssen wir uns glatt "durch die Büsche " schlagen, um die kleine Marina

in Friedrichstadt zu erreichen. Wir folgen einer Grachtenrundfahrt durch das üppige Grün. Gleich dahinter öffnet sich der Blick und wir haben die Marina vor dem Bug (unten).

Um 1525 sind wir nach 25 sm (Gesamt 127) fest in Friedrichstadt. Auch dieser Hafen ist super organisiert, das kleine Clubhaus bietet alles, was du brauchst. Bei der Hafenmeisterei bezahlen wir 12,00 € Liegegebühr + 1,00 € für Strom. Duschen kostet extra. Wasser gibt's umsonst.

Über Friedrichstadt muss ich nicht viel erzählen, das kannst du besser selbst bei Wikipedia nachlesen. Ich hab hier mal zwei für Friedrichstadt typische Fotos mit reingestellt.

Die holländische Stadtgründung jedenfalls geht auf 1619 zurück und bereitet uns endlich so was wie Urlaub. Das Wetter kippt, die dicken Wolken verschwinden, wer braucht da noch einen Pullover?

Peter vielleicht, der mich von der "Stena Scandinavica" auf dem Weg nach Göteborg anruft. "Wir kommen gleich an eurem Mast vorbei", witzelt Peter, "der liegt doch noch vor Göteborg oder?" Ach ja und dann fällt mir wieder unser letztjähriger "Sommertörn" ein, bei dem wir unseren gebrochenen Mast vor Göteborg auf Tiefgang gehen lassen mussten. Dagegen sind die Pannen vom Törnanfang doch ein Kindergeburtstag. Schönen Urlaub Marja und Peter.

Dienstag, 19. Juli: Friedrichstadt - Tönning

Um 1255 verlassen wir Friedrichstadt, die Schleuse kennen wir ja schon. Schnell sind wir auf der "Gezeiteneider" und das erste Hindernis ist die Bahnbrücke, die sich nach Anmeldung so öffnet, dass wir mit gleich bleibender Geschwindigkeit einfach durchfahren können. Uns gefällt besonders, mit welcher Leichtigkeit der Stahlkoloss, wie auf einer Nadel, den Weg frei macht.

Ganz so leicht ist es gar nicht. Da in Tönning um 1500 Hochwasser ist, läuft uns die Hochwasserwelle entgegen, wir haben nicht nur zwei Knoten Strom gegenan, sondern den ersten richtigen Sommertag mit uns. Wie schön, Sonnenschutzmittel werden plötzlich gesucht, die Sonnenbrille, eine Cap. Weiter geht die Fahrt die Eider seewärts. Endlich begegnet uns mal ein Segler und noch weit in der Ferne die letzte Straßenbrücke, gleich dahinter Tönning. 16 Flusskilometer liegen dann hinter uns.

Um 1525 motoren wir sutsche in den Hafen, aber einen passenden Platz findeste mit ner 37er hier nur schwer. Irgendeine Lücke gibt's dann doch, da quetschen wir uns rein und sind nach 10 sm (Gesamt 137) fest in Tönning. Liegegebühr 15 € incl. Strom, Duschen extra.

Für mich geht ein kleiner Traum in Erfüllung. Der Hafen ist wirklich wunderschön, das herrliche Wetter dazu, besser kann's nich laufen. Na gut, gegen Abend geht's richtig bergab.

Die Leiter, die wir bei unserer Ankunft zwei Stufen erklimmen mussten, müssen wir jetzt 13 Stufen hochklettern. Es gluckst und gurgelt um uns herum und dann bewegt sich nichts mehr, die Yacht steckt tief im Schlick. Irgendwann geht's wieder aufwärts, danach wieder runter und wenn wir morgen gegen 1400 wieder "oben" sind, werden wir Tönning verlassen. Dann nehmen wir Kurs auf Amrum oder Hörnum auf Sylt.

Am Abend jedenfalls ist so was wie Weihnachten: Von Frank erhalte ich ein Paket mit einem wunderbar verpackten Inverter drin (der macht aus 12 220 Volt) und Thomas' Abziehbilder sind ebenfalls angekommen. Vielen Dank Dschunxx. Einzig die neue Trenndiode liegt noch auf der Post, aber den Abholschein habe ich schon in der Tasche.

Mittwoch, 20. Juli: Tönning - Amrum oder Hörnum auf Sylt?

Die Törnplanung ist durchaus knifflig. Wir können hier frühestens zwei Stunden vor HW raus, das wäre ab 1344. Für die rund 50 sm bis Wittdün/Amrum koppeln wir 8 bis 10 Stunden, dann ist auf Amrum Niedrigwasser und bei NW kommen wir da nicht rein. Also doch weiter bis Hörnum, da kommste immer rein? Einzige Sorge, wann kommt das Gewitter? Der DWD sagt "später" und meint damit die Nacht. Dann sollten wir drin sein.

```
Vorhersage von 1022 gültig bis morgen früh:
Deutsche Bucht: Ost bis Südost 5, Nordteil vorübergehend 6, südwest-
drehend, abnehmend 3, später schwere Gewitterböen, See 1,5 Meter.
```

Wann wir wo ankommen berichte ich im zweiten Teil.

Den zweiten, dritten und vierten Teil des Logbuches findest Du hier:
http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2016/527-12-7-wir-sind-ais