

BERETNING OM BARDINS SOMMERTOGET 2012

Hvornår begynder man egentlig planlægningen af den næste sejlersæson? For os begynder forårsuroen i kroppen at melde sig længe før de første forårstegn melder sig. Det kan sagtens være en februar aften med en god bøf på tallerkenen, en god rødvin i glasset, masser af tændte stearinlys i boligen og en ordentlig gang snevejr lige uden for vinduerne.

Men vi var dog begyndt allerede i efteråret 2011 at lufte tanken om en 2012-tur til Friedrichstadt via Kieler kanalen og Eideren. Dette var ikke mindst inspireret af vore gode venner Anker og Tove "Sirius" Sørensen, som havde sejlet lige netop denne tur i 2010. Efterhånden blev planerne mere konkrete, og omkring søsætningstidspunktet var vi enige om, at dette skulle være planen for en del af 2012-sæsonen.

For os var det en tur i farvande, som vi ikke tidligere havde udforsket. Vi er klar over, at for en del sejlere i HSC er dette næsten en tur lige uden for døren, mange har jo oplevet lange, lange ture rundt om i verden i deres sejlerviv, men vi havde kun ganske lidt erfaring uden for de danske farvande, lidt Sverige, lidt Tyskland, men ellers har vores sejlerviv bestået i at udforske de mange muligheder i Danmark. For os er det sådan, at vi efterhånden har samlet på "favorithavne" i Danmark. Disse havne skal vi helst besøge, for at vi kan kalde en sejlersæson for en "rigtig sæson", Tunø ligger f.eks. højt på kvalifikationslisten.

Jeg begynder så småt at grave diverse informationer frem, så jeg kan føle mig godt forberedt til de nye oplevelser og udfordringer. Vi sejlede i begyndelsen af sæsonen mest rundt i de nære kendte farvande fra søsætningstidspunktet til medio juni. Den 16. juni skulle vi nemlig til en god nabo og venindes 80-års fødselsdag, og det ville vi selvfølgelig med glæde deltage i.

Og så skulle vi selvfølgelig sydpå straks derefter. Men dagen efter fødselsdagsfesten blev vi begge ramt af en ordentlig gang halsbetændelse med snot, hoste i lange baner og feber. Efter en god uges tid begyndte vi at komme til os selv, og vi kunne begynde at planlægge afgangsdatoen. Vi besluttede os for at kaste fortøjningerne torsdag d. 28. juni. Alle forberedelserne var gjort, søkort indkøbt og vi følte os klar. Søkortene blev indkøbt via internettet ved et firma i det sydlige Tyskland

Felz Yachtservice & Charter - <http://www.seekartenverkauf.de>

og jeg skal love for, at det gik kvikt. Jeg tror, at mange kender servicen "Track and Trace", som gør det muligt at følge en forsendelses rute fra afsender til modtager. Det fænomen fulgte også mine søkort fra Tyskland, men i en noget mere avanceret udgave, end jeg har været vant til. Denne udgave bestod af en animation med adskillige trin, nærmest en lille tegneserie, +som sluttede ved modtageren, ret imponerende.

Men om tirsdagen inviterede vi Anker og Tove til spisning for at få deres beretning om turen. Anker og Tove snakkede løs i et par timer, og vore lyttelapper stod på vid gab. Efter denne aften følte vi os meget klar til turen, og det skulle jo vise sig, at deres beretning og vejledning var guld værd.

Vi kastede – som planlagt – fortøjningerne torsdag morgen og satte kurs mod Dyvig. Ingen vind overhovedet, så Volvo Pentaens 3 cylindre skubbede os fredsommeligt sydpå. Vi ankom til Dyvig midt på eftermiddagen, og vi glædede os – som altid – til at anduveden smukke "lagune", fredfyldt og i læ for alle vindretninger. Vi sejlede mod den nye marina ved det (næsten) nybyggede Dyvig Badehotel. Marinaen på nordsiden er (som vi har

fået det fortalt) forpagtet af indehaverne af det Dyvig-baserede Larsen Yacht Charter, far og to sønner. Vi har flere gange fået en aktiv, smilende og hjælpsom modtagelse af sønnerne, og om aftenen er det fatter, som forestår opkrævningen af havnegebyr. En god og positiv oplevelse.

I forbindelse med badehotellet ligger sejlerfaciliteterne. En helt ny facilitets bygning lige ved siden af den eksisterende – lidt lille - "toilet- og badebygning" var i de sidste byggestadier, og den er uden tvivl i brug nu.

Vi er tidligere blevet anbefalet at prøve badehotellets frokost Stjernes kud, det specielle er, at frokostudgaven er 100 % mage til aftenudgaven, men frokostudgaven koster kun det halve, jeg tror, at det var kr. 85,00. Det var en lækker oplevelse med et overdådigt kæmpestort Stjernes kud dekoreret med lækkerier efter alle kunstens regler.

Morgenrundstykkerne kan man bestille i badehotellets reception til afhentning om morgenen.

Og det var så Dyvig – næste morgen satte vi kursen mod Sønderborg, en stille vindløs tur for motor, men turen gennem først Als Fjord og så Als Sund er jo altid en nydelse. I Sønderborg marina fandt vi en god plads ved broen lige ud for klubhuset, vi havde besluttet at blive to dage i Sønderborg. Pladsen fandt vi efter en del søgning i marinaen, og på broen stod skipperen fra nabobåden og tog imod, meget hjælpsom og på tysk. Men alligevel en lidt speciel oplevelse. Manden havde ingen synlige tænder, og var måske derfor temmelig svær at forstå. Han så temmelig usoigneret ud – når ellers man så noget til ham. Hans båd – en LM 27 – afspejlede også hans fremtoning. Det meste af cockpittet var fyldt af tomme ølflasker og snavsede tallerkener plus en masse karton emballage. Hvis man skulle gætte på, hvad emballagen havde indeholdt, så skulle man tro, at han havde tømt en elektronik forretning for fladskærms TV, bærbar PC, DVD afspiller, højttalere og en del mere. Der blev ikke ryddet op, mens vi var der, men vi så ikke meget til ham, og der var heller ingen støj eller larm fra båden. Når endelig han kom en tur på broen snakkede han livligt med andre tyske sejlere, og det så helt klart ud, som om han var kendt af mange. Hele indtrykket var noget kummerligt, men ham om det.

Vi tilbragte resten af dagen og næste dag som turister i Sønderborg. Vi synes, at Sønderborg er en hyggelig by at slentre rundt i og indkøbe lidt spiselige lækkerier. Jeg kan godt lide at følge med i diverse byggerier de steder, som vi besøger, og Sønderborg har gang i et større byggeri næsten midt i byen. Kvickly i Sønderborg lukkede for et par år siden med den meddelelse, at Sønderborg Kvickly lukker i tre år og genopstår så samme sted i et nyt butikscenter. Og jeg skal love for, at der er gang i sagerne. Den oprindelige bygning og en del omliggende bygninger blev brudt ned, og der blev gravet en kæmpe stor og meget dyb udgravning på det blottede areal. Her i sommer manglede der virkelig meget til afslutningen, men det bliver da spændende at besøge butikscentret engang, når det er færdigt.

Søndag morgen genforsynede vi båden med diesel brændstof, og satte derefter kursen mod Maasholm. Vi havde en frisk halvvind helt til indsejlingen til Slien og snart havde vi fundet en ledig plads ved en af broerne i Maasholm. Det er jo en temmelig stor marina, og broerne og faciliteterne er fine, men så er der heller ikke meget mere spændende at berette om Maasholm. Vi har i årenes løb hørt fra mange HSC sejlere, at de syntes, at Maasholm var en rigtig dejlig marina. Jeg tror, at det måske kan hænge sammen med, at Maasholm tidligere var en af de havne, hvor man kunne købe toldfri varer til udførsel, men det er der vist ikke meget gang i længere. Vi gennemvandrede Maasholm by på

kryds og tværs, den er jo ikke særlig stor. Det vildeste vi så på havnen var en lille grillshop, som solgte forskellige fiskeprodukter, f.eks. pommefrites med friturestegte paneerede fiskestykker. Ved Maasholm ligger der en stor campingplads og lige for enden af broerne en kæmpestor parkeringsplads. Til begge disse to steder var der kun adgang ved at passere et bomhus med en vagt, som checkede og solgte adgangskort før bommen blev lukket op og i. Ordnung muss sein!!

Vi var enige om, at vores indtryk er, at Maasholm er en glimrende transithavn – men så heller ikke mere. Vi kunne godt få det indtryk, at den også er et stort udskibningssted for tyske sejlere, fordi den meget kæmpestore parkeringsplads lige ved marinaen var stort set fyldt helt op med biler – og feriesæson var det jo.

Næste morgen mandag d. 2. juli blev kursen sat mod Stickenhorn – og hvor er så lige det?

Stickenhorn er en todelt marina nogle få sømil nord for sluserne til Kieler Kanalen. Den nordlige del af marinaen er en tysk lystbådehavn, masser af broer med pælepladser, men meget lidt hygge. Den nordlige del af området for enden af broerne ser sådan lidt industriagtigt ud, og lige syd for den tyske lystbådehavn ligger British Kiel Yacht Club. Området er faktisk et lille stykke britisk territorie, og den tilsluttede marina må ikke benyttes af tyske gæstesejlere, men gerne af andre nationaliteter. Kirsten og jeg har faktisk været i marinaen to gange tidligere, og derfor kan jeg berette nogle facts om formålet med BKYC. Det er en militær institution, som har omkring 10 helt ens sejlbåde, som bliver skiftet ud hver 4-5 år, f.eks. Hallberg Rassy 34, en typisk størrelse. Enheden er en "rekreationsenhed" for britisk militær personel. Alt britisk militær personel kan – uanset rang – søge om en uges sejlads ved BKYC. I løbet af en sæson kommer ca. 1400 sejlere igennem en tur med BKYC. Efter ankomst bliver de instrueret og udrustet med alt nødvendigt sejlergrej, og der bliver også instrueret i diverse sejlermanøvrer i marinaområdet. Der slutes af med en briefing af en tysk helikopter SAR-enhed, som har flyveplads lige ved siden af BKYC. Når instruktion og udrustning er slut, sejler hele flåden af sted samlet fra havn til havn, vi har flere gange set "eskadren" sejle i dansk farvand. Hver båd er under kommando af en "sailingmaster" på seniorsergent niveau. Kirsten og jeg har fået en formidabel behandling de to gange, vi har været der. Vi havde adgang til messen, som er en tro kopi af en engelsk officersmesse, som jeg har oplevet det i forbindelse med mange øvelse på RAF flyvebaser. Måske har min følelse af VIP-behandling hængt lidt sammen med, at jeg selvfølgelig ikke har lagt skjul på min fortid i Flyvevåbnet – det bilder jeg mig i hvert fald ind.

Hvis nogen skulle få lyst til at få mere viden om BKYC, så prøv at søge på British Kiel Yacht Club på internettet, der er en meget fin hjemmeside - www.bkyc.de/ . Vi ville gerne have brugt BKYC som transithavn før indsejlingen i Kieler Kanalen, men desværre var den lille marina fyldt helt op til sidste plads, så vi var nødt til at vælge naboen, den tyske del af Stickenhorn.

Motion er godt – meget motion er meget mere godt. Det kom vi lidt ufrivilligt til at opleve i Stickenhorn. Vi havde behov for at gøre indkøb, bl.a. til aftensmåltidet, og vi marcherede ud af marinaen til en stærkt trafikeret vej. Vi kikkede til venstre, vi kikkede til højre. Vi så intet, så langt øjet rakte, som kunne antyde indkøbsmuligheder. Jeg skulle jo have varmet mit tyske sprog op, så henvendte mig til en mand, som var på vej ud af marinaen, og spurgte, om der var indkøbsmuligheder i nærheden. Svaret var, at det var der bestemt. Vi skulle bare følge vejen derovre, som han udpegede, i maksimalt 10 minutter, og så var vi

i Stickenhörns centrum med mange forretninger. Vi takkede og begav os på vej. 10 minutter, 20 minutter, 30 minutter, ingen forretninger. Jeg spurgte igen om vej, og svaret var, at vi var på rette vej, og om ca. 10 minutter ville vi være fremme. Mange tak og af sted. 10 minutter, 20 minutter, 30 minutter....og endelig var der bid. Vi fik klaret vore indkøb, og så måtte vi jo samme vej retur. Så vi fik lige klaret dagens motion.

Næste morgen skulle vi så passere sluserne til Kieler Kanalen. Vi sejlede den beskedne distance til Kiel-Holtenau sluserne, og vi sejlede til den bro, som Anker og Tove havde fortalt om, og lagde til. På vejen ind til broen havde vi godt nok undret os over en større mængde sejlbåde, som lå og ventede øst for sluserne. Men nå, vi vandrede op til slusekontoret for at købe en billet. Der sad en venlig dame i slusekontoret, og hun fortalte os, at "Die Alte Schleuse ist kaput", og at vi skulle igennem Die Neue Schleuse og sejle ud og lægge os i venteposition til gennemslusning.

Sluseanlægget består af to nordlige slusekamre – Die Alte Schleuse – og to **meget** store sydlige slusekamre – Die Neue Schleuse. Die Alte Schleuse er normalt blevet brugt til lystfaretøjer – sportsboote – og Die Neue Schleuse til kommerciel trafik, som selvfølgelig havde første prioritet – og det fik de så sandelig også. Vi har undervejs læst på internettet, at Kieler Kanalen – som tyskerne kalder NordOstsee Kanal (NOK) – er den mest trafikerede kanal på hele kloden. Der gennemsluses på årsbasis ca. 120 kommercielle skibe i døgnet, så der er travlt. Vi lagde os i venteposition sammen med alle de andre sportsboote og tænkte, at nu må de sikkert snart lukke os ind i slusekamret. Og vi ventede, og ventede, men intet skete for os. Vi så rigtig mange af de store skibe blive sluset igennem fra begge sider, men for os var der intet rigtigt fremskridt at spore. Efter en times tid sejlede vi til en ventende dansk LM27 og spurgte, om de vidste noget om næste åbning.

"Nej" var svaret. De havde ventet i tre timer og var stærkt irriterede, og jeg hørte på VHF'en en tysk sejler inde i kanalen kalde op med en forespørgsel på forventet gennemslusning, han havde nu ligget og sejlet rundt i venteposition i fem timer. Svaret var: "Gedulgt, bitte!" Indenfor den næste time ville vi komme igennem. Puha! Endelig efter fire



timers venten blev de hvide lamper tændt, sluseporten stod åben efter de sidste store østgående skibe, og en højttaler meddelte: "Sportsboote anseglen". Vi fulgte efter de andre både – formentlig mere erfarne end os – og inde i slusen lå der allerede 4 meget store containerskibe. Vi fortøjede langs med en smal flydebro, som kun stak ca. 10 cm. op over vandoverfladen. Jeg måtte jo springe ned på flydebroen med fortøjninger. Der var ingen fortøjningsklamper, så det var om at finde et eller andet på broen at gøre fortøjningerne fast i,

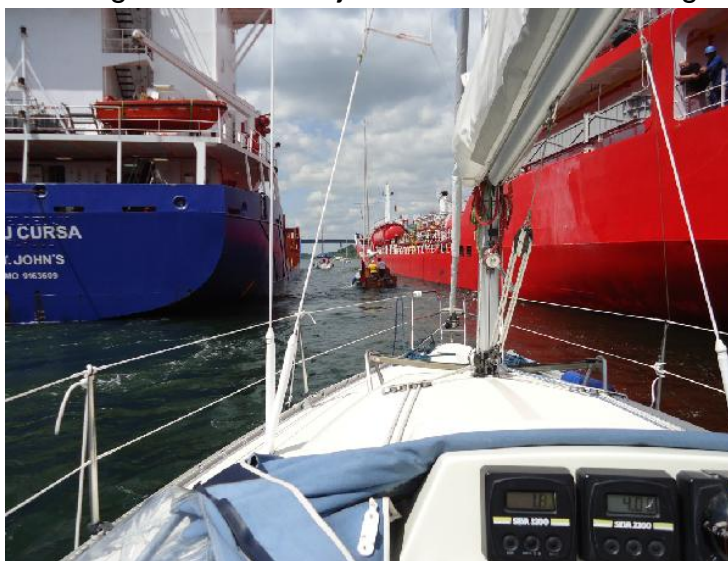
men det lykkedes – alle andre var jo i samme situation, og mange var meget ældre end os. Så kom næste udfordring. Det gik op for mig, at slusegebyret skulle betales i et kontor ovenover slusen. For at komme dertil skulle man kravle op af en 4-5 meter høj lodret stålstige, som var boltet ind i slusevæggen, passere en bro efter at sluseklappen var luk-

ket i, betale gebyr i det ene kontor, og have et stempel på billetten i et andet kontor – tysk!? – derefter tilbage over broen, ned ad stigen og have fortøjningerne klargjort til afsejling. Den ene fortøjning havde selvfølgelig kilet sig fast, men jeg fik lidt hjælp, og så gik det endda. Sluseporten blev åbnet i den fjerne ende, og så blev det af højttaleren annonceret: "Sportsboote die schleuse zuerst verlassen". Det var en ret speciel fornemmelse at sejle ud i den smalle rende mellem kæmpeenorme skibe på begge sider. Man føler sig ret lille.



Vi var hurtigt ude i kanalen, og det var jo spændende at skulle opleve, hvorledes sejladsen forløb med alle de store skibe, som i samme retning overhalede os og i modsat retning passerede os. Men det var slet intet problem. Kanalen er temmelig bred, den er 11 mtr. Dyb, vi sejlede ofte meget tæt på kanalens kant, men vi så aldrig min-

dre end 8 mtr., den må være formet næsten ligesom en skotøjsæske. Den strækker sig fra Kiel-Holtenau til Brunsbüttel, hvor den løber ud i Nordsøen. Den er 98 km. lang, inden for sluserne måles afstande i km. Men vi skulle jo ikke hele vejen igennem, vi skulle dreje nordpå ind af Eideren ved 57 km. efter slusen, og det skal man huske at fortælle, når man betaler slusegebyr. Det koster nemlig 12 Euro for hele kanalen, men kun 7 Euro hvis man skal op af Eideren. Skibstrafikken satte selvfølgelig noget uro i vandet, men ikke noget særligt at snakke om, der skulle styres lidt mere. Skibene sejler ikke særlig hurtigt, vi sejlede ca. 5,5 knob, og jeg vil gætte på, at skibene sejler ca. 8 knob.



Der var naturligvis mange nye indtryk på kanalen. Først lagde vi mærke til, at der er bygget mange, mange huse/villaer langs kanalen, og mange er helt oppe i den ultra dyre klasse. Der er vist ikke mange servitutter forbundet med byggeriet, for bygningerne var meget forskellige, selvom det var klart, at det ikke var særligt gamle bygninger – ultra moderne stål/glas/beton byggeri til gammel klassisk tysk villa byggeri – som vi opfatter det.

Dernæst lagde vi mærke til cykeltrafikken langs kanalen. Jeg tror, at der er cykelstier i hele kanalens længde i begge sider. Man hører ofte, at Danmark kaldes "cyklernes land", men det var fantastisk at se aktiviteterne langs kanalen. Man kunne klart se, at mange af

cyklerne var udrustet til langtur. Men vi havde også været heldig med vejret indtil videre, og så er det jo også godt for cyklerne. Vejret skulle i øvrigt vise sig fra den pæne side mange dage fremad.

Vi lagde også mærke til hundredevis af autocamperede langs bredden. Vi har senere hørt, at der er massevis af autocamper pladser langs kanalen, næsten alle har vand og toiletadgang, men næsten ingen har strøm. Dette er "andenhåndsinformation".

Der er massevis af småfærger, som tøffer uophørligt frem og tilbage mellem bredderne, de fleste på størrelse med den gamle Årø-færge. De viser pænt hensyn til os sejlere og venter gerne et par minutter med at forlade færgeløbet, når det er praktisk for trafikken.



Lige syd for Rendsburg er der en ganske særlig færge. Hele baduljen ligner en rigtig færge ligesom de andre, men den hænger over vandoverfladen i en hel del stålwire, som foroven er fastgjort til en højbro, som i virkeligheden er en jernbanebro, og så glider den bare frem og tilbage i sit ophæng som en rigtig "vandfærge". Det var meget nyt at se. Langs bredden på begge sider er opstillet store lyssignalmaster i massevis, jeg skyder på, at der står en mast med ca. 1 km. mellemrum. Hvis nogle skulle få lyst til at fordybe sig i detaljerne vedr. trafikregler på Kieler Kanalen, så kan det rigtige dokument downloades fra dette link

<http://ebookbrowse.com/navigation-rules-kiel-canal-pdf-d39306484>

Langs bredden er også på begge sider med relativ korte mellemrum – måske 5-6 km. –

"installeret" – jeg kan ikke lige finde på et bedre ord – snesevis af meget, meget store fortøjningspæle. Det rigtige er nok at sammenligne dem med duc d'alber. Ca. 75 cm. i diameter beklædt med metal og fyldt med beton og med fortøjningskroge op og ned og rundt om. Selv om Kieler Kanalen er bred, så sker det alligevel, at der passerer et skib, som er så bred, at to af samme størrelse ikke kan passere hinanden. Det signaleres med lysene, og sikkert også på VHF, og så lægger det ene skib sig på langs ad duc d'alberne, indtil det bredeste er passeret, og så signaleres der grønt lys i masterne, og så kan man sejle videre. Det oplevede vi på vej ud af kanalen, og vi blev råbt an fra det store skib med megafon og fik besked på at lægge os på indersiden af duc d'alberne indtil det store, store skib var passeret. Kirsten forsøgte at fotografere det store skib, men der måtte 3 foto til for at dække det hele. Så oplevede vi det, så lærte vi det.



Hen på efter middagen ankom vi så til Rendsborg efter en dejlig tur på kanalen med mange nye indtryk. Vi vidste i forvejen fra vores venners turvejledning, at vi skulle

sejle helt ind til bunden af Rendsborg "fjord". Det er ikke sikkert, at "fjord" er det rigtige udtryk, men man anduver via en smal indsejling til byen, en lille køn "fjord". Da vi drejer til styrbord og forlader kanalen mod Rendsborg, passerer vi på bagbords side en "motorbåd" af usædvanlige dimensioner, Flying Fox var navnet. Den førte britisk hækflag og så meget imponerende ud. Min nysgerrighed skulle selvfølgelig tilfredsstilles, så jeg søgte yderligere informationer på internettet da jeg igen havde internet forbindelse i Danmark. Fartøjet er bygget på værftet, som man aner i baggrunden - Shipyard Nobiskrug, Rendsborg. Værftet, som iflg. Værftets hjemmeside, har eksisteret i ca. 100 år, bygger udelukkende superyachts i datidens materialer, op til de højteknologiske processer og materialer, som anvendes i dag.

Vi fortsatte mod Rendsborg, og helt inde i bunden ligger en større lystbådehavn, flot og veludstyret med gode faciliteter, og vi fandt let en god plads. Hafenmeister var en hafenmeisterin, en flink dame, som residerede i et kontor for enden af broerne. Vi trængte til at proviantere lidt og også få rørt benene, og vi fandt hurtigt ud af, at der inden for 400 mtr. ligger et kæmpestort Edeka supermarked. Edeka er en tysk supermarked kæde, som har afdelinger i alle større tyske byer, og Rendsborgs udgave var meget stor og meget flot.

Vi var i ventetiden før indslusningen faldet lidt i snak med en LM27 besætning, og dem genså jeg i havnekontoret med samme formål for øje som mig, nemlig at forhøre på mulighederne for internetforbindelse. Den venlige dame fortalte, at det kunne man sagtens, og forbindelsen kostede 4 Euro pr. 30 minutter. Jeg troede først, at jeg havde hørt forkert, men nej, det var prisen på grisen, så det blev lige skrinlagt.

Vi tilbragte resten af eftermiddagen med at se på alle de lystfartøjer, som ankom. Det var snart klart for os, at havnen er en decideret transithavn for både, som skal passerer Kieler Kanalen i den ene eller anden retning. Vi så mange forskellige nationaliteters hækflag. Blandt andet ankom i samlet flok ca. 10 svenske sejlåde.

Næste dag spenderede vi som turister i Rendsborg. Byen og bymidte ligger tæt på havnen, og det første vi kom til var et større torv med et stort marked, som lige netop var der på denne ugedag. Alt så indbydende og frisk ud, hvad enten der var tale om frugt, grøntsager, fisk, ost eller mange andre fødevarer. Vi travede byen igennem på kryds og tværs, men...den er nu relativt hurtigt overset. Der skulle faktisk tæt på torvet være "Die Alte Stadt". Men det var nu svært at få øje på en decideret ældre bydel. Vi fik set, hvad vi ville, vi fik motioneret, og så var det tilbage til båden.

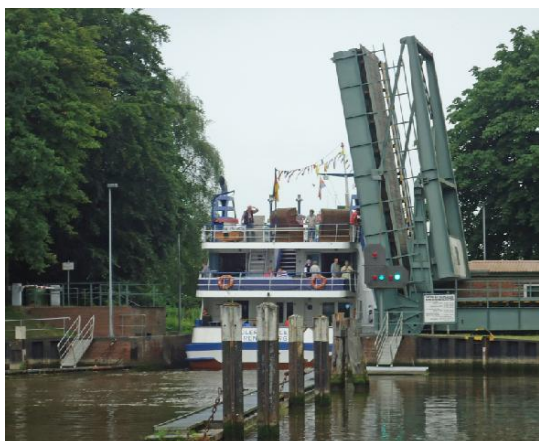
Vi fik sovet godt, stod tidligt op, og ca. kl. 0800 kastede vi fortøjningerne og sejlede videre. Resten af vores færd i Kieler Kanalen lignede indtrykkene fra dagen før, så vores næste nye oplevelse var, da vi svingede til styrbord og sejlede ind i Eideren. Vi vidste, at vi skulle passere fire sluser og to klapbroer før Friedrichstadt, så vi var ærlig talt noget spændt på det forestående forløb. Inde på bredden af Eideren er der med præcis 1 km. afstand placeret store hvide afstandsskilte, som kombineret med søkortet gør det helt præcis klart, hvor man befinder sig i det meget snoede forløb. Vi vidste, at når vi svinger ind i den sidste sluse før Friedrichstadt, skulle skiltet vise 84 km.

Den første sluse – Gieselau Schleuse – kommer meget hurtigt efter knap ½ sømil. På denne korte tur så vi allerede meget af den natur, som vi ville få at se på resten af turen mod Friedrichstadt, næsten blikstille vand, helt i læ for vind og høje træer på begge sider. Vi var i forvejen af den førnævnte danske LM27er på VHF blevet orienteret om, at vi måtte forvente noget ventetid, når vi kom til slusen, som var optaget af et dykkerfartøj, som var ved at lave service på sluseportene. Vi fortøjede før slusen og vandrede op til slusen

og fik en forklaring af slusemesteren. Sluseportene kører på nogle skinner i bunden af slusen, og de skal med mellemrum ses efter og renses op for mudder, slam og andre forhindringer, og det var altså nu. Så vi måtte pænt vente. Da dykkerfartøjet blev færdigt og sejlede væk, blev det vel vores tur – næ, næ. For nu skulle vi vente på passagen af "Adler Princess" om en ½ times tid. Dette fartøj er et temmelig stort udflugtsskib – prøv at kikke på dette link

<http://www.youtube.com/watch?v=Cs6lvAloJnU>

som dagligt sejler mellem Rendsborg og Tønning i den anden ende af Eideren, og dagen efter retur.



Sluserne på Eideren ser ud til at være nøjagtig lige store i dimensioner, og Adler Princess ser ud til at være bygget, så den lige nøjagtig kan passere sluserne. Da vi så den sejle ind i Gieselau slusen, kunne vi se, at den er så bred, at der ikke kunne lægges fendere ud i siderne. Jeg tror, at der var ca. 5 cm. spillerum i begge sider. Da vi ankom til Gieselau slusen fortøjede vi lige foran en tysk toldkrydser, som også ventede på at komme igennem. Der kom en tolder hen til mig og sagde: "Guten tag mein Herr., haben Sie etwas zu zollen?" Han så nu ikke helt alvorlig ud, så jeg svarede ham, at jeg havde 20 prince og en flaske whisky om bord. Han grinte lidt og svarede: "Nicht genug, nicht genug".

Vi havde i mellemtiden betalt slusegebyr i slusemesterens kontor – det foregår i alle sluser på slusemesterens kontor, som ikke alle steder ligger klods op og ned ad slusen. Prisen for slusning er 9 Euro, hvis man er single, og 4,5 Euro hvis der er mere end en enkelt båd i slusen, så vi sparede lidt ved at toldkrydseren også skulle igennem. Hos slusemesteren fik vi også udleveret et A4 ark med alle nødvendige oplysninger til sluse- og bro-passage for alle sluser, dvs. åbningstider hele året rundt og telefonnumre og overvågede VHF-kanaler. I sluserne, som alle er ens, skal man sørge for at få fortøjet ved en stige, så man kan komme i land og betale slusegebyr. Der er 5 stiger monteret i slusevæggene i begge sider, og man skal højst kravle et par meter op og ned ad stigerne, intet problem. Ved flere af sluserne skal der først åbnes en klapbro, så vejtrafikken stoppes, og så skal sluseportene lukke og åbnes i den anden ende. Når man har prøvet det første gang, så er det fuldstændig det samme i de andre sluser. Den næste sluse – Lexfähre sluse – ligger kun et par sømil længere nordpå, men nu ved man jo, hvordan tingene skal gøres. Vi er nu i gang med torsdag d. 5. juli. Vi fortsætter ad Eiderens meget snoede forløb. Det meste af dagen ser vi – som tidligere nævnte – høje træer på begge sider, men ikke megen udsigt til det omliggende landskab. Vi passerer en del småbroer med joller og mindre motorbåde, men ingen steder, vi kunne overnatte. Toldkrydseren sejlede lidt foran os, så

prajede de en sejlbåd og havde en mindre ”konference”, og så sejlede de videre. Vi så ikke tilfælde af, at de gik om bord i bådene. Men de prajede kun hollandske sejlbåde. Vi hørte senere i Friedrichstadt, at Eideren er hovedtransportvejen for diverse stoffer fra Holland til Skandinavien, så det forklarer måske deres særlige interesse for hollandske sejlbåde. Men i det hele taget så vi ikke mange både på modsat kurs, fra kanalen til Friedrichstadt ikke flere end ca. 15 både, og det var dog trods alt ferisesæson. Vi havde fået anbefalet en marina på vejen - Phalen – som en mulig overnatningshavn, men vi havde lyst til at fortsætte endnu et par timer. Ved Phalen så vi i øvrigt toldkrydseren vende om og sejle tilbage igen. Ved Phalen skal man passere en klapbro. Jeg havde ikke ringet i forvejen, men satte blot hastigheden ned og cirklede et par omgange, og da så vi en mand komme galopperende inde fra land til broens kommandobygning, og trafikken blev stoppet og broen gik op. Vi begyndte at få den tanke, at de store sluse- og broinstallationer med fast bemanning fra tidlig morgen til sen aften simpelthen er så opsatte på at betjene den begrænsede Eider trafik, at de sidder på spring til at åbne broer og sluser, når behovet opstår. Det indtryk blev helt klart bekræftet på resten af både turen til Friedrichstadt og tilbage igen. Altså for os sejlere kørte det bare helt problemfrit.

4-5 sømil efter Phalen passerer vi en lille marina, som hedder Bargaen. Den har faktisk fået en meget positiv omtale i bladet ”Sejleren”, men fra søsiden så den nu ikke særlig tillokkende ud, så vi fortsatte. Vi besluttede os for at overnatte i Süderstabel, ca. 13 sømil før Friedrichstadt, og det var en pæn lille marina med gode faciliteter. Vi ankom kl. 1730, og desværre var alt lukket i den lille by. Vi gik en ”motionstur” og returnerede til båden. Vi erfarede senere, at den lille by faktisk er vært for flere musikfestivaler i løbet af året, så der må have været muligheder, som vi ikke nåede at se.

Vi havde nu erfaret, at man kan sejle temmelig problemfrit i midten af Eideren, men det var overraskende at se, at visse steder viste ekkoloddet på mindre strækninger pludselig 8 og helt op til 11 mtr. vand, men ellers generelt 2,5 til 3 mtr. Der er nogle få regulære grønne og røde afmærkninger, og søkortet viser, at disse afmærkninger skal overholdes. Næste morgen forlod vi Süderstabel på vores videre færd mod Friedrichstadt, og 4-5 sømil før Friedrichstadt skal vi passere den sidste sluse ved Nordfeld. Efter denne sluse sejler man ind i et helt andet landskab. På begge sider minder det meget om marsk uden veldefinerede bredder. På de mere kritiske steder er der plantet nogle stave i vandet med nogle grønne eller røde duske i toppen. Jeg siger bare: koncentration, koncentration.

Og så sker der lige det, som jeg havde frygtet: i et af de snævreste løb møder vi pludselig Adler Princess, som pludselig ”tårnede” sig op efter en bugtning på vej retur til Rendsborg. Jeg sejlede så tæt på skibet, som jeg turde, men følte samtidig, at jeg var betænkelig tæt på den udefinerede bred. Men nå, vi kom forbi, passerede lige før Friedrichstadt den sidste klapbro, som straks lukkede for trafik og åbnede for os, og derefter ca. 1 sømil til sidste sluse ind til Friedrichstadt. Jeg beskrev senere i Friedrichstadt i en hyggestund over en øl med en lokal sejler min oplevelse med Adler Princess, og fik det overraskende svar, at det store udflugtsskib kun stikker ca. 1 meters penge. Og så kan han jo sagtens blære sig i den snævre og lavvandede marsk-Eider.

En hurtig slusning fra Eideren og ind til Friedrichstadt, og umiddelbart derefter et 90-graders drej til styrbord, og så er man lige pludselig i Der Yachthafen.

En dejlig rolig lille marina med gode faciliteter, et hyggeligt klubhus med vin og fadøl, sindssygt billigt efter danske forhold, og et meget hyggeligt havnemesterpar, som vi lærte

at kende ret godt i løbet af den uge, som vi tilbragte i Friedrichstadt. Vi betalte 55 Euro for 7 dage, inkl. bad, vand og strøm.

Vi fandt ud af i fm. vores ankomst, at vanddybden aftager jo længere man kommer ind i bunden af den firkantede smalle marina. Vi forsøgte først en ledig plads ca. halvvejs inde i marinaen, men kunne ikke komme ind til broen. Ud igen og forsøge en anden plads, hvor en dansktalende lokal sejler fortalte os, at selv ved lavvande bliver der ikke mindre en 1,70, og vi stikker 1,65, så det turde vi godt stole på.

Og så havde vi nået målet – Friedrichstadt.

Og hvad havde vi så forventet os af Friedrichstadt?

Det er ikke så let at svare på. Vi havde fokuseret på at lære noget om sluseprocedurer, få købt de rigtige søkort, planlægge turen og på selve turen være oppe på mærkerne med navigationen. Vores kort i vores Garmin kortplotter dækkede kun ca. 1/3 af Eideren, men gammeldaws navigation med søkort var nu ikke gået i glemmebogen. Vi havde – som tidligere nævnt – fået et grundig beskrivelse og vejledning af Anker og Tove, og det var simpelthen guld værd. Vi skulle ikke ”opfinde hjulet”.



Så vel ankommet til Friedrichstadt og godt fortøjet på den plads, hvor vi ville blive i 7 dage, begav vi os op til byen, som ligger kun ca. 10 minutters gang fra lystbådehavnen. Hovedstrøget hedder Prinzenstrasse, og det var hurtigt klart, at vi var ankommet til en by, hvor turismen var i fokus. Mange spændende forretninger, især hvis man går meget op i kvindelig beklædning. Bebyggelsen adskiller sig meget fra hvad vi

tidligere havde set. Vi vidste godt, at Friedrichstadt også kaldes ”Kleine Amsterdam”, det typiske hollandske præg fremgår meget tydeligt af en stor del af bebyggelsen. Langt det meste af Friedrichstadt er anlagt med alle gader 100 % parallelle og alle sidegader er vinkelret på de førnævnte gader. Der er udgravet mange kanaler, som i Friedrichstadt kaldes ”Grachter”, og disse er naturligvis også anlagt med en 90 graders vinkel. Kirsten og jeg gennemtravede Friedrichstadt på kryds og tværs under vores ophold, og vi besøgte museet i byen, som giver besøgende et grundigt indblik i byens historie, som er meget speciel. I museet kan man leje en dims, som ligner en lille iPad. Man programmerer – med lidt hjælp – sit sprog ind i maskinen, og overalt i museet er seværdighederne nummereret. Man taster det relevante nummer ind, og så starter et grundigt foredrag på dansk. Det tager sin tid, men så er man til slut også vel orienteret om byens farverige historie.

Det vil føre alt for vidt at forsøge at beskrive historien i denne beretning, men det efterfølgende link er en meget grundig dansk beskrivelse af historien bag Friedrichstadt.

<http://da.wikipedia.org/wiki/Frederiksstad>

Men ellers opførte vi os som så mange andre turister, slentrede rundt i byen, afprøvede fortovsrestauranter, spiste ude en enkelt aften på "Die Holländische Stube" – prøv selv at kigge - <http://www.hollaendischestube.de/> - og sådan gik den ene dag efter den anden. Vi havde besøg af nogle gode venner fra Horsens i et par dage, som var kørt i bil fra Hor-



sens. Vi var nu "erfarne" Friedrichstadt turister, og vi kunne være guides i byen. Vi skulle naturligvis også have en kanaltur. Kanalturen foregår i samme type både, som man ser i de københavnske kanaler. Vi fandt ud af, at på tirsdage kl. 1300 er der en dansktalende guide på båden – den snuppede vi. Det viste sig, at den kvindelige guide var lærer på en dansk skole i Frie-

drichstadt. Turen tager ca. 1 time, og man kommer gennem samtlige kanaler, og munden stod ikke stille på guiden. Lige ved siden af lystbådehavnen ligger en større campingplads, og guiden fortalte, at hovedparten af campisterne er fastliggere, og 90 % er danskere. Det var pludselig ikke så sært, at vi det meste af tiden var omgivet af dansktalende turister. Vi prøvede at læske vore ganer på en udendørs beværtning, og ingen af gæsterne inden for hørevidde talte tysk – alle talte dansk.



Lystbådehavnen, som faktisk kaldes "Die Alte Hafen" er meget stille, beskyttet og rolig. Der er ikke meget tilbage, som kan få en til at forestille sig, at man befinder sig i byens tidligere erhvervshavn. Mod syd og nord er der høje diger, mod vest høje træer, som adskiller havnen fra campingpladsen, og mod vest ligger slusen og det tilhørende sluseareal. Vi blev klar over i museet, at der har været et par større skibsværter i Friedrichstadt, helt tilbage, hvor man byggede store træskibe. Det er svært at forestille sig, at dette har været et erhverv med fremtid i med byens placering ved Eideren. Men værfterne eksisterer heller ikke mere.

Anker og Tove havde været en tur på Helgoland under deres tur til Friedrichstadt. Men vi var dovne og opgav. Vi skulle megatidligt op og tage tog fra Friedrichstadt til Büsum, derfra 2½ time færge til Helgoland, 2-3 timers ophold på Helgoland, og derefter samme rute retur og meget sent tilbage i Friedrichstadt. Altså: vi opgav!

Vi fulgte naturligvis også med i diverse vejrudsigter og vejrmedlinger. Vi havde de fleste dage virkelig dejligt vejr, men vi var flere dage omgivet af diverse vejrtusler, som skulle angribe os fra sydvest. Heldigvis skete det altid sent på eftermiddagen, om aftenen eller om natten, at angrebet satte ind. Vi oplevede en aften et veritabelt skybrud med hagl så store, at vi var noget nervøse for, at haglene skulle slå igennem cockpittet, men så gik det ikke. Vi faldt godt i snak med havnefatter og havnemutter, vi følte næsten, at vi blev adopterede. Flere af fastliggerne i havnen talte rimeligt godt dansk, så rent sprogmæssigt var vi ikke på glatis, men jeg kan nu godt klare mig på tysk.

Men alt godt kommer til en ende, snart var de 7 dage bag os, og vi havde besluttet, at det var rationen for Friedrichstadt.



Vi gjorde d. 13. juli klar til dagens første slusepassage kl. 0800. Nu var vi jo erfarne Eider sømænd, og et telefonopkald til broer og sluser kort før ankomst skaffede os straks passage. Det bekræftede næsten en tidligere fornemmelse, at der er så lidt trafik på Eideren – selv midt i ferisesæsonen – at sluse- og brovagter nærmest sidder på spring for at lukke både igennem.

Turen på Eideren mod Kieler Kanalen virkede på en eller måde anderledes. Vi havde jo været der før, og vi var nu bekendt med de steder, som krævede særlig opmærksomhed. Det hele virkede li 'som lidt mere afslappet. Vi passerede igen de mange småbroer med små motorbåde og joller, og jeg spejdede specielt efter en ganske bestemt ting. En dansk sejler i Friedrichstadt – som havde taget kanalbeviset, og det havde jeg jo ikke – fortalte, at alle både skal have bådens navn med store bogstaver på begge sider af stævnen helt fremme. Og det var minsandten rigtigt. Selv de mindste joller fulgte den regel. Efter godt 4 timers sejlads ankom vi til en langstrakt lystbådehavn langs med Eideren i forbindelse med byen Pahlen. Der var alle de faciliteter, man kan ønske sig og en vældig flink havnefoged. Byen er ikke ret stor, men vi trængte til motion og gennemtravede byen på kryds og tværs. Efter en god nats søvn forlod vi Pahlen 0750 og satte kurs mod Rensborg. Vi havde på et tidspunkt i Friedrichstadt hørt, at Eideren er et af de fiskerigeste vandløb i Tyskland, og på udturen lagde vi rigtig mærke til hundredevis af fritidsfiskere, både i småjoller, men ikke mindst langs bredderne. Massevis af camouflagede småtelte var slået op på bredderne, og fiskerne var næsten alle klædt i camouflage farvet tøj - hvorfor? – og installationerne så meget veletablerede ud. Så der var rigtig gang i lystfiskeriet.



Vi ankom til Gieselau slusen kort før Kieler Kanalen, og denne gang betalte jeg både for passage af Gieselau slusen, men også for ud passage af Kieler Kanalen. Som tidligere nævnt oplevede vi nu en af de lidt mere specielle ting: kort før en bugtning på kanalen så vi lidt længere fremme nogle sejlbåde, som havde lagt til ved nogle af de førnævnte duc d'alber. Vi kunne nu også se, at der i en af de mange lyssignalmaster var tændt 3 røde lys. Vi havde på en længere strækning i kanalen sejlet med samme hastighed som et af de store containerskibe. Skibet havde nu taget hastigheden helt af, vi overhalede indenom, og vi kunne nu bagud se, at skibet søgte ind mod duc d'alberne og det lå nu helt stille. Fra skibet blev lystfartøjerne instrueret om at søge ind på indersiden af duc d'alberne, og snart kom årsagen til forholdsreglerne til syne. Rundt om den foranliggende bugtning på kanalen kom et megastort skib til syne.

Kirsten skyndte sig at få fat i kameraet, men skibet var så stort, at det lige kunne være på



et enkelt foto. Jeg tror ikke, at to skibe af samme størrelse kunne have passeret hinanden risikofrit ude i kanalen. Det ser ret imponerende ud, når et skib af denne størrelse passerer meget tæt på. Det var ikke uden grund, at lystfartøjerne var blevet dirigeret på indersiden af duc d'alberne. Så snart skibet var passeret, skiftede lysene til grønt, og vi fortsatte sejladsen til Rendsborg. Vi shoppede til aftensmaden i den nærliggende Edeka, og det var så den dag.

Næste morgen – søndag d. 15. juli – forlod vi Rendsborg med kurs mod sluserne. Jeg var allerede ved at mobilisere et passende irritations- og utålmodighedsniveau ved tanken om risikoen for endnu en gang at skulle vente op til 5 timer på at komme igennem slusen. Men heldigvis havde slusevagten taget begge de to store sydlige sluser i brug denne dag, den ene sluse til de store skibe, og den anden til lystfartøjer. Så vi lå blot og ventede ca. 15 minutter, og så blev de hvide lys tændt, og det lød fra højttaleren: "Sportsboote anseglen, bitte". Mavesyren blev pludselig og hurtigt neutraliseret, og snart lå vi i slusen. Portene blev lukkede, og slusningen gik i gang. Jeg tror imidlertid, at noget af mavesyren havde sat sig på hjernen, for jeg dummede mig nu grundigt. Belært af tidligere skulle jeg jo have min slusebillet stemplet, så jeg kravlede møjsommeligt op af den stejle stige, og begav mig til slusekontoret. Damen så meget forbavset ud, og kom så med de vise ord: jeg kunne jo ikke befinde mig i slusen, hvis ikke jeg allerede havde betalt for passagen!! Aber natürlich. Jeg kravlede slukøret ned til min båd igen, og snart gik portene op til Kieler Bucht.

Det var nu li 'som lidt at blive lukket ud i friheden igen.

Vi havde besluttet, at vi ville sejle til Laboe lidt nordøst for Kiel, kun ca. 3-4 sømil fra slusen. Når man sejler gennem havneåbningen til Laboe kan man svinge til bagborg, og så kommer man først til Laboe marina og lidt længere fremad til den gamle Laboe havn. Vi havde hørt fra andre danskere, at der kunne være uroligt, faciliteterne var gamle og slidte og det var i det hele taget ikke særligt spændende. Men vi svingede til styrbord og sejlede ind i Laboe Baltic Bay Marina, som er en relativ ny og moderne marina. Vi fandt en god plads med især vindudsigten for de næste dage i tankerne – det skulle nemlig blæse op til hård vind fra sydvest. Godt fortøjet tog vi på moleræs, havnen og omgivelserne skulle jo inspiceres. Vi gik til havnekontoret, som mest af alt lignede en reception i et større hotel, og betalte for 2 dage, 13 Euro pr. døgn, inkl. strøm, vand og bedefaciliteter, som virkelig var helt, helt i top. Der er ikke noget at sige til, hvis tyske sejlere synes, at det er dyrt i havnegebyr i Danmark, når man i en supermoderne tysk marina kan nøjes med 13 Euro, alt inkl.

Tilbage på båden blev vi pludselig involveret i en lidt kedelig situation. En dansk sejlbåd, lang og smal, måske en Ylva, gjorde anstalter til at lægge til ved siden os, så vi gjorde klar til at hjælpe. Det blæste allerede kraftigt fra sydvest, og båden havde vinden lige i næsen, da han lagde an. Men halvvejs inde på plads fortrød han – uvist af hvilken årsag – og bakkede ud igen. Lige da han var bakket forbi agter pælene lød der nogle høje bandeord fra båden, og båden stoppede. På mit spørgsmål råbte han, at han havde mistet enten hele eller dele af skruen under bakkemanøvreren. Ved hjælp af en anden båd fik han en forfortøjning på en pæl ved en ledig plads lidt længere inde, og ved fælles hjælp og knofedt fik vi ham bakset på plads. Surt show. Han havde en ca. 11-12 årig søn og en kammerat med om bord, og de var faktisk på vej til et sejlertæf for ynglingesejlere i nærheden af Kiel, men det kunne de jo ikke overskue lige her og nu. Da vi kom retur fra en bytur, fortalte han, at han via havnekontoret var kommet i forbindelse med et dykkerfirma, og de ville komme næste dag. Den lykkelige udgang på historien var, at dykkeren fandt samtlige stumper til propellen på havnebunden og fik det hele monteret igen. Good show!! Pris: ca. hvad der svarer til 500 danske kroner, så skipper var glad og kunne sejle videre til ynglingetæf.

Vores bytur viste os en strandby, som godt kunne give mindelser om Løkken, Blokhus, Vejers og andre turistprægede byer ved Vesterhavet.

Næste dag gik med slentreture, moleræs og almindelig afslapning. Vi planlagde at forlade Laboe næste dag tirsdag d. 17. juli. Vejrudsigten var god, vinden skulle blive ca. 6 sekundmeter fra sydvest, perfekt til at krydse Østersøen til Rudkøbing. Vi forlod Laboe 0830, og vejrudsigten var som annonceret, i hvert fald til at begynde med. For snart begyndte vinden at tage til og tage til, bølgerne rejste sig og pludselig var vi i gang med en regulær arbejdsdag i Østersøen. Vinden lå omkring 14-15 sekundmeter på resten af turen, og kl. 1530 efter 39,9 sømil ankom vi til Rudkøbing godt trætte. Men vi fandt en god plads helt inde i bunden af marinaen lige før klapbroen, og der blev vi så i en uge. Og hvorfor så lige det. Jo, for det første kan vi rigtig godt lide Rudkøbing, for det andet havde vi foran os en uge, som ligger forud for selve Langelands Festivalen. I denne uge er der musik flere steder i Rudkøbing af den slags, som vi godt kan lide, jazz og forskellige afskygninger af folkemusik, dansk, skotsk og irsk. Øllet flyder flittigt, og man kan altid købe sig en pølse eller anden fast food, når man bliver sulten. En af dagene tog vi en rutebil tur/retur til Svendborg og var dagsturister i Svendborg. Vi er ikke længere så tiltrukket af

at ligge i selve Svendborg havn, som vi tidligere har været, så en enkelt dag med rutebil fra Rudkøbing er fint.

Men vort ugelange ophold i Rudkøbing kom til en ende, og vi forlod Rudkøbing med Avernakø som næste mål.

Og her ligger så Bardin en lun sommeraften i Avernakø havn fotograferet af Jørgen Schulz, HSC.



Og her slutter også beretningen for 2012. Vi er nu næsten tilbage i hjemlige farvande. Jeg håber, at beretningen har været underholdende, måske har læseren oven i købet fået ny og brugbar viden, og skulle du få lyst til at kommentere beretningen, så er det altid sjovt at høre, hvilke tanker beretningen har givet anledning til.

bardin@webspeed.dk

Med venlig hilsen

Besætningen på HSC BARDIN

Kaj og Kirsten Thomsen