

# ÜBERFÜHRUNG DER SY KIRA

## März 2008

Am Samstag, den 29. März 2008 sitzen wir pünktlich um 6 Uhr im Auto um zur Übergabe der neuen Yacht in Berne (Bremen) an der Weser zu fahren. Als wir gegen 8:30 Uhr ankommen sehen wir Kira, auf der wir bereits an Land mehrere Wochenenden verbracht hatten um Ausrüstungsteile zu überholen und neu zu installieren, im Wasser. Der Noch-Eigener befindet sich im Cockpit unter dem peitschenden Windgenerator im feuchten Dauerregen stehend und bemüht sich unter Zuhilfenahme eines Messer, den von ihm versehentlich mit Sekundenkleber fest mit dem Aufnahmegerät des Kartenplotter im Cockpit verbundenen Schutzüberzug zu lösen. Wir verbringen unsere restlichen Sachen an Bord und machen die obligatorische Probefahrt unter Maschine. Danach legen wir noch einmal gegen den Strom mit Wind im Rücken am kleinen Steg der Deters Yacht und Bootswerft an, klären das Finanzielle und lassen uns noch schnell vom Werftchef die Mutter aller Ballpänder mit Druckluft befüllen.



Nun geht es also endgültig los. Angesichts des Dauerregens liebäugeln wir zunächst mit dem Gedanken, in einem nur wenige Kilometer abwärts gelegenen Hafen die Nacht zu verbringen. Also wir jedoch die Einfahrt passieren, klart es auf, was uns dazu veranlasst, unseren ursprünglichen Plänen entsprechend heute noch bis Bremerhaven zu kommen, um so einen guten Ausgangspunkt für den Törn nach Helgoland am nächsten Tag zu haben. Nach Erreichen des Hafens setzen wir uns ein paar Stunden näher mit dem Rigg und der Takelage auseinander. Immerhin gibt es jetzt nicht mehr einfache Segel mit Stagreitern, sondern Rollgenau, Baumfock und Einleinenreffs. Wir lassen den Abend an Bord bei einem kühlen Veltins aus der Flasche ausklingen.

Zeitig um 8 Uhr schellt der Wecker. Auch wenn es schwerfällt, zerren wir uns schlaftrunken aus der Koje. Bei 5° C Aussentemperatur und Sonnenschein geht es hinaus

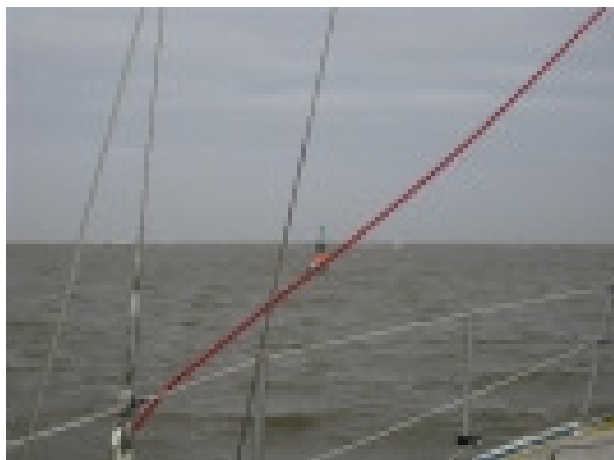


in die Wesermündung. Wir setzen das erste Mal Segel und rauschen schon bald mit 6,5 kn unter Gross und Baumfock gen Helgoland. Das Wetter entwickelt sich entgegen der Vorhersagen durch DP07 zu einem äußerst unbeständigen Mix aus Regen, Starkwindböen und Flaute. So haben wir die Gelegenheit, ausgiebig die vorhandenen Segel auszutesten.

Kira zeigt sich bis zu einer Lage von etwa 15° ziemlich agil, fängt dann aber an, eine enorme Stabilität zu entwickeln. Am frühen Abend erreichen wir Helgoland. Es ist noch eine andere Segelyacht im Hafen, die aber bald ablegt und so sind wir abgesehen von einer hier vom Zoll wegen Schmuggels an die Kette gelegten Ketsch, die einzige Yacht auf Helgoland im Wasser..:-).

Bald merken wir, dass die Bändigung der großen Segelfläche nicht spurlos an uns vorüber gegangen ist – wir sind total groggy und so zieht es uns nach einem kurzen Rundgang durchs Unterland in die Kojen.

Der nächste Morgen beginnt etwas später als der Vorherige aber immer noch früh genug um den noch fehlenden Proviant für die nächste Woche zu übernehmen. Wir klappern die gängigen Helgoländer Bootsaurüster, bekanntlich reine Spirituosenhändler, ab und haben schon bald unsere erlaubte Höchstmenge an zollfreien hochprozentigen



Alkoholika und pfandfreiem Budweiser im Gepäck. Die Suche nach einem einfachen Dosenöffner bleibt allerdings zunächst erfolglos. Als wir uns bereits damit abgefunden haben, dass wir uns an unseren vielen Konservendosen im besten Fall satt sehen können, uns der Inhalt allerdings wohl versagt bleiben wird, werden wir im einzigen richtigen

Bootsbedarf auf Helgoland doch noch fündig.

Nachdem wir unsere gebunkerten Vorräte noch mit 3 Kilo feinstem Schweinefilet aufgestockt haben verholen wir uns zum Bunkerservice und füllen die 140 Liter Dieseltanks noch mit günstigem, zoll- und schaumstopperfreien Schiffsdiesel.

Da das Wetter uns heute günstig gesonnen ist, werfen wir direkt danach die Leinen los und machen uns auf nach Langeoog, eine Insel mit der gerade Claus lebhaftere Kindheitserinnerungen verbindet.

Kurz vor der Rede Weser-Approach verlässt und das leichte Lüftchen, das uns, unter Genua und Groß, die ersten Stunden mit gut 6 Knoten Richtung Küste geschoben hat. Wir starten die Eisengenua, und motoren bei bald spiegelglatter See, gemütlich auf dem Vordeck sitzend weiter Richtung ostfriesische Inseln. Mit dem letzten Büchsenlicht erreichen wir den Hafen auf



Langeoog, müssen aber feststellen, dass die Schwimmstege noch an Land stehen. Nicht verlegen entsinnen wir uns der 2 Kimmkiele und lassen uns bei ablaufendem Wasser im Hafenbecken in den Schlick sinken. Sofort macht sich eine enorme Entspannung auf Kira breit. Es gibt nichts zu tun, und selbst wenn wir uns noch so bemüht hätten die uns überkommende Lethargie zu verscheuchen, wären wir doch niemals von Bord gekommen, da der uns umgebende hüfttiefe Schlick jeden Anlandungsversuch vereitelt hätte.

Leider sind wir nach kurzer Zeit so unglaublich entspannt, dass wir in einen langen Schlaf fallen und so auch die nächste Möglichkeit Anker auf zu gehen verpassen.

Gegen nächsten Mittag macht uns ein vorbeisegelnder Segellehrer mit den Worten: „Na bis heute Abend werdet ihr ja dann da liegen bleiben“ die Situation noch einmal kurz deutlich. Und so verbringen wir den gesamten Dienstag lesend und dösend im Vorschiff nur unterbrochen von der einen oder anderen DVD im Bordkino.

Als wir uns gegen Abend an die Vorbereitung fürs Anker auf-Manöver machen, erscheint das kleine Bötchen mit dem Sailinginstructor an Bord wieder auf der Bildfläche. Der Mensch beginnt, eine lange Leine an einen Poller im tieferen Wasser anzuschlagen und

bringt diese dann in unsere Richtung aus. Er fragt, ob wir Hilfe benötigen.... Mit einem Hinweis auf den von uns zeitig ausgebrachten Heckanker verneinen wir die Frage. Er bietet uns jedoch trotzdem die Leine an, die wir dann auch übernehmen.



Er druckst etwas herum und fragt uns dann, ob er für Freitag KIRA haben könne (wohl für eine praktische Prüfung mit größerer Crew) – wir verneinen: Zum einen wollen wir Freitag bereits in Holland sein und zweitens überlässt man ja den Dampfer nicht mal eben irgendeinem Segellehrer für eine praktische Prüfung..... Wir verholen uns an einen Steg im vorderen Bereich des Hafens und machen uns auslaufklar für den nächsten Morgen. Danach statten wir noch dem pittoresken Dorf eine Stippvisite ab und kaufen uns beim Italiener Pizza, die wir mit an Bord nehmen.

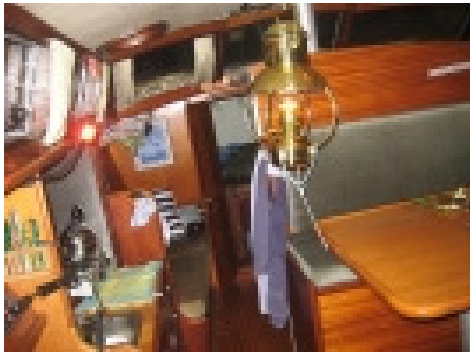
Am nächsten Morgen laufen wir um 8:30 Uhr mit Ziel Norderney aus, welches wir nach einer kurzen unspektakulärer Motorfahrt durchs Watt erreichen. Für unsere Verhältnisse laufen wir um 14 Uhr sehr früh auf Norderney ein. Der Hafen ist hier zwar schon im Wasser, Strom und Trinkwasser stehen allerdings noch nicht zur Verfügung. Gerne hätten wir unseren 200 l Wassertank noch einmal neu befüllt, aber so haben wir mehr Zeit den nahegelegenen Ort zu erkunden.

Scheinbar wird diese Insel hauptsächlich von Krankenhäusern, Rehaeinrichtungen und Landschulheimen genutzt, zumindest sehen wir auf unserem Weg in die Stadt mindestens 10 Einrichtungen dieser Art. Die Stadt ist gut besucht und wir schlendern ein paar Stunden durch die Gassen und schauen uns das Fahrwasser durchs Seegatt schon einmal von Land aus an.

Kaum zurück an Bord gehen wir endlich das Problem der defekten Dampferlaterne an. Nach Münzwurf wird Claus in den Mast bis in



Salingshöhe gewünscht um den korrekte Funktion der DHI-Beleuchtung wieder herzustellen. Leider stellt sich heraus, dass der Fehler wohl wo anders liegen muss, und so können wir diesen Punkt heute doch nicht von der To-Do-Liste streichen.



Abends lernen wir im Hafen noch den Skipper eine Marie Holm 26 kennen, der uns sozusagen entgegenkommt. Er überführt sein Boot von Horn in

den Norden Deutschlands. Zurzeit sitzt er aber wegen Motorproblemen quasi auf Norderney fest. Wir treffen Rüdiger noch auch einen späten Sundowner bei uns an Bord.

Am Donnerstag werden wir erst später wach, der Abend war noch recht lang geworden. Als wir das Schiebeluck öffnen finden wir zu unserer Freude eine Tüte Schrippen, die uns Rüdiger freundlicherweise vom Bäcker mitgebracht hat. Nachdem wir noch einmal die Sanitäreanlagen besucht haben, werfen wir die Leinen für den Schlag nach Holland los. Um halb 12 passieren wir das Norderneyer Seegatt zwar eigentlich schon etwas spät, trotz des hohen Seegangs kommen wir aber noch gut raus.

Der Weg entlang der friesischen Küste ist zu Beginn geprägt von konfusem Seegang bis 2,5 Meter und 5 -6 Windstärken. Sofort zu Beginn fällt auf, dass der Autopilot offensichtlich Probleme hat das Boot auf Kurs zu halten, wir spielen sämtliche verfügbaren Segelkombinationen durch, kommen aber nicht ums eigenhändige „Pinne gehen“ herum.



Vielleicht sollten wir uns doch nochmal ausführlicher mit Segeltrimm beschäftigen. Allerdings liegt die Misere vermutlich einfach an einem nicht ganz korrekt installierten Pinnenpiloten. Die Auslenkung nach Steuerbord sowie nach Backbord beträgt maximal 20°, was für den vorherrschenden Wellengang einfach nicht ausreichend ist.

Nach 3 Stunden Fluchen und ständigem Segelwechsel bekommen wir Kira zumindest soweit, dass sie einigermaßen stabil auf Kurs bleibt, auch wenn wir den Autopiloten weiterhin nicht aus den Augen lassen können.

Abends beruhigt sich die See und nach einer kurzen Fast-Flaute, die wir unter Motor bewältigen, ziehen wir unter voller Genua mit über 6 Knoten in die Nacht. Das ist Segeln nach unserem Geschmack. Um 23 Uhr beginnen wir mit den 3 stündigen Wachen, die dank fehlendem Schiffsverkehr sehr ruhig werden. Um 3 Uhr schläft der Wind allerdings erneut fast komplett ein und wir müssen wieder auf den zuverlässigen Vetusmotor zurückgreifen.

Wir kommen aber sehr gut voran und stehen bereits Freitag um halb 9 Uhr am Seegatt von Terschelling. Die See bleibt komplett ruhig aber der Wind kehrt mir 4 bft. aus Süd zurück und so können wir einen großen Teil der Strecke unter Genua segeln.



Kurz vor dem Ziel machen wir dann noch eine Begegnung der unangenehmeren Art. Nachdem uns ca. 1 Stunde eine große Stahlyacht des niederländischen Zolls umkreist und die Mannschaft uns misstrauisch beäugt hat, wird ein Schlauchboot zu Wasser gelassen, welches direkt auf uns zu hält. Die Sache ist klar, nachdem wir eine solche Situation schon einmal vor 3 Jahren an ähnlicher Stelle erleben durften.

Die Männer von Zoll und Immigration kommen an Bord und überprüfen unsere Personalien und die ordnungsgemäße Bezahlung der Mehrwertsteuer. Auf eine Durchsuchung des Bootes verzichten sie dann allerdings. Um halb 2 Uhr erreichen wir nach gut 140 nm durchs Wasser schließlich Harlingen und sind somit nur noch einen Katzensprung vom neuen Liegehafen der SY Kira entfernt. Wir klären das Boot nach diesem ersten etwas längeren Törn noch vernünftig auf und installieren endlich den Cockpit-Tisch. Ab sofort können wir auch auf See, zumindest bei ruhigen Bedingungen, ganz elegant am Tisch im Cockpit speisen.

Samstag geht es gegen 12 Uhr mit ablaufendem Wasser durch das uns nur zu gut bekannte Bontjes- Fahrwasser nach DenHelder und von dort durch die Schleuse in Ijsselmeer. Das Wetter zeigt sich zum ersten Mal seit Beginn der Überführung richtig freundlich und wir geniessen bei Sonne im Cockpit die letzten Meilen bis Stavoren, die wir dank 4 bft. gemütlich und zügig unter Genua absegeln.



Und so erreichen wir genau eine Woche nach dem Auslaufen in Berne unseren alten, und Kiras neuen Heimathafen in der Marina DeRoggebroeck in Stavoren.