

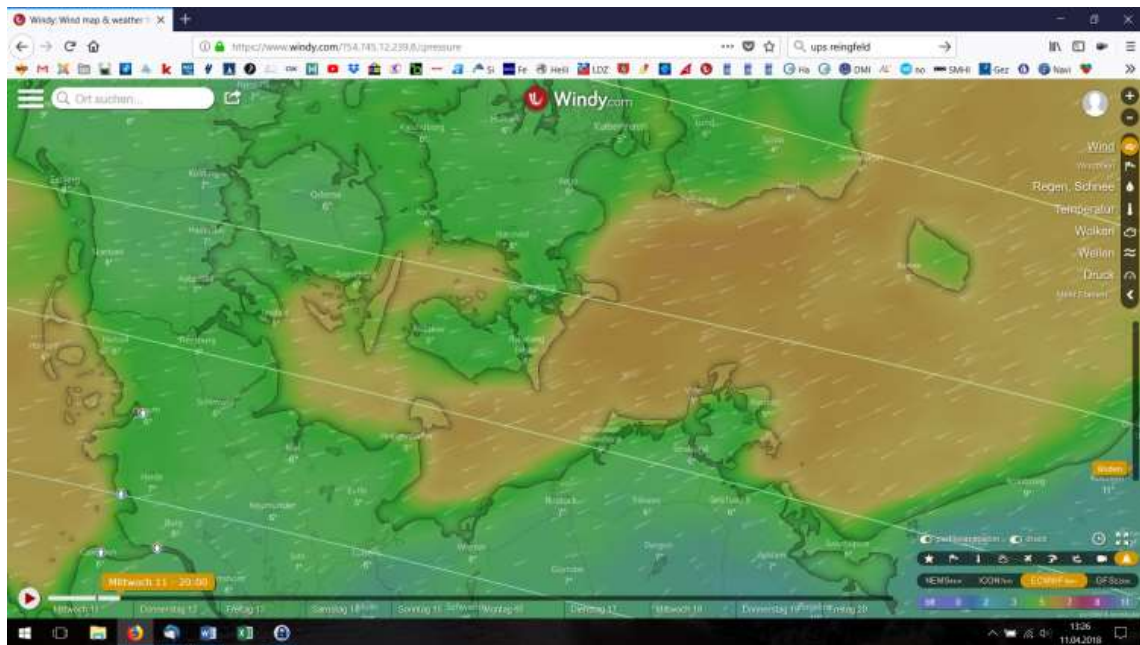
Rüber zur Nordsee

10. – 17. April

„Rüber zur Nordsee“ beginnt mit einem ganz dicken Fragezeichen. Als Bettina, Matthias und der Skipper an Bord gehen werden wir vom Winde verweht. Böen bis 8 Bft. fegen über das Wasser und sorgen für reichlich Schwell im nach Osten hin ungeschützten Hafen – die See geht hier 0,5 m hoch. Da bisher nur drei, vier Boote im Hafen liegen treffen die Wellen vierkant auf unsere „Kalami Star“. Die Yacht ruckt kräftig in bereits geschundene Leinen. Zur Sicherheit legen wir eine zweite Vorleine nach Luv. Im Salon Schwerwetter. Die Geräusche sind unerträglich. In das Knarzen der Leinen mischen sich die „Einschläge“ der Wellen die unter das Heck rumpeln. Mag sein, dass das für manche wie Musik klingt, wie schrecklich schaurige Musik. Später wird Bettina schreiben, „... es war die kürzeste und lauteste Nacht meines Lebens“. Der Skipper hat noch nie so eine furchtbare Nacht im Hafen erlebt. Dazu draußen 6, gefühlt eher 0°, Heiligenhafen an der Packeisgrenze.



Matthias und Bettina sind dennoch so was von neugierig. Beide sind selbstbewusst genug, um mit ihrer geringen Erfahrung mit mir „Rüber zur Nordsee“ abzulegen und dabei das Meilenkonto aufzuhübschen. Daraus kann nur was werden, wenn sie die Sicherheitseinweisung und den Einführungsabend in Weinigels Fährhaus heil überstehen. Das schaffen die.



Am späten Abend Törnplanung im Salon (oben die Windvorhersage). Von einer anderen Yacht erfahren wir, die sind im Hafen seekrank geworden. Was geht hier ab?

Mittwoch, 11. April: Heiligenhafen – Laboe

Die Nacht passt eher in die Roaring Foursies. Es rumpelt, knarzt, pfeift, schlägt und trotzdem habe ich ein wenig geschlafen. In den Achterkabinen geht es der Crew längst nicht so gut – die haben Nachholbedarf. Können wir heute überhaupt los? Was sagt das Seewetter?

Westliche Ostsee: Ost bis Nordost 6 bis 7, See 2,5 Meter

Logisch gibt es ab Bft. 6 auch eine Starkwind- und Sturmwarnung. Also warten? Worauf, ab morgen Mittag nimmt der Wind weiter zu.



Ganz wichtig für die Törnplanung das Sperrgebiet Todendorf/Putlos (oben), das uns zwischen Heiligenhafen und Kiel auf einen großen Umweg zwingen wird. Bis 1700 ist heute Schießbetrieb, erst danach könnten wir direkt rüber in die Kieler Förde.

Je später desto besser? Am liebsten wollen wir sofort los ... wenn nicht noch die elektronische Seekarte fehlen würde. Seit zwei Wochen bestellt und seitdem will SVB täglich liefern, aber die liefern nicht. Es ist nur noch ärgerlich, denn Du am Telefon immer wieder erfährst, „... haben wir per Express abgeschickt“ und der Express kommt nicht an. Heute endlich die Bestätigung von UPS, dass die Karte zugestellt wird, nur wann heute? Wir werden langsam unruhig. Es rumpelt, knarzt, pfeift und schlägt weiter und genau deshalb verholen wir an den Steg vor der Hafenmeisterei. Da haben wir mehr Schutz und es ist nicht mehr so weit. Mit Maschine, Wansch und langer Vorleine hangeln wir uns bei 6 – 7 von der Seite aus der Box und machen an Steg 1 D wieder fest. Skippertraining vom Feinsten und da liegen wir nun und warten auf UPS.

Um 1450 kommt der Anruf aus der Hafenmeisterei, UPS hat ein Päckchen für sie abgeliefert. Nix wie hin und weg. Doch die Mini-SD funktioniert nicht und das Zeitfenster wird immer kleiner. Also nutzen wir die Backup Card auf dem Handy, funktioniert auch. Wir fragen Todendorf Naval wegen Schießbetrieb an und die sichern uns freie Fahrt über den Kiel-Fehmarnsundweg (die rot gepunktete Linie auf der Karte oben) zu – besser kanns nich laufen.

Um 1500 legen wir ab und müssen zunächst gegen den ONO-Wind motoren. Spritzwasser kommt über, aber das wird gleich vorbei sein. Bettina und Matthias werden demnächst die SKS-Prüfung fahren und entdecken bei der Ausfahrt ihren „SKS-Spielplatz“. Hier werden jeden Freitag die SKS-Prüfungen abgenommen. Doch das interessiert uns jetzt nicht. Nach einer halben Stunde passieren wir Heiligenhafen Ost, Maschine aus. Ab hier wird bei raumen Wind



mit der 40% Genua gesegelt. Schon bei der Ausfahrt zeigt sich, Matthias hat sich gut auf der Jolle vorbereitet. Der steuert wie ein alter Salzbucket.

Doch der job wird schwieriger und so lösen wir uns halb-stündlich ab. Je mehr wir die Landabdeckung von Fehmarn verlassen klettert die Welle immer häufiger über die 2 m Marke. Inzwischen treibt der Wind die See mit 25 bis 35 Knoten an und zeigt sich als wechselhafter Geselle. Es fühlt sich nicht nur schweinekalt an, es ist auch tierisch kalt. Bettina (links) dokumentiert das Wetter und gibt uns

ganze 4° Luft- und 4° Wassertemperatur. Da haben wir sie wieder, die Packeisgrenze auf der wir den ersten Schweinswal sichten. „Schöne Saison“, wünscht der uns und „grüß’ mir Anne in Stralsund“. Klar, jede Sichtung geht online auf Kurs: <http://www.schweinswalsichtung.de/>

Das Handy bringt uns sicher auf den Kiel-Fehmarnsundweg. Doch vom Schießbetrieb ist hier nichts zu erkennen, nicht einmal die Warnsignale weisen darauf hin. Soll uns recht sein, ab 1630 sind wir drin im Sperrgebiet.



Und wie schön, dass bereits einige Logbuchleser mit uns online unterwegs sind. Besondere Grüße an Alex und Julius. Es geht stur geradeaus – meilenweit. Langeweile macht sich breit. Natürlich schleicht Neptun beinahe lautlos ums Schiff und sucht heimtückisch nach Opfern. Hat er wen erwischt ist eins klar: Zunächst wirst du müde, sprichst nicht mehr, dir wird langsam schlecht, doch bei uns bekommt der keine Chance, das ist schon mal klar. Nebenbei essen wir unser beim Frühstück geschmiertes Brot – den heißen Tee haben wir ganz vergessen, schade.

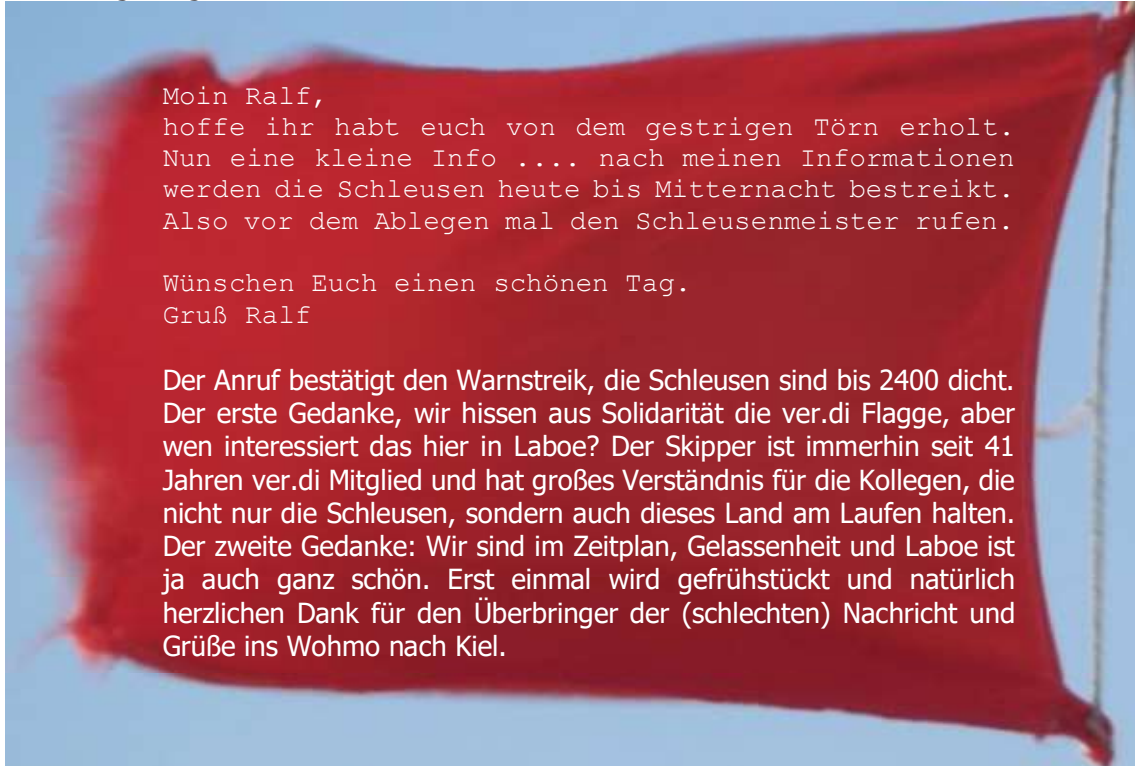


Um 1944 erreichen wir das Fahrwasser in die Kieler Förde (oben). Die Stenafähre geht gerade raus nach Göteborg. Jetzt vielleicht noch eine Stunde? Das Wasser wird ruhiger, die Sonne verabschiedet sich, wir stecken die Lichter an und hangeln uns mit dem letzten Licht rein nach Laboe. Luise und Otto sind doch mit ihrer „Charisma“ hier, ob die wohl mitlesen?

Wir wissen es nicht, jedenfalls sind wir um 2100 nach 36 sm fest. Essen gehen will jetzt keiner mehr. Die Crew ist hundemüde, friert und will nur noch das Eine: In Ruhe schlafen!

Donnerstag, 12. April: Laboe – Rendsburg?

Die erste Mail kommt heute von Monika & Ralf, die im letzten Jahr von der Yacht aufs Wohnmobil umgestiegen sind. Die Nachricht trifft uns natürlich ins Mark:



Aus Solidarität mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsdirektion setzt der Skipper die rote Flagge B und da sollste mal meine Crew kennenlernen: Der hoheitliche Akt führt zu einer Gegendemonstration der Crew im Salon – man kann es auch Meuterei nennen! Dabei bin ich mir keiner Schuld bewusst, denn die Flagge B bedeutet nichts anderes als „Ich lade/lösche/befördere gefährliche Güter.“ Und wenn so eine Crew nicht gefährlich ist, wer dann?

Wenn wir schon protestieren, dann auch richtig. Wennde um 2100 irgendwo anlegst und im Hafen niemand anzutreffen ist, haste schlechte Karten. Duschen & Toiletten sind dicht, tel. erreichst du niemanden. Okay, das Hafenmeisterbüro öffnet morgens um 1000. Wir hin,

wollen natürlich die Liegebühr bezahlen und endlich duschen. Die Dame hinterm Tresen verlangt 51 € für zwei Nächte. So weit so gut. Auf die Frage nach Duschen & Toiletten teilt sie mit, die wären im Moment außer Betrieb. Ich erwidere, dass wir doch genau dafür bezahlen und wenn, außer dem Liegeplatz, nichts funktioniert, müsse es doch wenigstens einen Preisnachlass geben. Nein, gibt es nicht ... aber ich kann ihren Ärger gut verstehen. Davon können wir uns zwar nichts kaufen, doch jetzt schaltet der „maulende Skipper“ in den Gerechtigkeitsmodus und verlangt den Vorgesetzten zu sprechen. Die Dame wählt, gibt mir den Hörer und am Ende meldet sich das Vorzimmer der Bürgermeisterin, die aber im Moment leider nicht zu sprechen ist. Man würde gleich zurückrufen. Zwei Minuten später teilt uns das Vorzimmer mit, einen Preisnachlass wird es nicht geben. Wir bedanken uns bei der Mitarbeiterin und erklären, dass es uns hier auch nicht mehr geben wird. Wir legen ab und verholen nach Möltenort, besser unter dem Namen Heikendorf bekannt.



Dem Hafenmeister dort erzählen wir die ganze Geschichte, bitten um Serviceasyl und werden freundlich und ohne Bedenken aufgenommen. 17 € + 1,60 € für Strom, wunderbare Duschen (+ 1 €/Pers.) und Toiletten sind ein angemessener Preis. Geht doch!

Eine Mail von Peter:

Moin Ralf und Crew,
die rote Flagge B steht euch doch gut! Gefällt mir auch.

Die rote Flagge hat eine Bedeutung auf Badestränden für die Kennzeichnung eines Badeverbots

Bei den Temperaturen wollt ihr wohl nicht freiwillig ins Wasser zum Baden, weder am Strand noch von Bord aus. Das passt also mit der Kennzeichnung des Badeverbotes.

Aber für das Wetter beneide ich euch nicht. Ich würde wahrscheinlich meinen Thermoboy tragen, eine Motorradkombi für Minusgrade. Und finn. Saunas zum Aufwärmen kann man weder in Möltenort noch in Rendsburg erwarten. Bei der Kanalfahrt könnt ihr aber doch wenigstens warmes Essen kochen.

Gute Reise, Peter

Vielen Dank Peter, so mok wi datt.



Am späten Nachmittag besucht mich mein Segelfreund Hans-Jürgen. Der wiederum hat einen

Freund, der mit der „Mulligan“ (Foto Vorseite) große Reisen unternimmt. Ein Traumschiff sage ich Dir, doch leider treffen wir Wolfgang, den Eigner und Freund meines Freundes, nicht an. Er hätte uns gern seine Yacht gezeigt, auf der mein Freund schon mitgesegelt ist. Hans-Jürgen und ich haben viel zu beschnacken und wer Hans-Jürgen noch nicht kennt, hat ihn bestimmt schon mal gehört oder gesehen: <http://hjmende.de/segeln/>

Und noch ein guter Freund ist inzwischen unterwegs. Gestern hat Ernst gemailt:

Hallo Ralf, bei uns läuft es super! Haben grad ein komisches Teil treiben sehen und einen Einsatz von SAR und Minensuchboot ausgelöst.
Herzliche Grüße, Ernst

Heute dazu die Auflösung:

Servus Ralf, der Gegenstand, den wir gemeldet haben, war ein Torpedo, das von der Marine gesprengt wurde. Wir haben einen Hardcore Ritt hinter uns und liegen jetzt in Burgstaaken. Ich hoffe, du kommst morgen weiter.
Herzliche Grüße, Ernst

Liebe Grüße zurück und gute Weiterreise nach Flensburg. Merke: Selbst Pausentage wie dieser haben einen hohen Unterhaltungswert. Ernst und ich haben uns über Videos kennen gelernt, hier der Blick in seinen Kanal <https://www.youtube.com/user/skipperernst> Viel Spaß damit.



Nach so vielen Worten und Bildern braucht die Crew eine Stärkung und verholt in die Fischküche nach Laboe. Spannendes Konzept, jeden Tag volle Hütte, aber Fisch ohne Bratkartoffeln? Geht gar nicht, höre ich aus dem Hintergrund. Ein Muss für Laboe bleibt es trotzdem, kuckstu <http://www.fischkueche-laboe.de/>

Gestärkt treten wir die Heimreise an und hätten beinahe ein Taxi entführt. An Bord aber ganz schnell die Heizung an und zu später Stunde entscheiden wir uns für den NOK bis Brunsbüttel, die Eider ist uns zeitlich zu unwägbar. Morgen früh geht's los.

Freitag, 13. April: Möltenort - Brunsbüttel

Pünktlich um 0900 legen wir in Möltenort ab, war schön hier. Auf der anderen Seite der Förde legen wir vor den alten Schleusen an, schließlich muss für die Kanalpassage seit dieser Saison



wieder bezahlt werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat zwei Bezahlautomaten aufgestellt. Einer hier draußen, der zweite auf dem Warteschlengel im Kanal. Du kannst auch beim Hafenaufseher auf dem Thiessenkai bezahlen. Eine Bezahl-App ist in Vorbereitung.



Als ich vor dem Automaten stehe und 18 € für Schiffe von 10 – 12 m berappen soll, zickt das Ding ganz schön rum. Überhaupt, drei Jahre mussten wir nix bezahlen, warum jetzt? Warum ist das für Rentner genauso teuer wie für Beitragszahler? Und dann die verdammte Technik: Immer wieder das Signal „Setup, bitte warten“, „Konfigurieren, bitte warten“, „Druckerupdate, bitte warten“. Das gibt's doch nicht und dauert, dauert, dauert, wir wollen weiter ...



Mir fällt ein karibischer „Automatentrick“ ein (Scheckkarte & Marlspieker), mit dem ich jeden Automaten beschleunigen oder „knacken“ kann (oben). Die Crew steht dabei auffällig unauffällig Schmiere und psssst „Sesam öffne Dich!“ Wer hätte das gedacht, bezahlt is!!! Dann fahr'n wir Panzerknacker raus auf die Förde und warten auf das Einfahrtssignal in den NOK.



Ne knappe Stunde müssen wir warten und nach der „Paula Anna“ geht's ganz weit nach vorn in die Südkammer. Kein Sportboot weit & breit und ob wir schwarzfahr'n, bezahlt haben oder sonstwas interessiert auf der Schleuse niemanden!

Bettina steigt über, zieht Vor- und Achterleine durch die Ringe. Zehn Minuten später und 15 cm tiefer geht es raus auf den Kiel-Kanal, Kurs Brunsbüttel.

98 km liegen vor uns. Kommen wir glatt durch, sollten wir gegen 2000 in Brunsbüttel sein. Da darf aber kein Stopp dazwischen kommen, die NOK-Passage ist für Sportboote nur tagsüber



erlaubt. Die Crew macht einen wunderbaren job, da kommt keine Langeweile auf. Die plagt aber offenbar andere Zeitgenossen, die uns von oben herab beim Schleusen zusehen.



Christian simst ein Foto der „Kalami Star“ in der riesigen Südkammer und schreibt, „... da wäre ja noch Platz für andere Schiffe“. Wäre, Christian, is nur keiner da.

Ein technisches Problem plagt uns: Der Plotter nimmt die nagelneue Mini-SD offenbar nicht an. Entweder ist beim Brennen ein Fehler passiert oder der Kartenschacht ist fehlerhaft. Ich telefoniere mit SVB, wo die Karte gebrannt wurde und lasse mich von Herrn C. durchs Menue leiten - einen Fehler finden wir nicht, die Seekarte erscheint nicht auf dem Plotter. Auch der Raymarine Mitarbeiter H. in Hamburg – der Plotter ist ein Raymarine e7 - führt mich per Telefon durch alle Menues, doch der Spezialist kann auch keinen Fehler finden. Die einzige Chance, das Problem zumindest einzukreisen, wäre eine Karte von einer anderen Yacht zu testen. Vielleicht heute Abend in Brunsbüttel? Mehr können wir jetzt nicht tun. Das ist schon ziemlich blöde, schon auf dem Kiel-Fehmarnsundweg haben wir das Handy als Plotter benutzt. Lustig ist das nicht.



Hier auf dem Kanal ist das nicht so wichtig, da reichen +/- 10 m Abstand zum Ufer und gut is, aber im Gezeitenrevier?

Um 1330 beginnt es zu regnen, Ölzeug an! Wenig später passieren wir die Rendsburger Bahnbrücke mit ohne Schwebefähre. Um die Schwebefähre gibt es offenbar immer noch Streit. Wann wird die wieder montiert? Weißt Du das, Frank? Die ramponierte Schwebefähre steht



immer noch auf dem WSA-Betriebshof (oben). Wie schön, die üblichen Verdächtigen lesen längst wieder mit. Bevor Frank antworten kann die Mail von Peter:

Moin, auf diese Attraktion müsst ihr noch eine Weile warten.
VG Peter

<https://www.shz.de/lokales/landeszeitung/rendsburg-neue-schwebefahre-erst-ab-2019-id15616661.htm>
<http://www.kn-online.de/Lokales/Rendsburg/Rendsburger-Schwebefahre-Der-lange-Weg-zum-Neubau>

Den Link auf das Video von der Havarie schickt Peter gleich mit. Was für ein Glück, dass nur zwei Personen an Bord der Fähre waren: <https://www.youtube.com/watch?v=Xn0Q8xc5CNU>

Wenig später wie erwartet die Antwort von Frank, der einen Artikel anhängt (unten):

Hallo Ralf,
ich rechne mal, auf Grund der mir vorliegenden Informationen, frühestens Ende 2020 mit einer Fertigstellung der neuen Schwebefähre.

Lieber Gruß
Frank

Unter den Firmen, die sich im Sommer beim WSA gemeldet hatten, weil sie den Auftrag haben wollen, hat die Behörde inzwischen eine Auswahl von Betrieben aus der Region, aus Deutschland und Europa getroffen, erklärte Visser am Donnerstag. Deren Ingenieure geben sich zurzeit im Rendsburger Dienstsitz des WSA am Kanalufer die Klinke in die Hand. Dort treffen sie auf Kollegen vom WSA. In diesen Sondierungsgesprächen gehe es um Details. Die mehrstündigen Einzeltermine laufen nach Vissers Worten voraussichtlich noch bis in den Frühling.

Der nächste Schritt folge voraussichtlich im April. Da geht es erstmals auch um Kosten. Denn dann reichen Unternehmen „die ersten unverbindlichen Planungen und Angebote“ ein. Auf dieser Basis „erfolgen dann die weiteren Verhandlungen“. Erst danach erwarte die Behörde verbindliche Angebote. Wenn diese ausgewertet sind, werde der Vertrag abgeschlossen. „Möglichst Mitte 2018“ solle es so weit sei, hatte Behördenchef Dieter Schnell vor vier Monaten angekündigt. Visser: „Es gibt bisher keine Hinweise, dass sich daran etwas ändert.“

Wann die neue Schwebefähre über den Kanal pendelt? Das könne er zurzeit noch nicht verbindlich sagen, erklärte der Sprecher. Das „hängt sicher auch maßgebend vom Bauzeitenplan und Bauablaufplan“ der Firma ab, die den Neubauftrag bekommt. Warum der Weg bis zu einem Vertrag mit Bauzeitenplan so umständlich

ist? Visser: „Es ist das Vergaberecht, das das so vorschreibt. Wir führen das geltende Recht aus.“ Und es gelte das Prinzip „Sorgfalt vor Schnelligkeit“.

Die Schwebefähre wurde Anfang 2016 bei einer Kollision mit dem Frachter „Evert Prahm“ so schwer beschädigt, dass sie nicht mehr reparabel war. Das Wrack steht am Rand des WSA-Bauhofs an der Rendsburger Blenkinsopstraße - auf dem Lagerplatz für Kabeltrommeln.

Artikel von Hans-Jürgen Jensen, veröffentlicht Freitag, 22.12.2017

Hinter der Brücke möchte Bettina unbedingt ein maritimes Foto, cool lächelnd am Ruder, in der richtigen Verpackung, mit Brücke – ohne Schwebefähre. Schönes Foto oder? Überhaupt die beiden genießen die Kanalfahrt. Nur schade, bisher kommen uns keine besonders aufregenden Dampfer entgegen.



Ich will auch so ein schönes Foto, sagt Matthias zwar nicht, meint es aber so. Okay, auch dem Jungen kann geholfen werden. Sieht doch gut aus der Frankfurter Kerl und so langsam klettern die Meilen für das SKS-Anforderungsprofil auf das Meilenkonto. Nicht mehr lange, dann passieren wir den Abzweig zum Giselaufkanal, der liegt bei km 40,5.

Vorher kommt uns die „Vestvind“ entgegen, ein Spezialschiff mit riesigen Rotoren für Offshore-Windräder – unten. Wenig später überholen wir eine Stahlsegelyacht, die tatsächlich unter Segel Richtung Brunsbüttel trödelt. Ja, man darf im NOK segeln, aber die Maschine muss standby mitlaufen. Der Motorkegel ist selbstverständlich Pflicht – wie sonst auch.



Der Giselaufkanal führt vom NOK zur Eider. Nach der Giselauscleuse und zwei Kilometer



Kanalfahrt bistu auf der Obereider. Ursprünglich wollten wir über die Eider nach Tönning und von dort die Runde über Helgoland in Cuxhaven abschließen, doch die „Flussfahrt“ erscheint zu lang und später wegen der Gezeiten zeitlich zu unwägbar, sodass wir uns für die Weiterfahrt auf dem NOK entscheiden. Uns nun mal ein Tag - der Streiktag. Immer wieder koppeln wir die Zeit bis Brunsbüttel. 1540: Noch 40 km bis Brunsbüttel. Wir sind schneller als der Plan, gegen 1900 sollten wir fest sein. In der Pantry richten wir ein „fliegendes Buffet“ ein, das Frühstück ist verdammt lang her.



Bereits um 1825 passieren wir die letzte Kanalbrücke, Brunsbüttel taucht vorsichtig aus dem Dunst auf. Für mich vertrautes Terrain. 2003 haben wir hier unsere „Kalami“ gekauft, haben das Kranen der Boote und die Saisonöffnung im WSV miterleben dürfen und waren für kurze Zeit Teil dieser Seglerfamilie. Ich komme immer wieder gern an die Elbe.

Wir müssen uns nur noch von den beiden Fahren freihalten, dann mit langsamer Fahrt in den Kanalhafen. Am Steg ist noch ein Platz frei, ich bereite die Crew auf den Anleger vor: „Da gehen wir rückwärts ran. Alle Fender nach Steuerbord, vorn und achtern eine lange Leine!“ Die Crew schuftet und bereitet das Manöver vor, als ein schriller Pfiff und ein deutliches Zeichen des Hafenmeisters, alles über den Haufen wirft. „Geht hier an die Mooring!“ Auch das kriegen wir hin. Wir gehen rückwärts an der Boje vorbei, Matthias pickt die Vorleine mit der „Duck“ ein, während Bettina und der Skipper den Dampfer vorsichtig römisch katholisch an den Steg manövrieren. Um 1845 sind wir nach 55 sm (Gesamt 91) fest.



Der Hafenmeister kommt zum Klönschnack und fragt, wie's denn in Kiel mit dem Bezahlen so gelaufen ist. Na und als Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fragt er so ganz nebenbei, ob wir die Kanalpassage bezahlt hätten? Klar, haben wir, wir haben sogar einen Beleg dabei – nein, nicht Scheckkarte & Marlspieker. Auf unserem Beleg steht D 18 und damit isser hochzufrieden. Heißt, jedes Boot, das HIER festmacht, wird kontrolliert. „Wirste erwischt, biste mit 400 € dabei! Noch was“, erfahren wir vom Hafenmeister, „wenn ihr nicht hier festmacht und gleich durch die Schleuse geht, kann es sein, dass in der Schleuse kontrolliert wird“. Weißte Bescheid, immer das Ticket aufbewahren! Der Hafenmeister ist wirklich ein netter Kerl. Wir erfahren, dass die Stadt den Yachthafen gern übernommen hätte, „... dann

würde ich jetzt nicht 10, sondern 30 € kassieren". 10 € sind schon ein schicker Preis, Duschen und Toiletten sind völlig okay und kosten nichts extra, WLAN gratis – wie in allen bisherigen Häfen auch (außer Heiligenhafen, da kostet WLAN extra). Ach und es gibt noch so viel mehr zu erzählen, aber wen interessiert das?

Beinahe hätte ich meine Schularbeiten vergessen: Mit meiner mini-SD-Card besuche ich eine andere Yacht. Ich frage den Skipper, ob wir meine Karte in seinem Raymarineplotter testen könnten? Klar, kein Problem ... und siehe da, seine Karte läuft einwandfrei, meine leider nicht. Es liegt also nicht am Plotter, sondern an der Karte. Die muss schnellstens ausgetauscht werden, aber jetzt ist Freitagabend und bei SVB tauscht niemand mehr etwas um – erst ab Montag wieder. Gut, segeln wir eben wie die Altvorderen nach Helgoland, auch das wird kein Problem sein. Dann muss SVB Dienstag in die City Marina Cuxhaven liefern.

Für ein deftiges Essen empfiehlt der Hafenmeister das „Torhaus“. Damit bin ich bisher immer gut gefahren zumal man immer einen Schaufensterplatz mit Blick auf Yachthafen und Schleusen bekommt. Besser geht's einfach nich. Unerwartet kommt Michael zu Besuch, und wir erfahren noch mehr aus Brunsbüttel. Schön ist es hier – wenn die Krähen nicht wären!

Samstag, 14. April: Brunsbüttel – Cuxhaven

Wie schön, es gibt auf das Logbuch immer wieder wunderbare Rückmeldungen ... auf die Handys der Crew. Davon hat das Logbuch leider nichts, mailt doch einfach an segeln@ralfuka.de Das gilt natürlich für alle, die am Logbuch teilhaben. Die Crew, die hier ihren ersten Segeltörn absolviert, hat das wirklich verdient.



So ganz nebenbei haben wir unser technisches Problem mit dem Plotter für die nächsten Tage wenigstens „reduziert“. Das Tablet am Kartentisch (links), das das Bild des Plotters vom Steuerstand per WLAN überträgt, haben wir mit dem Backup aus dem Handy gefüttert und siehe da – läuft. Damit kommen wir überall hin. Prima.

Rainer ruft an, den ich als Skipper auf den Kanarischen Inseln auf der „Avalon“ abgelöst hatte. Er segelt gerade mit der „Elbe Express“ (AIS) stromaufwärts an uns vorbei. Gute Fahrt, Rainer.

Wir wollen weiter nach Helgoland, doch während wir die Distanzen von Brunsbüttel nach Helgoland abgreifen (50 + x sm) und mit Wind, Strom und Gezeiten koppeln, wird klar, dass wir uns da zu viel zumuten. Und das kennen wir ja schon, aus Plan A wird Plan C, C wie Cuxhaven. Plan C gibt uns heute ein bisschen mehr Zeit und sorgt am Nachmittag bei Schmuddelwetter für eine hoffentlich entspannte Überfahrt. Gegen 1430 legen wir ab, Hochwasser in Brunsbüttel Mole 1 ist um 1413:

Das Seewetter für die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Westliche Winde 4, Cuxhaven 5, später schwachwindig, anfangs Gewitterböen, diesig, später Nebelfelder.

Mein Freund Rainer von der „Elbe Express“ sprach am Telefon vom schönsten Grau der Welt auf der Elbe. Und so ist es auch, schön grau, tiefgrau! Dazu nieselt es schön nass, es ist ganz schön kalt und so wunderschön, wenn sich die graue, kalte Nässe in die Segelklamotten schleicht. Das schönste grauenhaft. Bei diesem Wetter verlassen wir den kleinen Yachthafen an der Schleuse und stellen uns als einziges Fahrzeug in der Schlange vor der alten Schleuse auf. Das Signal steht auf rot, doch bald signalisiert das weiße Licht, wir dürfen rein. Wie sich

das gehört tuckern wir langsam in die Schleuse. Bettina wird übersteigen und die Leinen vorn und achtern durch den Ring ziehen. Matthias macht dann vorn, Ralf hinten fest. Um 1440 stoppe ich auf. Bettina steigt über, gibt Matthias die Vorleine zurück, kommt nach achtern, nimmt die Achterleine, rutscht aus und landet ... im Wasser! Frau über Bord! Der Skipper ist mit einem Satz auf dem Schlengel (so heißen dieser „Stege“) und zieht Bettina, samt ausgelöster Schwimmweste und leuchtendem Rettungslicht zurück ins schönste Grau der Welt ... und irgendwie kriegen wir die Achterleine auch noch fest.



Bettina nimmt die „Übung“ mit erfrischendem Humor. Hat ja alles gut geklappt, die Schwimmweste hat ausgelöst, der Schrittgurt hält, das Rettungslicht brennt. Klar sind die Klamotten nass, alles nicht weiter schlimm, Kanaltaufe halt ... musste das sein?



Hier oben links der Schlengel in Brunsbüttel, rechts im Bild der Schlengel in Holtenau. In Brunsbüttel metallischer Gitterrost und glattes Holz, in Holtenau Gummimatten auf glattem Holz. Bei Regen sind beide Schlengel seifig glatt, trotzdem ist die Holtenauer Lösung wohl nicht ganz so rutschig, wirklich taugen tun beide nichts ... viel zu niedrig, die Fender rutschen immer hoch.



Du musst tief runter. Wer von der „Kalami Star“ übersteigt, muss mindestens 1,00 m tief absteigen. So ist das auf allen Yachten mehr oder weniger hoch. Warum habe ich keinen Fendertritt angeschlagen? Damit fällt das auf- und absteigen um die Hälfte leichter und hätte mir böse Schmerzen erspart - als ich „mit einem Satz“ auf den Schlengel springe. Dabei ramponiere ich mir so böse das rechte Knie, dass ich am Abend den starken Schmerzen (Foto oben rechts) im Cuxhavener Krankenhaus auf den Grund gehen muss.



Die Crew hat sich jedenfalls schnell von dem Schrecken erholt. In trockenen Klamotten und mit frischer Schwimmweste kehrt Bettina an Deck zurück. Die Schleuse hat sich inzwischen gefüllt, um 1550 öffnet das Tor zur Elbe. Das kurze Nicken vom Skipper da oben zu mir hier



unten bedeutet, fahr du zuerst. So machen wir das, raus auf die Elbe, hinein in das schönste Grau der Welt! Bekanntlich hat an Bord das kleine Tablet die Navigation übernommen und das klappt auch ganz gut. Die Sicht reicht gerade von Tonne zu Tonne, von 58 bis 56, 54



Wir haben längst die Lichter angesteckt und werden, wie bereits im NOK, von der ganz großen Schifffahrt gemieden. Wochenende, wenig Verkehr auf der Elbe. Um 1700 wechseln wir auf



die niedersächsische Elbseite, rüber nach Cuxhaven. Vier Knoten Strom schieben uns fast an der Einfahrt vorbei, dann sind wir drin. Nein, wir sind nicht gesegelt. Nach dem „Betriebsunfall“ in Brunsbüttel war uns nicht danach, auf dem glatten Deck rumzutoben. Auch ohne Bettinas Schleusentaufe wäre ich im strömenden Regen und Wind von vorn nicht auf die Idee gekommen, Segel zu setzen.



Immer tiefer geht es rein in den Hafen! Vor der Klappbrücke (Vorseite) müssen wir 25 Minuten warten und üben dabei wenden auf engem Raum und rückwärts fahren. Dann endlich öffnet die Klappbrücke und wir rutschen in den von neuen Häusern umzingelten Yachthafen.



An Schwimmstegen mache ich immer rückwärts fest. Als wir an den Y-Ausleger einschwenken wollen, dreht die Yacht nicht mit und wird immer langsamer. Stecken wir fest, obwohl das Echolot 3,90 m anzeigt? Stecken wir, kommen vorwärts aber wieder frei. Zwei drei Versuche, dann ist es um 1840 endlich geschafft. Nach 18 sm (Gesamt 109) sind wir fest in der City Marina Cuxhaven. Merkwürdig, bei jedem Anlegemanöver geht irgendetwas schief.

Gleich darauf lotst Matthias sein Auto in den Hafen und bringt damit den Skipper ins Krankenhaus. Der Salz buckel hat tierische Schmerzen im dick geschwollenen Knie. Als die Aufnahmeschwester nach der Intensität der Schmerzen auf einer Skala von 0 – 10 fragt, nimmt er die 8 und erzählt, er sei der erste Einbeinsegler nach Käptn Ahabs Holzbein. Es wird getastet, gedrückt, gezogen, gesprochen und geröntgt – MRT gibt's in Cuxhaven leider nicht. Wie wir schon ahnen, lässt sich keine eindeutige Verletzung diagnostizieren. Mit der Röntgen-CD, dem Arztbericht und ner Packung Ibuprofen in der Hand wird der Skipper wieder abgeholt. Gute Besserung, wünscht die Ärztin.

Sonntag, 15. April: Cuxhaven - Helgoland



Man weiß es nicht so genau, aber Hochmut kommt vor dem Fall. Und da es inzwischen einige Leser gibt, die uns einen Automatenaufruch zutrauen, wird es höchste Zeit, mit der Wahrheit raus zu rücken. Die Crew der „Kalami Star“ ist doch keine Panzerknackerbande (Seite 7) und von karibischen Tricks (Scheckkarte & Marlspieker) hat sie keinen Schimmer. Aber Seemannsgarn stricken können the gut! Das Foto zeigt übrigens die

Wartungsarbeiten am Kanal-Automaten. Auf dem Foto auf Seite 7 wurde aus Versehen der Mitarbeiter ausgeblendet. Wie konnte das nur passieren, tut uns aufrichtig leid.

Hallo Ralf,
bei euch scheint ja der Klabauteermann sein Unwesen zu treiben. Das klingt gar nicht gut. ☹️ Mir hat man früher immer eingebläut nicht von Bord zu springen, aber in so einem Fall wäre ich wohl auch fix von Bord gewollt 😊.

Einen tollen Törn nach Helgoland, wenn es denn klappt und dir gute Besserung mit deinem Knie. Da hilft im Moment leider nur es nicht allzu viel zu belasten und immer wieder Ruhepausen einbauen. Grüße an alle, Andreas (O)

Noch mehr Post:

Moin Ralf, hier eine weitere Rückmeldung eines „Kalami Star“ Logbuch Leser und Fan. Es macht einfach Spaß deine / eure Tour-Erlebnisse zu lesen. Ich wünsche dir Ralf zunächst mal eine gute Besserung mit dem Knie. Diese blöden Stege in der Schleuse sind wirklich alles andere als sicher, da frag ich mich schon warum denn dort so ein Schrott eingebaut wurde bzw. mal ersetzt wurde. Für Bezahl-Automaten ist scheinbar Geld da, aber für einen Schwimmsteg mit einer Höhe, die geeignet ist das ein Crewmitglied sicher übersteigen kann (und damit auch ein Fender wirken kann), ist scheinbar kein Geld vorhanden.

Ich wünsche euch einen guten, sicheren Törn (hoffentlich dann ohne dicken Nebel) nach Helgoland. Bis demnächst mal wieder...

Mit besten Grüßen aus dem nebligen Malmö
Michael

Moin Ralf, für das Logbuch viele Grüße an die Crew. Bettina einen herzlichen Glückwunsch zur NOK Taufe ;-). Das hat nicht jeder, und lachen tut sie ja auf Deinem Bild auch schon wieder. Heute habt ihr guten Wind und das Wetter wird sicherlich auch gleich besser. Also viel Spaß auf Euren letzten beiden Tagen. Liebe Grüße, Martin

Danke für die Grüße, Andreas, Michael & Martin und wir würden uns freuen, andere Leser würden sich ebenfalls als „Kalami Star“ Fan outen. Hier in Cuxhaven regnet es und es hört wohl erst gegen 1400 auf. Dann ist bestimmt auch draußen der Nebel weg. Hochwasser ist um 1353, das Wasser läuft aber erst eine Stunde nach HW ab. Wir gehen trotzdem um 1400 raus, die Klappbrücke öffnet nur jede halbe Stunde. Das Seewetter:

Deutsche Bucht: Ost bis Südost um 3, süddrehend, diesig, Nebelfelder, See 0,5 Meter.

Wo sind die Nebelfelder? Auf der Windy-App kannst du sogar den Nebel anklicken, wow:
<https://www.windy.com/?54.591,11.214,9,i:pressure,m:fbJagsW>

Um 1350 legen wir ab, stellen uns vor die Klappbrücke Cuxhaven (Kanal 69) und nichts passiert. Eine Minute nach 1400 rufe ich die Brücke über 69 an und erfahre, dass man sich vorher anmelden muss. Für 1400 ist es natürlich zu spät, aber der Brückenmeister hat ein Einsehen und öffnet um 1415.



Schnell sind wir draußen, passieren die Alte Liebe und checken erst einmal die Lage. Noch läuft der Strom gegenan, doch vom Wind ist nichts zu spüren. Diesig ist es, die Sicht maximal



eine Meile – Lichter an. Dann die Kugelbake (Vorseite unten), das Wahrzeichen von Cuxhaven. Schemenhaft kommt uns die Seebestattung entgegen und bald darauf fahren wir beinahe den dazu gehörigen Kranz über den Haufen. Wir halten uns westlich der grünen Tonnen neben dem Fahrwasser und hangeln uns von Tonne zu Tonne. Auf dem Tablet oder Plotter unten kontrollieren wir unseren Kurs und geben gelegentlich Steueranweisungen. Das AIS ist oben auf dem Plotter sichtbar und so bereiten wir uns auf die Fahrwasserquerung vor. Bei Tonne 17 lassen wir einen Frachter durch und wechseln dann, als die Luft rein ist, mit etwas mehr Speed die Seite. Es ist die schmalste Stelle des Fahrwassers und auf der nördlichen Seite setzt der Strom schneller. Da werden wir geschoben.



Ab Tonne 12 kommt die Sonne durch und wir freuen uns schon auf eine sonnige Überfahrt. Die Freude währt nicht lange, schnell zieht es wieder zu. Ob Windy wirklich der Bringer für eine sichere Nebelprognose ist, daran haben wir erhebliche Zweifel.

Entspannte Stimmung an Bord, wir sind jetzt mit mehr als 9 Knoten über Grund unterwegs.



Auf dem Foto gut zu erkennen, wie draußen auf der Elbe wieder der Vorhang vor die Sonne gezogen wird. Wir gehen verschärft Ausguck und überwachen das Fahrwasser auch über AIS. Von den Lotsenversetzern und anderen Fahrzeugen optisch keine Spur, doch weit voraus ist richtig was los. Tonne 8 (rechts) klärt uns über die Strömungsverhältnisse auf der Außenelbe auf. Aktuell schieben uns drei Knoten über Grund. Bis Tonne 6 halten wir uns noch am Fahrwasser, dann wird es tief genug, direkten Kurs auf Helgoland abzusetzen. Um 1635 passieren wir Tonne 6, Kursänderung auf rw. 309°. Jetzt noch 17 Meilen bis vor die Haustür von Helgoland – leider immer noch Motorfahrt, endlich bekommt der Autopilotmal was zu tun. Wann kommt Helgoland in Sicht?



Meine Crew war noch nie auf dem Felsen, jetzt sind sie reif für die Insel. Wo die schon überall waren, unglaublich. Dabei hat Hoffmann von Fallersleben 1841 auf Helgoland das „Lied der Deutschen“ geschrieben. Rainer hat mir erzählt, dass ein paar Fischer nach dem Krieg neue Propeller für ihre Dampfer brauchten und das Bronzedenkmal nach Büsum „entführt“ hatten. Dort sollte es geschmolzen und in Propeller gegossen werden. Das hat die Gießerei wohl spitzgekrigelt und Hoffmann musste zurück auf die Insel - da steht er immer noch.



Gegen 1730 wird es etwas heller. Dem Skipper ist unter dem Ölzeug schnell zu warm. Bettina testet meinen Lieblingsplatz auf dem Bugkorb und hält sharp lookout. Hier draußen kommt uns niemand entgegen oder besser, wir haben kein Fahrzeug gesehen.



Dann kommt doch noch einer, „Hermann Marwede“. Der SAR Rettungskreuzer hatte sich schon lange auf dem AIS angemeldet. Das AIS ist wirklich ein Segen. Du bist frühzeitig informiert und der Gegenkommer weiß auch Bescheid. Kritische Situationen tendieren bei unsichtigem Wetter seit der AIS Einführung an Bord gen Null.



Von Helgoland sehen wir lange nix, im Gegenteil je mehr wir uns nähern, desto dicker wird die Suppe. Dann endlich Tonne 2 (oben) und bald darauf die Einfahrt in den Südhafen.



Rein in den Südhafen. Vertrautes Bild. Doch nicht, der komplette Steg an der Ostkaje fehlt – wir finden die Schwimmer später an Land. Sind die im Winter draußen? Als wir uns dem Yachtanleger nähern ist jeder Platz besetzt. Mit meinem „steifen Steuerbordbein“ kann ich nicht ins Päckchen. Wir gehen rückwärts an den völlig leeren Fingersteg des Wassersportclub Helgoland <http://www.wsc-helgoland.de/>, da komme ich mit einem kleinen Schritt rüber.

Behindertengerecht eben und so sind wir um 1900 nach 37 sm (Gesamt 146) fest auf der Insel. Leider ist das Clubhaus längst noch nicht in Betrieb und deshalb will der Hafenmeister keine Hafengebühr. Mein kaputtes Knie zahlt sich langsam aus.



Ziemlich kühl ist es auf Helgoland und entsprechend sorgt dieses Foto für Novemberstimmung. Der Winter steht scheinbar vor der Tür. Nicht für uns, Crew und Einbeinsegler nehmen mit kleinen Schritten Kurs auf die „Bunten Kuh“.



90 Minuten später besuchen wir Hoffmann von Fallersleben. Doch mehr über die Propellergeschichte finde ich nicht heraus. Woher weiß Rainer das? Rainer, kannst Du mir das verraten? Würde mich freuen. Damit neigt sich dieser Tag dem Ende zu, aber Bettina lässt mit ihrer NOK-Taufe offenbar die Wellen höherschlagen. Noch eine Mail, diesmal von Peter:

Moinsen, da ist man mal einen Tag offline und dann solche Stories. Oder war das wieder Anglerlatein!?!?

Wie auch immer liebe Bettina, wenn man wissen möchte, wie schnell sich eine Rettungsweste aufbläst, muss man nicht gleich in den Kanal springen. Es reicht völlig, der Handauslösebandsel am Want zu belegen und sich dann umzudrehen - poff, der Kragen steht. (Mir passiert).

Oder die regennasse Rettungsweste in einen engen Schrank hängen und warten. Nach einigen Stunden gegen Mitternacht - poff, der Kragen drückt die Schrankcharniere samt Tür aus dem Rahmen (einem Freund passiert). (;-))

Also, gegen das graueste Grau hilft ein Schluck Helgoländer Überseerum, notfalls auch mit Heißwasser und Zucker verlängern. Der Skipper soll mal eine Ration freigeben!

Und Ralf, so eine Prellung ist nicht lustig, schmerzt lange, und braucht wirklich niemand. Ich habe noch einen Treppenfender mit 3 Stufen, den würde ich gerne spenden. Willste den haben? Ist fast so gut wie Lifta, der Treppenlift.

So, gut's Nächtle, Peter

Prima Peter, wennde im Sommer an Bord kommst und das Knie immer noch rumzickt, hilft so ein Treppenfender mit drei Stufen bestimmt. Vielleicht übernimmt die Krankenkasse sogar die Kosten, also bring das Ding mit. Apropos Krankenkasse und ärztliche Versorgung: In der „Bunten Kuh“ erwischt mich ein tiefgreifendes Problem. Ich habe Pannfisch mit Bratkartoffeln geordert (und muss natürlich mein Ibuprofen einnehmen). Ist dann ein 0,3 Duckstein Medizin und fördert den Heilungsprozess oder muss ich Wasser trinken? Da ich in einem tiefen seelischen Notstand bin, benötige ich dringend ärztlichen Rat und kontaktierte meinem segelnden Leibarzt Ernst, der mit seiner „Gwylan“ gerade in Flensburg angekommen ist mit dieser Frage: Jetzt sind wir in der Bunten Kuh auf Helgoland. Würdest Du mir ein 0,3 Flens verschreiben oder muss ich Wasser bestellen?

Mein Doc antwortet, „Ich schick dir ein Rezz☺👍“ aber da war es schon zu spät.

Montag, 16. April: Helgoland - Cuxhaven

Draußen alles tiefend nass, neblig und eklig kalt. Nebel hüllt uns ein und trotzdem sind ein paar Yachten raus – Sichtweite 50 m. Geht das? Geht offenbar. Das ewige Problem auf Helgoland: Duschen & Toiletten. Wer an den Stegen der Schifffahrtsverwaltung festmacht, ist auf „Hagemann“ angewiesen. Ein privater Betreiber einer Dusch und Toilettenanlage, der sich seinen Service gut bezahlen lässt. Toilette und Waschen 2 €, Toilette & Duschen 4 €. Für eine Dreiercrew sind das 18 €. Doch es kommt noch dicker: Der Hafenmeister vom WSC-Helgoland kommt vorbei und kassiert, entgegen seiner gestrigen Ankündigung, nun doch 15 € - das kaputte Knie kann ich leider nicht zu barer Münze machen. Ich gehe immer gern an die WSC-Anleger, weil dann die Clubduschen und Toiletten genutzt werden können, doch die liegen noch im Winterschlaf.

Während sich Bettina und Matthias per Pedes auf die große Helgolandrunde machen, versuche ich ein paar Dinge zu regeln: Ich erinnere SVB an die Zusendung einer funktionsfähigen mini-SD für den Plotter. Herr C. bringt das endlich auf Kurs, erklärt mir aber hinterher, dass ich vermutlich eine falsche Karte bestellt habe: „Sie haben die falsche Bestellnummer angeklickt!“ Ach du Scheiße, die ganze Aufregung hausgemacht? Ohje, is wohl so, aber ich bin trotzdem heilfroh, dass das Problem gelöst ist und ich morgen die richtige Karte bekommen werde.



Danach ist die ausgelöste Rettungsweste an der Reihe: Damit sie wieder ihren Dienst versehen kann, benötige ich eine neue CO₂ Patrone, sowie die Salztablette. Die 33 gr. Patronen gibt es einzeln, die Tablette leider nur mit Patrone und dann sind dafür gleich unverschämte 29 € fällig.



Hat man beide Teile, muss zunächst die Luft vollständig entfernt werden. Danach wird die Weste wieder sauber gefaltet. Gar nicht so einfach, doch da wir vier gleiche Westen von Marinepool haben, orientieren wir uns an einer funktionsfähigen Weste. Im zweiten Schritt wird aus dem sogenannten Kit, die verbrauchte Salztablette entfernt und eine neue drauf gesteckt und verschraubt. Von der anderen Seite wird die neue 33 gr. Patrone verschraubt.



Der grüne Rand signalisiert die Funktionsfähigkeit, rechts im Kreis. Bei einer ausgelösten Weste ist rechts ein roter Rand, heißt: Achtung, nicht benutzen.



Die Runde ums Oberland ist für Bettina und Matthias leider nicht so prickelnd, der Nebel sorgt einfach für schlechte Sicht. Diese drei Fotos wollen wir euch aber nicht vorenthalten.



Hier oben die riesige Kolonie der Basstölpel, die größten und elegantesten Flieger rund um den Nordatlantik.



Gute Nachrichten aus der Abteilung Skippercare: Peter, Yvonne, Mary & Martin senden detaillierte Tipps, die vermutlich schon morgen zu einer Spontanheilung führen müssen. Die Freifrau von Droste Fische-ring, aus einem Lied von Hannes Wader, fällt mir dazu ein, die auf Knien (!!!) zum heil'gen Rock nach Trier gerutscht war und danach die Krücken wegschmeißen konnte. Nein, nein, nicht weil die Krücken kaputt waren, sondern weil sie wieder laufen konnte. Also, ich freue mich sehr, dass ihr mich wieder auf Kurs bringen wollt, aber ich kann einfach nicht jede noch so gut gemeinte Medizin ins Logbuch packen, wir hätten am Ende ein medizinisches Logbuch. Herzlichen Dank.

Später recherchiere ich die Geschichte um die Bronzestatue von Hoffmann von Fallersleben. Ich frage im Touristenbüro, doch niemand hat je davon gehört. Im Helgoländer Heimatmuseum ist man genauso unwissend & interessiert wie ich. Hanne Siemund-Dahm, die das Museum betreut, bedauert, dass der Museumsleiter, der das hier alles aufgebaut hat, vor ein paar Tagen verstorben ist. Jetzt kann nur noch Benno helfen, Benno Krebs, vom legendären Café Krebs im Oberland. Bis nach da oben ein schwerer Gang für den einbeinigen Zweihand-segler, doch der Fahrstuhl liftet mich ins Oberland (mit Rückfahrkarte kostet der Spaß 0,95 €). Vom Fahrstuhl ist es nicht mehr weit. Doch „Benno“ schuftet in der Konditorei und muss Kuchen backen, kommen sie um 1600 wieder ...



Geht nich, um 1500 fahren wir an die Tanke. Der Diesel wird auf Helgoland subventioniert, hier kostet der Liter 0,97 € - 1,45 € in Heiligenhafen. Tanken lohnt sich auf der Insel immer. Wie man auf dem Foto sieht hat sich im Tagesverlauf doch die Sonne durchgesetzt. Die Crew wehrt sich mit Lichtschutzfaktor 50!



Bettina schwärmt vom schönsten Tag der Reise, während 90 Liter Diesel den Behälter wechseln. Dafür gehen 87,30 € auf Gegenkurs. Nun haben wir alles erledigt und um 1545 beginnt die Rückreise – überhaupt nicht kompatibel mit dem Hochwasser Cuxhaven - in der Nacht zu Dienstag um 0241. Dann hat die Klappbrücke längst geschlossen. Ups, die Brücke hatten wir nicht auf dem Zettel. Vielleicht schaffen wir es, wenn wir sofort ablegen? Auf geht's gegen das ablaufende Wasser! Schaffen wir es nicht, machen wir in der Marina der Segler-vereinigung fest, das geht Tag und Nacht.

Das Seewetter für die Deutsche Bucht: Süd bis Südwest um 3, anfangs Schauerböen, zeitweise diesig mit Nebelfeldern, See 0,5 Meter.



Optimistisch setzen wir an Tonne 1 die Segel und lassen uns mit schwachwindigen drei Knoten gen Elbe schieben. Wir segeln Schmetterling und machen gegen den Strom immer weniger Fahrt. Nach einer halben Stunde, Gennaker oder Volvopenta? Der Volvopenta gewinnt, allein die Schoten würden den Gennaker einfallen lassen. Also wird die Genua eingepackt, doch das ist dem Strom egal, der erwischt uns immer stärker. Der „Speed“ geht in den Keller. Bin gespannt, wie sich das weiter entwickelt.



Helgoland sackt achteraus und wir tüfteln, wie wir Schwachwind und Starkstrom überlisten können. Die Segel zeigen wir lieber nicht. Die Ausflugsschiffe sind längst weg und wir kommen der Großschifffahrt immer näher. Die Reede vor der Elbmündung können wir tatsächlich sehen. Da wuseln auch die Lotsenversetzer rum und die 1. Liga der Containerdampfer nimmt Kurs auf die Elbe. Wir auch.



Die Sonne switched in den Nachtmodus. Sonnenuntergang wird um 2031 sein und langsam wird es kühl. Die Genua ist längst eingerollt und jetzt, querab Tonne 2, bergen wir das Groß. Die Hoffnung auf eine Müte Wind ist gerade gestorben, obwohl die Hoffnung niemals stirbt; weiß ich doch. Egal, am Seewetterbericht stimmt jedenfalls nur, „zeitweise diesig mit Nebelfeldern“, der Rest reine fakenews. Wir sind wieder auf der Elbe.



Heute bleibt die Küche kalt. Das fliegende Buffet wird vorbereitet und so nach und nach stärkt sich die Crew. Hier unten, wo die Elbe ins Meer fließt, kentert endlich der Strom, die Fahrt über Grund rutscht schon mal über die 5 Knoten. Schaffen wir den countdown zur Klappbrücke Cuxhaven noch? Es sind noch 20 sm und bis 2300 2:20 Std. – unmöglich!



Die Sonne ist weg, es wird schnell dunkel im „Elbe Delta“ und empfindlich kühl. Matthias nimmt seinen job als Rudergänger sehr ernst. Den kannste nur noch vom Ruder wegschneiden, verzweifelt Bettina ein wenig, dann dreht sie endlich selbst am großen Rad.



Ich bin gern und viel in der Nacht unterwegs. Vor vier Wochen habe ich südlich Gomera einen ähnlich schönen Sternenhimmel erlebt, aber auf der Elbe rechneste damit nicht. Vielleicht der krönende Abschluss dieser Reise? Für Bettina ganz bestimmt. Plötzlich höre ich sie ganz begeistert, „...da, eine Sternschnuppe, eine Sternschnuppe, wann habe ich zuletzt eine Sternschnuppe gesehen?“ Der Skipper denkt, „hoffentlich wünscht sie dem Kassenpatienten eine Spontanheilung.“ Papperlapapp, was hab` ich mit Bettinas Wünschen zu tun. Pass auf Skipper, sonst kommst du doch noch unter die Räder. Sind wir schon, unter`m Großen Wagen, der steht senkrecht über uns.

Dampfer kommen und geh`n, das Wasser beinahe still und spiegelglatt. Im Nordosten siehst du den Lichterschein von Büsum, weiter südlich Brunsbüttel und im tiefen Süden Cuxhaven. Zum guten Schluss soll der Chef übernehmen und plötzlich beginnt der Plotter zu piepen. Beim dimmen habe ich wohl aus Versehen den „Mann über Bord“ Alarm ausgelöst. Keine Sorge, nur virtuell, aber wie schalte ich den akustischen Alarm aus? Nach drei Versuchen, den Wegepunkt zu löschen schalte ich lieber den Plotter ab, Miststück.

Vorbei an der letzten grünen Tonne vor Cuxhaven, danach markiert ein rotgrünes Torfeuer die Einfahrt in den Yachthafen der Seglervereinigung. Als hätte sie nie was anderes gemacht, bereitet die Crew das Anlegemanöver vor. Decksbeleuchtung, Leinen, Fender, alles hat seinen Platz. Um 2330 gehen wir rückwärts an den Steg. Die Crew weiß, was zu tun ist und so sind wir leise um 2330 nach 37 sm (Gesamt 183) wieder fest in Cuxhaven. Die Brückenöffnung um 30 Minuten verfehlt, der Skipper freut sich trotzdem.



Dienstag, 17. April: Cuxhaven



Hier unser Nachtliegeplatz bei der Seglervereinigung Cuxhaven. Der Platz kostet 20 €, Wasser und Strom sind mit drin, Duschen kostet extra. Ich bin hier immer wieder gern, der Yachthafen hat internationales Flair, weil hier viele Yachten aus der Nordsee festmachen, die in den NOK oder nach Hamburg wollen. Im Herbst zieht die Karawane zurück in die Niederlande, nach Belgien oder Great Brexien. Inzwischen bekommt man auf dem Wohnmobilparkplatz (gleich nebenan) frische Brötchen.



Nach dem Frühstück verholen wir zur Klappbrücke – hab mich artig vorher angemeldet. Bei Kaiserwetter passieren wir noch einmal die Alte Liebe, dann rein in den Landwehrkanal – heißt wirklich so. Und hier treffen wir sie alle wieder:



Deutschlands größter Rettungskreuzer, die „Herrmann Marwede“ links, und die „Scharhörn“ ein Monster von Bergeschlepper rechts. Wie verabredet öffnet die Klappbrücke Cuxhaven um 1030, dann geht's nur noch rein in den Yachthafen - wieder als Schlickrutscher. Gern wären wir noch weiter nach Westen gerutscht, doch der Schlick lässt das nicht zu. Damit endet unsere Reise „Rüber zur Nordsee“. Vielen Dank an die Crew, vielen Dank an alle Leserinnen und Leser und danke auch für die lebhafteste Beteiligung am Logbuch.



Ralf