

20. bis 24. April 15

Rüber zur Nordsee: Heiligenhafen - Cuxhaven

Über Kiel-Holtenau, Rendsburg & Brunsbüttel



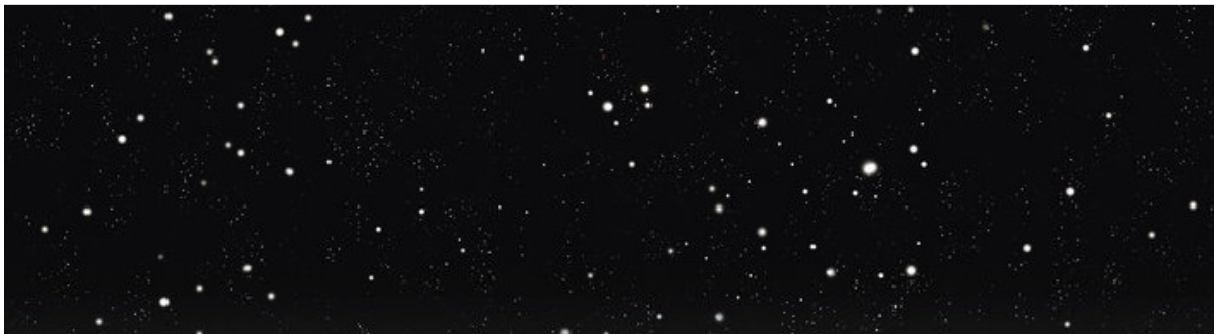
So ganz ausgeschlafene Kerle sehen wir hier noch nicht, aber das ist eine lange Geschichte und die beginnt gleich nachdem ich die Beiden um 1600 vom Bus abgeholt habe.

Montag, 20. April, Heiligenhafen - Kiel/Holtenau

Seewetter Westliche Ostsee/Belte & Sund: NW 2 - 3, langsam W drehend

Willi, der als "Moses" an Bord kommt und Frank, der schon häufig mit an Bord war, haben ruckzuck ihre Sachen an Bord ausgepackt, die Kabine eingerichtet und dann sind wir auch schon bei Sky einkaufen. Ich freue mich wie Bolle, dass mich die beiden zur Nordsee begleiten werden. Nichts ist öder als Einhand durch den Kielkanal. Aber da musste erst einmal hinkommen. Immerhin haben wir schon 1900 als ich den Beiden eröffne, dass wir gleich nach dem Essen nach Kiel ablegen. Willi und Frank steigen also beinahe nonstop von der Bahn in den Kahn. Warum wir es so eilig haben liegt daran, dass wir Morgen NW 5 haben werden und uns der Wind besonders während der Umfahrung des Sperrgebietes genau entgegen kommt. Nachdem ich über Funk erfahre, dass auch in der Nacht Schießbetrieb sein wird, wir aber 0,5 sm nördlich des Kiel - Fehmarnsundweges passieren dürfen, nehmen wir das Geschenk dankbar an.

Nach dem Essen bereiten wir uns auf eine Nachtfahrt vor. Schwimmwesten und Lifebelt sind natürlich obligatorisch, aber lange Unterhosen, dicke Mützen und Handschuhe auch. Um 2130 verlassen wir Heiligenhafen und sind erst um den 20. Mai wieder zurück. Willi unser "Moses" macht seine ersten Stehversuche als Rudergänger weit hinter der Dämmerung. Der Mond steht nur noch knapp über der Kimm und der Himmel ist sternenklar.



Über Funk versichern wir uns noch einmal, dass wir den vorgeschlagenen Kurs fahren dürfen und bekommen erneut eine Bestätigung. Auf Karte und Plotter liegt es jetzt eine Route,

knapp 40 Meilen sind es bis Holtenau, gegen 0400 sollten wir ankommen. Als Heiligenhafen langsam achteraus rutscht sehen wir den Schießbetrieb vor Putlos. Was auch immer da verballert wird, die Szenerie wird mit Leuchtmunition gespenstisch in Szene gesetzt. Schnelle rote und weiße Streifen wischen über den Horizont. Hier wird geschossen, Krieg geübt, doch zurück zur christlichen Seefahrt. Ich mag Nachtfahrten dann, wenn man nach einigen Tagen endlich im Rhythmus ist. Eine Nachtfahrt bringt immer alles durcheinander. Morgen werden wir unausgeschlafen und müde sein, aber jetzt reden wir über Gott und die Welt. Willi erzählt von seinem Vater, der Kapitän war. Frank bringt uns nach England und ich bin Mitte der 1960er auf dem Kümo unterwegs nach Finnland. Warmer Tee macht die Runde, der Volvopenta schnurrt gegen den schwachen Wind. Der Autopilot macht, was ein Autopilot tun muss und um 0000 kommt über Funk, "... der Schießbetrieb ist beendet, sie haben wieder freie Fahrt. Gute Wache und gute Nacht".

Wenig später haben wir den Schönberger Strand an Backbord und Kiel-Leuchtturm etwas an Steuerbord. "Auf ein Uhr", sagen die Sehleute, da weiß jeder Bescheid. Weil es schwachwindig ist, setze ich den Kurs über die "Kolberger Heide" ab - der flache Küstenabschnitt nordöstlich von Wendtorf heißt tatsächlich so. Um 0230 sind wir in der Kieler Förde und nehmen Kurs auf Friedrichsort. Eine frühere SKS-Aufgabe fällt mir ein, hier sollte die Deviationstabelle überprüft werden.

Vor uns ein ziemliches Lichtermeer. So langsam kriecht die Kälte unter die warmen Klamotten und die Müdigkeit dazu. Wie aus dem Nichts kommt uns plötzlich ein Dampfer entgegen, dessen Positionslaternen sich aus dem Lichtermeer auf uns zu bewegen. Wir gehen nach Steuerbord dann ist genug Platz. Der nächste Dampfer folgt, noch einer und dann sind wir wieder allein unterwegs. Eigentlich ist mir auch die Innenförde vertraut, aber wo verdammt, sind die Kanalschleusen? Der Plotter zeigt uns den Weg. Es ist 0330 als wir uns mit langsamer Fahrt dem Gästesteg nördlich der alten Schleusen nähern. Nur eine Yacht des DHH liegt hier. Um 0345 sind wir fest und ein Glas Rotwein hilft uns in den Schlaf.

Dienstag, 21. April, Kiel/Holtenau - Rendsburg



Ich schlafe tief und fest als jemand an die Reling klopft. Es ist 0730, klar, der Hafenmeister. Ich öffne meine Luke, zahle brav 10 € und muss mir anhören, "... ich kann nichts dafür, dass ich hier kassieren muss." Nee, dafür kannst du nichts, aber ich kann im Tiefschlaf wirklich noch nicht so freundlich gucken, wie Nordsee und Ostsee (Foto unten am Lt. Holtenau).



Um 0900 kommt "Moses" Willi bereits vom Bäcker und um halb 10 frühstücken wir in der warmen Sonne.



Für die Westliche Ostsee gibt es heute eine Starkwind- und Sturmwarnung, wir haben offenbar alles richtig gemacht. Da wir jetzt unserer Zeit weit voraus sind, genießen wir Holtenau für ein paar Stunden. Willi verabredet uns mit Dietrich, einem alten Schulfreund und um 1400 legen wir schließlich in Holtenau ab und legen uns vor der Schleuse auf die Lauer.

Da liegen wir nun und warten mit der Berufsschiffahrt auf die Schleusenöffnung. Schön ist das nicht, zumal der böige Wind uns immer wieder auf die Förde schiebt. Du musst wissen, dass die beiden alten Schleusen derzeit nicht in Betrieb sind. In der großen Nordschleuse wird gebaut und so steht nur die Südkammer zur Verfügung. Über Funk wird von der Berufsschiffahrt kräftig gemault, ungefähr so wie im Wartezimmer. Nach zwei Stunden öffnet die Südschleuse. Wir vermuten, dass wir erst nach der Berufsschiffahrt einfahren dürfen, doch plötzlich erfahren wir über Funk, dass das Einfahrtsignal für die Sportschiffahrt schon seit einer Viertelstunde auf uns wartet. Upps, das haben wir nicht gesehen und dann



rauschen wir rein in die Baustelle der Nordschleuse (oben) und machen kurz am Schlingel fest. Schnell die Leiter hoch zum Bezahlen (18 €) und wieder zurück an Bord. Bezahlt wird inzwischen übrigens am Automaten oder am Kiosk. Zurück an Bord werden wir aufgefordert ans Westende der Schleuse zu verholen, weil der Bauponton verholt werden muss.



Frank fährt uns mit viel Fingerspitzengefühl leise nach vorn damit wir nicht noch einmal festmachen müssen. Nach rund 15 Minuten öffnet die Schleuse und wir sind auf dem Kielkanal. Das hatten wir noch nie: Wir hatten die Schleuse exklusiv für uns. Dafür haben sich die zwei Stunden Wartezeit und 18 € wirklich gelohnt.



Naja, nicht so ganz, denn es ist schweinekalt im NOK. Der böige Wind kann uns segeltechnisch zwar egal sein, aber gefühlt sind wir trotz Sonnenschein nahe 5°. Der Abschnitt von Holtenau bis Rendsburg beträgt gut 20 Meilen und um 1930 machen wir endlich im Yachthafen beim Rendsburger Regattaverein fest. 66,6% der Crew sind nach dem Essen hundemüde. Wenigstens der "Moses" schafft noch die erste Halbzeit Bayern gegen Porto. Die zweite Hälfte muss ich alleine gucken, gute Nacht.

Mittwoch, 22. April, Rendsburg - Brunsbüttel



Um 1000 verlassen wir die freundliche Hafenmeisterin und den Yachthafen. Am Ruder wieder mal unser "Moses" und vor uns 55 km bis Brunsbüttel. Wir haben alle Zeit der Welt und lassen die Maschine bei 2100 Umdrehungen laufen, Marschfahrt light, aber keine Langeweile. Immer wieder Schiffsbegegnungen wie hier an der Schwebefähre Rendsburg.



Dann der Abzweig in den Giselaukanal zur Eider. Lange hatten wir im Vorhinein überlegt, ob wir diesen "Umweg" nach Cuxhaven nehmen? Am Ende entscheiden wir uns doch für den NOK. Das enge Zeitfenster sowie die Unwägbarkeiten von Wind und Gezeiten lassen diese

Passage leider nicht zu. Der Skipper ist inzwischen wieder in den Keller verschwunden und schreibt am Logbuch, während uns die Crew Brunsbüttel immer näher bringt.



Über den letzten Kanalabschnitt gibt es nicht mehr viel zu erzählen. Gelegentlich liegt der Kanal sogar über dem dithmarscher Landniveau. Wir passieren die letzte Brücke, Petrochemie taucht auf, dann endlich Brunsbüttel. Um 1530 steuert uns Willi in den kleinen Yachthafen direkt neben den Schleusen.



An dieser Stelle muss ich mal eine persönliche Episode einblenden, denn mit Brunsbüttel verbindet mich noch eine ganz andere Geschichte: Im August 2003 haben Sabine & ich hier unsere erste hochseetüchtige Yacht gekauft. Die Targa 96 liegt heute unter den Namen "Katinka" immer noch an Steg 5 in Heiligenhafen und ist Monika & Ralf weiterhin ein sicherer und treuer Begleiter.



Hier am Schlengel mit direktem Zugang zur Elbe haben wir im April 2004 unsere "Kalami" getauft (Foto links) und anschließend bei Schnee und Graupelschauern von Brunsbüttel nach Heiligenhafen überführt. Was waren wir bei unserer ersten Kanalpassage aufgeregt, aber das ist schon ganz lange her. Im "Torhaus" dann, das hat nichts mit Fußball zu tun, wird italienisches und deutsches Essen von einem Brasilianer serviert und so

komme ich zu internationalen Krabben mit Röhrei und Bratkartoffeln. Wenig später philosophieren wir an Bord über eine Reise nach Helgoland und als wir den Wetterbericht und die Gezeiten als Folie übereinander legen, wird aus der Phantasie ein Plan: Um 0605 ist Hochwasser in Brunsbüttel. Wenn wir es bis 0700 aus der Schleuse schaffen, sollten wir den Felsen bis 1500 erreichen. Aber kommen wir auch am Freitag sicher zurück? Kommen wir.

Donnerstag, 23. April, Brunsbüttel - Helgoland

Seewetter Deutsche Bucht: Nordwest um 3, südwestdrehend, See 1 Meter.

Reise, Reise singt es um 0600 durch den Kahn und die Crew schläft sich aus der kurzen Nacht. Na klar müssen wir vor der Schleuse warten, um 0715 dürfen wir endlich nach der Berufsschiffahrt in die alte Schleuse und sind um 0730 auf der Elbe, den Wind auf der Nase.



Der Diesel sorgt ersatzweise für Vortrieb (etwas anderes sind wir ja nicht mehr gewohnt) und die Strömung hilft kräftig nach. Zeitweise sind wir mit 9 Knoten unterwegs (Spitzenwert 10 Knoten). Soweit es die Berufsschiffahrt zulässt halten wir uns in der Strommitte um jeden Schub zu nutzen. Der Westwind baut, logisch, dort die stärksten Wellen auf, wo die Strömung am größten ist (Wind gegen Strom). So wird gesteuert. Ist zwar ein bisschen rumpeliger, aber es hilft. Um 0940 haben wir die ersten 16 Meilen geschafft und Cuxhaven an Backbord (Foto unten).



Ab Cuxhaven setzen wir das Groß ... und rollen es vier Meilen später wieder ein, der Wind ist heute ein launiger Geselle. Offenbar hat er Spaß dem DWD wieder mal eins auszuwischen. Da dreht nichts nach Südwest und schön ist das wirklich nicht. Nur auf die Strömung kann man sich absolut verlassen. Max. 3 - 4 Knoten sorgen für Vortrieb, siehe links. Wir zählen die Tonnen seewärts, von der 56 vor Brunsbüttel bis runter zur 6 in der Elbemündung.

Bei der 6 nehmen wir Kurs auf Helgoland (= rw 303°), doch wir ahnen es schon, der Wind dreht mit, mag keine Segler. Auf Höhe der Reede kentert langsam der Strom. Die Anker-

lieger auf der Außenreede liegen jetzt wie Überholer vor uns, wir haben einen Knoten von der Seite. Wären wir doch nur eine Stunde eher los ... aber dann hätten wir eine müde Stunde länger in der Kälte gestanden. Der Skipper, von Beruf Segler und nicht Motorbootfahrer, ruft eine Dienstbesprechung ein weil die Wogen inzwischen doch ein wenig höher schlagen. Er wünscht sich von seiner Crew, die am Samstagmorgen zurück in Cuxhaven sein **muss**, Unterstützung bei einer Richtungsentscheidung:

1. Weiter unter Maschine nach Helgoland?
2. Weiter segeln gegen Strom und gegen wenig Wind?
3. Zurück nach Cuxhaven?

Die Seeleute, die noch nie auf Helgoland waren, schwören Stein & Bein, dass sie nach Helgoland wollen und bestehen auf Vorschlag 1. "So mok wi datt", gibt der Skipper das einstimmige Abstimmungsergebnis bekannt, "... der Diesel ist auf Helgoland auch nicht so teuer". Und als hätte es der Sandsteinfelsen gehört, kommt er ganz vorsichtig in Sicht, hält sich aber noch ein wenig bedeckt. Dennoch, wie schön wenn man ein Ziel vor Augen hat. Brote werden geschmiert und nach der schwierigen Entscheidungsfindung kehrt die gute Laune zurück. So gute Laune, dass wir versuchen, den Wind auszutricksen. Wir gehen auf Kurs 270° und wunschgemäß dreht der Wind mit. Das hat schon mal geklappt. Jetzt zurück auf den alten Kurs, aber der Wind merkt sofort was wir vorhaben und dreht natürlich wieder zurück. Wir geben auf, weiter unter Maschine, rw 303°. "Und jetzt bitte keine Tricks mehr", höre ich den Wind etwas angefressen aus NW. Noch was: Wir hätten nach Wangerooge gehen können oder sonst wohin, aber wie gesagt, die Dschunxx war'n noch nie auf Helgoland. Da geht nix anderes. Noch 7 Meilen und die zieh'n sich.



Dann rutschen wir rein und gehen zunächst bei Rickmers an die Tanke (oben). Der Diesel kostet hier 0,94 €. Zum guten Schluss machen wir um 1615 nach 50 sm (Gesamt 147) am Schwimmsteg fest. Mehr als fünf Yachten sind hier nicht, doch der Hafenmeister erzählt auf die Frage nach Neuigkeiten, " ... das wird hier noch voll!"



Wir starten bei strahlendem Sonnenschein zu unserem Inselrundgang. Es ist ein Vergnügen, den Trottellummen und Basstölpeln zuzusehen.



Schön ist das hier und das zeigt sicher auch dieses Foto. Damit soll es auch mit den Inselfotos reichen, ich komme in den nächsten Wochen noch öfter vorbei. Bei "Weddig" genießen wir feinsten Nordseefisch und dann zurück an Bord. Inzwischen ist der Hafen (nicht der Bereich wo die Yachten liegen) rappellvoll. Ungefähr 20 Katamarane, die Offshore an den Windparks arbeiten, kommen jeden Abend hierher zurück.

An Bord sind inzwischen einige Grüße angekommen. Martin schreibt, endlich gibt's wieder online Logbücher, Peter grüßt insbesondere seinen Motorradfreund Frank, Grüße kommen von Christoph aus Oslo, von Andreas, Conny und Sabine, Dietrich liest ebenfalls mit und freut sich mit dem "Moses". Jedenfalls vielen Dank an euch alle. Mit so viel Rückenwind kannste wunderbar schlafen, gute Nacht.

Freitag, 24. April, Helgoland - Cuxhaven

Um 1100 haben wir in Helgoland Niedrigwasser und um 1755 Hochwasser in Cuxhaven. Für die 33 Meilen kuppeln wir mit 5 Stunden.

Seewetter Deutsche Bucht: Süd bis Südwest um 3, etwas zunehmend, See 1 Meter.



Doch zunächst geht die Crew auf Sightseeing-törn downtown. Der Skipper bastelt an seinem Logbuch und mailt mit Ernst hin und her, der mit seiner Oyster 56 „Gwylan“ (Foto links) und einer Ladung erstklassigem griechischen Olivenöl für den 13. Mai aus Ipswich kommend auf Helgoland erwartet wird. Wir haben uns schon lange für ein Treffen auf Helgoland verabredet - aber klappt das auch? Lieben Gruß schon mal vorneweg.

Um 1130 legen wir ab. Noch im Vorhafen setzen wir das Groß und nach inzwischen 147 Meilen kommen wir erstmals ins Segeln. Langsam zwar, aber es läuft. Einzig die Sicht ist etwas eingeschränkt, max. 3 Meilen. Wir sind guter Dinge und der "Moses" muss erstmals unter Segeln ans Ruder. Das kriegter auch ganz gut hin, doch nach 10 Meilen ist der Segelspaß schon wieder vorbei, der Wind kommt nahezu aus S. Wir lassen das Groß noch stehen, Maschine an.



Noch 7 Meilen bis Tonne 6. Vielleicht können wir nachher auf der Elbe wieder segeln? Nix da, der Wind schwächelt und kommt nur noch mit 5 Knoten aus S. Schon länger verfolgen wir den Funkverkehr (Cuxhaven Elbe Traffic, Kanal 71) und hören, dass sich gelegentlich Sportboote zur Querung des Fahrwassers anmelden. Das haben wir noch nie gemacht, aber aufgrund der eingeschränkten Sicht melden wir uns ebenfalls an und erhalten ein "Querung nach Verkehrslage" zurück. Also queren wir und rätseln, ob auch die Delfine, die plötzlich an Steuerbord auftauchen sich hätten anmelden müssen. Delfine in der Elbmündung? Nein, wir spinnen nicht. Schweinswale kenne ich, beinahe jeden in der Ostsee. Die werden nicht größer als 1,60 - 1,80 m, diese hier sind bestimmt vier Meter lang.



Willi erwischt die beiden Außenbordskameraden mit der Kamera mitten im Elbfahrwasser zwischen den Tonnen 6 und 7. Was für eine Heimreise. Übrigens haben wir die beiden Delfine wegen der nicht angemeldeten Querung nicht bei Cuxhaven Elbe Traffic angeschwärzt.



Danach geht's wieder ans Tonnen zählen, diesmal von sieben rauf bis zur 31a. Es ist immer noch diesig und nachdem wir Cuxhaven schon wahrgenommen hatten, ist es jetzt wieder im Dunst verschwunden. Dafür überholt uns beinahe noch die "MPI Enterprise" (oben), unglaublich, was hier auf der Elbe so rumfährt. Dann taucht endlich Cuxhaven aus dem Dunst auf und hinter der Tonne 31 a trauen wir unseren Augen nicht, denn schon lange wer-



den wir überschwänglich auf der Alten Liebe in Cuxhaven erwartet. Vor allem wird immer wieder Willi als Fotograf der Elbdelfine zugejubelt. Wir antworten wie die 96er nach einem gewonnen Heimspiel mit La Ola, ziehen uns dann aber dezent in die City Marina zurück.

Nach 33 sm (Gesamt 180) sind wir um 1645 fest in Cuxhaven. Als ich der Hafenmeisterin den Schiffsnamen "Kalami Star" nenne sagt sie, "... ich kenn' dich doch, warste nicht mal in Lübeck?" "Ja, da war ich oft", aber das ist eine ganz andere Geschichte.



Zum guten Schluss ein herzliches Dankeschön an Frank und "Moses" Willi, wir sind eine ambitionierte Motorbootfahrt gesegelt.



Nachklapp: Zum guten Schluss schickt uns die Hafenmeisterin "unbedingt" in die alte Seemannskneipe "Elbe 1". Früher war das mal eine Spelunke, da konnte man schon mal in schwere See kommen. Als wir die Tür öffnen kommt uns zwar keine schwere See, dafür aber ziemlich starker Tobak entgegen. Wir schaffen es noch bis an die Theke und fragen, ob das hier eine Raucherkneipe is? "Logisch, hier gibt es auch keine anderen Kneipen, da kannste hingehen

wo de willst." Upps, das wussten wir natürlich nicht und so treten wir lieber die geordnete Heimreise an, bevor der Alleinunterhalter mit seiner Unterhaltung beginnt. Als die Tür ins Schloss fällt höre ich noch wie einer der Dschunxx an der Theke sagt, "... wieso rauchen die denn nicht?"