

Watt'n Törn

25. April bis 04. Mai 15



Ingrid, Ralf & Martin auf Watt'n Törn

Samstag, 25. April: Hafentag Cuxhaven

Als Willi und Frank auf Heimreise, Ingrid und Martin auf dem Weg an Bord sind, beginnt es zu schauern als gäb's kein Morgen. Am späten Nachmittag kaufen wir für den Watt'n Törn ein, aber es schüttet so kräftig weiter, dass wir eine halbe Stunde lang nicht mehr aus dem Supermarkt kommen. Das können ja zehn schaurige Tage werden. Übrigens Ingrid und Martin waren schon häufiger an Bord und segeln können sie sowieso.

Sonntag, 26. April: Cuxhaven - Helgoland

HW Cuxhaven 0709, Niedrigwasser Helgoland 1230, Distanz 33 sm

Seewetter Deutsche Bucht: Südostteil anfangs Südwest um 4, sonst nordwestliche Winde um 4, anfangs diesig, Schauerböen, See 1,5 Meter.



Wir verlassen die City Marina in Cuxhaven um 0825. Wie schön, dass die Klappbrücke "Zollkaje" (oben) gerade außer Betrieb ist, keine Wartezeit, wir können glatt durchfahren. Wir haben am Vorabend lange geknobelt, ob und wenn ja, wie wir fahren sollen, weil alle anderen Wetterdienste eine deutlich pessimistischere Vorhersage abgeliefert haben als der DWD (oben). Die Gribfiles und andere Anbieter geben uns 25 Knoten (Bft. 6) aus N. Das könnte für einen Amwindkurs reichen, doch was wir nicht wissen, ob sich daraus eine Wind-gegen-Stromsituation und damit eine steile Welle ergibt.

Während Cuxhaven ins Kielwasser rutscht ist es nahezu windstill. Das kann doch nicht wahr sein, noch ein Motortörn? Vier, fünf Meilen bleibt das so, dann kommt der Wind. Beim Segelsetzen bin ich immer vorsichtig. Lieber zunächst weniger Tuch, ausreffen geht immer.



Ingrid beim Auslaufen aus Cuxhaven und Martin (unten) kümmert sich um Logbuch und Navigation. Dabei gibt es eine knifflige Aufgabe zu lösen: Wo queren wir das Elbfahrwasser?



Wir lassen das Fahrwasser zunächst an unserer Steuerbordseite und hören über Funk Cuxhaven Elbe Traffic über Kanal 71 mit. Regelmäßig geben die den aktuellen Seewetterbericht durch und der klingt nicht so lustig. "Aktuell N bis NO 5, Schauerböen 7 aus NNO, Welle 1,5 m." Wenig später der Schwenk der Außenelbe nach Westen. Der Wind legt leicht zu, aber wir können die Segel etwas öffnen. Es beginnt zu regnen, obwohl wir das beim Rückseitenwetter nicht erwartet haben, aber egal. Der Wind kommt inzwischen mit 24 Knoten daher, ab 1100 soll er abflauen, aber jetzt ist es erst 0945. Im Fahrwasser reichlich Berufsschiffahrt, einfach so rüber geht nicht. Dann ergibt sich eine Lücke und der Navigator meint, wenn wir bei Tonne 11 die Fahrwasserseite wechseln, können wir gleich Kurs auf Helgoland absetzen = rw 303°.

Zu dieser Zeit stehe ich am Ruder, lasse die Segel dichtholen und dann geht es über das Elbfahrwasser. Von wegen Fahrwasser queren, da schieben uns drei Knoten Strom eher raus auf die Nordsee, als hoch am Wind auf die andere Seite zu kommen. Eine rote Tonne nach der anderen rutscht vor uns durch. Wir quälen uns geradezu rüber und erreichen mit Hängen und würgen Tonne 6. Upps, das war wirklich "gekniffen" und hat quälend lange gedauert. Hätten wir Berufsschiffahrt passieren lassen müssen, wären wir bei Tonne 1 gelandet. Zum Glück schiebt der Strom jetzt nicht mehr so stark von der Seite, sodass es zunehmend leichter wird den Kurs zu halten. Dafür nimmt der Wind zu, glatte 6 Bft. und 1,5 m Welle lassen uns immer wieder "nass" segeln.



- Das Unwort von der Islamisierung der "Kalami Star" macht die Runde, weil wir alle mit "Burka" segeln - siehe links. Und es ist kalt, sage ich euch. Als wären wir Grönlandfahrer, messen wir 8° an Deck, bei dem Wind sind das gefühlte 5°. Na gut, eine Überraschung ist das nicht, wir haben immer noch April. Trotzdem kriecht die Kälte langsam durch die lange Unterwäsche, ein unangenehmes Wetter. Gut, wir machen das freiwillig, Warmduscher sind wir nicht.

Während einer Regenpause kommt Helgoland endlich in Sicht und ist 15 Minuten später wieder verschwunden. Als wolltest du einen geliebten Artikel kurz vor Ladenschluss kaufen, doch die Verkäuferin hat gerade noch vor dir abgeschlossen. Wind und See geben keine Ruhe und erst als wir den letzten Ankerlieger passieren schickt uns Helgoland wieder nasse, diesige Grüße rüber ins eiskalte Cockpit.

Der Törn zieht und zieht sich. Sogar die Handschuhe sind nass und als wir nach 33 sm um 1345 endlich fest sind, grabe ich einen Mexikanischen Suppentopf aus den Tiefen der Backskiste. Während die Klamotten unter der Kuchenbude so tun als würden sie trocknen, wärmen uns der Mexikaner und die Bordheizung wieder auf.



Nach dem Essen kommt plötzlich wer? Die Sonne! Wir starten zu unserer traditionellen Runde ums Oberland und landen am Ende zum Fischessen bei Weddig. Kommste Du mal auf die Insel, da musste hin ... bitte unbedingt vorher reservieren, Tel. 04725/7235.

Helgoland und seine Preise sind ein eher trauriges Kapitel. Die Liegegebühr ist mit 13 € für 10 - 12 m durchaus moderat, aber dann kommt es ganz dicke. Zu den 13 € addieren sich 2,75 € Kurtaxe pro Person. Wasser gibt es am Steg nicht und Strom musste nach Verbrauch extra bezahlen (Automat)



Der Hammer sind dann aber die Kosten für die Körperhygiene - siehe oben. Hier nochmal zum Mitschreiben: WC 1 €, Waschen und WC 2 €, Duschen 4 €. WC und Duschen dann 6 €? Ich fasses nich. Klar Helgoland hat keine eigene Trinkwasserversorgung. Einmal in Fahrt auch das noch. Angeblich gibt's hier ja alles ohne MwSt. Für den Tausch der Gasflasche zahle ich mehr als in Heiligenhafen. Die spinnen doch.



Auf der Vorseite ein Foto vom Lotsenboot, das bei Elbe 1 die Lotsen übersetzt und hier wohl auch mal ein paar Buddeln Zoll- und Mehrwertsteuerfrei einkaufen geht.

Als ich am späten Abend in die Koje kriechen will merke ich, die Matratze ist nass. Du bist hundemüde und hast eine nasse Koje, die Höchststrafe. Jetzt in der Nacht kann ich keine Ursachenforschung mehr betreiben, aber die Crew hilft beim Trocknen. Der Heizlüfter nimmt seine Tätigkeit auf und irgendwann schlafe ich trocken ein.

Montag, 27. April: Helgoland - Spiekeroog

Wir schlafen endlich aus und alle Matratzen aus der Vorpiek werden in die pralle Sonne gelegt, die Laken zum Trocknen aufgehängt. Nur eine Frage konnten wir beim Frühstück nicht hinreichend beantworten: Ein leider zu kurz gekochtes und bereits abgeschrecktes Ei kann nicht nachgekocht werden? Diese Frage hat uns intensiv beschäftigt. Was meinst Du? Nach dem Frühstück gibt es dann endlich ein bisschen Zeit für das Logbuch. Die Ursachenforschung für den "Wasserschaden" kann ich leider nicht mehr bewältigen, denn um 1300 sind wir wieder unterwegs.

Hochwasser Spiekeroog 1925, Distanz 31 sm

Seewetter Deutsche Bucht: Nordwestliche Winde 4 bis 5, langsam abflauend, später Süd bis Südwest um 4, Dünung Nordteil 2,5 Meter.



Tatsächlich legen wir um 1300 ab und nehmen bei 5 Bft. Halbwind zunächst 16 sm Kurs auf die Tonne Weser 2 - das ist die letzte Tonne des VTG. Nicht so schnell bitte, denn kaum sind wir aus dem Hafen raus beobachten uns zwei Schweinswale - Achtung, Sichtungsmeldungen auf der Nordsee gehen nicht nach ans Meeresmuseum Stralsund sondern an die Gesellschaft zur Rettung der Delphine (www.delphinschutz.org). Das ist übrigens bereits unsere dritte Sichtung in der Nordsee. Und wenn wir schon mal bei Brehms Tierleben sind noch der Hinweis, dass wir immer wieder mal von Seehunden beobachtet werden.

Und noch was zu den Außenbordskameraden: Beim letzten Törn hatten wir ja in der Elbmündung zwei Delfine gesichtet. Und da wir nun mal keine Meeresbiologen sind, habe ich einigen Experten Willis Foto geschickt und um "Identifizierung" gebeten. Die Antworten interessieren Frank & Willi sicher ganz besonders:

Die GSM schreibt, "... ja, sind natürlich Delfine, das passiert hin und wieder. Hoffen wir nur, dass sie den Weg wieder heile zurück finden. Elbmündung ist noch lange kein Problem."

Von der Uni Hamburg dazu:

"Moin Herr Uka, das ist ja toll, was ein Glück!"

In der Nordsee kommen an großen Delfinen der Gemeine Tümmler und der Weißschnauzendelfin vor. Größer ist in der Regel der Tümmler (so bis 3.5m). Weißschnauzendelfine sind nicht ganz so groß, können jedoch genau so wahrscheinlich gesehen werden. Sie sind wie gesagt kleiner, haben eine spitzere zurückgebogene Finne und Flecken an der Seite. Na und die Unterseite der Schnauze ist eben hell gefärbt. Ich kann mir das Bild unterwegs gerade nur in klein anschauen, ich melde mich noch einmal, wenn ich mir sicher bin. Haben Sie noch mehr Bilder, auch schlechte, macht nix? Solange würde ich es erst einmal als Große Tümmler bezeichnen. Nicht extrem häufig, aber auch nicht so ganz außergewöhnlich.

Herzliche Grüße, handbreit..."

Die Gesellschaft zur Rettung der Delfine traut unserer Meldung nicht über den Weg:

"Herzlichen Dank für Ihre Meldung!

2012 und 2013 schwammen sogar viele Schweinswale bis nach Hamburg und jagten dort in den Hafenbecken Stint. Seit 2007 führe ich eine Datenerhebung zum Vorkommen der Kleinen Tümmler in den Flüssen Jade, Weser und Elbe durch. Mehr können Sie unter www.schweinswale.de erfahren. Dort gibt es auch Sichtungskarten aus den letzten Jahren. Es wäre toll, wenn Sie mir genaue Position, evtl. GPS-Daten? und genauen Zeitpunkt Ihrer Beobachtung mitteilen könnten. Wir würden dann auch, wenn Sie einverstanden sind, Ihre Meldung in die Online-Karten eintragen. Ich habe in Ihr Logbuch geschaut, toll, und auch ein tolles Foto!

Im Voraus besten Dank und sonnige Grüße und weiterhin viele schöne Schweinswalbegegnungen!"

Upps, die haben unsere Delfinsichtung offenbar als Scherz gedeutet, auf meine Intervention hin kommt aber schnell eine Richtigstellung:

"Lieber Herr Uka,

vielen Dank für Ihre Nachricht über Ihre Delfin-Sichtung und die Richtigstellung und herzlichen Dank für den Link zu dem tollen Video vom Weißen Schweinswal bei Fehmarn, das ist wirklich fantastisch! Ich hatte das Video schon mal gesehen, um auch zu vergleichen, ob es der tot aufgefundene weiße Schweinswal bei Fehmarn gewesen sein könnte.

Da habe ich Ihre erste Mail wirklich falsch verstanden, weil wir hier so oft haben, dass nicht unterschieden wird, und da Sie schrieben, Sie kennen Schweinswale ganz genau, es ist oft so, dass die Leute schreiben, Sie kennen sie genau, um zu versichern, es war nichts anderes, z.B. es war kein Seehund, da habe ich es missverstanden.

Nun aber weiß ich es, es waren wirklich Delfine, toll, also Sie haben schon sehr seltene Begegnungen in unseren Gewässern. Ich kann es auf dem Foto im Logbuch nicht erkennen bzw. konnten Sie Näheres zur Artbestimmung erkennen, wir haben in der Nordsee ja verschiedene Gäste, Weißseiten-, Weißschnauzen-, Gewöhnliche-Delfine, Große Tümmler. Aber bei der im Logbuch genannten Größe von etwa 4 m können es dann ja nur Große Tümmler gewesen sein!

Vielen Dank für Ihre Rückmeldungen und wertvollen Informationen! Also, da kann man Ihnen nur weiterhin viele schöne Törns und Wal- und Delfinbegegnungen wünschen!

Aus dem Meeresmuseum Stralsund kommt ebenfalls eine Bestätigung:

*"Vielleicht sind meine Augen ja ein bisschen trübe, aber ich erkenne auf dem Foto ziemlich eindeutig **keine** Schweinswale. Die beiden Tiere sind viel zu groß, die Finne ist ebenfalls von den Proportionen viel zu groß und mit ein bisschen Fantasie könnte man sogar den Ansatz der langgezogenen Schnauze erahnen. Ich würde eher Richtung Großer Tümmler tendieren, aber auch Gewöhnlicher Delfin oder Streifendelfin kämen gut in Frage. Da man nur „grau“ auf dem Foto sieht, ist eine Unterscheidung schwierig."*

Zurück an Bord. Helgoland liegt inzwischen weit achteraus und German Bight Traffic (VHF 80) warnt vor Böen bis 7 Bft. Die Warnung überrascht uns nicht, wir sind bereits permanent bei 6 Bft. unterwegs. Wind und Seegang sind eigentlich wie gestern, aber bei strahlend blauem Himmel und Halbwind bereitet uns die Rauschefahrt ein Vergnügen. Okay, es ist weiterhin schweinekalt, aber dagegen kannste ja was tun.



Als wir das Ende des VTG passieren nehmen wir ein wenig Tempo raus und reffen, sonst wären wir zu früh an der Otzumer Balje. Wir haben keinen Bock durch Grundseen über die Barre zu rutschen. Watt'n Törn, sage ich Dir.



Als wir die Otzumer Balje erreichen gehen die Wogen tatsächlich etwas höher. Wir nehmen die Segel rein, damit wir im schlimmsten Fall schnell reagieren können. Immerhin sind wir mit 1,85 m Tiefgang unterwegs. Auf der Seekarte stehen bei der ersten Tonne 0,8 - 1,2 m Wassertiefe (LAT). Inzwischen sollten da noch 2 m drüber liegen, aber nur ein tiefes Wellental ..?

Von Wellentälern ist nichts zu spüren als wir über das Flach rutschen. Allerdings wird die See immer chaotischer und der Strom nimmt zu. 1 - 2 Knoten im Mittel, in der Spitze erreichen wir einmal einen Surf von 10,3 Knoten. Noch schneller als auf der Elbe.

Vier Meilen später sind wir im Fahrwasser nach Spiekeroog - Foto unten. Pricken und kleine Tonnen weisen den Weg, während wir auf dem Plotter durch den Schlick fahren.



Dann endlich der Hafen und ich habe alle Mühe, die Yacht rückwärts an den Schwimmsteg

zu bringen. Erst als wir am "Finger" rückwärts in die Achterspring eindampfen gelingt das Anlegemanöver. Nach 31 sm (Gesamt 64) sind wir um 1825 endlich fest.



Aber hier ist niemand ..? Wir sind die einzige Yacht im Hafen. Ist denn hier noch Eiszeit? Scheint so, beim Hafenmeister (der soll morgen früh kommen) hängen noch die Preislisten von 2013. Damals kassierte man 20 € für 37 Füße und 3 € Strom gleich mit. Kurtaxe 1,40 € pro Person und Sanitärkosten 2,00 € - sind da etwa die Duschen mit gemeint? Dann wären für uns 33,20 € fällig. Okay, 2013 ist lange her, aber was kostet das heute? Und das bei verschlossenen Duschen. Das geht gar nicht. Begeistert sind wir über diese Begrüßung nicht.

Das ändert sich allerdings mit dem Anlegebier und nach Martins Mexikanischem Gemüse-ratatouille mit Tomatensauce. Landgang danach? Nö, die Crew hat kein Interesse. Schade eigentlich, aber ich war schon öfter hier, muss nicht auf die Insel. Wir schmieden Pläne:

Morgen wollen wir unsere erste Wattfahrt hinlegen. Nur mal eben rüber durch das Baklegde Wattfahrwasser nach Langeoog, aber da muss wirklich alles passen. Mal eine Rätselaufgabe: Distanz Spiekeroog - Langeoog 12 sm. HW Spiekeroog um 0820 mit 3,10 m, Hochwasser am Wattenhoch (+1,10 m) um 0825 mit 3,10 m und HW Langeoog um 0810 mit 3,00 m. Wäre ich "Carruthers" (siehe unten), wäre die Passage über das Wattenhoch mit 1,85 Tiefgang nicht wirklich ein Problem. Was meinst Du?



Erskine Childers Das Rätsel der Sandbank

Die zwei Engländer Carruthers und Davies kreuzen auf einer kleinen Jacht durch das deutsche Wattenmeer zwischen Elbe- und Emsmündung und geraten dabei in den Strudel geheimnisvoller und gefährlicher Ereignisse: Was als harmloses Segelabenteuer beginnt, führt bald in die Welt der internationalen Spionage, denn kurz nach 1900 rüsten England und Deutschland im Flottenbereich um die Wette. Die Geschichte einer Seglerfreundschaft und einer unerfüllten Liebe. Und der erste Spionageroman der Weltliteratur.

Ein wirklich lesenswertes Buch über Gezeitennavigation im Watt.

Dienstag, 28. April: Wattfahrt Spiekeroog - Langeoog

Seewetterbericht Ostfriesische Küste: Schwachwindig, südwestdrehend 4 bis 5, Schauerböen.

Frühstücken wollen wir nachher in Langeoog. Wir rechnen mit zwei Stunden Maschinenfahrt für die 12 sm auf die lange Insel. Punkt 0700 verlassen wir nach einer eiskalten Nacht (Nachtfrost) den einsamen Inselhafen.



Es ist schweinekalt aber die Morgensonne scheint aus allen Knopflöchern, einfach nur schön. Nach zwei Meilen erreichen wir das abzweigende Baklegde Wattfahrwasser, das nur an der Backbordseite betonnt **und** beprickt ist. Aber was gilt denn nun? Wir sollen (in Fahrtrichtung) Tonnen und Pricken an Steuerbord lassen, klar.



Mal sind die roten Tonnen rechts, dann wieder links von den Pricken, oft bilden Tonnen und Pricken sogar eine Gasse. Auch wenn das auf dem Foto oben so aussieht, lassen wir alles eben an Steuerbord. Weiter geht es auf das Wattenhoch zu, dass die Wasserscheide zwischen Otzumer Balje und Accumer Ee bildet. Es wird wie erwartet richtig knapp. Zum Glück haben wir keine Windsee, die "Kalami Star" liegt ruhig wie ein Brett.



Dann geht's mal rauf mal runter. Mal haben wir 0,8 dann wieder 1,4 m unter'm Kiel - siehe Wert oben auf dem Display. Bei 1,0 m nehmen wir Fahrt raus und tuckern um 0800 auf das Wattenhoch zu. Bei der Passage müssten wir heute rechnerisch noch 15 cm unterm Kiel haben. Als das Echolot mit 0,1 m den kleinsten aller messbaren Tiefenwerte anzeigt läuten



bei mir alle Alarmglocken. Worauf haben wir uns da nur eingelassen. Ich bin wirklich sehr angespannt und übernehme das Ruder selbst. Gelegentlich spüre ich, dass die Steuerfähigkeit eingeschränkt ist und wir durch weichen Schlick rutschen. Wenn es bloß nicht noch flacher wird. Lange, viel zu lange klebt das Echolot bei 0,1 m, doch dann sind wir endlich drüber.

Gefühlt hat die kritische Passage sicher 10, real auf jeden Fall eine Meile gedauert. Puh, das war knapp. Crew und Skipper sind erleichtert. Nach einer halben Stunde werden die Pricken von "richtigen" Tonnen abgelöst. Ein Seehund staunt, dass wir doch über das Wattenhoch gerutscht sind und wir haben gelernt, so machen wir das nie wieder. Natürlich Entspannung an Bord und in der Ferne verlässt gerade die Fähre Langeoog, geht nach Dornumersiel und weist uns den Weg in den großen Hafen.



Ich brauche noch eine Weile, um das Ruder aus der Hand zu geben. Martin übernimmt und dann halten wir auf den Hafen zu. Im Fernglas sind viele Yachten auszumachen, anders als auf Spiekeroog scheint es hier lebendiger zuzugehen. Um Punkt 0900 sind wir nach 12 sm (Gesamt 76 sm) fest in Langeoog. Im sicheren Hafen fällt uns ein, wir haben die Wasserstandsvorhersage des BSH ganz vergessen, die wird natürlich zur Höhe der Gezeit dazu gerechnet. Gut, Anfang der Saison kann das schon mal passieren, aber wenn Du in eine solche Situation kommst, klick vorher hier <http://www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm>



Der "lebendige" Hafen täuscht dann doch. Mit uns ist eine einzige Gästeyacht im Hafen, erzählt Marcus, der ausgesprochen nette Hafenmeister, alle anderen Yachten sind Dauerlieger. Die Gebühren sind gegenüber Spiekeroog beinahe ein Schnapper: Mit 25,20 € ist alles bezahlt, duschen ohne Ende inclusive.



Nach dem Frühstück werden aus See- wieder Landbeine und der Kreislauf kommt wieder in Schwung. Vom Hafen aus kannst du auch mit der Inselbahn ins Inseldorf (oder ist das eine Stadt?) fahren. Die Bahn verläuft parallel zur Straße auf der aber nur Elektrokarren fahren

dürfen. Wir klettern hoch zum Wasserturm, blicken auf die Accumer Ee, durch die wir morgen mit Ziel Norderney rutschen wollen.



Mit Blick auf die Stadt haben wir vom Wasserturm ein schönes Panorama auf Langeoog.



Ein kräftiges Schauer schiebt uns in eine Eisdiele und die Regenpause zurück an Bord. Unterwegs kommen wir am Inselfriedhof vorbei. Da wollte ich noch einen Blick auf das Grab von Lale Andersen werfen, doch leider finden wir den Grabstein (links) nicht. Du kennst Lale Andersen nicht? Musstu auch nicht, aber wenn's Dich interessiert, klickstu hier http://de.wikipedia.org/wiki/Lale_Andersen

Zurück an Bord erreichen uns Grüße von Sonja, Michael und Frank, vielen Dank. Ansonsten liest wohl niemand mit oder mag sich nicht outen. Das haben wir wirklich nicht verdient. Schade eigentlich, denn Morgen geht es weiter nach Norderney.

Mittwoch, 29. April: Langeoog - Norderney (außen rum)

HW Langeoog 0905, NW Norderney 1516

Seewetter Deutsche Bucht: Südwest 4 bis 5, vorübergehend Süd 6, See 2,5 Meter.

Nach der Bayernklatsche gegen Dortmund schlafen wir lange aus. Um 0900 bringt der Hafenmeister die Brötchen und eine Stunde später brüten wir über der Seekarte. Für mich ist immer wichtig, die Crew buchstäblich mitzunehmen und das beginnt mit der Kartenarbeit und dem Wetterbericht. Da wir bereits im Hafen sehr viel Wind haben, überlegen wir auch, wohin wir nach Osten ablaufen könnten (Wangerooge oder Bremerhaven), falls wir extrem gegenan bolzen müssen. Dennoch bleibt Norderney zunächst unser Tagesziel. Allerdings dürfen wir erst um 1516 ankommen, damit wir nicht gegen den Strom fahren müssen. Der Yachthafen kann übrigens auch bei Niedrigwasser angelaufen werden.

Um 1105 legen wir mit dem letzten Wasser unter'm Kiel ab. Das Echolot liefert nur noch Striche, bekommt aus dem Schlick kein Echo. Als wir rückwärts in die Achterspring eindampfen piepst die Ladekontrolle und will sich gar nicht beruhigen. Was kann das sein? Zurück an den Steg oder weiter fahren. Vermutlich ist der Keilriemen zu lose, analysiere ich das nervige Gepiepe. Wir brauchen die Maschine ja nur für die nächste Meile und einen Ersatzkeilriemen habe ich an Bord. Notfalls wechsele ich den unterwegs. Und wenn es nicht der Keilriemen ist? Kann eigentlich nicht sein. Wenn wir jetzt zurück an den Steg gehen, kommen wir heute nicht mehr raus.

Nach einer Weile hört das Piepen auf. Wir setzen Groß und Genua zu 50 % und bald bekommt die Maschine ihre Pause - auch ohne Peepshow. Krabbenkutter begleiten uns raus

zur Accummer Ee. Der Wind pfeift uns mächtig um die Ohren, auf der Nordsee haben wir 6, in Böen 7 Bft., aber der Wind ist handlebar, sicher werden wir kreuzen müssen. Wir setzen unseren Kurs auf die Ansteuerung Dovetief ab und liegen meist mit 30 - 35° auf der Backe. Wir reffen weiter, viel mehr geht bald nicht mehr, wir brauchen ja auch Vortrieb. Danach segeln wir wieder aufrechter, die Crew ist munter, wir kommen gut voran. Der Wind ist heute ein ruppiger Geselle, der nicht so recht weiß, wohin mit seiner Kraft. Immer wieder messen wir 30 Knoten, das sind glatte 7 Bft. Das bringt uns auch stark gerefft gut voran. Andererseits dürfen wir auch nicht zu schnell ans Dovetief kommen, damit wir nicht gegen das ablaufende Wasser fahren müssen.



Mehrere Kreuzschläge bringen uns dem Dovetief näher, dann zieht im Westen dunkle Bewölkung auf. Der Wind lässt nach drei Stunden etwas nach und da wir Zeit haben, drehen wir bei, damit ich den Keilriemen austauschen kann. In 15 Minuten ist das Thema durch und auch die Niedergangstreppe wieder verschraubt. Der Motortest zeigt, es war tatsächlich der lose Keilriemen. Erleichterung an Bord. Ins Dovetief kommen wir unter Segel natürlich nicht rein, also Segel runter (oben) und gegen den Wind an der Hochhauskante von Norderney vorbei motoren. Strömung haben wir nicht mehr und die Maschine mag ab sofort auch keine Peepshow mehr.



Von draußen rufe ich den Hafenmeister an, ob wir mit 1,85 bei Niedrigwasser gut an die Stege kommen. Er bejaht und heißt uns schon mal willkommen, aber bis in den Hafen sind es noch 45 Minuten. Doch dann ist auch der letzte Abschnitt geschafft und Martin legt uns



um 1545 nach 24 sm (Gesamt 100) sicher rückwärts an den Steg. Die Rückwärtsanleger sind nicht immer einfach (siehe Spiekerooog), weil quer setzender Strom den Kahn verdriftet. Als Allzweckwaffe erweist sich immer wieder das Eindampfen in die Achterspring oder -leine. Das zoll-, pfand- und mehrwertsteuerfreie Anlegebier danach schmeckt hervorragend



Der Hafenmeister loggt mich ein und sagt, 2011 warste das letzte Mal hier. Was, so lange ist das schon her? Damals waren Daniela, Barbara und Dörte an Bord, ach und beim Törn davor Claudia, Achim, Lothar, Henryk. Die Buchführung stimmt jedenfalls und auch die Kosten sind akzeptabel. Norderney rechnet das so: Liegegebühr für 10 - 12 m Länge 19,60 €, 3 x 2,00 € Servicegebühr (Person) macht 25,60 €. In der Servicegebühr sind Duschen und Wasser mit drin, Strom kostet leider extra. Kurtaxe? Ja, aber erst ab dem zweiten Tag. Wer auf der Durchreise ist, muss keine Kurtaxe zahlen. Das versteht jeder und das gefällt.

Während Ingrid und Martin einkaufen setze ich meinen Heimwerkertag fort und begeben mich auf Lecksuche in meiner Vorpiek. Irgendwo da oben muss es "lecken" und irgendwie finden immer wieder ein paar Tropfen den Weg in meine Koje. Ich schraube die Verkleidung ab und werde nach einer Weile fündig. Nein, nicht die üblicherweise verdächtige Dichtung der Relingsstütze, sondern vermutlich lassen zwei eingedichtete Schrauben der Fußreling/Scheuerleiste Feuchtigkeit durch (von Wasser mag ich gar nicht sprechen). Also die alte Dichtung runter, mit dem Heizlüfter die schadhafte Stelle austrocknen und dann satt Sikka drüber (seewasserfestes Dichtmittel). War's das? Vielleicht, bei der nächsten Gelegenheit überprüfe ich die Backbordseite.

Inzwischen ist auch Peter wieder "online mit an Bord. Peter weist uns für die nächsten Wattfahrten auf die website der Wattenschipper hin. Die Seite kenne ich zwar schon, aber wir hätten sie für unsere Wattfahrt ebenfalls gut nutzen können. Wer sich auf einen Törn im Watt vorbereiten möchte ... <http://www.wattenschipper.de/index.htm>

Von Martin noch ein wunderbarer Tipp für die Gezeitenberechnung. Die Seite wird von der britischen Regierung betrieben, insofern gilt bei der Gezeitenberechnung die gesetzliche Zeit in England (nicht UTC), also + 1: <http://www.ukho.gov.uk/easytide/EasyTide/SelectPort.aspx>

Neben Peter gibt es noch Grüße von Sonja und von Volker an Bord der "Mrs. Sippi" in der Türkei. Uwe lässt telefonisch grüßen. Uwe, weiterhin fleißig Knoten üben!

Später erreicht uns noch eine Stellungnahme zur Delfinsichtung, diesmal von <http://de.whales.org>

Moin Herr Uka,

es ist durchaus möglich, dass Delfine in der Elbmündung gesichtet werden. Es gibt eine residente Population von Delfinen im Moray Firth in Schottland, von der bekannt ist, dass einige Mitglieder weite Strecken zurücklegen. 1277 km zwischen Schottland und Irland ist bisher die weiteste Strecke, von der wir wissen. Außerdem gibt es eine kleine Population vor

Cornwall und eine in Cardigan Bay in Wales. Auch sind uns einige Einzeldelfine bekannt, die oft zwischen Frankreich, Spanien und der UK hin und herschwimmen.

Delfine in Flussmündungen zu sehen, ist nicht außergewöhnlich. Sie folgen wahrscheinlich Fischschwärmen.

Erst letzte Woche erhielten wir ein Video von einer Gruppe Delfine an der schwedischen Küste. Möglicherweise sind diese Delfine wieder aus der Ostsee heraus geschwommen und von ihnen gesehen worden. Sie können das Video hier ansehen

<https://www.youtube.com/watch?v=EqS4SOqhqsY>

Ich hoffe, diese Info hilft ihnen weiter. Vielen Dank, dass sie uns diese Sichtung gemeldet haben.

Am späten Abend knobeln wir, wie wir unsere Reise fortsetzen wollen und das hat seinen Grund. Der Skipper hat für Freitagabend eine Einladung erhalten, die er nicht ausschlagen kann. Er muss Freitagabend in Osnabrück und Samstag wieder an Bord sein. In doppelter Hinsicht eine Herkulesaufgabe. Nach langem Hin- und Hergeschiebe, endlosem klicken durch Gezeitentabellen entscheiden wir uns für die Langstrecke nach Bremerhaven.

Donnerstag, 30. April: Norderney - Bremerhaven

Hochwasser Alte Weser 1700

Seewetter Deutsche Bucht: Südwest um 4, später westdrehend, Nordteil später umlaufend 3, zeitweise Gewitterböen, See 1,5 Meter.



Um 0915 legen wir mit Ziel Bremerhaven ab. Das ist wahrlich ein Langstreckenrennen von roundabout 65 Meilen. Bei der Törnplanung haben wir uns am Leuchtturm Alte Weser orientiert, damit wir dort ab 1700 mit dem auflaufenden Wasser die Weser hoch geschoben werden. Von Norderney können wir jederzeit raus, der Hafen ist tidenunabhängig.



Ist es im Hafen noch eher bedeckt und trübe haben wir draußen bald Sonnenschein und stetigen Halbwind, Traumsegelwetter! Wie man hier unten sieht, steuert nur Einer, der Autopilot. Die Crew legt die Füße hoch. Anfangs segeln wir noch mit dem Strom und sind zeitweise mit 7 Knoten unterwegs, später haben wir den Strom von vorn und rutschen unter 5 Knoten. Als der Wind mal kurz schwächelt hole ich den Blister aus der Backskiste. Doch das empfindet der Wind als Provokation, nimmt wieder Fahrt auf ... und murmelt irgendwas von, "... ihr werdet schon seh'n, was ihr davon habt." Mehr sagt er nicht.



Wir hangeln uns von Insel zu Insel, von der Accumer Ee, 1100, (da waren wir gestern) zur Otzumer Balje, 1245 (da waren wir vorgestern) dann weiter zur Harle (da geht's rein nach Wangerooge). Von achtern ziehen dunkle Wolkenungetüme auf und über Langeoog fallen schwere Schauer. Der DWD hat von zeitweisen Gewitterböen gesprochen, auszumachen sind die nicht. Der Skipper klettert in seine Segelklamotten, Ingrid und Martin sind bereits voll verkleidet. Dann beginnt es zu regnen und nach einigen Tropfen ist der Schauer durch. Der Wind dreht von SW auf West, wir schiften das Groß, sichern es mit einem Bullenstander und sind beinah auf Vorwindkurs unterwegs.



Der nächste Schauer. Große, schwere Tropfen, dann Schnee und Hagel, es schüttet von achtern ins Cockpit und weiter bis in den Salon. Wir reffen die Genua und als wir das Groß reffen wollen überfällt uns eine Böe und legt uns kräftig auf die Seite. "Kalami Star" macht einen Sonnenschuss, die Segel schlagen und knattern wie wild, doch ganz langsam richtet sich die Yacht wieder auf, wir kommen wieder in die Senkrechte. Wir reißen jetzt an den Leinen, um das Groß ganz einzurollen, Stück für Stück. Martin gibt den John Maynard und Ingrid, die im Cockpit ausgerutscht

war, kommt wieder auf die Beine. Mühsam bekommen wir wieder die Kontrolle über die Yacht. Was war das denn? Wer's nicht weiß, der Vollwaschgang - und zwar das komplette Programm.

Wir "schütteln" uns und an Segeln mag im Moment niemand denken. Wir starten die Maschine ... und upps, die begrüßt uns wieder mit einem permanenten Piepton. Der Keilriemen war es also doch nicht, aber was dann? Die Wasserpumpe läuft, der Kühlkreislauf ist okay, doch die Lichtmaschine lädt offenbar nicht. Die rote Lampe am Paneel geht nicht aus. Wer kann helfen? Ich rufe meinen Schrauber Holger in Heiligenhafen an und der meint, "... wenn das Kühlwasser läuft könnter mit der Maschine weiter fahren. Tausch am besten die Lichtmaschine, kostet rund 350 €". Entwarnung also, es wird wieder konstruktiv. Ich rufe bei Volvo-Penta in Bremerhaven an, aber die haben keine passende Lichtmaschine, die müssten wir bestellen ... Dann bei Schmidt & Seifert in Hamburg, die haben zwar eine, aber als wir den Deal perfekt machen wollen, bricht die Verbindung ab, kein Netz. Na prima und morgen ist der 1. Mai - Feiertag.

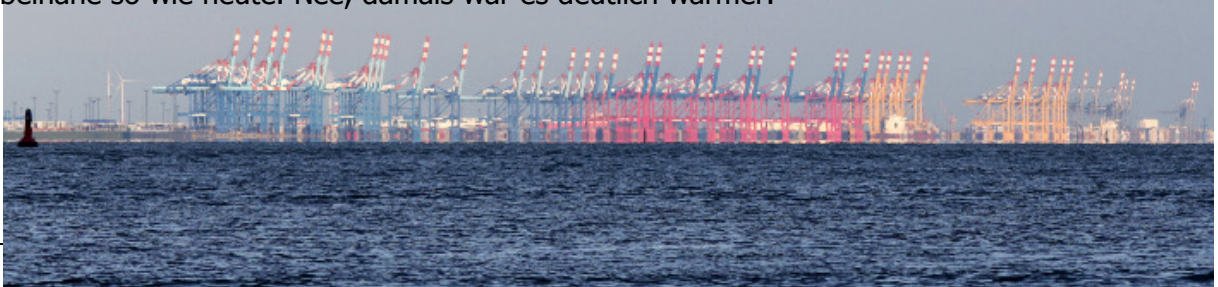
Inzwischen rutschen wir mit der Maschine, die schon lange nicht mehr piept, über das Jedefahrwasser, voraus der LT Alte Weser. Hier wollten wir erst um 1700 sein, jetzt ist es kurz vor 1600. Wenig später sind wir im Weserfahrwasser, haben aber noch mächtig Strom gegenan. Um 1715 ist die Gefahr von Böen endgültig vorbei, wir setzen wieder die Segel und jetzt kämpfen buchstäblich Wind gegen Strom. Nach einer Stunde wird der Winkel zu spitz, die Segel müssen rein, die Maschine schiebt uns weiter - immer noch ohne piep.



Dann die Seehundbänke auf Mellum. Wir stärken uns mit Broten und Tee. In der Ferne bereits die Containerbrücken von Bremerhaven, doch dann verschwinden die wieder hinter einem mächtigen Schauer, bzw. Regenbogen (unten).



Früher gab's hier keine Containerbrücken. Als ich mit 16 zu meiner ersten Großen Fahrt ablegte, war das in Bremerhaven. Mit der "Goldenfels" gings's über Zeebrugge und Le Havre rüber nach Huston. Kurz vor Kuba kamen wir in den Randbereich eines Hurrikans, alles beinahe so wie heute. Nee, damals war es deutlich wärmer.





Nach rund 70 Meilen stehen wir kurz vor Bremerhaven. Ja, so kalt ist es hier. Dann rein in die Schleuse um in den Gästehafen zu kommen. Ich rufe die Schleuse mehrfach über Kanal 69 und 70 an, keine Antwort. Dennoch kurz darauf das Einfahrtsignal und dann rein in die Fischereischleuse. Da drin warten und warten und warten wir ... Es kommt kein Fahrzeug, aber wir müssen weiter warten. 45 Minuten lang warten. Da geht dir alles durch den Kopf: Wir müssen bezahlen (müssen wir nicht). Wir haben Fehler gemacht (haben wir nicht), die Maschine muss aus (musse nicht) usw. usw. Ich gehe zum Gebäude der Schleusenmeisterei, aber das ist durch einen Zahlencode gesichert und auf Klingeln öffnet niemand.



Und überhaupt kann uns der Schleusenmeister wunderbar sehen. Wir können jedenfalls von unten seine Monitore erkennen. Nach einer äußerst langweiligen Halbzeit (45 Minuten geschah nichts) kommt dann doch noch Bewegung in die Schleuse. Wir können weiter und machen um 2200, nach 72 sm (Gesamt 172) beim WYC-Bremerhaven fest. Watt'n Törn!

Siegfried mailt uns: Natürlich viele Grüße zurück, Siegfried, schön, dass Du virtuell mit an Bord bist.

P.S. Wie wir später am Gästesteg des WYC Bremerhaven erfahren, sind wir sogar "schnell" durch die Schleuse gekommen. So arbeitet eben ein öffentlich bediensteter Schleusenwärter. Das mag auf Bremerhaven zutreffen im NOK und anderswo geht das wirklich anders.

Ja,

hier fehlt ein Tag. Der Skipper hat für eine Nacht Landurlaub bekommen, weil er die Einladung zu einem besonderen Fest nicht ausschlagen konnte. Doch auch bei dieser Feier wird gesegelt. In Osnabrück sind die "Smutjes" Torsten, Gerhard und Klaus mit an Bord, die ich gern von hier aus grüße. Wir werden auch die Grüße an die "Bunte Kuh" mitnehmen. Ja, und das Constantin dabei war werde ich nicht vergessen.

Peter kommentiert, in Erinnerung an unseren Sonnenschuss und Rudergänger Martin, der in der Situation den John Maynard gab: "Die Ballade preist John Maynard, Steuermann eines Passagierschiffs auf dem Eriesee, auf dem gegen Ende einer Fahrt von Detroit nach Buffalo Feuer ausbricht. John Maynard bleibt „in Qualm und Brand“ auf seinem Posten, bis das Schiff das Ufer erreicht, und rettet so alle um den Preis seines eigenen Lebens." (Wikipedia)

Ich hoffe, unser Martin macht aber weiter!
(;-) Peter

Samstag, 02. Mai: Bremerhaven - Büsum

Hochwasser Bremerhaven 1310, Hochwasser Büsum 03. Mai 0050

Seewetter Deutsche Bucht: Nordwest bis Nord um 3, langsam ost- bis südostdrehend, zunehmend 5 bis 6, See Westteil zunehmend bis 2 Meter.

Für die Distanz von rund 55 sm brauchen wir in Bremerhaven ablaufendes und in Büsum auflaufendes Wasser. Um 1230 verlassen wir den wunderbaren Hafen des WYC - Bremerhaven und legen uns vor der Schleuse auf die Lauer. Wir müssen einen Frachter durchlassen und gehen dann mit einem Traditionssegler, diesmal in die große Schleuse. Natürlich wissen wir, dass das hier seine Zeit brauchen wird, doch wenn man das weiß, entwickeltste auch eine unglaubliche Geduld.



Bald haben wir die Stadt im Kielwasser, den Strom mit und den Wind gegen uns. Aber Bremerhaven ist ja viel mehr als nur die Stadt. Wir passieren die Columbuskaje, die Seeschleuse mit dem Hafen für die Autotransporter dahinter und erst dann schiebt uns die Weser am Containerhafen vorbei. Hab ich mich verzählt? Ich meine, es sind 45 Riesenkräne, die hier Container auf bestimmt 10 Frachter verteilen oder entladen - in Wilhelmshaven gegenüber zählen wir ganze acht. Hier mittendrin die "Mogens Maersk", ein 399 m langer Containerriesen - Foto unten.



Apropos Schiffe. Sind das noch welche? Auf der nächsten Seite mal ein schwimmender Schuhkarton, der einzig und allein Autos transportieren kann. Ein Schiff ist das nicht, höchstens ein zugedeckter Containerdampfer.



Das kommende Spiel kennt ihr ja schon, wir zählen die Tonnen von 63 runter bis wir bei Tonne 20, nahe am Leuchtturm "Alte Weser" (unten links), das Fahrwasser verlassen und Kurs über die Sände auf die Tonne "Elbe 1" nehmen.

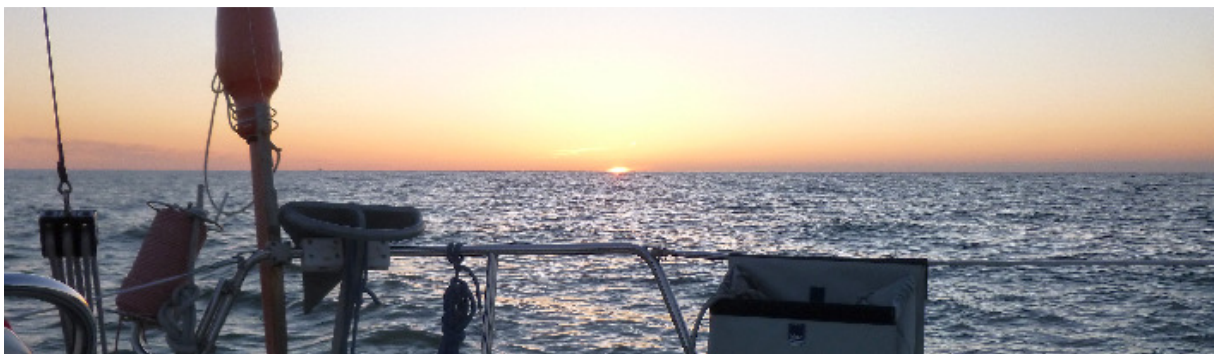


Jetzt kommt der Wind schon mal nicht mehr ganz von vorn, ein erster Segelversuch - leider erfolglos. Dafür meldet sich der Sand zurück und kommt mit Wassertiefen bis 1,20 m (unterm Kiel) daher. Bei wenig Wind kann man das machen, bei Wind und Welle lässt man Westertill an Steuerbord und geht von dort zur Tonne "Elbe 1", das ist die erste Fahrwasser- tonne der Elbe. Die hatten wir uns allerdings etwas beeindruckender vorgestellt, eine schmucklose Steuer- bordtonne mit ner 1 drauf, mehr nicht - deshalb gibt's hier auch nur eine kleines Foto.



Von Elbe 1 müssen wir rüber auf die andere Fahrwasserseite und brauchen dazu ein kleines Zeitfenster, damit die Berufsschiffahrt passieren kann und wir die beiden Lotsenboote nicht stören - lauf Du mal über eine Autobahn.

Dann ist auch das geschafft und von Elbe 2 setzen wir Kurs auf Süderpiep 2 ab. Wir können also noch ein wenig abfallen und versuchen es zur Abwechslung mal wieder mit Segeln. Na gut, wir kneifen uns gegen den Nordwind nach NNO, aber der leichte Wind dreht langsam weiter. Wieder muss uns die Maschine helfen, sonst wird es einfach zu spät in der Nacht und das Wasser käme uns wieder entgegen.



Erst in der Süderpiep können wir endlich wieder segeln, Strom und Wind sind endlich mit uns und die ersten Windräder sind "hinter'm Deich" auszumachen. Das Hochhaus von Büsum, noch unendlich kien und weit weg, markiert das Ende des Fahrwassers. Wir nehmen immer mehr Fahrt auf. Drei Knoten Strom schieben uns inzwischen nach Osten, aber mit der Sonne verlässt uns auch der Wind. Es wird schweinekalt, nur der nahezu volle Mond hilft uns durch die Nacht. Die Instrumente sind gedimmt, der Scheinwerfer vorbereitet, doch die Navigation nimmt uns ein dänischer Fischdampfer ab, der im Fahrwasser überholt. An seiner Hecklaterne hangeln wir uns auf Büsum zu, perfekt. Dann durch das "Mauseloch" Sperrwerk und rein in den Yachthafen. Um 2250 sind wir nach 52 sm (Gesamt 224) fest in Büsum.

Nun muss ich mal ein Wort über unseren Smut schreiben. Während Ingrid und ich Ruder gehen, knetet Martin in der Pantry den Teig für drei Bleche Pizza. Kurz vor Büsum kommt die erste Ladung frisch vom Pizzabäcker ins Cockpit und wärmt nun endlich auch von innen. Im Hafen, während längst die Heizung im Salon bollert, serviert Martin die zweite Ladung und dann brauchen wir nur noch hintenüber in die Koje kippen. Gute Nacht.

Sonntag, 03. Mai: Büsum - Helgoland

Wir schlafen tief und fest, bis der Hafenmeister um 0900 klopf, "... schlaft ihr immer noch, ich will Feierabend machen!" Und erst dann stellt sich heraus, dass wir in einem wunderbaren Hafen angekommen sind. Strom, Wasser und Duschen kostenlos, sogar Fahrräder zum Nulltarif. Keine Kurtaxe und die Bordkasse wird um ganze 17 € geleichtert, da freut sich der Segler.



Was für ein Zufall, neben uns liegt die Motorbrazze "Warder". Die große Radarantenne passt überhaupt nicht zu einer Motoryacht. Na klar, das ist das Dienstboot der Wasserschutzpolizei Heiligenhafen, im letzten Jahr außer Dienst gestellt. Man sieht sich im Leben immer zweimal.

Wir gehen auf Landfahrt. In der Tat braucht man Fahrräder um in die Stadt zu kommen, doch dann biste mittendrin im Tourirummel. Das lange Wochenende hat wohl jede Menge Gäste in die Krabbenstadt gepuhlt. Unterwegs empfangen wir wieder Grüße von Birgit. Haben wir eigentlich Mareike schon begrüßt und gute Besserung gewünscht? Dann sei das hiermit nachgeholt.





In der Stadt ist der Teufel los. Natürlich hat jeder Laden geöffnet und für Kaffee & Kuchen öffnet auch die Bordkasse viel zu früh ihre Schatulle. Wir machen ohne Übertreibung "Lebenschön" an diesem wunderbar sonnigen Sonntag.



Nach zwei Stunden reicht uns der Rummel und die Fahrräder bringen uns wieder zurück in unseren neuen Lieblingshafen. Der Hafenmeister meint, woher kenne ich dich bloß und dann sind wir mitten drin in den Geschichten der Hochseefischerei der DDR und meiner Fahrzeit bei der DDG Hansa. Begegnen wir uns vermutlich nie - hier auf der website war er jedenfalls noch nicht.



Um 1330 legen wir bei Hochwasser ab, rutschen durch das Sperrwerk (unten) und noch im Vorhafen setzen wir die Genua. Auf Vorwindkurs wird uns allein das Vorsegel nach Helgoland ziehen.



Upps, den Wetterbericht habe ich ganz vergessen:

Für die deutsche Bucht liegt eine Starkwind-, bzw. Sturmwarnung vor, ansonsten: Ost bis Südost 5 bis 6, Nordteil vorübergehend 7, langsam südwestdrehend, zeitweise starker Regen, See zunehmend 2,5 Meter.

Da wir achterlichen Wind haben und ohne Probleme vor dem Wind ablaufen können, gehen wir diesmal durch das Norderpiep, das zweite Fahrwasser über das man Büsum anlaufen kann. Bei Tonne 18 rutschen wir ins Norderpiep. Hin und wieder schiften wir die Genua und endlich schiebt uns auch der Strom raus in die Deutsche Bucht. Natürlich wissen wir, dass es bald kräftige Schauer geben wird, der sonnige Sonntag verkriecht sich langsam. Schade eigentlich. Ab Ansteuerung Norderpiep (1600) setzen wir das halbe Groß dazu, noch knapp 20 Meilen bis Helgoland, Fahrt über Grund 7 Knoten, in drei Stunden sind wir da. Jetzt kommt ein wenig Regen dazu, ansonsten Langeweile.

Um 1720 kommt die Insel in Sicht, um kurz darauf wieder zu verschwinden. Vielleicht noch 1,5 regnerische Stunden, doch das Versteckspiel kennen wir schon. Immerhin komme ich schon mal telefonisch auf die Insel, denn bald haben wir ein Netz, sodass ich gerade noch einen Tisch bei Jasmin in der "Bunten Kuh" für 2000 ergattern kann. Langeweile schleicht sich ein, wir segeln einfach immer nur geradeaus ins nasse graugraugrau. Ab und zu versucht mal eine Welle, uns ein wenig auszuhebeln. Gut, Spaß muss nun mal sein.



Um 1900 rutschen wir unter Genua in den diesignassen Hafen und um 1925 sind wir nach 32 sm (Gesamt 256) am Schwimmsteg fest. Die Kuchenbude ist schnell aufgebaut und genau so schnell hängen die Segelklamotten zum Trocknen darunter. 15 Minuten später meldet sich die Crew der "Salami Star" bei Jasmin in der "Bunten Kuh" <http://www.buntekuh-helgoland.de/>. Über die Grüße von Torsten und Gerhard freut sich Jasmin sehr. Auf Constantin habe ich dabei vereinbarungsgemäß hingewiesen. Natürlich soll ich herzlich zurück grüßen, sehe aber einige Fragezeichen in den Augen der Lady, logisch.



Für uns jedenfalls eine wohltuend gute Kneipe mit hervorragendem Essen. Danke für den Tipp. Inzwischen sind der Pannfisch, die Krabben und das Holzfällersteak in neuen Behältern

halbwegs trocken zurück an Bord, aber jetzt legen Schauer und Wind kräftig zu. Auch im Hafen ist es unruhig.



Zur guten Nacht schauen wir uns noch eine Diashow der bisher erstellten Fotos an, beinahe wie ein Logbuch. Dann entdeckt Martin den Schein des Leuchtturms und nun ist der fotografierende Pizzabäcker nicht mehr zu halten. Zack isser draußen und schießt dieses schaurig schöne Foto nur für Dich. Wir sind hier schon mit Ganzkörpereinsatz unterwegs, das könnt ihr uns ruhig glauben. Nun aber eine gute Nacht.

Pssst während Ingrid versucht irgendwie zu schlafen, versucht der Skipper morgens um 0500 den Druck von Leinen und Fendern zu nehmen. Der Wind hat auf SW gedreht und drückt uns mit 6 Bft, auf die knarrenden Fender. In der Backbordachterkabine muss es tierisch laut sein. Ohropaxx hilft.

Montag, 04. Mai: Helgoland - Cuxhaven

Hochwasser Cuxhaven 1421

Deutsche Bucht: Südwest um 5, langsam abflauend, später Südost bis Ost um 4, See anfangs 1,5 Meter.

Die rumpelnde, laute Nacht hat bei Crew und Fendern ihre Spuren hinterlassen. Die Crew ist müde, die Fender gereizt. Aufwind gibt es erst, als uns der Hafenmeister für zwei Personen die Kurtaxe erlässt, wir kommen mit 15,75 € davon, prima. Und weil wir keinen Bock auf die Dusch- und Wasserpreise haben, gibt's heute nur ne Katzenwäsche, den Rest holen wir in Cuxhaven nach. Um 0930 sind wir an der Tanke und diesmal schaffe ich es nicht, unfallfrei zu tanken, bereits nach 5 Litern läuft etwas Diesel über, Spüli muss alle Spuren beseitigen. Die Spötter an Bord, und davon gibt es offenbar viele, nennen mich Uschi Diesel. Ihr habt auch schon mal bessere Witze gemacht, doch wer den Schaden hatt ...

Um 1020 geht es endgültig raus und als wir den Inselsockel verlassen wird auch der Seegang erträglich. Wir rauschen mit gerefften Segeln bei 7 Knoten Fahrt über die Deutsche Bucht. Es läuft wirklich wie geschnitten Brot. Bis zur Tonne 6 sind es 16 sm. Der leichte Nieselregen verabschiedet sich und es wird endlich heller. Cuxhaven Elbe Traffic meldet 5 - 6 Bft., Böen bis 7 in der Elbmündung. Komisch, bei uns kommt der Wind über eher 4 Bft. nicht hinaus und damit sind wir sehr zufrieden. Um 1230 liegt die Reede bereits achteraus, die Lotsenboote sind in Sicht, wir nähern uns Elbe 6.



Bei der 8 queren wir das Fahrwasser und natürlich halte ich Ausschau nach "unseren" Delfinen, die wir am 24. April hier gesichtet haben (Foto Vorseite). Die Wissenschaft hat ja festgestellt, dass es Große Tümmler waren. Doch so sehr wir uns das wünschen, wir sollten das Glück nicht strapazieren. Im Radio erfahren wir allerdings, dass in der Eckernförder Bucht vermutlich ein Finnwal gesehen worden ist. Na, hoffentlich kommt der wieder heile aus der Ostsee. Hier auf der Nordsee kein Wal, kein Tümmler, kein Wind, dafür reichlich Berufsschiffahrt. Ab 1500 muss der Volvopenta ran, in einer Stunde sind wir in Brunsbüttel. Das Tonnenabzählen habter ja gelernt und eifrige Logbuchleser wissen, bei der 31 a gehts rein in den Hafen.



Doch vorher passieren wir die Kugelbake, das Wahrzeichen von Cuxhaven oder ist es die Alte Liebe, die Aussichtsplattform an die Elbe? Oder gar der Yachthafen der Segler Vereinigung Cuxhaven, den schauen wir uns nämlich noch an, bevor wir in die City Marina abbiegen.



Spektakuläres passiert jedenfalls nicht mehr, sieht man einmal davon ab, dass die Logge heute mal 38 sm (Gesamt 294) statt 33 zeigt. Sind wir so viel gegen den Strom gesegelt? Wir werden es nicht mehr erfahren. In jedem Fall geht der Watt'n Törn um 1640 in Cuxhaven zu Ende.

Zum guten Schluss vielen Dank für die Grüße unserer virtuellen Mitsegler. Schön, dass auch ihr immer wieder mit an Bord gewesen seid. Vielen Dank an Martin für viele wunderbare Fotos und natürlich an euch beide, dass ihr es so lange mit mir ausgehalten habt. Mittwoch oder Donnerstag geht's wieder raus.



P.S.: Das Problem mit der Lichtmaschine ist ja noch nicht geklärt. Wir wissen nicht, ob es sich um Norder- oder Süderpiepen handelt, doch im Yachtforum bekomme ich auf meine Frage nach der Piepshow der Lichtmaschine endlich eine Antwort:

Hallo Ralf, da sind offenbar die Kohlen der Lima am Ende, und geben keinen guten Kontakt auf den Schleifringen. Man baut den Kohlenträger/regler an der Rückseite der Lima heraus. Der Boschdienst will dieses Ding komplett erneuern bzw. als Ersatzteil verkaufen. Die Kohlen gibt's allerdings auch einzeln, aber nur auf Anfrage. Das Einbauen der Kohlen erfordert allerdings Löfffertigkeiten.