

Zum Piepen auf der Nordsee

07. bis 16. Mai 15

Als ein Sturmtief das Nächste ablöst verständige ich mich mit Annette, Kerstin und Jörg, einen Tag später zu starten. Damit habe ich auch Zeit, mich um die piepende Lichtmaschine zu kümmern. Als Bordtechniker mit zwei linken Händen hole ich mir Rat im Yachtforum. Dort poste ich (hier gekürzt):

Hokuspokus mit der Lichtmaschine

Der MD 2030 ist aus 2001 und verrichtet zuverlässig seinen job. Allerdings piept und blinkt gelegentlich die Ladekontrolle beim Start. Gebe ich kurzzeitig Gas, erlischt die Ladekontrolllampe und das Piepen ist weg.

*Neuerdings beginnt das Piepen auch noch **nach** einer Stunde Marschfahrt und verschwindet dann irgendwann wieder. Ich habe den Keilriemen auf Spannung überprüft und dann sogar einen neuen Keilriemen aufgezogen. Das Piepen kam dann nicht mehr wieder.*

Hokuspokus, dachte ich, denn zwei Tage später piept es erneut und jetzt sind wir drei Tage lang (auch unter Maschine) wieder ohne piepen unterwegs.

Gibt es für dieses Phänomen eine Erklärung? Muss ich die Lima austauschen?

Über erkenntnisreiche Hinweise würde ich mich sehr freuen, Fairwinds & Gruß

Es dauert nicht lange, da antwortet "sucher":

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 es allerdings auch einzeln, aber nur auf Anfrage. Das Einbauen der Kohlen erfordert allerdings Lötfertigkeiten.

Da ich in einem mir fremden Hafen bin (Cuxhaven), bekomme ich leider nirgends die passenden Kohlen. Die dem Yachthafen benachbarte Werft hilft weiter und, wir ahnen es schon, "... besser Du nimmst gleich ne neue Lima, die ist über Nacht schon morgen da." Etwas widerwillig nimmt der Werftmann die von mir ausgebaute Lima zu einem Spezialisten mit. Der stellt fest, die Kohlen sind okay, aber der Regler defekt. Leider kann ich das nicht nachprüfen. Der Werftmitarbeiter rechnet später vor: 2 Stunden (140 €) für den Austausch von Kohlen und Regler +70 € Materialkosten + Nachtexpress 10 € + Mwst., da is ne neue Lichtmaschine nicht teurer."

Ich hab nicht wirklich eine Chance, will hier bald raus und willige ein. Letztlich zahle ich 300 €, baue das Ding ein und es kommt kein Piepen mehr. Weder ein Süder- oder ein Norderpiepen, noch eine Piepshow - wie mir Spötter mailen. Das Thema ist durch!



Annette, Kerstin und Jörg (Vorseite) kommen mit großer Vorfreude an Bord. Wir kennen uns schon lange und haben inzwischen manchen Törn an Bord der "Kalami Star" gesegelt. Im letzten Winter waren wir gemeinsam auf den Kanaren unterwegs. Neugierig? Kuckstu hier <http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/logbuchkanaren.pdf>

Donnerstag, 07. Mai, Cuxhaven - Helgoland

Hochwasser Cuxhaven 1605

Seewetter Deutsche Bucht: Südwest bis West 4 bis 5, langsam abflauend, nachts Nebelfelder, See 2,5 Meter.

Wir haben eingekauft, Wasser getankt (gibt's ja auf Helgoland nicht), es ist alles an Bord. Wir legen um 1630 ab und haben immer noch Strom von vorn (inzwischen weiß ich, dass der Ebbstrom erst 1 Std. 15 Minuten nach HW Cuxhaven einsetzt). Weil uns die Berufsschiffahrt eine große Lücke lässt, wechseln wir gleich in Cuxhaven auf die rote Fahrwasserseite. Wir folgen einem Fischer, ein Schleppverband überholt uns, der Wind kommt aus NW, das passt gar nicht. Aber klar, zunächst mal müssen wir hier raus.

Die Crew passt ihre Kleiderordnung immer wieder Wind und Wetter an, das endet dann in warmen Segelklamotten (oder in der Koje). Die Maschine schnurrt vor sich hin und kämpft ein wenig mit dem immer noch auflaufenden Wasser. Wir suchen die strömungsgünstigste Position und als uns ein kleiner Frachter tatsächlich mit einem winkenden Käpten überholt, rutschen wir rüber ins kabbelige Fahrwasser. Plötzlich, wie aus dem Nichts, startet wieder die Piepshow (siehe auch letztes Logbuch). Was ist das denn, wir haben doch eine neue Lichtmaschine? Es ist 1830 und auf der Logge stehen 14 Meilen. Ich fasses nich, bleibe aber gelassen, das geht bestimmt gleich wieder weg, hatten wir auf dem letzten Törn auch. Aus der Maschine riecht es aber stark nach Überhitzung, was ist da los? Habe ich beim Einbau der Lichtmaschine den Keilriemen zu sehr gespannt? In so einer Situation siehst du Gespenster. Klar, Maschine aus, wir setzen Segel. Zum Glück haben wir Platz, sodass wir im Fahrwasser gegen gute 5 Bft. aus West seewärts kreuzen. Der Wind allein bereitet uns keine Probleme, aber der inzwischen einsetzende Ebbstrom baut gegen den Wind schon eine kräftige Welle auf. Lustig ist das alles nicht und ganz weit draußen erkenne ich das Lotsenboot, doch bis wir nach Helgoland abbiegen können sind es noch 5 sm.

Indem wir segeln gestalten wir das Spiel, ich brauche ein wenig Zeit, um die Situation zu reflektieren. Unsere Maschine läuft zwar nicht, aber wir sind eine Segelyacht und schon gar nicht in Seenot. Die entscheidende Frage ist aber jetzt, weiter nach Helgoland oder zurück. Nach Helgoland oder zurück nach Cuxhaven ohne Maschine? Als ich die beiden Hafensituationen vergleiche ist klar, zurück nach Cuxhaven - auch gegen den Strom. Nicht zurück in die Citymarina, da kannst du nicht rein segeln, aber im Yachthafen der Seglervereinigung, direkt am Fahrwasser, gibt es gleich vorn zwei Havariestege, die immer frei gehalten werden müssen. Vielleicht kann man in der Marina auch, je nach Windrichtung, an der Tanke einen Aufschießer riskieren. Und Cuxhaven hat eine Infrastruktur für Segler. Ich weiß nicht, wer uns auf Helgoland helfen könnte. ...

Klar zur Wende ... und dann zieht uns die Genua gegen den Strom die Elbe aufwärts. Wind gegen Strom baut gelegentlich hohe Wellen auf, die wir richtig runter surfen, aber dann müssen wir das Fahrwasser räumen und hangeln uns, in der Hoffnung auf Kehrwasser, an der Wattkante längs. Der Skipper ist inzwischen unter Deck verschwunden und geht auf Ursachenforschung. Nach einer Weile ist klar, an der Lichtmaschine ist ein Kabelschuh gebrochen. Das erklärt, warum der Drehzahlmesser mit dem Alarm seinen Dienst quittiert hat. Aber was läuft noch über dieses Kabel? Keine Ahnung. Ich bin weder Maschinist, noch

Lichtmaschinenmaschinist. Einen so großen Klemmschuh habe ich auch nicht an Bord, also drille ich das Kabelende auf und versuche es mit einer Unterlegscheibe und Mutter provisorisch fest zu bekommen. Gar nicht so leicht bei dem Seegang, zudem bewaffnet mit Stirnlampe, Schwimmweste, Zange und 8er Maulschlüssel. Und dann kommt auch noch von oben, "... wir müssen die Genua schiften". "Okay, ich komme rauf". Aber was ist mit der Genua los? Unten hält der Wind das Segel stabil, aber oben geht der Schlitten langsam auf Talfahrt. Das gibt's doch gar nicht, das Unterliek rutscht beinahe ins Wasser!



Das Genuafall scheint gebrochen, noch eine Baustelle! Fangen nicht alle Katastrophen mit der Verkettung mehrerer Pannen an? Lieber nicht. Ich überlege für einen Moment, ob wir nicht das Spifall für die Genua scheren, aber wir bekommen die Genua kaum gebändigt, gegen den Wind wäre das vielleicht gegangen. Wir rollen das Groß aus, sichern es mit dem Bullenstander und ehrlich, in dieser Situation ist das Rollgroß ein wahrer Segen.



Der Gegenstrom wird stärker, doch der 5er beschert uns trotzdem noch 4 Knoten über Grund - die Logge gibt uns 6,5 durchs Wasser. Bleibt der Wind? Die Sonne hat sich verabschiedet, der Wind bleibt. Neuwerk haben wir inzwischen passiert, mehr und mehr fällt das Watt an Steuerbord trocken. Die Crew ist dennoch entspannt (oben). Jörg macht eine paar Seehunde auf einer Sandbank aus, es ist eigentlich ganz schön hier. Stattdessen bereite ich die Crew auf die Anlegesituation vor. Wir schauen uns den Hafenplan an, diskutieren, wie der Wind vermutlich einfallen wird und dann ist klar, Steuerbordseite wird Landseite. Bevor es dunkel wird bereiten wir Leinen und Fender vor, 7 oder 8 Meilen sind es noch. Der Wind lässt ein wenig nach. Aus dem Fünfer wird ein Vierer, noch 3 Knoten über Grund. Die Positionslaternen machen inzwischen auf uns aufmerksam, aber wir sind weit weg vom Fahrwasser, segeln beinahe als Wattenschipper. Inzwischen haben wir 2200. Wir wechseln uns am Ruder immer wieder ab. Nein, wir zählen die Tonnen nicht, wir wissen nur, wir müssen bis zur 31 a, aktueller Speed über Grund 2 Knoten, bei Bft. 3. Wenn das man reicht.

In der Ferne die Kugelbake, eine Untiefentonne (N) und jetzt zeigt der Plotter 1,4 Knoten über Grund. Wir überlegen, ob wir bei der Seglervereinigung wegen Assistenz beim Anlegen anrufen. Wir erreichen weder die Hafenmeisterei noch das Restaurant. Wenig später bin ich ganz froh, dass wir niemanden erreicht haben, die hätten stundenlang auf uns warten müssen. Wir sehen, wie 2,5 Knoten Strom an den Tonnen vorbei gurgeln und was die

Tonnen für ein "Kielwasser" haben. Bald werden wir stehen bleiben. Nein wir stehen nicht, immer noch ein Knoten Fahrt, hoffentlich hält der Wind durch. Aus dem Maschinenraum immer noch dieser unangenehme Geruch, schmort da noch irgendwas? Du kannst nichts erkennen, aber es riecht irgendwie "verschmort"?

Wie in Zeitlupe "segeln" wir an der Kugelbake vorbei, besser, wir schleichen uns auf leisem Kiel an Cuxhaven heran. 0,5 Knoten Fahrt über Grund. Was, wenn der Wind ganz wegbleibt? Kanal 71 Cuxhaven Elbe Traffic rufen, wir hören sowieso die ganze Zeit mit. Gelegentlich machen wir auf dem Instrument zwar keine Fahrt über Grund und doch bewegt sich die Kalamischnecke wieder ein paar "Schritte" - vorwärts? "Zeitlupensegeln" wäre der passende Begriff und dabei muss ich an eine SKS-Prüfung denken, bei der am Abend vor der Prüfung nichts mehr ging. Mein pädagogischer Trick: Fahrt alle Manöver in Zeitlupe und auch die Kommandos in Zeitlupe an die Crew. Das war wirklich der Knotenlöser!

Die Strömungspfeile auf dem Plotter zeigen drei Knoten gegenan, als wir die 31 a "passieren". Es ist nicht zu fassen, dass der Plotter 0 Knoten Fahrt über Grund anzeigt und wir trotzdem immer noch kleinste Schritte vorwärts machen. Noch geht was, doch kurz vor der Hafeneinfahrt ist endgültig Schluss. Natürlich wollen wir nicht mit der Strömung wieder Kurs auf Helgoland nehmen. Die Zitterpartie hat ein Ende. Ich starte die Maschine und die springt auch wirklich an - das angeflickte Kabel hält also. Natürlich leuchtet sofort die Ladekontrolle und der Alarm piept gnadenlos nervtötend wieder los. Kühlwasser läuft? Kühlwasser läuft! Dann rein in den dunklen Hafen, die Maschine hatte lange genug Pause. Nur wie lange läuft die noch? Mit wenig Gas mauscheln wir uns sogar noch rückwärts piepend und gegen Strömung kämpfend an den Schwimmsteg. Es ist 2325, auf der Logge stehen 28 sm - über Grund waren das max. 22! Ursachenforschung? Morgen früh.

Noch was: Lange hat ein Anlegebier nicht so gut geschmeckt wie heute. Der Platz vorn am Steg ist allerdings äußerst ungünstig, immer wieder sorgt die vorbeifahrende Berufsschiffahrt für viel Schwell im Hafen und dann ruckt die Yacht kräftig in die Leinen. Ein Verholen mit der Maschine will niemand, nicht einmal der Volvopenta. Gute Nacht.

Freitag, 08. Mai, Cuxhaven

Die Crew schläft noch, als ich morgens die Werft erreiche und die Maschinenprobleme schildere. Der Mitarbeiter kommt um 1000 an Bord und wir stellen gemeinsam fest: Es gab zu keinem Zeitpunkt Probleme mit der Kühlung, dann wäre der Krümmer blau. Wir finden keine Bläschen oder Schaum im Öl, einzig die Lichtmaschine ist defekt und stinkt weiterhin verkohlt vor sich hin. Die neue Lichtmaschine ist definitiv kaputt, stellt der Profi fest, Schrott! Ich kann es nicht glauben. Nein, ich habe nichts falsch angeklemt, bestätigt der Werftmitarbeiter, schließlich hatte ich die Verbindungen vorher fotografiert.

Was nun? Eine neue Lima ist nicht vor Montag lieferbar. Ich rufe Schmidt & Seifert (Volvopenta) in Hamburg an und die haben natürlich eine passende Lima, sogar im Angebot und damit für rund 100 € preiswerter als das kaputte Ding! Wenig später legen Jörg und ich ab. Mit dem Auto nehmen wir zunächst Kurs auf die Werft. Dort wird die gebrochene Kausch des Genuafalls neu gewalzt, damit wir das später neu einfädeln können. Wir bekommen anstandslos den für die Lichtmaschine bezahlten Betrag zurück, aber dann kommt es leider doch noch dicke. Der Mitarbeiter verlangt 61,88 € für seine Schadenbegutachtung. Natürlich bin ich dazu nicht bereit, schließlich war die defekte Lichtmaschine ursächlich für seinen Einsatz. Als sogar der Mitarbeiter an der Kasse der Argumentation seines Kollegen nicht mehr folgen kann und Verständnis für uns zeigt, zieht der mit den Worten ab, "... ich kenne sie nicht und ihr Schiff habe ich noch nie gesehen!" Oha, die "Kalami Star" ab sofort ein Geisterschiff und ich gar nicht da? Das gab's noch nie.

Mit dem frischen Geld (Rückerstattung) in der Tasche düsen wir nach Hamburg. Das Navi lotst uns bis in den Billwerder Ring am anderen Ende der Stadt. Am Freitagnachmittag und aufgrund des Bahnstreiks sind die Straßen pickepackevoll. Die Rückfahrt führt uns über die A 1 nach Bremen und von dort zurück nach Cuxhaven.

Um 1900 ist die neue Lima verbaut und läuft tadellos (das war mit dem Schrotteil aber auch so). Das Genuafall scheren wir nicht mehr neu, sondern picken die Genua ins Spifall. Aber auch die Furlex hat ihr Fett abbekommen. Überläufer ohne Ende hat der "Absturz" der Genua produziert. Wir müssen die Trommel aufschrauben und das Tüddelütt beseitigen. Um 2000 verholen wir aus dem Schwellhafen "zurück" in die Citymarina und lassen es uns im Restaurant "Wal", mit Blick auf die Yacht, gutgehen.

Samstag, 09. Mai, Cuxhaven - Helgoland

Hochwasser Cuxhaven 0510

Seewetter Deutsche Bucht: Südost um 5, zunehmend 6 bis 7, west- bis nordwestdrehend, Schauerböen, See 3 Meter.
--

Um 0645 legen wir ab. Es regnet leicht, es ist diesig, die Sicht etwas eingeschränkt. In Hamburg, da feiert man heute Hafengeburtstag, würde man wohl Schmuddelwetter sagen. Annette fährt uns durch den Vorhafen auf die Elbe, wo schon der mitlaufende Strom auf uns wartet. Natürlich hängen wir alle noch mit einem Ohr an den Maschinengeräuschen. Kommen wir piepfrei durch? Wir blicken noch einmal rüber in den Yachthafen und sehen, dass beide Havariestege von Yachten zugeparkt werden. Die Vorstellung, du kommst da nachts mit Mühe und Not reingesegelt und musst mit einem Aufschießer an den Steg ... eine Frechheit.



Die Maschine arbeitet zuverlässig und mit ihr die Lichtmaschine. Kein Süder-, kein Norderpiepen und auch keine Piepshow. Wir setzen das Groß dazu und tatsächlich stellt sich auch bald ein bisschen Wind ein. Zum Segeln noch zu wenig, aber das wird schon. Um 0840 wechseln wir die Fahrwasserseite und dann geht's auch ohne Volvopenta. Bald sind wir an der 14, hier fing Vorgestern die Lichtmaschine an zu piepen (und zu schmoren). Habe ich ein Piepen in den Ohren? Tinitus? Nee, heute piept nichts, gar nichts. Bald liegt die "magische" 14 achteraus, und da ganz hinten die 6. Dort verlassen wir das Elbfahrwasser und nehmen direkten Kurs auf Helgoland.

Es läuft einfach super. Hin und wieder ein Schauer und bereits um 1020 dreht der Wind auf SW und frischt dabei kräftig auf. Bei 6 Bft. nehmen wir noch mehr Tuch rein, segeln aber weiterhin mit 7 Knoten über Grund. Nach dem Reffen taucht die Insel aus dem Dunst auf

und die Crew freut sich auf ihren ersten Inselbesuch. Komisch, alle Gäste waren vorher noch nie auf dem Felsen.



Unter Segeln rauschen wir in den Vorhafen, bergen die Segel und dann bringt uns Kerstin an den Steg. Um 1140 sind wir nach 32 sm (Gesamt 60) fest. Wenig später legt sich noch eine Jeanneau rumpelnd neben uns, die Päckchen wachsen, Wochenende halt.



Jetzt ein Anlegebier? Um Gottes willen. Es gibt Mittagessen. Die Mädels haben während unserer Limahamburgfahrt ein wunderbares Essen vorbereitet, vielen Dank. Danach sind wir wirklich reif für die Insel, doch bloß nicht für den Helgolandmarathon, der gerade läuft. Die Teilnehmer haben es heute wirklich nicht leicht beim fünffachen Inselrundlauf. West 6, Schauerböen, dazu rauf und runter machen die 42 km zu einer ernsthaften Quälerei. Inzwischen sind auch einige Ausflugsdampfer angekommen und die Läufer müssen sich jetzt auch noch durch die Besucher navigieren, kein wirkliches Vergnügen.



Wir stören die Läufer nicht und nehmen den Nachtisch in der Bunten Kuh ein. Den traditionellen Inselrundgang kennt ihr ja schon, aber die Bastöpel und Trottellummen sind wieder beeindruckend. Bei unserem Rundgang rätseln wir, wie hoch wohl der Helgoländer Sendemast sein mag. Zwischen 40 und 80 m geht unsere Schätzung, aber da liegen wir alle weit daneben, der Mast ist 115 m hoch. Und weil wir grad dabei sind, der Leuchtturm misst stolze 35 und ich immerhin 1,75 m. Haben wir das auch geklärt.



Hier der Blick von Nord über das Oberland mit dem Sendemast und dem Leuchtturm rechts. Zum Glück regnet es unterwegs nicht und später im Cafe Krebs genießen wir zwischen Ostfriesentee und Schokoladentorte alles, was der Inselbäcker hergibt.

Doch wir sind steigerungsfähig. Obwohl niemand mehr wirklich Hunger hat, kommt es am späten Abend in der "Schokoladenkuchenbude" (eine Wortschöpfung von Annette) zum Kniepershowdown. Knieper (= Kneifer) sind die Scheren von Taschenkrebse. Du kannst die auf



Helgoland nahe dem Hafen bei Rickmers Seafood kaufen, aber Achtung, 800 gr. kosten rund 20 €. Dafür bekommst Du nachwachsende Rohstoffe auf die Back (seemännisch Tisch), denn die Knieper wachsen den Krebsen tatsächlich wieder nach.

Die Knieper (oben), bei Petroleumlicht mit frischen Brot und Dip serviert sind einfach der Hammer. Frag beim Kauf bitte nach den Hummergabeln, mit denen das Krebsfleisch aus dem letzten Winkel der Schale gepickt werden kann. So muss Urlaub.



Sonntag, 10. Mai, Helgoland - Wittdün/Amrum

In dieser Nacht hätte ich nie mit einem Fender getauscht, Böen bis 8 fegen über die Insel und der Päckchenlieger drückt zusätzlich, Schwerstarbeit für die Fender. Wir haben alles draußen was uns lieb und teuer ist.

Hochwasser Wittdün 1815

Deutsche Bucht: Nordwest 6, Ostteil 7, süddrehend, abnehmend 4, See anfangs 4 Meter.
--

Der Seewetterbericht ist zwar zum Fürchten, aber beim DMI oder beim Windfinder relativiert sich die Vorhersage, die 6 oder 7 Bft. sind längst durch. Trotzdem, man kann sich nicht den besten Wetterbericht raussuchen und erwarten, dass es auch so kommt. Ein bisschen Sorge bereitet mir die "alte See", also die Wellen die der Sturm in der letzten Nacht hinterlassen hat, aber das werden wir draußen schon sehen.

Als Kerstin die Maschine startet, erstarre ich innerlich, es piept und es will auch nicht mehr aufhören. Wieder blinkt dabei die Ladekontrolle. Noch ein Versuch, es piept wieder. Ich schaue mir alle Kabel an, doch keins scheint (optisch) beschädigt. Ich rufe Frank an (der Maschinist der vorletzten Reise und intimer Kenner aller Maschinen). Frank meint, die Lichtmaschine kann es ja jetzt nicht mehr sein. Es kann nur noch ein Kabel durch Korrosion beschädigt oder ein Wackelkontakt sein. Wenn euch das Piepen nicht stört, könnt ihr damit natürlich fahren, aber lass bei nächster Gelegenheit die Kabel durchmessen und achte besonders auf den Keilriemen. Wir vereinbaren noch, dass ich ihm ein Foto der Anschlüsse maile, dann versucht Frank zuhause eine Bastelanleitung für mich zu entwickeln.

Um 1130 legen wir piepend ab und setzen in Vorhafen die Segel. Gegen 1800 wollen wir in Wittdün sein. Schnell sind wir bei der S-Tonne und schon hier geht die See hoch, vielleicht haben wir 2 m Welle. Statt einer Halse segeln wir eine Wende und setzen dann direkten Kurs auf das Rütergatt ab, Distanz 16 sm. Vom Rütergatt bis Amrum sind es dann noch 12 Meilen. Wir strahlen mit der Sonne um die Wette und als klar wird, dass kaum Wasser überkommen wird, steige ich in leichte Klamotten um. Wir machen gute Fahrt und sind mit 6 - 7 Knoten unterwegs. Als wir aus der Abdeckung von Helgoland segeln wachsen die Wellen gelegentlich in eine andere Liga, doch 4 m Kavenzmänner erwischen wir nur drei oder vier, meist bewegt sich die Dünung im 2 m Bereich.



Um 1330 Pinkelpause, wir drehen bei und weil das ein so wunderbares Manöver ist, hier oben mal ein Foto. Wer's nicht mehr weiß, bei der Wend die Fock back stehen lassen und das Groß etwas fieren. Die Ruderstellung nach Luv und die backstehende Fock neutralisieren sich und die Yacht kommt zur Ruhe. Die Crew bekommt eine Pause und danach nehmen wir wieder Fahrt auf. Ich mache das meist so, dass ich eine "Halse" fahre, dann braucht sich niemand um die Fock kümmern, das Groß wird aber dicht geholt und dann auf die andere Seite gefiert.

Der Seegang beschäftigt uns mehr als wir vermutet haben. Eine saubere Geradeausfahrt ist gar nicht so leicht, die Wellen hebeln dich immer wieder aus. Zudem nagt Rasmus hin und wieder an der Crew, aber wirklich seekrank wird zum Glück niemand. Der Törn zieht sich und verbraucht einiges an Sonnenschutz. Um 1540 sind wir endlich an der Ansteuerungstonne ins Rütergatt. Hier wollten wir um 1600 sein. Trotz verspäteter Abfahrt sind wir beinahe zu früh. Der Leuchtturm von Amrum ist bereits zu sehen, noch 12 Meilen bis Wittdün. Wir sind im Fahrwasser, lassen uns vom Gezeitenstrom schieben und hangeln uns an den Tonnen längs.



Wir haben jetzt die Insel an Backbord (Foto Vorseite) und halten auf das abzweigende Fahrwasser zu. Aus Wittdün legt gerade eine Fähre nach Dagebüll ab, die Wochenendfahrer



hatten auch hier sicher alle Wetter. Nach dem Fähranleger wird es spannend, weil man die Pricken im Gegenlicht nur sehr schlecht ausmachen kann, doch wenig später stehen wir vor dem Hafen. Piept die Maschine beim Start oder nicht, das ist hier die Frage. Alle meinen, sie wird nicht piepen und so kommt es auch.



Völlig piepfrei legt uns Annette um 1740 nach 40 sm (Gesamt 100) längsseits an den Steg. Es ist doch einfach zum Piepen. Liegegebühr übrigens 18 €, Strom 1,50 € und Kurtaxe ausdrücklich nur für eine Person. Duschen 0,50 € extra.

Das Wetter hat sich beruhigt und das hier ist ein Hafen, wie man ihn sich wünscht. Wir sitzen im Cockpit in der Sonne und dann dampfen Pellkartoffeln auf dem Tisch und natürlich selbst gemachter Quark dazu. Erstmals in dieser Saison ist der Satz fällig, Seglerherz, was willst Du mehr?

Danke übrigens für das manual an Peter, natürlich an "sucher" und wieder gern an Frank, der uns vom Bodensee aus ein wenig ferngesteuert hat. Gut zu wissen, dass ihr alle auf uns aufpasst. Gruß natürlich auch an Ernst, mit dem ich am 13. Mai ein Date auf Helgoland habe, doch das werden wir sicher nicht einhalten können. Ernst, unsere Zeit kommt erst noch, die Saison ist noch lang.

Montag, 11. Mai, Wittdün - Wyk auf Föhr

Hochwasser Wyk 1950

Es weht zwar kräftig, aber die Sonne scheint aus allen Knopflöchern. Natürlich gilt meine Aufmerksamkeit am frühen Morgen zunächst unserer Piepshow. Ich versuche einen Reparaturtermin mit einem Boschdienst auf Föhr zu verabreden und bekomme Zustimmung. Wir sind alle froh, dass morgen der große Tag kommt, an dem wir die Piepereie endlich loswerden. Danach ist Frühstück und dann bekommt die Crew Landgang.



Natürlich wollen wir uns erst einmal einen Überblick verschaffen, also klettern wir zunächst auf den Leuchtturm.



Leider ist es etwas diesig, sodass ich euch hier nur den Blick Richtung Süden zeigen mag, links im Bild unser Hafen.



Von dort rutschen wir rein nach Nebel, hier muss man einfach hin. Die alten reetgedeckten Häuser, überhaupt, das Vorzeigedorf der Insel begeistert die ganze Crew.



Nun erinnere ich mich an einen Amrumurlaub mit Sabine und beame mich in diese Zeit zurück. Damals saßen wir im Friesencafé und haben natürlich ein Stück Friesentorte gegessen. Deshalb mit diesem Foto liebe Grüße aus dem Friesencafé nach Hause.

Grüße auch den Elblotsen sin Fru, der wir heute Abend einen erfolgreichen Vortrag wünschen. Unbekannterweise natürlich beste Wünsche auch an den Elblotsen und euch beiden eine schöne Saison in Maasholm und auf der Ostsee.



Über den Kniepsand geht's dann barfuß zurück nach Wittdünn. Leider erwisch mich unterwegs der Boschdienst am Telefon und sagt den für Morgen vereinbarten Termin ab. Meine gute Laune ist dahin und ich biege ab Richtung Yacht, um andere Firmen gegen die Pieperei an Bord zu holen, die Crew kehrt später über Wittdün zurück.



Über die Hafenmeisterei Wyk versuche ich Telefonnummern von Boots- oder Autoelektrikern zu bekommen. Schon beim Ersten läuft der AB, der Zweite sagt, er macht den job nur nach Abstimmung mit Nummer 1 und Nummer 3 will ebenfalls nicht anbeißen. Wenn Nummer 1 wirklich nicht will, dann darf ich Nummer 3 gern ansprechen, dann kommen wir mal rüber. Das Inselkartell funktioniert also, wenigstens das. Ärgerlich.

Ihr wisst sicher noch, dass uns auf der Elbe das Genuafall gebrochen ist. Die Kausch haben wir in Cuxhaven neu walzen lassen und jetzt ist eine gute Chance, das wieder einzufädeln. Also mit dem neuen Bootsmansstuhl nach oben (links) und nach etwas Tüdelütt ist auch der job erledigt. Die Genua werden wir erst morgen an das gewohnte Fall anschlagen, heute ist es einfach zu windig. Bis Wyk muss das Spifall noch den job erledigen.

Um 1715 legen wir ab und rutschen die 8 sm rüber nach Wyk auf Föhr. Dort ist zwar erst um 1950 Hochwasser, aber wir lassen uns vom starken Strom Richtung Wyk schieben. Schnell haben wir die flache Insel an Backbord, eine W.D.R.-Fähre überholt uns, dann sind wir auch schon da. Um 1830 sind wir tatsächlich nach 8 sm (Gesamt 108) fest in Wyk auf Föhr.



Dienstag, 12. Mai, Wyk - Hörnum/Sylt

Es ist einfach nur ärgerlich und ich komme mir wie ein maulender Rentner vor. Jedenfalls die einzige Firma die auf Föhr von Haus aus Yachtelektrik kann, lässt den AB laufen und laufen und die Autowerkstätten (u.a. Boschdienst) wollen nicht. Ich rufe den Hafenmeister in Hörnum an. Der gibt mir gleich die Rufnummer des Club- und Hafenschraubers und sofort habe ich für morgen früh 0900 einen Termin. Da sind wir jetzt auch mal mutig, denn seit Helgoland hat die Ladekontrolle keinen Alarm mehr geschlagen. Die vorhin beschriebenen Nummern 1, 2 und 3 können mich mal.

Gestern Abend haben wir lange die weitere Törnplanung besprochen: Hallig Hooge und Pellworm sind mit 1,85 Tiefgang unmöglich. Heute und Morgen weht es draußen etwas kräftiger, sodass wir Wyk noch deutlich vor Niedrigwasser mit Ziel Hörnum/Sylt verlassen werden. Die kleine Kunst ist, westlich Amrum den richtigen Zeitpunkt für das später auflaufende Wasser nach Hörnum zu erwischen. Das sollte gegen 1500 sein.

Und weil der Hafenmeister erst heute Vormittag kassiert: 19,25 € incl. Kurtaxe für 4 Personen + 1 € Strom, Duschen kostenlos. Das passt!

Niedrigwasser Wyk 1353, Hochwasser Hörnum 2116

Starkwind- und Sturmwarnung für die Deutsche Bucht: Südwestliche Winde 4 bis 5, langsam zunehmend 6, Schauerböen, See zunehmend 2,5 Meter.

Um 1130 legen wir ab, sonst wird es im Hafen von Wyk vielleicht doch zu flach. Immerhin haben wir beim Auslaufen 0,8 m unter'm Kiel und draußen sofort alle Zeit der Welt. Bei kleiner Marschfahrt sind wir dennoch zeitweise mit 7,5 - 8 Knoten unterwegs. Gegen den leichten Wind segeln mögen wir im Fahrwasser allerdings nicht. Wieder gibt uns der Volvopenta keinen Alarm, wir werden den Schrauber in Hörnum hoffentlich noch erreichen.



Vor Amrum passieren wir dann die beiden Brüder mit ihrem Gaffelkutter (oben). Die Amrumer Dschunxx lagen in Wittdün neben uns und haben manche Tipps über die Insel gegeben. Überhaupt haben wir uns dort ausgesprochen wohl gefühlt. Wyk hatte leider nicht die Chance, die Zeit war einfach zu kurz. Bald sind wir im Kniepfahrwasser und hangeln uns an den Steuerbordtonnen längs. Südwest? Keine Spur, West. Wie blöd. Immerhin zieht schon mal das Groß die Motorfahrt mit. Allerdings nimmt der Wind stetig zu. Als wir ins Vortrappentief fahren und Kurs auf Hörnum absetzen sind wir bei Bft. 6.

Wir halten auf eine Sandbank zu, auf der wir viele See Hunde entdecken. Das Fahrwasser führt uns ganz nah heran. So dicht waren wir den possierlichen Außenbordskameraden noch nie. Natürlich klicken die Kameras (nächste Seite), doch in der Ferne braut sich was zusammen. Der Himmel verfinstert sich zusehends, sodass die Crew in die Schwerwetterklamotten steigt.



Dann sind die finsternen Wolken durch, es wird heller und wir freuen uns schon, doch noch in trockenen Klamotten anzukommen. Da haben wir die Rechnung ohne Rasmus gemacht. Eine kräftige Böe fordert große Steuermannskunst und es schauert schaurig. Wir sind in der Düse zwischen Sylt und Amrum. Groß und Genua sind bereits gerefft, aber wir haben immer noch zu viel Tuch drauf. Es kommt, wie es kommen muss, wir geraten in den Vollwaschgang. Für eine Viertelstunde rumpeln wir durch Bft. 7 und beim Versuch weiter zu reffen, schlägt die lose Genuaschot, das (noch provosorisch angeschlagene) Genuafall los. Es gibt Tüdelütt ohne Ende und die gereffte Genua schlägt, ohne dass wir sie bändigen können.

Dennoch bleibt die Crew ruhig, das Groß zieht uns weiterhin mit 5 Knoten super gegen den Strom, doch die Insel verschwindet für kurze Zeit hinter Schauern. Als die Böe durch ist, können wir die Genua vollständig einrollen. Das Schlagen hat ein Ende, die Yacht richtet sich wieder vollständig auf. Noch zwei Tonnenpaare, dann sind wir im Fahrwasser nach Hörnum - unten.



Wer hier im Hafen allerdings den Charme von Sylt sucht, ist an der falschen Stelle. Als wir am Mittelsteg fest sind sehen wir ringsherum eher den Charme der 70er Jahre, denn irgendeine Spur der Urlaubsinsel. Um 1600 steuert uns Jörg nach 25 sm (Gesamt 133) rückwärts an den Schwimmsteg, gefühlt so was wie Schonschleudern.



Der Hafenmeister kassiert 21 € pro Nacht, incl. Strom, Wasser und Kurtaxe. Duschen kostet 0,50 € extra, auch das passt.

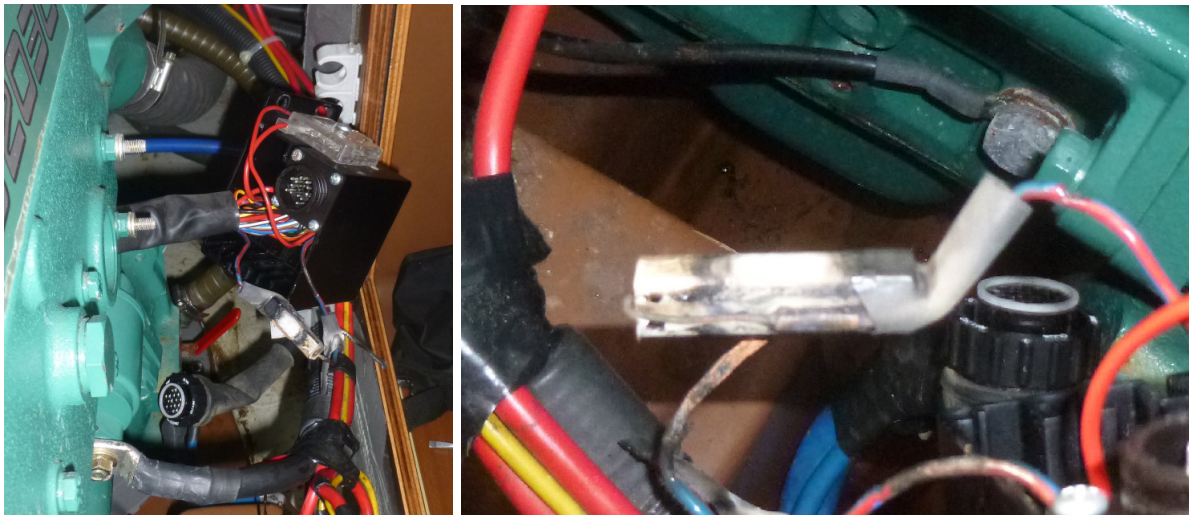


Hier mal ein Beleg, wie stark der Wind drei Leinen verdrillt hat: Den Drahtvorläufer des Genuafalls erkennt man kaum, dabei ist der Bft.-7-Knoten schon halb enttündelt, der war mal doppelt so kompliziert und schlug natürlich um sich.

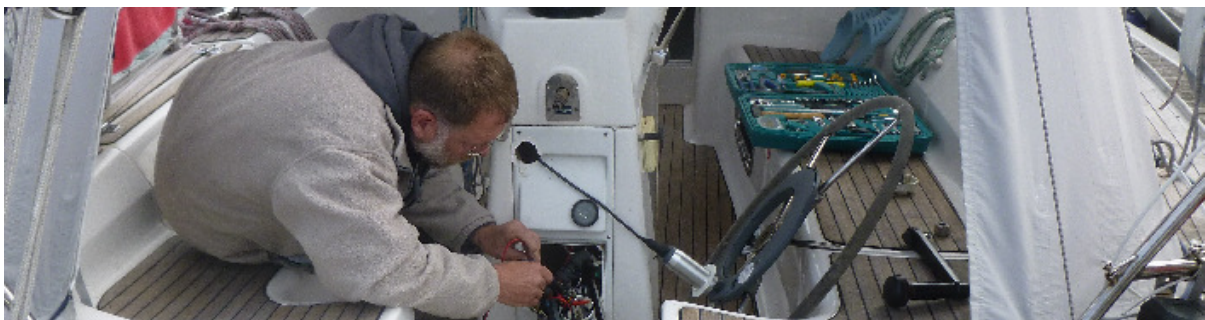
Was noch bleibt ist der kulinarische Besuch im "Anker", dicht am Hafen. Das war zwar um 3 - 4 € teuer als in "Weinigels Fährhaus" in holy harbour und trotzdem lecker.

Mittwoch, 13. Mai, Hafentag Hörnum/Sylt

Wie vereinbart steht um Punkt 0900 der Maschinist auf dem Steg und nimmt die Arbeit am Volvopenta auf. Wir testen hin, wir testen her, es wird ohne Zündung gemessen, mit Zündung und mit Last. Alles, wirklich jedes Kabel wird überprüft und dann öffnet der freundliche Handwerker die "Blackbox", unten links im Foto gut zu erkennen.



Zum Vorschein kommt diese verschmorte Sperrdiode - oben rechts. Die Diode war in dem schwarzen Kasten verbaut. Die hat natürlich kein Monteur auf Lager, sondern muss bestellt werden. Natürlich gibt's die Sperrdiode bei Volvopenta nicht einzeln sondern nur mit dem kompletten Kabelbaum (Ersatzteilnummer 873565), Kosten roundabout 320 €. Der Mechaniker findet weiterhin heraus, dass das gelbe Kabel, das aus der Lichtmaschine auf die Verbraucherbatterie führt, sehr wackelig montiert war. Daran habe ich wohl auch meinen Anteil, denn ich hatte zwar neue Kabelstecker, aber keine Klemmzange und das hat offenbar für eine sichere Verbindung nicht gereicht.



Alle anderen Verbindungen sind in Ordnung und um 1315 ist alles wieder so weit hergestellt, dass wir sorgenfrei motoren können - die Sperrdiode sollte aber bald ausgetauscht werden.

Über die Ersatzteilnummer lande ich bei Volvopenta auf Fehmarn. Die haben den kompletten Kabelbaum lieferbar im onlineshop und wollen zurück rufen. Tun sie aber nicht und wenn ich es versuche, ist besetzt. Nach zwei Stunden stellt sich heraus, den Kabelbaum haben sie doch nicht, versuchen sie es doch mal bei Volvopenta in Cuxhaven. "Vielen Dank", höre ich mich noch sagen, aber ich meine was anderes. In Cuxhaven erklärte mir der sachverständige Motorspezialist, "... das Teil kann gar nicht kaputt sein!!!" Ich maile ihm ein Foto mit der Bitte um Rückruf. Macht der natürlich nicht und als ich erneut anrufe erfahre ich, "... nein, das Teil haben wir leider nicht und kann wohl doch kaputt sein".

Auf Frank kann man sich immer verlassen. Frank hat aufgrund meiner Fotos längst heraus gefunden, dass es die Sperrdiode auch einzeln gibt - kostet 10,49 €! Auf diesem Umweg findest du auch preiswertere Ersatzteile als bei Volvopenta, kuckstu hier:

<http://www.marinepartseurope.com/de/volvo-penta-explosionsdarstellung-7746800-30-233B.aspx>

Die defekte Diode rausknipsen und die neue Sperrdiode verlöten kann ich selbst, nur wie kommt die Sperrdiode nach Cuxhaven. Dieser Versender kennt keine Expresslieferung, heute ist bereits alles raus und morgen Himmelfahrt. Schicken sie uns eine mail, vielleicht kann das am Freitag jemand "per Hand" auf den Weg bringen, vielleicht. Inzwischen ist es 1700, ich habe heute nicht einmal die Yacht verlassen und bin inzwischen ziemlich angefressen.



Nachdem ich eine Runde durch Hörnum gedreht habe und an Bord zurück komme ist die Crew längst wieder da. So richtig begeistert sind sie von der Inselrundreise nicht, Amrum ist viel schöner ... und da fahren wir morgen nochmal hin.



Als uns das Gespräch noch einmal auf den auf Helgoland gesichteten Schwarzbrauenalbatros führt, vermessen wir nach dem Küstennebel unsere Flügel. Bitte macht euch keine Sorgen, "Fifty Shades of Grey" läuft in Hörnum in keinem Kino - es gibt gar keins. Hier der Link zum auf Helgoland gesichteten Schwarzbrauenalbatros:

<http://www.helgoland.de/service/pressebereich/presseberichte-2014/presseberichte-aus-dem-jahr-2014/albatros-auf-helgoland.html>

Donnerstag, 14. Mai, Hörnum - Wittdün/Amrum

Endlich mal ein bisschen Zeit, Grüße loszuwerfen. Wieder mal zu Anita und Bernd an Steg 12, natürlich an "meine Fernsteuerung" Frank und Peter, an Martin und Mareike und natürlich an Sabine, die ich am Mittwoch endlich wieder sehen werde. Ich freu' mich drauf, sechs Wochen sind einfach genug. Grüße auch an meinen Sohn Ben, von sün Vadder. Was macht eigentlich Ernst, den ich leider auf Helgoland verpasst habe? Vermutlich ist die schöne Oyster 54 gerade auf Kurs Brunsbüttel. Da will ich mit den "Vielosofen" am Sonntag sein, aber zurück an Bord.

Hochwasser Amrum 1030

Deutsche Bucht: Nordwest bis Nord 4 bis 5, etwas abnehmend, See 2 Meter.
--

Um 1020 rutschen wir langsam aus Hörnum raus und setzen gleich vor der Tür Groß und Genua. Noch schiebt der Strom nicht und das ist gut so, wir brauchen möglichst lange keine Strömung. Klar vor Amrum müssen wir möglichst kurzzeitig gegenan. Aber was ist das für ein Wetter? Sabine hat mir gestern von 25° in Hannover erzählt und wir haben hier 10! Wir fragen uns wirklich, warum tun wir uns das an? Außerdem beschäftigt uns die Frage, was wohl die Seehunde trinken, die wir hoffentlich gleich wieder auf der Sandbank sehen werden. Also, trinken Seehunde, das sind doch auch Säugetiere? Weiß das jemand? Fragen wir lieber die Seehunde selbst, doch als wir die Seehundbank passieren wird die noch von Wasser überspült, kein Seehund zum Fragen an Deck.

Ansonsten verläuft die Fahrt zum Glück ziemlich ruhig. In der Nacht hatten wir noch 7 Bft., jetzt segeln wir mit Vollzeug bei 4. Die Fotos von der graugrauen See und dem graugrauen Himmel würden euch nur deprimieren. Um 1200 wechseln wir nach 11 sm in das Kniepfahrwasser und zwei Meilen weiter setzt der Strom langsam gegenan, Fahrt über Grund 4 Knoten. Längst haben wir den Leuchtturm von Amrum an Backbord und weit draußen, wie ein gestrandeter Wal, immer noch Wrackteile der 1998 hier havarierten "Pallas":
http://de.wikipedia.org/wiki/Pallas_%28Schiff%29

Jetzt wird unser Zeitfenster immer kleiner, um 1400 müssen wir da sein! Um 1345 erreichen wir das abzweigende Fahrwasser nach Wittdün ... und dann passiert es doch, wir bleiben stecken. Ich versuche noch, die Yacht mit der Maschine wieder flott zu kriegen, aber dann stecken wir gegen die Fahrtrichtung erst recht fest. Da piept nichts, auch bei allen Maschinenversuchen nicht. Die Höchststrafe, bei ablaufendem Wasser fest zu sitzen. Wir müssen warten und warten und jetzt bekommt Annette, was sie die ganze Zeit schon immer wollte, das Foto vom Trockenfallen - rechts übrigens der Fähranleger von Wittdün.



Zum Glück ist der Schlick weich, sodass sich der Kiel sauber eingraben kann, die "Kalami Star" steht aufrecht. Immerhin schaffen wir es schon mal mit Gummistiefeln bis in den Hafen. Fünf Stunden später schwimmen wir wieder auf, dann sind wir durch und um Punkt 1900 nach 23 sm (Gesamt 156) fest in Wittdün. Amrum hat uns mit ein bisschen Verspätung wieder, aber mit dreckigen Gummistiefeln.



So geht übrigens organisiertes Trockenfallen, doch unser Malheur verdirbt nicht die gute Laune. Wir starten noch einmal zum Landgang in die Heimat der Friesentorte nach Nebel.



Nach zwei Kilometern liegt das schönste Inseldorf wieder vor uns. Der Kirchturm von Nebel gibt uns an Himmelfahrt wieder Orientierung.



Das Heimatmuseum von Nebel, das Ömranghaus. Spät am Abend kehren wir an Bord zurück und dann wird in der Pantry am Nudelauflauf geschraubt. Annette ist da nicht zu toppen - vermutlich weil sie endlich ihr Actionfoto bekommen hat.

Freitag, 15. Mai, Wittdün/Amrum - Helgoland

Das Trockenfallen hat offenbar nicht nur uns, sondern auch unsere Lesegemeinde geschockt. Die Sehleute zeigen starkes Mitgefühl und schweigen ausgesprochen laut. Kein mitfühlender Kommentar erreicht uns, da fühlt man sich schon allein gelassen. Ich muss bei dieser Gelegenheit zugeben, dass ich diese Situation wohl auch ein wenig provoziert habe. Mit Ingrid und Martin (der Törn vorher) sind wir zwischen Spiekeroog und Langeoog immerhin über ein Wattenhoch gefahren und gerade so durch gerutscht. Hier oben zwischen den Nordfriesischen Inseln hat der Skipper entschieden, dass wir nicht nach Hooge und schon gar nicht nach Pellworm gehen. Da kann es Dir passieren, dass Du mit 1,85 m Tiefgang vielleicht rein ... aber nicht wieder raus kommst - jedenfalls nicht zeitnah. Insofern habe ich gestern ein Versprechen eingelöst ...

... um der Crew das Trockenfallen wenigstens virtuell zu erklären. Das habe ich so gemacht:



Als wir auf dem Weg nach Nebel sind knipse ich dieses "Wattfoto", rechts übrigens immer noch der Fähranleger von Wittdün. In dieses Foto montiere ich die "Kalami Star" (auf dem Weg von Tunø nach Aarhus) und lasse sie trocken fallen. Es kann natürlich sein, dass wir gestern Abend zu viel Küstennebel hatten - die Flasche ist leer und da lagen wir schon wieder auf dem Trockenen, am Fuselfelsen sind wir erst morgen. Das kommt wirklich nie wieder vor, versprochen. Zu meiner Ehrenrettung so viel: Seemannsgarn löse ich immer auf, darauf kann sich hier jeder verlassen.



Ein empörter Seemann aus der Nähe von Wiesbaden lässt seinen Emotionen freien Lauf: "Ja dafür soll doch Neptun Euch strafen, oder der Elektrolurch. Da hinein (siehe Bild) mit der ganzen Crew! Pöhse Pande Ihr !!

Und das ist keine Montage! Das ist mein Foto vom maritimen Untergrundgefängnis mit der Ausnüchterungszelle in Wiesbaden, der alten Hanse- und Freibeuter-Stadt."

Wie gewünscht meldet sich auch der Ersatzteilversender aus Hamburg (siehe Seite 15) www.marinepartseurope.com und teilt mit, dass sie die Sperrdiode auch individuell per Express versenden. Allerdings ist auf DHL wegen der aktuellen Streiksituation nicht wirklich Verlass, insofern sind wir auf UPS angewiesen und da kostet die gewünschte Samstagzustellung der 10,49 € teuren Sperrdiode glatte 70 €!!! Kann so was sein? Ich sage ab. Frank hat bei Conrad in Hannover eine etwa leistungsgleiche Sperrdiode für 0,12 € ausgemacht. Sabine kauft die Diode heute und die Nachfolgecrew bringt das Teil mit nach Cuxhaven. Kostenlos und sicherer als UPS. So machen wir das.

Zurück zu unserem Törn. Hochwasser ist hier um 1145, aber was sollen wir hier rumhängen und warten, um 1045 legen wir ab.

Deutsche Bucht: Nordwest bis Nord 3 bis 4, langsam südwestdrehend, See 1,5 Meter.

Als wir das Nebenfahrwasser verlassen und durch das Rütergatt seewärts fahren müssen wir motoren, der Wind kommt mit 2 Bft. daher und wir haben noch etwas Strom gegenan. Ein Seehund wundert sich, warum wir motoren, aber das geht den gar nichts an.





Draußen passieren wir erneut Reste des Wrack der "Pallas" (Fotos Vorseite), davon war hier ja schon die Rede. Übrigens hat man im Yachthafen von Wittdün noch ein Rettungsboot der "Pallas" eingelagert, Foto links.

Noch immer kein Wind, müssen wir nach Helgoland motoren? Müssen wir nicht. Um 1225 schalten wir an Tonne 4a die Maschine aus und die Segel an. Bft. 3 aus WNW, Fahrt über Grund 6 Knoten. WNW haben wir allerdings gar nicht auf dem Schirm, der Blister sitzt eigentlich schon in den Startlöchern, aber auf Amwindkurs, bei 210° rw Kurs, hatter keine Chance. Und schon sind wir wieder mittendrin in der Abwägung der Wettervorhersagen. Diesmal liegen gribfiles und windfinder mit ihrer Schwachwindvorhersage völlig daneben, der DWD ist auf Kurs, um 1320 müssen wir sogar reffen. Noch drei Stunden bis Helgoland Süd.



Um 1400 kommt die Insel in Sicht. Wir haben den riesigen neuen Windpark an Steuerbord, vertrautes Terrain. Spätestens um 1700 sollten wir fest sein, aber diesmal wollen wir erstmals in den Nordosthafen. Ich rufe den Hafenmeister an, doch leider haben wir keine Chance, länger als 10 m sind hier nicht erlaubt. Na gut, dann müssen wir wohl ins Päckchen?



Bevor wir allerdings ein Päckchen erblicken, werden wir von der Hafenmeisterei wahrgenommen und registriert (oben). Na klar, einen Tag nach Himmelfahrt gibt es keine freien Plätze und dann sind wir um 1645 nach 39 sm (Gesamt 195) wieder fest auf Helgoland.





Wie schön, dass am letzten Abend noch einmal die äußerst beliebten Knieper an Bord kommen. Morgen dann die "Heimkehr" nach Cuxhaven. Die von uns befürchtete Starkwind- und Sturmwarnung war bereits gelöscht, am späten Abend wird sie vom DWD doch wieder "angeboten".

Samstag, 16. Mai, Helgoland - Cuxhaven

Liebe Grüße gehen an Ingrid und Christian (neu an Bord).

Hochwasser Cuxhaven 1222

Für die Deutsche Bucht liegt eine Starkwind-, bzw. Sturmwarnung vor: Deutsche Bucht: Südwest 5 bis 6, west- bis nordwestdrehend, vorübergehend etwas abnehmend, später Schauerböen, See 2 Meter.
--

Reise, Reise ist um 0630. Wir lassen uns dennoch Zeit beim Frühstück und kurz vor dem Ablegen wecken wir unseren Außenlieger, damit wir raus können. Um 0755 dampfen wir in die Vorspring und da ist es wieder, das "Piep". Ich weiß ja, es ist nichts defekt außer der Trenndiode und die kommt nachher in Cuxhaven an Bord. Nach zwei Minuten rollen wir das Groß (gerefft) aus und die Genua bleibt bei 80%. Die "Kalami Star" segelt aus dem Vorhafen, Helgoland liegt im Kielwasser.

Wir haben ungemütliches Wetter, zum Glück trocknet wenigstens der Regen langsam weg. Draußen steht 1 m Welle und der Wind kommt leider aus S bis SW mit 5 - 6 Bft. Ambitioniertes Segeln steht uns bevor, wir machen gute Fahrt. Bis Tonne 6, die Stammleser wissen das bereits, sind es 16 sm. Die Stimmung ist entspannt, aber ein Foto von der Insel im Kielwasser will niemand mehr machen, vergiss es. Als ich zu Kerstin Ingrid sage, merke ich, dass auch ich langsam urlaubsreif bin und mir eine Pause wohl gut tun würde. Wir laufen auf eine kleinere Yacht langsam auf, die nur mit gerefftem Groß unterwegs ist und beinahe unser Tempo halten kann. Gaaanz langsam kriechen wir vorbei (unten links neben dem Adenauer). Wie gern hätte ich ein konkurrenzfähiges Lattengroß.



Gelegentlich reffen wir ein wenig ein, dann wieder aus und um 1000 haben wir das Fahrwasser der Außenelbe erreicht. Delfine? Fehlanzeige. Natürlich hören wir wieder Kanal 71 Cuxhaven Elbe Traffic mit, das ist deutlich unterhaltsamer als die Grrrrooße Konferenz von Borkum bis Bornholm von Delta Papa 07. Von dort kommt auch halbstündlich das Wetter, aktuell S - SW 5. Nur Tonne 8 rutschen wir langsam über's Fahrwasser auf die grüne Seite. Und wer kommt uns entgegen? Das Feuerschiff Elbe 1! Der Trägerverein ist wohl wieder auf Betriebsausflug nach Helgoland. Scharhörn haben wir inzwischen passiert und Neuwerk an Steuerbord. Ganz dünn taucht die Küstenlinie von Cuxhaven aus dem Dunst auf.

Wir haben wieder ein Netz und ich bekomme eine mail von "unserem" Schrauber aus Hörnum, der mich darauf hinweist, die Trenndiode doch ja richtig herum zu verlöten. Vielen Dank, antworte ich und es ist doch schön, dass die Spezies immer wieder an uns denken. Prima.

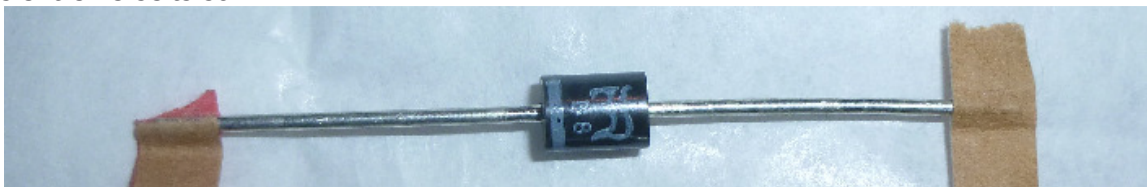


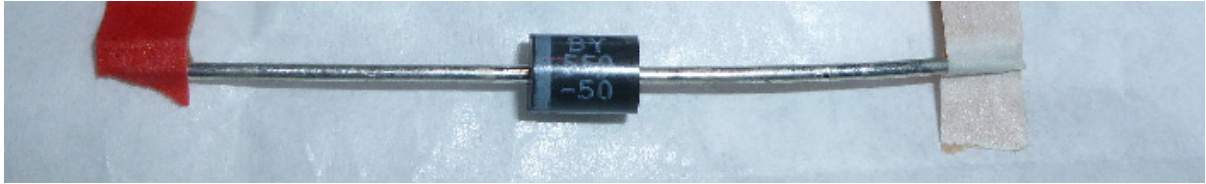
Kurz vor Cuxhaven frischt es noch einmal kräftig auf, da sind wir an der Grenze zu 7 Bft. und hangeln uns gerade noch so außerhalb des Fahrwassers an der Windkante lang. Zum Glück erwischt uns keine Schauerböe mehr, sodass wir in aller Ruhe vor dem Yachthafen der Seglervereinigung die Segel bergen und an die Tanke fahren. Dort machen wir um 1220 Fest. 4,5 Stunden für 33 sm (Gesamt 228) können sich wirklich sehen lassen.



Wir bunkern Diesel, Wasser und waschen das Salz von unserer "Kalami". Zum guten Schluss verholen wir in die Citymarina, die ist in den letzten Wochen beinahe mein Heimathafen geworden. Ruckzuck wird Reinschiff gemacht und dann ist Abschied angesagt. Vielen Dank, dass ihr die Piepserei mit mir durchgestanden habt und kommt gut zurück nach Hannover.

Nachklapp: Mit dem 2 : 1 der 96 er gegen Augsburg kommt nicht nur die neue Crew an Bord, die ich noch durch den NOK bis Kiel bringen werde, sondern auch die Sperrdiode. Die sieht einerseits so ...

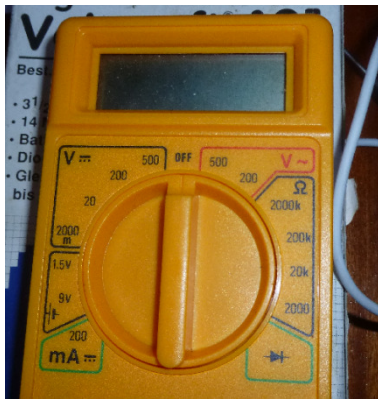




... und andererseits so aus, oben. Aber welches ist denn nun die Sperrseite?



Hier oben die alte Sperrdiode ohne jede erkennbare Kennzeichnung, welches ist die Sperrseite? Keine Ahnung, wer kann helfen?



Ich rufe Frank an und der erklärt mir erst einmal per Lautsprecherfunktion am Handy, wie mein Messgerät funktioniert. Ich weiß, das ist ein mühsamer Prozess mit mir, aber am Ende findet er die Lösung. Prima Frank, von Dir sozusagen am offenen Herzen ferngesteuert zu werden.

Das Verlöten ist nur noch die halbe Lösung, aber nun steigt die Spannung: Motorstart ... läuft problemlos, kein Piep, aufatmen. Ich bin erleichtert, ein Teil für 0,12 € löst das Piepen in nichts auf. Volvopenta liefert "als Ersatzteil" nur den kompletten Kabelbaum für 320 €. Was ist das denn.

So, jetzt noch ein dickes Dankeschön an Frank, an Peter und an "sucher" aus dem Yachtforum und an unseren "Schrauber" aus Hörnum, der die Fehlersuche zielführend abgeschlossen hat.

