Zwischen Borkum & Sylt

3. – 17. September

Normalerweise beginnen die Logbücher zu Törnbeginn vor oder in der ADB (oben). Mag sein, dass die Crew das genauso halten wird, nur der Skipper hat auf Zimmer 519, im Klinikum Hannover, aktuell noch einen anderen Lieferando (rechts) und vereinbart mit der Crew noch ein paar Tage Heimaturlaub, um nach einer bösen Harnwegsinfektion, gut erholt für die Nordsee zu sein. Die Crew soll ihn Montag in Cuxhaven abholen. Kann das klappen?

Der Alte weiß, dass er damit die Rahmenbedingungen für den Törn auf den Kopf stellt, aber was soller machen? Später los? Das günstige Wetterfenster würde ich nicht so gern zuschlagen, außerdem begleitet er die Crew sowieso über MarineTraffic und würde Freitagabend/ Samstagfrüh eine Videoeinweisung durchführen: Er motiviert Marion, Kay und Levi: "Ihr habt genug Erfahrung für diesen Schritt, übernehmt den Skipperjob als unverhoffte Chance."

Die Antwort der Crew lässt nicht lange auf sich warten. Ich bin hocherfreut als ich von Marion lese: ... ich fühle mich geehrt, dass du uns dein Schiff anvertrauen willst! Also ich bin bereit, den Vorschlag anzunehmen und dich, Ralf, frisch ausgeruht in Cuxhaven an Bord zu nehmen. Klar habe ich Schiss, aber der schöne Ostwind am Wochenende ist zu verlockend und ich habe die Tour ja tatsächlich schon mal mit dir gemacht!

Kurz nach Marion meldet sich Kay: Hallo Ralf, erst einmal auch von mir gute Besserung! Da Marion den Weg schon kennt, habe ich genug Vertrauen, dass wir in Cuxhaven ankommen. Wir sollten am Freitagabend die Strecke einmal durchsprechen und ggf. herausfordernde Ecken identifizieren. Als Neuling ist das natürlich eine respektvolle Herausforderung für mich.

Levi komplettiert die entscheidende Runde: Ich finde es zwar schade, dass wir nicht gemeinsam starten können, aber es hört sich vernünftig an, dem Skipper noch ein paar Tage Ruhe zu gönnen. Habe zwar keine Revierkenntnis ab Kiel, aber genau deshalb möchte ich den Törn ja machen. Ich wäre also bei der Überführung dabei, gute Besserung, ruhe dich aus, wir sehen uns in Cuxhaven.

Der Skipper freut sich derweil in Zimmer 519 des Klinikums, dass die Crew die Chance ergreift und ihm ein paar Tage Erholung gönnt. Die sind ja auch erfahren genug. Marion und Kay waren bei zwei, drei Törns an Bord der „Kalami Star“. Und Levi ist längst Törns als Skipper mit seiner Familiencrew gesegelt. Die kriegen das hin, müssen the auch.

Die Crew ist gut vorbereitet. Alle haben hinreichend Links und Infomaterial bekommen, damit sie bereits zuhause über die Wattenhochs segeln können, aber Vorsicht, mit einem „Ostseeschiff“ und 1,85 m Tiefgang? Wenn Du selbst neugierig bist, versuch‘ doch mal, z.B. von Cuxhaven nach Wangerooge zu segeln … und genau eine Stunde vor HW anzukommen. Die aktuellen Karten hast Du auf dem Handy? Die Gezeiten erfährst Du beim BSH, den Gezeitenstrom auch. Koppele mit 6 Knoten Fahrt durchs Wasser. Die aktuellen Hinweise für die Wattfahrt, z.B. von Wangerooge nach Spiekeroog, liefern später

www.wattsegler.de

oder www.wattenschipper.de

Mehr kann und will ich jetzt nicht erzählen, gleich kommt Kay zu Besuch ins Klinikum.

Wir finden einen ruhigen Platz und merken gar nicht, wie schnell wir uns mit der „Kalami Star“ auf der Navionicskarte (Handy) und bei Google Maps bis Cuxhaven zooooomen, geht doch. Wie schön. Morgen werde ich aus der Anstalt entlassen, wünsche der Crew eine gute Anreise und einen schönen Abend in der ADB oder wo auch immer. Bis Montag in Cux!

Freitag, 2.9.: Anreise

In Zimmer 519 wieder eine Nacht zum Vergessen. Nach zwei Stunden Schlaf muss sich die Nachtwache lautstark um meinen Zimmernachbarn kümmern. Das Licht brennt eine Stunde. Um 0530 wird Fieber gemessen, danach die hoffentlich letzte Infusion angehängt. Als die durchgetröpfelt ist gehe ich duschen – natürlich mit meiner „Handtasche“. Draußen ein wunderbarer Sonnenaufgang. Fürs Labor wird noch einmal Blut abgenommen. Endlich Visite: „Wenn die heutigen Laborwerte stimmen, können sie nach Hause“.

So schnell kommt das Ergebnis leider nicht. Ich schreibe und schreibe am Kalami Star-Newsletter weiter, hab ja sonst nix zu tun. Endlich fertig, ab geht die Post.

Am frühen Nachmittag holt Kay Marion in Hamburg ab. Die beiden sind guter Dinge, checken den Dampfer nach Lebensmittelresten und fahren einkaufen. Levi sitzt im Zug, läuft.

Nach dem Newsletter bekomme ich über Whats-App viele Genesungswünsche. An dieser Stelle ein dickes Dankeschön an Manfred, meine Dokorunde, Christian, Jan, Wiesia, Andrea, Margret, Roland, Christian F., Heike & Dieter, Martin, Gisela & Gerd, Sybille, Caroline und Frank, Andreas, Isolde, Annette und an Joe. Vermutlich haben die Grüße die Laborwerte beflügelt, um 1600 darf mich Sabine endlich abholen! Ich bin raus.

Eine Mail von Andreas aus Hannover, wir kennen uns nicht. Er schreibt: `Hallo Ralf, Ich fahre heute ca. 17:30/ 18:00 von Hannover nach Cuxhaven zum SVC, liege dort. Bei Interesse melden, dann kann ich Dich gerne mitnehmen. Gruß Andreas`

Vielen Dank Andreas, leider ein paar Tage zu früh, ich muss mich erst einmal von den Strapazen erholen. Zuhause erwartet mich keine Nachtwache, kein Tropf, ich hänge an keinem Schlauch. Sabine wird mir kein Blut abnehmen und ich werde selig schlafen. Doch dem Skipper sin Fru ist auch noch nicht gesund, wir helfen uns so gut es geht, gegenseitig. Kay ruft gegen 1900 an, die Crew ist vollständig. Ein paar Fragen: Wo geht der Strom an, wo is dies, wo das? Schnell erklärt, schnell gelöst. Gute Stimmung an Bord. Um 2000 Funkstille. Die Crew geht essen und hier kehrt Ruhe ein, gute Nacht.

Samstag, 3.9.: Heiligenhafen - Möltenort

Bevor die Crew ablegt, ein kurzes telefonisches Palaver mit dem „Skipper“. Skipper bin ich natürlich nicht, aber als mich heute jemand nach meiner Rolle fragt, antwortete ich: „Steuerberater!“ Das passt doch gut.

Stegnachbar Jasper wünscht dem Skipper sin Fru und ihrem Mann gute Besserung, aber dann `(…) hier weht sich der Wind gerade in der Spätschicht ab und dann werden die Drei den Dampfer schon zu Dir bringen. Im Zweifel noch weiter bis Bremerhaven - Weser, Aller, Leine und schwupps kannst Du in Puschen an Bord 😀. Nochmals gute Besserung und viele Grüße, Jasper`

Dankeschön Jasper und die Crew weiß jetzt genau, dass sie beim Ablegen beobachtet wird. Um 1100 ist das Hafenkino voll, doch zunächst das Seewetter:

Westliche Ostsee: Südost bis Ost 4 bis 5, Westteil vorübergehend zunehmend 6, See zunehmend 1,5 Meter.

Nach Sicherheitseinweisung und Wettercheck legt Levi um 1100 ab. Die Crew hat herrliches Sommerwetter, aber es bläst bereits mit Bft. 5 aus Ost. Im langen Fahrwasser geht es noch gegen den Wind – unten Orthmühle.

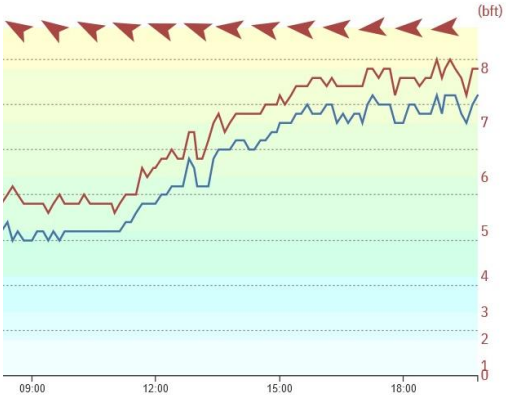
Crew und Steuerberater haben vereinbart, dass sie von unterwegs ein paar kommentierte Fotos schicken. Fotos kommen an, Kommentare nicht.

Um 1135 dann raus aus dem Fahrwasser, die Osttonne bleibt an Backbord. Nach dem Nordkardinal wird klar, dass die Crew das Groß nicht setzen wird, es würde die Genua nur abdecken, also Genua solo.

Um 1200 passieren wir die Ansteuerungstonne Fehmarnsund (oben), hier beginnt der Kiel – Fehmarnsundweg. Der Wind legt langsam n Tacken drauf, die achterliche See wird größer.

Mit uns sind noch andere Yachten mit Ziel Kieler Förde unterwegs. Wir queren die Hohwachter Bucht und Heiligenhafen versinkt langsam achteraus. Wo in der Woche regelmäßig der gesamte Bereich wegen Schießbetrieb gesperrt ist, heute tiefer Frieden.

Später kommt die Küste näher. In der Ferne signalisiert das markante Hochhaus vom Ferienzentrum Holm, dass wir uns der Kieler Förde nähern. Was macht der Wind? Wir messen inzwischen glatte Bft. 7, in Böen noch mehr. Der Speed wird, nur mit der Genua, rasend



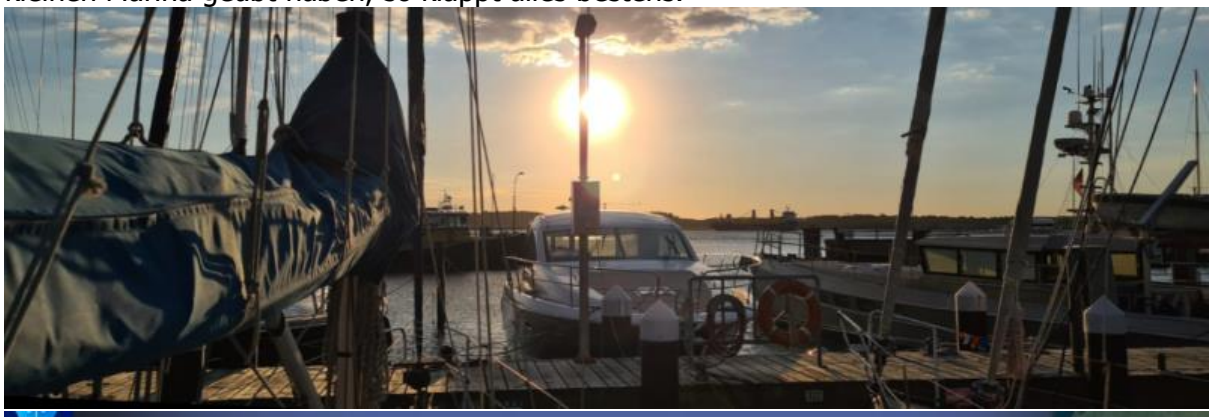
schnell. Die Logge liefert zeitweise 9 Knoten über Grund. Vorübergehend 6 hatte der DWD orakelt. Rechts sehen wir die Messwerte vom Leuchtturm Kiel. Bei 7 Bft. und ebenso vielen Knoten biegen wir um 1530 ab ins Fahrwasser der Kieler Förde und halten uns an der grünen Seite. Weil wir so gut vorangekommen sind, könnten wir durch bis Rendsburg oder? Alle sind einverstanden. Nahe Lt. Friedrichsort (1635) rollen wir die Genua ein, die Maschine läuft. Da ganz hinten geht's rein in den

Kanal. Um 1715 sind wir am Thiessenkai (oben). Der „Steuerberater“ findet, dass das Deutschlands schönster Leuchtturm ist. Über der Tür geben sich Nord- und Ostsee symbolisch die Hand, der „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ lässt grüßen. Lange woll'n wir hier nicht warten. Der Steuerberater nimmt per WhatsApp Kontakt zu uns auf und meint, nach dem Dampfer (unten)

könnter rein, andere Große sind nicht auszumachen. Als der Portugiese (oben) in der Schleuse

ist, tut sich immer noch nichts, kein weißes Licht (freie Einfahrt für Sportboote). Die ÜV (Üblichen Verdächtigen) sitzen derweil mit dem Finger am Abzug und wollen einen Screenshot von der Schleusenpassage machen. Der Steuerberater schickt das Foto von der Vorseite. Die einzige Yacht auf dem Screenshot von der webcam ist die „Kalami Star“.

20 Minuten später meint der Steuerberater, das kann dauern, weil der Dampfer in der Schleuse beladen wird. Das Zeitfenster für die Crew wird damit immer kleiner, geht besser entspannt rüber nach Möltenort, dort gibt es nette Restaurants mit Fördeblick. Das überzeugt offenbar. Die „Kalami Star“ nimmt wieder Fahrt auf und macht um 1815 nach 40 nm im Fischereihafen von Möltenort an Steuerberaters Lieblingsplatz fest. Wie schön, dass sie vorher noch in der kleinen Marina geübt haben, so klappt alles bestens.



Oben die ganzen 40 nm auf einen Blick. Von wegen Restaurants mit Fördeblick. Selbst ist die Crew und geht lieber in den Keller kochen & essen, guten Appetit.

Sonntag, 4.9.: Möltenort - Brunsbüttel

Das Seewetter spielt heute keine Rolle und über Land hat sich der Wind so weit abgeschwächt, dass die Crew der Genua einen Pausentag gönnt. Doch die Sonne soll mindestens acht Stunden scheinen, da wäre ein Sonnensegel nicht schädlich, so wie Sabine es hier zeigt.

Wenn Marion, Kay und Levi im NOK unterwegs sind, bleibt noch die Frage von Martin offen: „Muss man im NOK auch unter Sonnensegel den Motorkegel setzen?“ Auf eure Antworten sind wir mal gespannt. Noch was, denkt unbedingt an’s Hafenkino, wenn die Crew durch die Schleuse geht. Hier nochmal der Link zur webcam …

Um 0835 legt die Crew in Möltenort ab und tuckert 30 Minuten später mit sechs bis acht Sportbooten glatt in die Große Süd. Keine Wartezeit und ich sitze zuhause verzweifelt an der webcam, die kein Bild liefert … hat die Crew das manipuliert? Ganz sicher nicht, die schicken uns diese wunderbaren Fotos.

Nach 20 Minuten öffnet die Große Süd, die „Kalami Star“ ist im NOK. Drüben am Bezahlsteg muss man sich hintenanstellen und dann 99 km bis Brunsbüttel. ETA 1730!

Wofür ein Steuerberater mehrere Kanalpassagen braucht, hat die Crew beim ersten Mal drauf. Bei gutem Wetter früh los und Frühstück im Kanal. Seltsamerweise erwischen wir immer Levi am Ruder, was geht da ab?

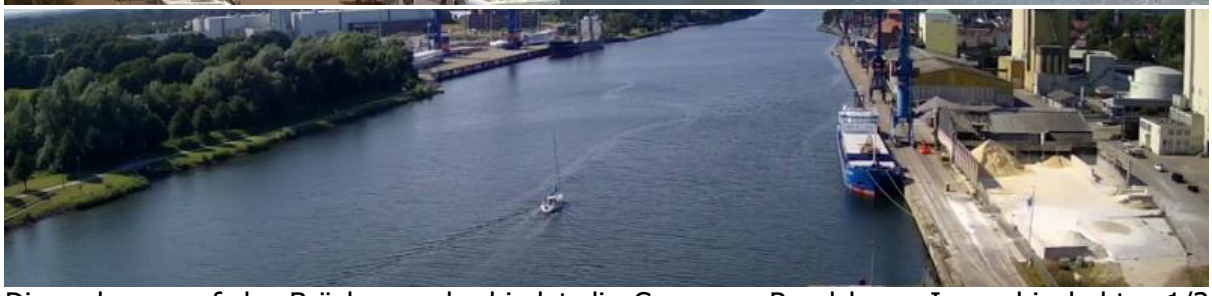
Kay entdeckt die ersten Weinhänge am Kanal. Aufgrund des Klimawandels werden die letzten Kanalfischer zu Winzern umgeschult. Muss man erstmal draufkommen.

1215: Die Crew nähert sich Rendsburg – oben die marode Brücke über die A7. Weiter westlich die Lürssen Werft mit ihren Superyachten für Oligarchen und … Steuerberater.

Dann endlich die Rendsburger Schwebefähre und endlich, endlich ist sie mal in Betrieb, nur ich bin nicht dabei. Unten die Schiffsbegrüßungsanlage direkt unter der Brücke. Wirklich volks-

tümliche Preise und eine sensationelle Aussicht auf „Kalami Star“ und Schwebefähre.

Auf den Fotos unten haben Martin und der Steuerberater die nächste webcam genutzt, um die Crew virtuell zu begleiten. Die machen einen prima job



Die webcam auf der Brücke verabschiedet die Crew aus Rendsburg. Immerhin habter 1/3 geschafft. Ab Rendsburg verläuft die Obereider fast parallel nördlich zum NOK. Von Bord einer Yacht kann man das nicht sehen, aber die Crew ist neugierig genug, gegen 1500 einmal die Nase in den Abzweig zum Giselaukanal zu stecken (km 42). Der Giselaukanal verbindet den

NOK mit der Eider. Über die Eider geht es bis auf die Nordsee. 2016 sind wir hier durch. Über diese wunderschöne Route, mit Friedrichstadt und Tönning, hat der Steuerberater einen zwanzigminütigen Film gedreht, sehenswert kuckstu …

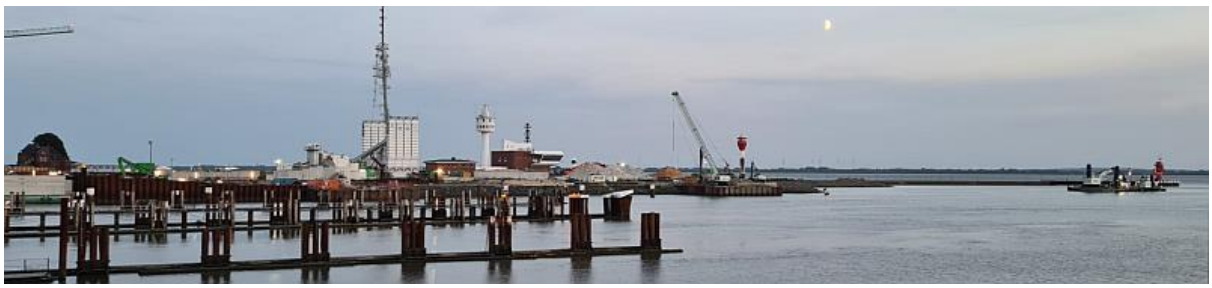
Die Crew ruft an … und dreht am ganz großen Rad: „Weißt Du schon, wann Du morgen in Cuxhaven ankommst oder möchtest Du lieber noch ein paar Tage Marine-Traffic schauen?“ Ein Moment Funkstille und an dieser Stelle wird deutlich, dass der Begriff „Steuerberater“ nicht zutreffend ist. Völlig unerwartet kommt mir Ludwig, der gerade seinen SKS an Bord der „Kalami Star“ absolviert hat, zu Hilfe, indem er feststellt, dass ich Skipper im Homeoffice bin. So, genauso, gebe ich das an die Crew weiter: „Von wo aus ich meine Dienstpflichten als Skipper im Homeoffice erledige, hat die Crew nicht zu interessieren, Basta!“ … und danke Lui.

Seitdem habe ich nichts mehr von „meiner“ Crew gehört. Die sind irgendwo in Dithmarschen versunken …

… bis Marine-Traffic meldet, dass die „Kalami Star“ erstmals um 1825 im Schleusenhafen an meinem Lieblingsplatz festgemacht hat. Doch dann kommt noch mal Bewegung in die „Sache“ und die „Kalami Star“ findet sich plötzlich am anderen Stegende wieder. Kay tickert: Wir waren

erst im Päckchen, dann wurde noch dieser first Class Platz frei – oben. Nix wie hin! Das kann in diesem Hafen, direkt neben der Schleuse, gut passieren. Mit der nächsten Tide wird es wieder leer, andere kommen rein. In jedem Fall hat die Crew heute 54 nm (Gesamt 94) auf der Uhr. Gut gemacht.

Ich bin gern in B‘büttel, schließlich haben wir die erste Ostseeyacht „Kalami“ hier gekauft und waren eine ganze Weile zu Gast im Verein des vorigen Eigners, der seinerzeit 1. Vorsitzender war. Folgt man von den Schleusen dem Elbdeich nach Norden kommt man an dem kleinen,



trockenfallenden Vereinshafen vorbei. Foto Vorseite: Die Baustelle der 5. Schleusenkammer. Zur guten Nacht Grüße an Jens, Lui, Christian, Heike & Dieter, Conny & Peter, Frank B. und Martin, einmal werden wir noch wach …

Montag, 5.9. B'büttel - Cuxhaven

Tatsächlich legt die Crew um 1100 ab. Hochwasser war bereits um 0923 aber für die kurze Strecke kann man gut die Stromgeschwindigkeit mitnehmen. Das Seewetter:

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Ost bis Südost um 4, vorübergehend etwas abnehmend.

Vor den Schleusen ist es im Kanal immer wuselig. Während die „Kalami Star“ den Kanal zur „Kleinen Nord“ quert, an Backbord die Kanalfähren, an Steuerbord öffnet gerade die „Große

Süd“ (rechts), links die Baustelle 5. Schleusenkammer. Nach kurzer Wartezeit ist die Crew bereits in der „Kleinen Nord“. Wieder Glück gehabt. Weil alle zu tun haben, gibt's keine Fotos, aber um 1135 ist die „Kalami Star“ bereits auf der Elbe. Das ablaufende Wasser nimmt sie schnell mit nach Cuxhaven …

Zur gleichen Zeit bin ich in Hannover auf dem Hauptbahnhof und höre von Martin https://youtu.be/XCY0qjq0eX0 hier ist noch keine „Kalami Star“ in Sicht und hier https://www.hamer-cuxhaven.de/files/webcam/webcam/hamer-webcam.jpg?ts=110456 auch nicht. Ich beruhige den Segler aus WHV und bin anderseits wieder als Skipper im Homeoffice gefragt: Moin Ralf, hast du eine Empfehlung, wann wir das Fahrwasser kreuzen sollen, um nach Cux reinzukommen? „Tastet euch ab

Amerikahafen langsam rüber, Schallsignal vor der Einfahrt nicht vergessen!“ Marion meldet 9 – 10 Knoten Fahrt über Grund und als ich ein Beweisfoto verlange, wer am Ruder steht, erhalte ich das hier. Ich wette, dass sich Levi in Kays Outfit aufgeblasen hat, aber er sieht sehr zufrieden aus. Ob die Crew die schnelle Fahrt genießt, sei dahingestellt, die Funkstille spricht eine andere Sprache. Ach, da passiert ja auch so viel …

Im Zug leider auch: Ich erfahre gerade, dass die Lok defekt ist und der Zug nicht bis Bremerhaven durchfahren kann. Ich muss in 5 Min. in Bremen Hbf. aussteigen und kann erst um 1440 mit der S-Bahn weiter. Wie gern würde ich tauschen ...

Als sich in meinem Waggon die Ersten Richtung Ausgang schieben schreibt Martin um 1327: „Da sind sie“ und tatsächlich rutschen sie einmal durch das Blickfeld der webcam … da waren sie. Die Hafenwebcam liefert überhaupt kein bewegtes Bild, bleibt nur Marineraffic: Und da (rechts) sehe ich die „Kalami Star“ auf die Einfahrt zu driften. Sieht gut aus, wie die Crew das ansteuert. Wenig später sind sie „drin“ und klarieren zunächst die Lage. Um 1340 liegt die Yacht nach 17 nm (Gesamt 111) fest in der Marina der Seglerverinigung Cuxhaven. Mein Lieblingshafen an der Nordsee.

Der Skipper im Homeoffice muss sich nun aber sputen, Bremen Hauptbahnhof, alles muss raus.

Während sich die Crew dem Anlegekaffee hingibt (rechts), suche ich Trost bei einem Eisbecher im Bremer Hauptbahnhof. Ehrlich, es gibt Schlimmeres, als eine Stunde Verspätung: Zwei Stunden!

Im Zug nach Bremerhaven-Lehe reserviere ich für 1930 vier Plätze im neuen Hafenrestaurant Oberdeck.

Der Anschlusszug nach Cuxhaven kommt pünktlich und jetzt kann ich endlich wieder am Logbuch schreiben. Um 1607 bin ich in Cuxhaven, der Taxifahrer kriegt nen 10er und da isse, die „Kalami Star“. Der Steuerberater hat fertig, das home office endlich Feierabend.

Niemand an Bord und abgeschlossen? „Wo eine Villa ist, ist auch ein Weg,“ hat Christian neulich geschrieben und zack bin ich drin. Ich packe meine Klamotten aus, beziehe die Koje und plötzlich ist die Crew zurück an Bord. Wir freuen uns alle, irgendwer grummelt aus weiter Ferne: „Jetzt wächst zusammen, was zusammengehört!“ Na das passt ja.

Die Crew ist gerade vom „Boris Hermann gucken“ zurück. Der Hamburger segelt seine neue „Malizia“ prestigeträchtig die Elbe hoch. Morgen ist in Hamburg die ganz große Taufe. Dem wird sich niemand entziehen können. Die machen da aber auch n Herrmann von …

Immer wieder schön in Cuxhaven das Thema Seehundbänke. Hier unten ein schizophrener Anbieter maritimer Ausflugstouren zu den Seehundsbänken – oder wie heißt das richtig?

Von wegen Ausflüge, ein junger Heuler kommt uns einfach so im Hafen besuchen. Die Familie aus Entenhausen ist darüber not amused. Den Abend verbringen wir beim Käptnsdinner im neuen Hafenrestaurant Oberdeck. Gutes Essen, empfehlenswert.

Zur guten Nacht eine lange Törnplanung. Es geht hin und her, zwischen Borkum & Sylt. Am Ende fällt die Entscheidung für Spiekeroog, hätte auch Helgoland, Hörnum oder Amrum werden können. Nun geht's nach Spiekeroog. Gute Nacht.

Dienstag, 6.9. Cuxhaven - Spiekeroog

Bevor wir ablegen checken wir ausführlich Wind, Wetter und die zu erwartende Strömung. Vorsichtshalber legen wir das zweite Reff ins Groß. Nach dem Frühstück zieht ein Gewitter auf. Fahren wir los müssen wir durch, warten wir ab natürlich auch. Wir steigen in die Segelklamotten. Um 1100 wollen wir los, damit wir um 1730 an der Otzumer Balje sind. So weit der Plan.

Deutsche Bucht: Südöstliche Winde 5 bis 6, abnehmend um 4, zeitweise Gewitterböen, See 2 Meter.

HW Cuxhaven 0910 HW Spiekeroog 2043

Tatsächlich rutschen wir kurz nach 1100 raus (oben) und setzen auf der Elbe die Segel. In

Richtung Brunsbüttel/Hamburg (oben) viel Verkehr in der Gegenrichtung kaum. Als wir Fahrt aufnehmen frage ich mich, warum wir ins 2. Reff gegangen sind, der raume Wind ist von 17 auf 10 Knoten runter. Wieder ausreffen? Abwarten.

Klar, Martin wollte die Hafenwebcam für ein Foto nutzen, aber daraus wird wieder nichts. Die macht jede Minute ein Standbild und wir sind genau zwischendurch raus. Zum Trost schicke ich ihm dieses Foto. Nach der Kugelbake (unten) endlich etwas mehr Wind, doch leider setzt

kräftiger Regen ein. Wir werden so richtig nassgemacht. In der Ferne Gewittergrummeln, doch das zieht achteraus durch. Der Schauer wird immer dichter, die Sicht eingeschränkt, Positionslichter an. So schnell geht das, gestern war noch Sommer … mit dem Schauer kehrt der Wind zurück, aber wie. Wir messen zwischen 22 und 25 Knoten, von wegen ausreffen.

Bei dem Schauer hat niemand Lust, Fotos zu machen, nicht mal als der größte deutsche Rettungskreuzer, die „Arwed Emminghaus“, mit einem Fischkutter im Schlepp, Kurs auf Cuxhaven nimmt. Unser Speed nähert sich zeitweise der 10 Knotenmarke und die Welle legt noch was drauf, schauriges Wetter. Irgendwo im Dunst Neuwerk und Berufsschifffahrt nur in Richtung Hamburg. Jetzt der lange Fahrwasserschwenk nach Westen, wir sind auf Vorwindkurs. Was sind wir froh, nicht ausgerefft zu haben, inzwischen rumpeln Böen mit über 30 Knoten (Bft. 7) durch. Zum Glück haben wir Wind mit (und nicht gegen) Strom, sodass die See nur max. 2 m hoch geht.

Der Regen hört langsam auf, der Wind noch lange nicht. Wir laufen auf einen Einhandsegler auf, der noch in Cuxhaven Tipps nach der richtigen Strategie für Bremerhaven erfragt hat. Der arme Kerl segelt mit 50% Genua und „eiert“ nur so an den Tonnen längs. Bei Elbe 1 (nächste Seite) schiften wir das Groß. Das klappt leider gar nicht, wir lernen ja noch. Jetzt wird klar, dass wir durch den kräftigen Wind viel zu schnell sind. Statt 1400 sind wir bereits um 1300 am Scharhörnriff. Noch 21 nm bis zur Ansteuerung Otzumer Balje. Bei dem Tempo 3 – 4 Stunden, je nachdem, wie stark uns das auflaufende Wasser bremsen wird. Leider ist weder der Wind noch die „Kalami Star“ zu bremsen.

Jetzt werden auch wieder Fotos gemacht, die eine gut gelaunte Crew zeigen, die ordentlich durch die Wellen pflügt. Natürlich muss der Neue am Ruder seine Prüfung ablegen. Wange-

rooge kommt vorsichtig in Sicht und sogar die Sonne versucht es ganz leise. Auch der Wind hat ein Einsehen und weht jetzt „nur“ noch mit 25 Knoten (Bft. 6). Wir sind gegen unseren eigenen Willen viel zu schnell. Wie können wir nur Fahrt rausnehmen ohne zum Spielball der See zu werden?

Um 1647 passieren wir die „Otzumer Balje“, noch immer weht es mit 5 Bft. Hier zum Glück von der Seite, nicht von vorn oder achtern. In dem Fall würden sich die Wellen auf der Barre brechen, die Yacht durchsacken und möglicherweise in der Brandung aufsetzen. Wir beobachten die Lage sehr genau. Die Genua ist eingerollt, die Maschine läuft auf Standby mit. Marion schaut nur auf das Echolot. Dann Tonne 2, jetzt wird’s spannend. Das kleine Groß sorgt kaum noch für Vortrieb, das auflaufende Wasser schiebt bereits mit 2,2 Knoten, die Welle kannste vernachlässigen (oben). 10 Minuten später sind wir drüber, die Wassertiefe

steigt. Der Abzweig in den Yachthafen ist ausgesprochen tricky. Wer blickt da oben noch durch? Dennoch, für einen kurzen Moment rutschen wir in den Schlick, sind aber sofort wieder

frei. Um 1800 (Hochwasser ist um 2043) stehen wir vor dem Yachthafen. Wir wagen uns sogar in den inneren Hafenteil, damit wir windgeschützt in der Sonne sitzen können. Tatsächlich sind wir um 1810 nach exakt 50 nm (Gesamt 161) fest auf Spiekeroog. Selten waren wir mit mehr als 10 Knoten unterwegs, im Schnitt mehr als 7 – natürlich hat der Strom geschoben.

Das hohe Tempo hätten wir uns gern erspart, weil damit schwer zu koppeln war. Da hat sich der Wind einfach nicht an die Vorhersage gehalten. Das gibt’s doch gar nicht. Der DWD und

Windy hatten abnehmend 4 angekündigt. In Böen hatten wir 7, ansonsten eher 6. Ein ambitionierter Törn, der mit einem hervorragenden Anleger belohnt wird. Alle trinken Flens, nur einer nicht …

Ein dickes Lob an die Crew: Bei Bft. 6 und Strom, Vorwind sauber Kurs zu halten ist schon eine Herausforderung. Später, wieder raum unterwegs, wollte die Yacht, trotz Groß im 2. Reff und 50 % Genua, hin und wieder ein Sonnenschüsschen wagen, doch wir haben den Dampfer immer wieder zurück auf Kurs gebracht. Im Bereich Elbe 7 – 1 wird es außerhalb des Tonnenstrichs sehr eng, da ziehen die riesigen Tonnen den Dampfer magisch an. Auch das vorsichtige Reintasten über die Barre in die Otzumer Balje war aller Ehren wert. Die Crew hat das mit Umsicht und Ruhe zu Ende gebracht. Respekt.

Mittwoch, 7.9. Hafentag Spiekeroog

Was soll ich euch über die Schönste der Ostfriesischen Inseln erzählen, was ich nicht längst erzählt habe. Schaut mal in diese Logbücher http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2021/-527-xy Ein wenig davon holen wir heute nach.

Ich freu‘ mich natürlich immer, wenn bei meinem Inselbesuch die Flagge meines Heimatvereins hochgehalten wird. Das interessiert die Crew nun wirklich nicht. Marion probiert im Inselcafé regionale Produkte (Ostfriesentee), während es nicht mal ne Friesentorte gibt.

Diese Bilder sind auch noch aus dem letzten Jahr (in anderer Besetzung) bekannt. Aber wie schön, dass Christian Roll mich wieder erkennt und aufgrund meiner Reservierung der Crew vier Plätze in der ersten Reihe freihält. Wer nach Spiekeroog kommt, die Museumspferdebahn ist ein Muss! „Tamme“ (unten) erkennt mich sofort wieder.

Das ist ja zum Wiehern, freut sich die Crew auf ein touristisches highlight. Christian, der im Winter Schauspieler in Berlin ist, erzählt unermüdlich die Inselgeschichte und die Geschichte der Pferdebahn, die es nicht mehr geben würde, hätte er nicht das Erbe seines Vaters

angetreten. Wir fahren bis ins Westend, wo im Hochsommer viele Yachten auf dem harten

Sand trockenfallen. Rund um den Hafen sieht unsere Welt inzwischen ebenfalls anders aus,

wir haben Niedrigwasser. Die „Kalami Star“ hat sich tief in den Schlick eingegraben. Unvorstellbar, dass wir gestern durch dieses Fahrwasser gekommen sind.

Ein kleiner Imbiss und die Crew macht sich auf zur zweiten Schicht, Spiekerog II.

Die Naturfreundecrew begibt sich auf die Reise in den Nationalpark, sie schießen kunstvolle Fotos, besuchen den Kiekut (rechts) und kippen einige Strandkörbe um - ehrlich, ich war nicht dabei. Manchmal sind se aber auch außer Rand & Band.
Danach geben sie sich als erschöpfte Touristen und nehmen betagteren Menschen als ihrem Skipper, die besten Plätze weg. Der Skipper genießt unterdessen die Sonne im Cockpit und da niemand in der Nähe zu sein scheint, testet er die kleinen Bordboxen mit den Dschunxx aus Liverpool. Oha, da war doch noch ein Beschwerdeführer an Bord und dann drehter kleinlaut leiser. Egal, Spiekeroog haben alle genossen, wie man unten sieht, morgen weiter nach Helgoland.

Auch die Wattwanderer haben fertig, tschüss bis morgen.

Donnerstag, 8.9.: Spiekeroog - Helgoland

Ein Spätsommermorgen wie er im Buche steht. Spinnweben werden durch Tautropfen sichtbar und weil das Duschen auf Helgoland so teuer ist, wird heute Wert auf eine gründliche körperliche Reinigung gelegt. Wir wissen, dass uns ab 1000 Schauer und sogar Gewitter bis ca. 1600 erwarten. Wir werden von Helgoland wenig bis gar nichts sehen. Zur Vorbereitung schickt uns Oliver die Blauwassertipps für Helgoland von meinem Freund Sönke: https://www.blauwasser.de/reviere/-revierinfo-helgoland-hochseeinsel-in-der-nordsee Vielen Dank Oliver (und Sönke).

HW Spiekeroog 1027

Deutsche Bucht: Ost bis Südost um 4, vorübergehend zunehmend 5 bis 6, Nordteil strichweise 7, süd- bis südwestdrehend, zeitweise Gewitterböen, See zunehmend 1 bis 3 Meter.

Als Marion um 0945 ablegt hat sich die Wetterlage zum Glück entspannt, die Schauer und Gewitter kommen … aber später. Bei HW sind natürlich die meisten Schiffsbewegungen im

Fahrwasser. Als wir das Fahrwasser der Otzumer Balje erreichen hangeln wir uns auf unserem alten Track seewärts. Um 1050 erreichen wir die Barre und setzen Kurs auf den südöstlichen Zipfel des VTG ab. Auf dem Plotter (unten) sind wir bereits fast rüber. Was man wunderbar

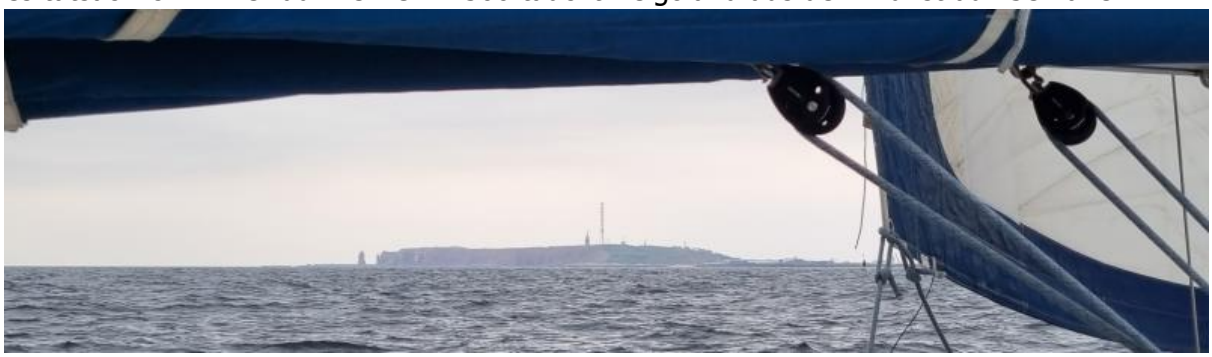
sehen

sehen kann, sind die diversen Reeden für die ganz großen Lieferketten. Es läuft einfach. Bei

12 kn Wind sind wir Amwind mit 6,5 bis 7,5 Knoten unterwegs. Wir wechseln uns stündlich

ab. Immer wieder geht der bange Blick achteraus. Wann kommt das Gewitter? Achteraus wird

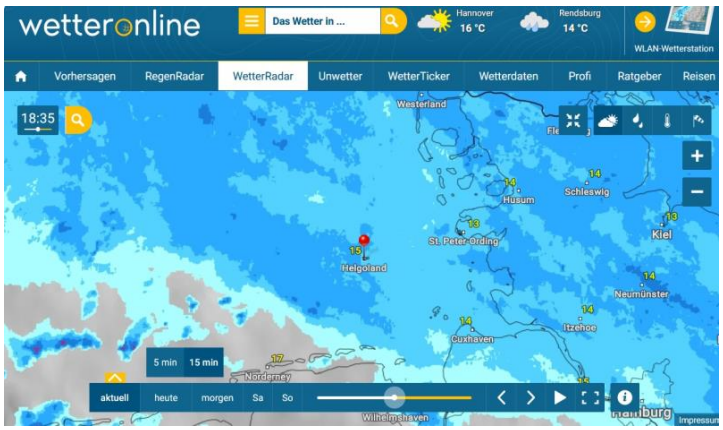
es tatsächlich immer dunkler. Um 1300 taucht Helgoland aus dem Dunst auf. Je näher wir



kommen, desto mehr fällt die Spannung ab. Von Gewittern ist jedenfalls (noch) nichts zu sehen. Es beginnt leise zu regnen. Wir starten die Maschine, rollen die Genua weg und sind

endlich im Vorhafen. Das Groß geht in einem Rutsch runter und Marion legt uns an den letzten freien Platz – ohne Päckchen. Um 1450 sind wir nach 32 nm (Gesamt 193) fest auf Helgoland. Als endlich der „schwarze Festmacher“ unter Strom steht, beginnt ein Schauer, der sich ge-

waschen hat. Wir verkriechen uns im Salon und sind sowas von froh. Besser hätt's unter diesen Vorzeichen nicht laufen können, kuckstu rechts.



Erst gegen 2000 lässt der Regen nach und wir begeben uns auf eine Nachtwanderung beinahe über das komplette Oberland. Diese Bewegung hat uns allen gefehlt. Is schon blöd, wenn man den ganzen Tag im Cockpit und später im Salon eingesperrt ist. Morgen soll wieder ein schöner Tag werden, da bleiben wir noch. Gute Nacht.

Freitag, 9.9.: Hafentag Helgoland

Der Regen ist abgezogen, die Crew voller Tatendrang. Heute geht's in die Berge. Leider verschlafen wir ein wenig, sodass wir mit den ersten Tagestouristen die Bergwelt entdecken.

Es geht steil bergauf, doch da oben wird man mit einem grandiosen Blick Richtung, Elbe-Wesermündung belohnt – unten.

Der Gipfel der Gefühle: Der höchste Berg im Landkreis Pinneberg misst stolze 61,3 m. Wie der heißt? Pinneberg!

Vom Pinneberg rüber zu den Basstölpeln - unten. Jeweils ein Alt- und ein Jungvogel.

Die inzwischen große Kolonie der Basstölpel geht auf Helgoland, und das ist einmalig auf der ganzen Welt, eine Symbiose mit dem roten Inselmaulwurf (Talpidae subrufa) ein. Die Maulwürfe bereiten durch ihre „Hügel“ (auch Scherhaufen genannt) den Basstölpeln eine Nistmulde, die sie dann nur noch mit Nistmaterial ausfüttern. Die Maulwürfe bekommen zur Belohnung Fisch, geht doch.

Nach der naturkundlichen Runde an der Kante des Oberlandes endlich die bei allen Helgolandfahrern so beliebte Shoppingtour beim Schiffsausrüster Manfred Engel. Vor allem einige „geistliche“ Getränke wechseln die Seite, bzw. werden direkt mit dem Elektrokarren an Bord gebracht. Besser geht’s nicht und nur mal ein Vergleich: Hochwertige Spirituosen bekommste hier, zoll- und steuerfrei, tatsächlich zum halben Festlandspreis.

Danach eine kurze Pause an Bord, bevor wir zur Düne übersetzen. Wir wollen natürlich die Kegelrobben besuchen und sind ganz gespannt, ob sich die Außenbordskameraden blicken lassen? Unten der Anleger für die Fähre auf der Düne, die tagsüber halbstündlich übersetzt.

Vom Anleger ist es nicht weit zum Sandstrand, den sich Mensch und Außenbordskameraden teilen müssen, egal ob angezogen oder textilfrei.

300 m weiter warten ca. 60 Kegelrobben auf die Fotografen.

Einfach beeindruckende Bilder und damit das klar ist: Kegelrobben sind keine Seehunde. Wer daran Zweifel hat, möge sich hier … informieren.

So viel frische Luft macht hungrig und da führt kein Weg an der Bunten Kuh (Vorseite) vorbei. Zurück an Bord sind wir platt. Meer geht heute nicht. Morgen weiter nach Amrum …

Samstag, 10.9.: Helgoland - Amrum

Es ist Wochenende und da kann man mal eben einen Schlag rüber nach Helgoland machen und damit haben wir plötzlich drei Nachbarn (oben). Logisch, alle sind informiert, machen den Weg frei und um 0700 legen wir ab. Dies wird unser Wetter:

Deutsche Bucht: Südost bis Ost 3 bis 4, später etwas abnehmend, nordostdrehend, strichweise Gewitterböen, See 1 Meter. HW Amrum 1417

Kurz nach Sonnenaufgang nehmen wir Fahrt auf. Noch im Vorhafen geht das Groß nach oben, dann wird im Wechsel gefrühstückt. Als wir den Südkardinal (die südl. Grenze des Naturschutzgebietes) passieren, nehmen wir Kurs auf das Rütergatt. Anfangs spielt der Wind noch nicht mit, doch als die Sonne höher klettert, setzt der versprochene Wind ein.

Es läuft hervorragend. Bei leichtem, südost setzenden Strom, nähern wir uns mit 5 - 6 Knoten dem Rütergatt. Über das Rütergatt erreicht man Amrum, danach über die Norderaue Wyk auf Föhr, sowie die Halligen, u.a. Hooge. Mein Lieblingsplatz an Bord (vorn auf dem Bugkorb) scheint auch das Interesse der Crew gefunden zu haben, Levi hat den Platz schnell besetzt.

Wir kommen gut voran, haben um 1000 die Hever (da geht's rein nach Husum) weit an Steuerbord und lassen um 1100 die Ansteuerung ins Rütergatt eben an Backbord. Bis zum Abzweig in den Yachthafen sind es jetzt noch 11,5 nm (+/- zwei Stunden). Wir sind im Zeitplan. Ein paar Sonnenstrahlen lenken den Blick auf Amrum, dass endlich in Sicht kommt. Weiter an Backbord erzählt das Wrack der „Pallas“ die Geschichte einer unsäglichen Havarie aus dem Jahr 1998. Vor dem Abzweig in den Fähr- und Yachthafen nehmen wir die Segel

runter. Die Einfahrt ist leicht auszumachen, der kleine Prickenweg immer noch gewöhnungsbedürftig. Die Marina ist voll, sodass wir ganz am Ende neben dem Plattbodenschiff „Johanna von Amrum“ festmachen. Um 1305 sind wir eine Stunde vor HW, nach 36 nm (Gesamt 220), fest auf Amrum.

Naja, fast. Der Skipper der „Johanna von Amrum“ weiß, warum es heute so voll ist. Der https://scf-foehr.de/ hat fast den gesamten Steg in Beschlag genommen. Heute wird „Absegeln“ gefeiert und da wird es erfahrungsgemäß sehr laut. Die Kampfgriller aus Wyk sind offenbar für ihre Sangesfreudigkeit berüchtigt. Wilhelm Rümpler, der Skipper der „Johanna von Amrum“, hat sich hier an den Steg gelegt, weil er morgen früh um 0500 ablegen will. Von seinem Dauerliegeplatz kommt er bei niedrigem Wasserstand nicht weg. Deshalb ist sein Liegeplatz frei und dahin verholen wir jetzt. Fernab von den Wykern braucht niemand um 0500 aufzustehen, wir sind nahezu allein am zweiten Steg. Der Blick von der webcam auf den Hafen zeigt die „Kalami Star“ ganz am rechten Bildrand.

Danach gehen wir 500 m nach Wittdün, Leergut wegbringen und einkaufen. Mit dem Einkauf weiter zum Fahrradverleiher, dann mit Leihfahrrädern und Einkauf zurück an Bord. Super, wir

brauchen die Dinger erst am Montag bis 1000 wieder abgeben. Damit ihr mal einen Eindruck von unserem Liegeplatz bei Niedrigwasser bekommt, bitte schön! Wir stecken wirklich tief drin im Schlick, die Yacht ist wunderbar weich eingegraben.

Nun geht die Geschichte aber noch weiter. Wilhelm Rümpler lädt uns auf ein Glas Wein auf die „Johanna von Amrum“ ein (Wein bitte mitbringen). Erst an Bord fällt bei mir der Groschen: Natürlich kenne ich Wilhelm Rümpler, der mit seiner „Johanna von Amrum“ so viele NDR-Reisereportagen gedreht hat, meist kommentiert von Volker Lechtenbrink, kuckstu z.B. hier …

Wilhelm erzählt uns nahezu die ganze Geschichte, sodass Levi schon von einer Bildungsreise spricht und „… wie gut ihr das eingefädelt habt!“ Ham wir natürlich nicht, aber irgendwann geht auch dieser Abend zu Ende.

Wir schauen uns nochmal auf der „Johanna“ um und verabschieden uns von Wilhelm. Gute Fahrt morgen nach Cuxhaven und zum Hafengeburtstag nach Hamburg.

Draußen schickt uns ein wunderbarer Mond in die Koje. Gute Nacht.

Sonntag, 11.9.: Hafentag Amrum

Der Sonntag tut, was ein Sonntag tun muss. Die Räder bringen uns über Nebel (ganz oben)

bis zum Beginn des Naturpfades. Von dort zu Fuß weiter zur Odde (Nordspitze von Amrum). Von der Odde ist es nicht weit rüber nach Föhr oder bis Hörnum/Sylt.

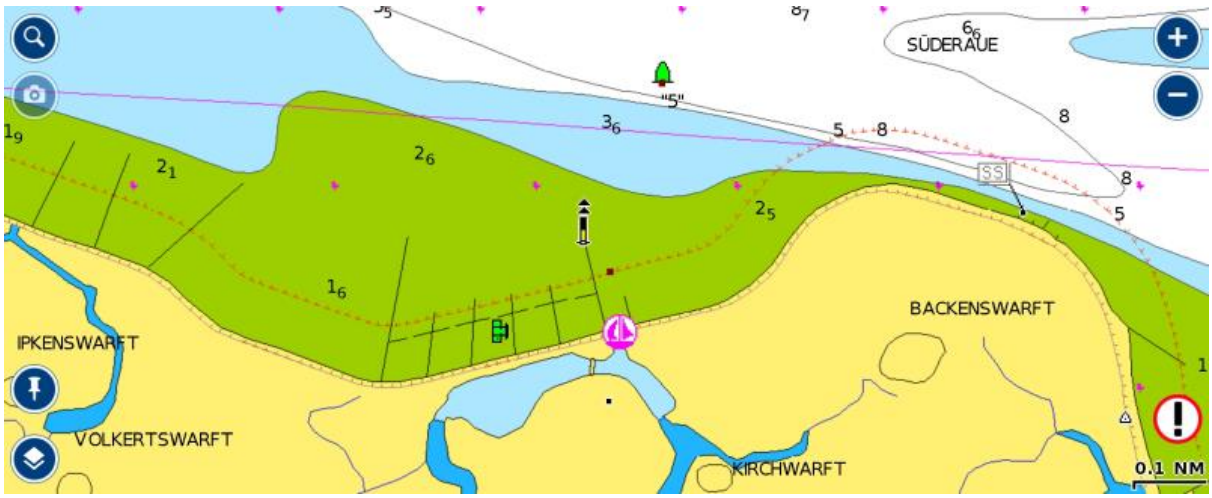
Die anschließende „Stärkung“ mit einer Friesentorte im Friesencafé ist natürlich Pflicht.

Von Nebel weiter zum Leuchtturm (leider geschlossen), aber der riesige Kniepsand ist immer einen Besuch wert. Anders als Sylt hat Amrum mit dem Kniepsand einen natürlichen Hochwasserschutz.

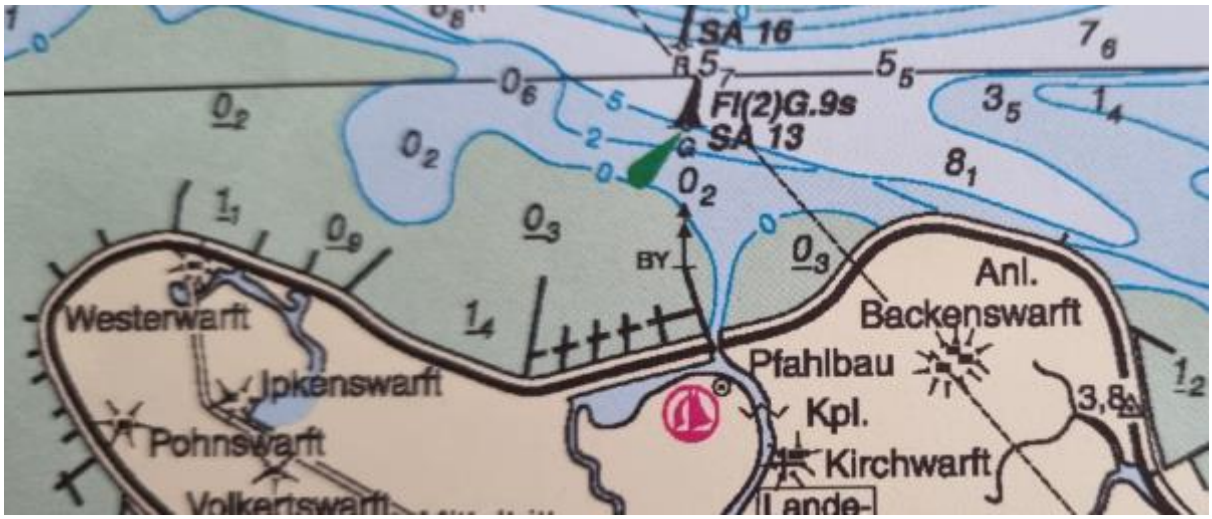
Wir wissen, ein Tag ohne Segeln muss nicht sinnlos sein. Als wir gegen 1800 ziemlich kaputt zurück im Hafen sind, sind die Föhrer Segler weg. Platz ohne Ende - oben. Wilhelm hatte uns vor der lautstarken Crew gewarnt, doch der Segelclub hat in der WSA-Halle gefeiert und niemanden gestört.

Ein Dankeschön für die Grüße an Conny, Heike und Rainer (den ich leider verpassen werde).

Montag, 12.9.: Amrum – Hallig Hooge



Die Navigation im Gezeitenrevier ist voller Tücken – wenn man sich auf die elektronische Seekarte verlässt. Vorneweg, Hochwasser auf Hooge ist um 1547. Das Hochwasser wird um + 0,3 m über dem MHW eintreten. Oben im Bild der kleine Yachthafen auf Hallig Hooge. Navionics gibt keinerlei Auskunft über die Wassertiefe für die Einfahrt bis zur „Schleuse“. Östlich der Steinmole mit dem Nordkardinal finden wir die Wassertiefe 2_5 westlich davon 2_6 m. Wie tief, oder besser wie flach die Einfahrt ist, verrät die Seekarte nicht. Du kannst dich nicht reinzoomen, es gibt keine Detailkarte.
Interessant, dass die Navionicskarte auf dem Handy und eine zweite auf dem Tablet unterschiedliche Tiefenangaben liefern. Einzig die Navioncskarte auf dem Plotter gibt westlich der Steinmole eine Wassertiefe von 0_6 östlich davon 0_4 m an. Auch diese Tiefenangaben navigieren uns mit 1,85 m Tiefgang nicht in den Hafen. Hilfreicher ist da schon die website wattsegler.de Dort heißt es zu Hallig Hooge https://www.wattsegler.de/toernplanung/hafenfuehrer/hallig-hooge.html



Am besten für die Navigation ist immer noch die gute alte Papierseekarte - oben. Hier ist deutlich die Hafeneinfahrt auszumachen. Außerdem habe ich Harry, den Hafenmeister, angerufen und nachgefragt, ob sich eine Yacht ähnlicher Größe angemeldet hat oder bereits im Hafen liegt, denn nur zwei „Große“ passen auch wirklich rein. Der Hafenmeister signalisiert freie Fahrt, „… macht gleich rechts hinter der Schleuse fest!“

Um 1300 legen wir von Wilhelms Liegeplatz („Johanna von Amrum“) ab und hangeln uns rüber an den Hauptsteg, anlegen üben (oben). Zunächst rückwärts in die Achterspring (oben), dann in die Achterleine und schließlich eindampfen in die Vorspring. Alle Manöver solala, weil wir kräftigen Seitenwind haben, aber dafür üben wir doch.

Um 1400 legen wir ab und vergessen glatt, Wasser nachzutanken - oben. Schnell tuckern wir ins Rütergatt und haben satte zwei Knoten Strom von vorn, aber nur bis zum Abzweig in die „Süderaue“, da schiebt der Strom. An Segeln ist bei Wind von vorn und der kurzen Distanz nicht zu denken. Über die „Süderaue“ erreichen wir Hooge 1 und 3. Kurz vor der 5 stehen wir vor der Einfahrt in die „Schleuse“. Gleich wird es spannend. Die Einfahrt ist 4,80 m breit, die „Kalami Star“ misst 3,76 m, da bleibt an jeder Seite ein halber Meter.

Auf dem Foto (nächste Seite) ist die Einfahrt und rechts davon der Steinwall mit dem Nordkar-

dinal gut zu erkennen. An Bord sorgt an jeder Seite ein „fliegender Fender“ für Sicherheit.

Der Skipper ist sowas von gelassen, guckt aber hochkonzentriert. Isso! Wir kommen prima durch. Doch was ist das? Gleich hinter der Schleuse rechts liegt bereits eine Yacht, die dort

vom Tiefgang her nicht hingehört, dann gehen wir eben an unseren Platz vom letzten Jahr.

Exakt zum HW sind wir um 1547, nach 8 nm (Gesamt 228), fest auf Hooge. Im Hintergrund

das Seglerhaus auf Pfählen mit Duschen & Toiletten. Wir drehen eine Runde um den Hafen.

Auf zwei weiteren Yachten sind Segler an Bord, ansonsten bewegt sich hier nichts. Vom Seg-

lerhaus der Blick über den Deich. Die große Seglerstube beherbergt das Hafenmeisterbüro

und eine Pantry. Wir zahlen 15 € für eine Nacht. Wasser, Strom, alles drin, außer WLAN. Von wegen, das Internet vergisst nix, uns hattes total vergessen. Nicht mal telefonieren kannste!

Während der Skipper beim ersten Niedrigwasser an Bord bleiben will, besucht die Crew die

Hanswarft und kommt mit Strandgutschuhen und diesen Eindrücken zurück.

In der Nacht ziehen mächtige Schauer durch und ein ruppiger, böiger Wind fegt das Rigg. Da, was is das? Reitet da einer durch Nacht und Wind? Wieder eine Böe, es fühlt sich an wie „Land unter“ und der Skipper kuschelt sich noch tiefer in seine warme Koje.

Dienstag, 13.9.: Hallig Hooge – Wyk/Föhr

Hallig Hooge	HW 1623 + 0,75 m über MHW!!!
Wyk auf Föhr	HW 1644

Nordfriesische Küste: Nordwest um 5, strichweise Schauerböen.

Der Kugelfender tut, was in seiner Arbeitsplatzbeschreibung steht - oben. Möglicherweise wird aus dem Kugel- später ein Birnenfender? Nein, wird es nicht!

Ein Vergleich: Gestern bei Hochwasser (Vorseite), jetzt bei Niedrigwasser (oben). Die Vorstellung, dass das HW heute 40 cm über Steg und Hafenkante ausfallen wird ist doch abenteuerlich.

Die „Kalami Star“ hat damit kein Problem. Der Kiel steckt zwar im Schlick, steht aber auf hartem Sand. Die Yacht schwimmt bei ausreichend Wasser wieder auf.

Auf dem Weg zum Fähranleger (oben) bitten mich zwei ca. 15jährige Mädels um Hilfe. Sie stehen mit einem Gerät zur Landvermessung auf dem Deich. „Wenn sie wirklich Segler sind, nehmen sie uns bitte, bitte mit von der Insel. Wir sind von der Waldorfschule XYZ und hier zwei Wochen eingesperrt. Hier ist aber auch gar nichts los, tote Hose!“ „Wie, ihr seid gegen euren eigenen Willen hier, wie das?“ „Ja, wir dürfen nicht weg und müssen die Insel vermessen, das ist sooo langweilig. Wollen sie mal durch den Theodoliten gucken?“ Ich bejahe und schaue in ein Küchenfenster auf der Kirchwarft, auch nicht gerade erfrischend. Ich empfehle den Mädels, sich an Amnesty International oder das UN-Kinderhilfswerk zu wenden, es gibt schließlich eine UN-Kinderrechtskonvention! So ganz zufrieden sind sie mit meiner Antwort wohl nicht … oder soll ich sie doch mitnehmen? Was meinst du?

Über die Backenswarft finde ich (ohne die Mädels) zurück an Bord. Kurz darauf ist auch die

Crew zurück. Wenn wir heute Nachmittag tatsächlich erst bei Hochwasser (1623) ablegen, reichen nicht mal Gummistiefel, um trockenen Fußes an Bord zu kommen. Wir gehen früher raus und haben in der Schleuse viel Strom von vorn. Geht das gut? Hafenmeister Harry meint, „… mit Schmackes raus und durch!“ Na denn!

Um 1345 ist es tief genug, der Wasserstand bereits jetzt nahe am MHW. Wir haben zwei Knoten Strom und 22 Knoten Wind schräg von vorn. Wie sicher ablegen? Eindampfen in die Vor- oder Achterspring oder doch in die seewärtige Achterleine? Die seewärtige Achterleine ist die elegantere Lösung. Zum Glück lässt sich das Manöver jederzeit abbrechen, ein Experiment: Maschine volle Kraft voraus, Ruder zum Land, damit sich das Heck absetzen kann. Die Maschine gibt alles, aber keine Chance, Wind und Strom sind zu stark. Im zweiten Versuch dampfen wir in die Vorspring, das klappt sofort.

Kurz darauf sind wir bereits mit fliegenden Fendern durch die enge Schleuse. Auch das klappt super. Der Skipper, total erleichtert, ist plötzlich völlig losgelöst. War wohl doch nicht so ein-

fach – oben. Die Wassertiefe loten wir nirgendwo niedriger als 2,5 m, so muss das. Wenig später sind wir zurück im Fahrwasser und haben jetzt Wind und Strom gegen uns, aber das

wussten wir ja, Motorfahrt über Grund mit 0,8 - 3 Knoten bis Rütergatt/Norderaue. Immer wieder rumpeln wir in die Welle, dann steht die Yacht und weiter geht's. Die Norderaue erreichen wir um 1600 und endlich Maschine aus. Von dort noch 9 nm bis Wyk/Föhr – jetzt bei 25 Knoten halbem Wind, kleiner Genua und noch leicht mitlaufendem Strom.

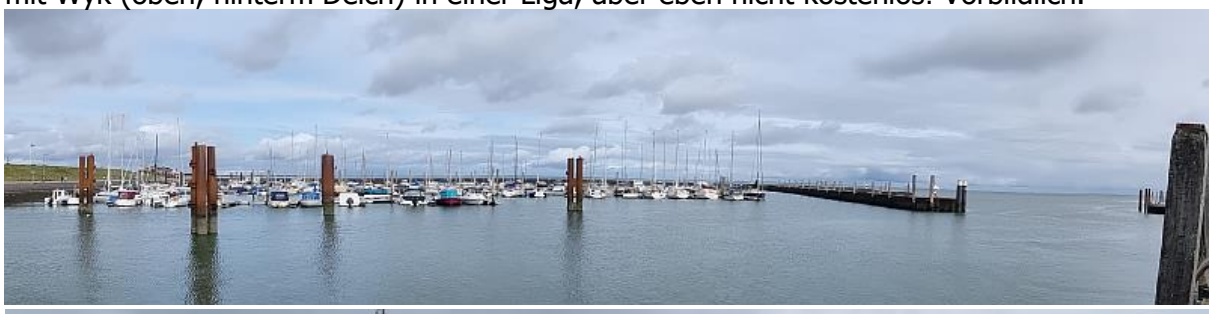
Über die Norderaue schiebt uns der Wind durch das Fahrwasser bis vor die Haustür von Wyk/Föhr. Kay übernimmt und bringt uns sicher an den Schwimmsteg. Um 1729 sind wir nach 15 nm (Gesamt 243) fest in Wyk. Sind hier nur Motorboote? Der Hafenmeister ist nicht da, erst morgen früh von 10 – 1100. Wir packen die Liegegebühr in einen Umschlag. Bezahlt ist, aber Duschen und Toiletten? Ein Dauerlieger hat Mitleid, will uns seinen „Chip“ kurzzeitig leihen, aber das hilft einer vierköpfigen Crew nicht weiter. Dass es sowas noch gibt …

Irgendwie sind alle platt. Aufgrund guter Bewertungen versuche ich seit zwei Stunden Plätze im Restaurant „Zum glücklichen Matthias“ zu reservieren und scheitere grandios. Nummer stimmt, geöffnet ist, warum geht keiner ran? Gegen 1900 stehen wir bei „Matthias“ vor der Tür: „Betriebsferien bis 17.9.“ Das gibt's ja wohl nicht, ein Sauladen. Überall steht, geöffnet von 16 – 23 Uhr! Wir werden anderweitig fündig und sind wirklich begeistert: In Klatts gute Stuben kannstu nicht reservieren, dafür wunderbar essen. Auch der Service ist ausgezeichnet, so muss das. Der Glückliche Matthias kann uns mal.

Mittwoch, 14.9.: Wyk - Helgoland

Nun klärt sich das auch mit Duschen und Toiletten. Es gibt auf irgendeinem Schild eine „Notrufnummer“, 24 Stunden erreichbar. Dort hätte man uns eine Codenummer mitgeteilt über die wir an die Chips für das Sanitärgebäude gekommen wären. Also selber schuld? Ein wenig. Wer hier im Dunkeln oder bei Schlechtwetter ankommt übersieht so etwas schnell. Vielleicht findet die Hafenverwaltung eine bessere Lösung. Nur eins steht fest: Bessere sani-

täre Einrichtungen findest du vielleicht noch in Hörnum, sonst nirgendwo an der Nordsee. Auch die Ostseehäfen Vejrø, Grømitz und Boltenhagen, meine bisherigen Favoriten, duschen mit Wyk (oben, hinterm Deich) in einer Liga, aber eben nicht kostenlos! Vorbildlich.



Ein zweiter Hafenteil liegt stadteinwärts, für Gäste ist da kein Platz. Nach einem ausgiebigen

Frühstück geht’s rein ins Getümmel. Mit uns sind viele Gäste unterwegs, hier ist immer noch Urlaub. Natürlich wissen alle, dass Föhr, sowie das Herzogtum Schleswig, bis 1864 dänisch

waren. Einige unserer Fotos erzählen von dieser Geschichte.

Nun sind wir natürlich auch Touristen und lassen es uns gutgehen. Dabei gibt sich die Crew alle Mühe, regionale Produkte zu bevorzugen. Von einer „Toten Tante“ hatte ich noch nie gehört, aber so wird sie gemacht …

Da wir erst gegen ca. 2300 auf Helgoland ankommen werden, wird für den Törn vorgekocht.

HW Wyk auf Föhr 1716 Wir wollen um 1600 bei diesem Seewetter ablegen:

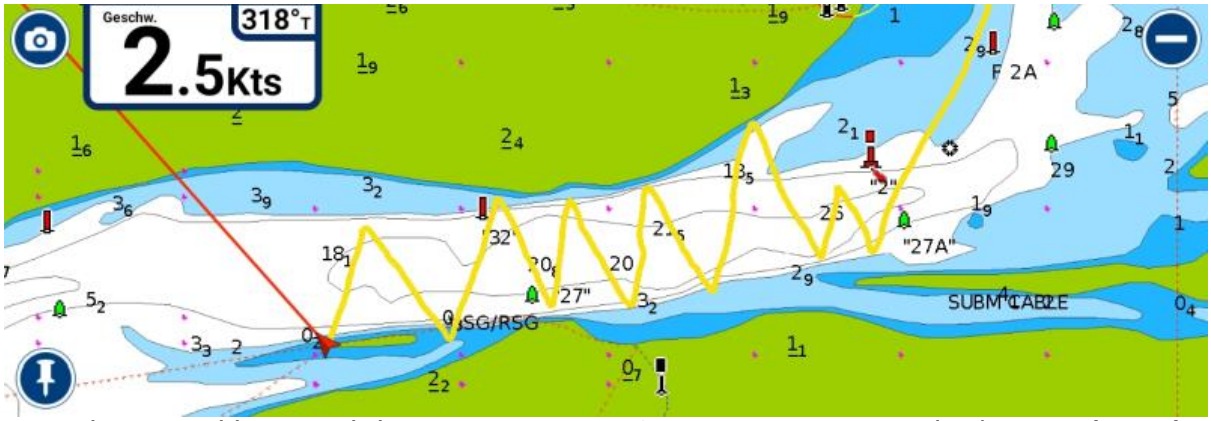
Deutsche Bucht: West bis Nordwest 4 bis 5, etwas zunehmend, Schauerböen, See zunehmend 3 Meter.

Um 1620 legen wir gut vorbereitet ab. Alles ist gecheckt, Wasser gebunkert, die Crew frisch geduscht (es geht nach Helgoland!). Das Groß segelt im 2. Reff und so langsam schieben wir

uns gegen Wind und Strom seewärts. Draußen weht uns der Wind aus West entgegen. War nicht eben noch von West bis Nordwest die Rede? Wir müssen kreuzen und kreuzen uns einen

Wolf. Für die Norderaue benötigen wir viel zu viele Kreuzschläge, die werden uns am Ende 7 nm kosten (= eine Stunde). Zum Glück sind böse Schauer nicht in Sicht. Oben der Abschied von den Halligen – im Bild Langeness.

Wir wechseln uns stündlich am Ruder ab. Immer noch Wind gegen leichten Strom, gut an unserem Track – nächste Seite zu erkennen. Steuern ist nicht leicht und der Begriff Steuer-



mannskunst wird hier wörtlich genommen. Um 1845 passieren wir Wittdün/Amrum (unten),

der Wind geht auf 25, in Böen 30 Knoten. Die Insel und der Kniepsand schützen vor höheren Wellen. Ganz langsam schiebt der Strom mit, auf der Logge bleibt die 8 keine Seltenheit. Als es dunkel wird, winkt ein Seehund hinterher. Schön war’s hier.

Als Amrum achteraus liegt ändert sich an Windstärke und -richtung nichts. Das Rütergatt seewärts segeln ist bereits identisch mit Kurs Helgoland. Oha, noch vier Stunden hoch am Wind? Die Crew hat längst Lifebelts angelegt, da müssen wir jetzt durch. Um 1900 passieren wir die Ansteuerungstonne Rütergatt. Die wichtigsten Tonnen sind inzwischen befeuert, die Positionslichter brennen. Um 1950 geht die Sonne unter, die angekündigten Schauerböen sind nicht auszumachen. Doch jetzt ist der schützende Sand weg, wir sind auf der Nordsee. Die See geht ruppige 2 Meter.

Manchmal erwischt uns ein größerer „Kavenzmann“ und die Gischt fliegt ins Cockpit. Die Dinger sind jenseits von 2 m und im Dunkeln nicht auszusteuern. Der Lt. Helgoland kommt in Sicht, weit an Backbord zwei Fischer. Unser Speed immer noch über 7 Knoten, wir sind sauschnell unterwegs. Trotz Dunkelheit erkennt man dicke Schauerwolken, doch wir haben weiterhin Glück – weil wir so schnell sind? An der Küste der Lichterschein von Husum bis Büsum. Um 2140 geht der Wind plötzlich runter auf 14 Knoten und dreht auf WNW. Damit wird es beinahe still an Bord. Von hoch am Wind gehen wir fast auf Halbwindkurs, segeln aufrechter weiter. Wir reffen die Genua aus und sind wieder bei 7 Knoten über Grund.

Inzwischen sehen wir nicht nur den Lt. Helgoland, sondern können bereits die Lichter von Ober- und Unterland unterscheiden. Bis es um 2300 plötzlich finster wird … und nass. Ein Schauer erwischt uns, aber wir sind bestens darauf vorbereitet. Zehn Minuten später ist der Schauer durch, die Yacht vom Salz sauber gewaschen, danke Schauer. Jetzt müssen wir den Südkardinal erwischen, doch davor driften zwei Fischer mit seltsamer Beleuchtung. Besser außen rum? Wir nähern uns, dann doch Zweifel. Sind das wirklich Fischer? Es dauert ein paar Minuten, dann klärt sich, das sind die Bergungsschlepper, die hier ständig auf Station sind. Wieder beginnt es zu regnen und jetzt lässt der Plotter nicht mehr mit sich spaßen. Jeder Touchscreen geht bei Feuchtigkeit in die Knie, eine blöde Erfindung für Segler.

Auch der Südkardinal „versteckt“ sich immer wieder im Lichte der Containerdampfer, die draußen auf Reede liegen. Dann sind wir endlich rum, Maschine an, Genua einrollen und auf die grüne 1 zu. Danach rein in den Südhafen, das Groß geht runter und um 2345 sind wir nach 49 nm (Gesamt 292) fest auf Helgoland. Wir waren 7:30 unterwegs, ein Schnitt von knapp 7 Knoten, boah ey! Hunger auf das vorbereitete Essen hat niemand, gute Nacht.

Donnerstag, 15.9.: Helgoland - Cuxhaven

Morgens um 0700 ist die Welt noch in Ordnung, doch der Blick auf das Seewetter von 0451 sorgt nicht unbedingt für gute Laune:

Deutsche Bucht: Nordwest 5 bis 6, zunehmend um 7, schwere Schauerböen, strichweise Gewitter, See zunehmend 5 Meter.

Muss man bei diesem Wetter fahren? Muss man nicht, aber schauen wir genauer hin: Der Windfinder gibt uns zwischen 10 und 1600 Uhr 20 – 22 Knoten Wind, in Böen max. 25. Windy legt sich in ähnlicher Weise fest und auch das dänische Wetter orakelt nicht mehr als 10 m/sec. Von zunehmend 7 ist sonst nirgendwo die Rede. Heute Windgeschwindigkeiten wie letzte Nacht, doch diesmal Raum- bis Vorwind. Das lässt sich mit der Genua gut segeln, aber die Yacht wird mächtig rollen. Bleiben wir auf der Insel, kommen wir drei, vier Tage nicht mehr weg. Lächele, es könnte schlimmer kommen …

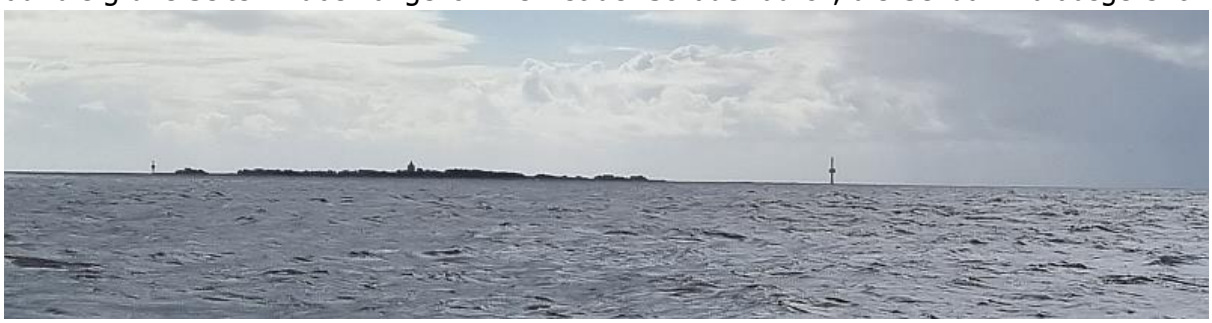
Wie kommen wir rüber? Wir schauen auf diese Strömungskarte vom BSH, damit wir in keine Wind- gegen Stromsituation kommen. Legen wir gegen 1000 ab, haben wir drei Stunden später bei Elbe 1 ein gutes Zeitfenster und wären mit dem auflaufenden Wasser zwischen 15 und 1600 in Cuxhaven. Wir haben einen Plan, die Crew ist einverstanden. Um 0930 verholen wir an die Bunkerstation und tanken 47 Liter zu 1,64 €/Ltr. Bei der Gelegenheit ist ein neuer Fender fällig, einer fehlte am frühen Morgen - macht bitte keine Slipknoten!

Tatsächlich legen wir um 1000 ab, und segeln allein mit der Genua nahezu vor dem Wind. Vorseite: Helgoland im Kielwasser.

„Draußen“ geht es sofort drunter und drüber. Die Yacht rollt in der hohen See. Das Heck sackt ins Wellental, der Bug klettert steil in die Höhe und dann rollt die Welle durch, danach alles

wieder von vorn. Die Sonne scheint, wir kommen gut voran, doch achteraus braut sich was zusammen … und zieht westlich von uns durch. Für uns bleibt ein „kleiner Sonnenschuss“ als

Warnung für die nächste Böe. Als wir um 1330 das Elbfahrwasser erreichen sind wir bestens auf die Schauerböe vorbereitet: Die Genua zieht nur noch mit 30 %. Die Schauerböe erwischt uns mit 32 Knoten, das ist mit so wenig Tuch gut steuerbar. Der Schauer sorgt kurzzeitig für eine heftige Dusche … und schlechte Sicht. Auf der Elbe keine Großschifffahrt, wir wechseln auf die grüne Seite. Drüben angekommen ist der Schauer durch, die Genua wird ausgerefft.



Um 1420 haben wir Neuwerk (oben) an Steuerbord und jetzt nimmt uns endlich die Strömung mit. 10 Knoten Wind + 3 Knoten Strom = 7,8 Knoten über Grund. Da haben wir nicht viel falsch gemacht. Das Foto auf der nächsten Seite zeigt die starke Strömung an Elbe 19, am „Kielwasser“ gut zu erkennen.

Ein letztes Mal schiften wir die Genua, wir sind gleich da. Wieder droht ein Schauer, doch dies-

mal haben wir Glück, der Regen trifft Brunsbüttel. Jetzt nur noch rein in den Yachthafen der

Seglervereinigung Cuxhaven. Levi nimmt Maß und rauscht mit voller Kraft voraus in den Ha-

fen. Das Foto oben hat Martin der Hafenwebcam abgeluchst – vielen Dank. Weiter geht's: Um 1540 legt uns der Brandenburger nach 38 nm (Gesamt 338) rückwärts an den Steg.

Was war das für ne Überfahrt? Versprochen waren: Nordwest 5 bis 6, zunehmend um

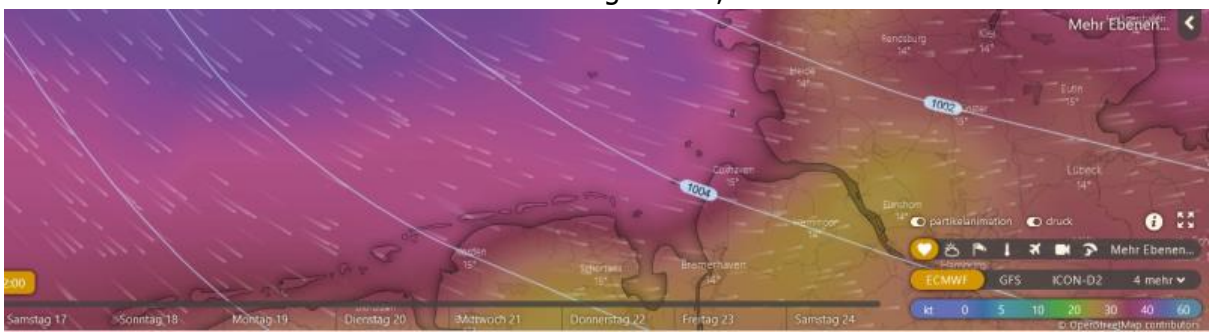
7, schwere Schauerböen, strichweise Gewitter, See zunehmend 5 Meter. Tatsächlich hatten wir, wie der DWD vorhergesagt hatte, meist um die 20 – 22 Knoten (5 – 6 Bft.) aus NW, die See ging ca. 3 m hoch, Ausnahmen gab es in beide Richtungen. Außer bei zwei kurzen Schauerböen mit max. 32 Knoten Wind (Bft. 7) hat der Wind eher abgenommen, je mehr wir uns Cuxhaven näherten. Im Grunde sind alle Vorhersagen eingetroffen. Probleme gab es unterwegs zum Glück nicht. Das lag sicher daran, dass wir vor dem Wind ablaufen konnten. In die Gegenrichtung segelt niemand, da hätte man auch nicht alle Latten im Segel.

Vielen Dank an alle, die uns Grüße übermittelt oder Kommentare ins Logbuch geschrieben haben. Ein besonderes Dankeschön an die Crew für ihren „Alleingang“ und für die schönen Fotos. Danke auch an alle, die hier „under cover“ mitgesegelt sind. Es ist wie bei McDonalds: Der Laden voll, doch keiner geht hin. Einfach nur schade, dass sich, außer den üblichen Verdächtigen, selten jemand äußert oder bedankt. Sei’s drum, Kritik oder Rückmeldungen nehme ich immer noch gern entgegen, mail segeln@ralfuka.de

Fairwinds & Gruß

P.S.: Ich muss euch mal was sagen, auf Seite 26 habe ich über den roten Inselmaulwurf berichtet:

Die inzwischen große Kolonie der Basstölpel geht auf Helgoland, und das ist einmalig auf der ganzen Welt, eine Symbiose mit dem roten Inselmaulwurf (Talpidae subrufa) ein. Die Maulwürfe bereiten durch ihre „Hügel“ (auch Scherhaufen genannt) den Basstölpeln eine Nistmulde, die sie dann nur noch mit Nistmaterial ausfüttern. Die Maulwürde bekommen zur Belohnung Fisch, geht doch.

Das ist natürlich Seemannsgarn und meinem seltsamen Humor geschuldet. Sollte ich damit jemanden verärgert haben, so bitte ich um Entschuldigung. Wenn du jetzt glaubst, dann hatter die beiden Waldorfschülerinnen auf Seite 38 ebenfalls erfunden, dann ist das ein Irrtum, die Mädels sind echt. Seemannsgarn (wie oben) löse ich immer auf.

PPS Diese Böen erwarten uns am nächsten Tag. Schön, dass wir im sicheren Hafen sind!