

Rüber zur Nordsee

26.9. – 3. Oktober



Der Zubringertörn zu „Skagen Rund“ mit ganz wilder Crewmischung. Martin (v. lks.) segelt schon ewig mit oder selbst mit Crew, Raimund ist inzwischen aus den Skippertrainingschuhen raus, nur Cristoph (r.) wurde vor ein paar Wochen von Martin infiziert oder besser shanghai*! Was das heißt?

***Schanghaien** bezeichnet in der Seemannssprache das gewaltsame Rekrutieren von Seeleuten für Kriegs-, Handelsschiffe und Yachten. Um Matrosen zu schanghaien, durchkämmten Presskommandos (auch Pressgangs genannt), bzw. bewaffnete Schiffsbesatzungen die Hafenviertel, dort vor allem Kneipen und Bordelle. Anwesende Seeleute wurden unter Einsatz von List, Alkohol oder Gewalt entführt und zum Dienst auf Kriegs-, häufig auch Handelsschiffen und Yachten gezwungen. (Wikipedia)

Rüber zur Nordsee ist kein Ausbildungstörn und auch kein Training, doch als die Dschunx nach dem Einkauf auf dem Parkplatz anlegen, schauert es, als gäb's kein Morgen: Schwerwettertraining. Drei Karren voller Lebensmittel müssen trocken an Bord. Die Lieferandos bilden eine Kette und schon sind die Lebensmittel samt der geistlichen Getränke an ihrem Bestimmungsort. „Ab jetzt haben wir Urlaub“, freut sich Martin, während sich die beiden Matrosen und der shanghaiite „Moses“ bereits an den denselben Getränken zu schaffen machen. Damit das bloß nicht aus dem Ruder läuft, setzt der Skipper Kurs auf die ADB ab. Die Dschunx segeln zurück in die Spur und ham einen Riesen hunger. Maskiert begehren wir Einlass und werden unverzüglich an den reservierten Tisch escortiert. Masken ab und Engel getrunken, so muss das!



Nach dem Gourmetteller für 8 € (oben) geht es Crew & Skipper wieder besser. Mann ist sogar in der Lage, längere als Zweiwortsätze unfallfrei zu sprechen, wie z.B.: „Hat gut geschmeckt!“ oder „...noch mehr Pommes mit alles!“ Es reicht.

Nachdem 80 € den Behälter gewechselt haben, geht es gegen den steifen Nordost auf Heimreise. Um 2100 werden Böen bis 39 Knoten gemessen und der Wasserspiegel steigt weiter. Der Pegel Heiligenhafen misst bereits 0,70 m über dem mittleren Wasserstand, da kommste kaum noch an Bord. Heute Schwerwettertraining, morgen Vormittag Flaute, genau dann wollen wir ablegen.



Gegen den erklärten Willen eines Crewmitglieds wird Raimund zum Doko shanghai. Auch beim Doppelkopf werden wohlschmeckende Getränke und leichte Snacks gereicht. Nein, nein, keine Männerwitze, harmlos: „Morgen auf dem NOK steuert der Autopilot und wir spielen hier unten Karten“. Spätestens an dieser Stelle schickt der Skipper seine Crew zum Zähneputzen und wünscht eine gute Nacht.

Sonntag, 27. September: Heiligenhafen – Möltenort (oder durch bis Rendsburg?)

Meine Crew schläft und schläft und schläft. Beim Törn vorher wurde ich gegen 0645 „gewalt-sam“ geweckt, heute, um 0830 Totenstille, nicht mal Wind. Ich genieße das, aber irgendwer muss die Kerle doch was in die Getränke gekippt haben. Kalamitschok? Ob ich die mal wecke? Lieber nicht, bin selbst immer noch hundemüde. Noch vor dem Frühstück eine Mail von Jasper (Stegnachbar von Steg 12, der uns offenbar vermisst): Moin Ralf, bist Du auf großer Fahrt? Bei uns am Steg sitzt Bootsmann Lexington (rechts) - seegras-behangen - und einsam. Nicht, dass Du ihn vergessen hast 😊. Ich bereite gerade die „Jytte“ für's Winterlager vor (am Mittwoch). Liebe Grüße und bleibt gesund, Jasper Moin Jasper und vielen Dank. Wenn jemand im Hafen hängen geblieben ist, wegen ner Lady oder so, und den Dampfer verpasst hat, dann heißt das, "... der Seemann ist achteraus gesegelt!" Das Schicksal von Lexington ist mir immer erspart geblieben. Nein, der gehört nicht zu uns. Wir seh'n uns im Winterlager ... oder so. Schönes neues Jahr, Fairwinds & lieben Gruß auch an Annette, Ralf.



Als ich vom Duschen zurück bin steht das Frühstück auf dem Tisch, unglaublich. Unglaublich auch die Kommentare, Cris: „Es riecht hier so nach Camping!“ „Wie riecht denn Camping?“ „Na, son büschen nach Gas, frischen Brötchen, Marmelade und Seeluft!“ „Aha!“ „Wie lange soll das Frühstücksei kochen?“ Die Crew: Ralf 5 Minuten, Martin 7 Minuten, Raimund 9 Minuten, Cris 12 Minuten! Das gibt's doch gar nicht, so ein Seewetter auch nicht:

Westliche Ostsee: Südost bis Ost um 3, nordostdrehend, zunehmend um 5, später wieder etwas abnehmend und in Küstennähe diesig, See 0,5 m, Ostteil zunehmend 2 Meter



Um 1100 eine kurze Sicherheitseinweisung und das Törnbriefing bis Rendsburg. Martin sorgt mit seinem Tablet schon für die Vorschau der Schleusenmanöver in Holtenau. 10 Minuten später legt Raimund ab, wir sind auf Kurs. Von Wind kann keine Rede sein, die Segel bleiben im Segelkleid. Schaffen wir es bis Rendsburg? Ab Heiligenhafen Nord steuert der Autopilot durchs Sperrgebiet. Schießbetrieb ist heute nicht, freie Fahrt.



Martin macht eine höchst interessante Entdeckung. Der Skipper versucht, die passende Bedienungsanleitung für den Autopiloten zu finden, weil der in den letzten Tagen hin und wieder mal vom Kurs abweichen wollte. Die Bedienungsanleitung spart das Thema Kalibrierung leider aus und nun kommt Martin ins Spiel, der im Yachtforum entdeckt, dass andere elektrische Geräte den Kompass stören können – auch wenn sie nicht in Betrieb sind. Tatsächlich wird Martin fündig, es ist der Staubsauger, der in der Nähe lagert und elektromagnetisch stört. Nehmen wir ihn weg, stimmt der Kurs, zurück an seinem Platz stört er wieder. Kann doch nicht sein ...



Es ist kalt geworden und tatsächlich Herbst. Wind mit 7 Knoten aus W (von vorn), 13° und die Sicht vielleicht eine Meile. Es ist diesig, mieselt vor sich hin und da kriecht die Kälte ganz langsam unter die Klamotten. Stiefel, Ölzeug und was Warmes drunter sorgen für Wohlbefinden ... in den richtigen Klamotten. Martin kocht Tee, Raimund schmiert Brötchen, der Autopilot macht ohne Staubsauger alles richtig, die Stimmung ist prima, das Wetter nicht.

Um 1600 erreichen wir die „Kolberger Heide“ und haben im Dunst das Feriencenter Holm an Backbord. Wir koppeln den Törn bis Rendsburg durch: Bis zur Schleuse brauchen wir noch

zwei Stunden (1800), wissen aber nicht, wie lange wir in Holtenau warten müssen. Kämen wir sofort durch, wären wir gegen 2100 in Rendsburg. Sportboote dürfen aber nur bis 2030 auf dem Kanal fahren. Das wird also nichts, dann einfach nur bis Möltenort, wir haben keinen Zeitdruck.



Das Ehrenmal von Laboe kommt in Sicht, die Marina Wendtorf querab (Cristian, bist Du da?). Rein ins Fahrwasser und in die Förde, die Sicht ist weiterhin bescheiden. Laboe bleibt an Backbord, wir passieren Friedrichsort und motoren auf den Hafen zu - unten.



Raimund hat seinen Anlegeplan fertig und dann geht's aber los. Da drüben is ne Box frei, Raimund! Nee, die an Steuerbord ist viel besser. Wo soll Raimund nur hin? In die da oder doch in die an Stb.? Jetzt musste rückwärts geben, aber doch nicht so schnell! Plötzlich ist die Maschine aus und mit der Restfahrt driften wir doch in die da. Verstehste nicht? Verstehst hier auch keiner. Jedenfalls sind wir um 1730 nach 32 nm fest in Möltenort.



Die Hafengebühr in Möltenort wird nach qm Schiffsfläche berechnet. Das ist eine ganz seltene Rechenweise und kostet uns 18,60 €. Ob da nun Länge mal Breite berechnet wird, soll uns egal sein. Wasser, Strom, freies WLAN, alles mit drin, duschen kostet (wie in Heiligenhafen) 1 € extra. Ja und hier funktioniert alles und ist auch seinen Preis wert. Wer durch den NOK will oder von dort kommt, ist hier bestens aufgehoben. Rüber zum Warteplatz sind es 2 km.

Nach dem Anlegebier demonstriert uns Martin die technische Vielfalt seines hervorragenden elektronischen Equipments. Da kann und will ich als mittelständischer Kleinunternehmer einfach nicht mithalten.

Wenig später greift Cris zum Kochlöffel und köchelt uns ein wunderbares Essen. Reis mit fein geschnetzeltem Fleisch und ein wenig Knofi soll's gewesen sein. Siehste und an der Stelle komme ich mit meinen Medien in Konflikt. Da ich einen Film über unsere Reise drehe, habe ich den Smutje natürlich bei der Arbeit gefilmt. Standfotos hat leider niemand gemacht.



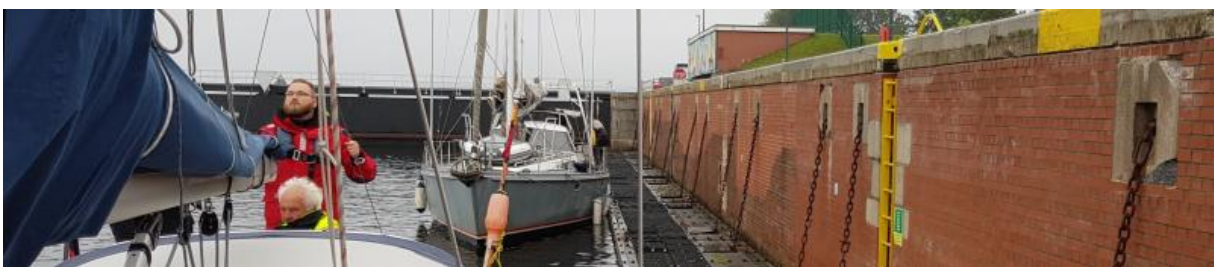
Schnell weiter zum Doppelkopf und am Ende noch ein wenig Törnplanung. Ganz schön verzwick, in Brunsbüttel ist um 1954 Niedrigwasser, bis Cuxhaven würden wir wohl kommen, nur die Gezeit (Strom) würde uns nicht helfen. Mir geht das fast zu schnell. Wir schau'n in Rendsburg nochmal genauer hin, wenn wir wissen wann wir tatsächlich in Brunsbüttel sein werden. Alternativ über die Eider?

Montag, 28. September: Möltenort – Brunsbüttel – Cuxhaven?

Um 0700 beginnt der Tag, Frühstück gibt's später im Kanal. Trotzdem wird Kaffee gekocht, werden Brötchen besorgt und als wir um 0800 raus sind sehen wir in der Ferne freie Einfahrt für die Sportschiffahrt ... leider zu früh für uns, das schaffen wir nicht mehr und als der Signalmast rot gibt, wissen wir um unser Schicksal. Wie lange werden wir warten müssen? Wir nutzen die Zeit, um den Autopiloten zu kalibrieren. Wir drehen ganz langsame Kreise, bis uns der Autopilot eine Ablenkung von 8° anzeigt. Nun geradeaus fahren und die Deviation korrigieren. Fehlt nur noch der Kurstauglichkeitstest mit dem Störenfried Staubsauger.



Wir warten vor der Schleuse und drehen unsere Kringel. Wer zuschauen will, hier geht's zur webcam <https://www.kielmonitor.de/webcam/schleuse-holtenau/> Inzwischen wird unter Deck das Frühstück vorbereitet. Natürlich hören wir Kanal 12 und interpretieren es als „Zeichen der Hoffnung“ wenn sich Berufsschiffahrt ankündigt. Die „Nordic Saga“ fährt als einziges Fahrzeug in die Schleuse, ansonsten kein Schiff weit und weit. Um 0905 endlich das Einfahrtssignal für Sportboote. Die Fender flach auf dem Wasser und mit einem Fender als Trittstufe sind wir bes-



tens auf SüdSüd (= Südschleuse/Südseite) vorbereitet. Cris hat in Möltenort abgelegt und fährt uns auch hier wieder rein. Die Schleusenwärter signalisieren, dass wir nicht so weit durchfahren sollen, also gleich Bb. an die „Schlengel“.



Natürlich wird jetzt gefilmt und fotografiert, für Cris und Raimund wird es die erste Kanalpassage. 30 Minuten später fahren wir wieder raus. Das diesige, feuchte norddeutsche Wetter



wird uns jetzt 99 Kilometer begleiten. Wenig später hat uns die „Nordic Saga“ wieder überholt, jetzt sind wir ziemlich allein unterwegs. Aber die „Außenbordkameraden“ sind aktiv und arbeiten an der Kanalverbreiterung und Vertiefung – unten.



Seit ein paar Wochen ist die Kanalpassage wieder kostenlos ... für alle. Die Treibstoffpreise für die Großschifffahrt sind offenbar so im Keller, dass sich die Kosten für den Kanal nicht rechnen, die fahren lieber Skagen Rund. Um die Kunden nicht zu verlieren, ist die Kanalpassage derzeit kostenlos. Und wenn die Großen umsonst fahren, kann man den Kleinen keine Maut abverlangen – von ausländischen Yachten mal abgesehen, aber das ist doch bescheuert!





Um 1225 passieren wir die Nobiskrugwerft in Rendsburg (oben), die aktuell sehr zu kämpfen hat. Entlang der Werft führt das Fahrwasser der Obereider bis zum Regattaverein. Im Vereinshafen kann man wunderbar übernachten und ist schnell in der Stadt.



Ich rufe unseren Freund Frank an, der so gern mit an Bord gewesen wäre, aber das Knie ... Frank ist ein Technikfan wie er im Buche steht und ein glühender Verehrer der Rendsburger Schwebefähre, die 2016 bei einer Havarie schwer beschädigt wurde und seitdem im Werft-hafen des WSA auf Halde liegt (o.r.). Das denkmalgeschützte Rendsburger Wahrzeichen wird derzeit in Brake neu aufgebaut und sollte bereits im September, zum 125jährigem Kanaljubi-läum, wieder in Betrieb sein! Sollte, dazu ein paar [Neuigkeiten](#).



Oben die Hochbrücke immer noch ohne Schwebefähre und Grüße von Martin und mir natürlich an Frank. Gute Besserung. Weiter geht die Fahrt und nun haben wir die Eider an Steuerbord hinter einem Damm. Später Rüsterbergen, hier werden Lotsen und Kanalsteuerer gewechselt.





Die „Nordic Saga“ vor uns können wir beim Lotsenwechsel beobachten. Später überholen wir sie in einer Weiche wieder. Um 1440 passieren wir den Abzweig zur Giselau und wenig später kassiert uns wieder die „Nordic Saga“. Geht das so bis Brunsbüttel weiter? Die Kälte kriecht langsam unter die Klamotten. Ich kletterte erstmals in meine Seestiefel, am Ruder braucht man Handschuhe. Die letzten Meilen langweilig, kalt & nass.



Ab Hochdonn wird aus der hohen Luftfeuchtigkeit Regen. Unsichtiges Wetter, dabei sind die Lichter der Berufsschifffahrt erst ab unter 500 m auszumachen. Um uns herum versinken Kanal und Landschaft in ein trübes, funzeliges Licht. Rainer fällt mir wieder ein, mit seinem schönsten Grau der Welt ... auf der Elbe. Das werden wir bald sehen. An Bord Routine: Der Smut schnippelt für die Bolognese, einer schläft, einer schreibt und einer sorgt für die Geradeausfahrt. Immer wieder passieren Fahrzeuge, tauchen aus dem Regen auf und verschwinden wieder, unlustiges Wetter. Noch eine Stunde bis Brunsbüttel.



Die Kanalfähre Burg quert das Fahrwasser und hält eindrucksvoll auf uns zu. Oha, was will der denn? Denkt der „Busfahrer“, dass wir aufstoppen und er locker vor uns durchgeht? Darauf hat der Fährmann wohl spekuliert und muss nun selbst auf die Bremse treten. Hoffentlich rollt bei der Vollbremsung kein Auto in den Kanal. Klar is, die Kanalschifffahrt hat Wegerecht. Die „Kalami Star“ hält Kurs und Geschwindigkeit bei, wir lassen uns nicht den Schneid abkaufen. Der bremsende Fährmann zieht 10 m achteraus vorbei. Wir grüßen freundlich, der Fährmann grüßt zurück!

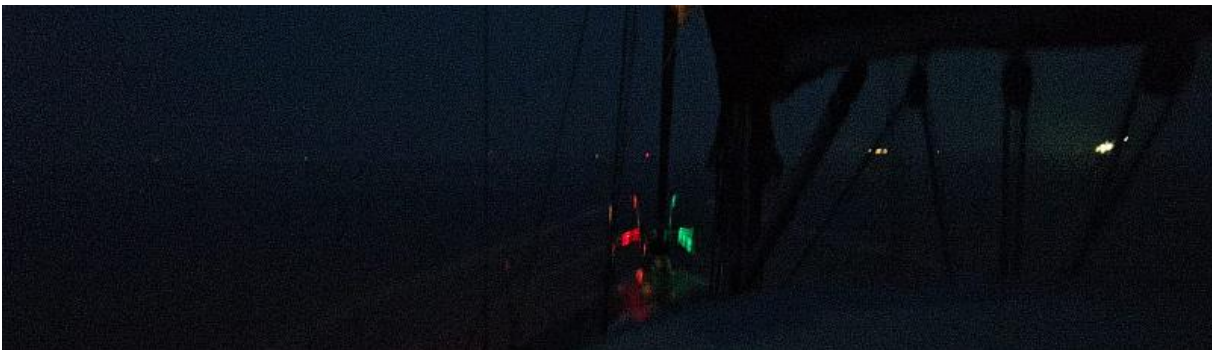
Brunsbüttel ist Petrochemie und Bayer. Gleich nach der Brücke sehen wir schemenhaft die Tanker, Tanks, Türme, Hallen und Raffinerien. Aus dem Dunst Kräne, die beiden Fähren und endlich die vier Schleusen, mit der Baustelle für die 5. Schleusenkammer mittendrin. Wir folgen einem Lotsenversetzer bis vor die „Alte Süd“, da gehen in der Regel die Sportboote durch. Um 1810 sind wir in Warteposition.



Nach einer halben Stunde das Einfahrtsignal in die Schleuse. Wieder ist Cris an der Reihe und bringt uns sauber an den Schlingel. Wir sind allein in der Schleusenkammer, eine Solovorstellung.



30 Minuten werden wir langsam abgesenkt, bis wir auf Elbniveau runter sind. Um 1840 geht's raus auf die Elbe und sofort haben wir Kontakt mit der Berufsschiffahrt. Ein Autotransporter kommt uns sehr nahe, neben uns wird der Lotse getauscht. Aus der Nordschleuse tuckert ein Schlepper und fordert Platz. Der will Elbe auf-, wir elbabwärts und dann geht er doch achteraus durch. Ja, wir sind nur ein kleines Sportboot, aber wir können uns doch nicht in Luft auflösen. Inzwischen ist aus der Dämmerung eine Nachtfahrt geworden und nun bekommt uns das immer noch ablaufende Wasser zu fassen. Immer noch ablaufend? In Cuxhaven war bereits um 1818, in Brunsbüttel um 1924 NW und wir driften mit 9,4 Knoten zur Nordsee?



Isso und hoffentlich geht das noch lange gut. Wir lassen die Backbord-Fahrwassertonnen an unserer Steuerbordseite und wieso kommen jetzt Kardinaltonnen? Hier hat sich vieles geändert. Das Baggergut der Elbvertiefung wird offenbar hier verklappt und dann kommt so ein Bagger mit Festbeleuchtung wie ein Tannenbaum in Fahrwassermitte.



Riesig, die Lichterführung wie im Lehrbuch. Schade nur, dass jetzt der Strom kentert und wir statt 9,4 nur noch 5 Knoten über Grund machen. Statt näher rückt Cuxhaven in weite Ferne ... oder?

Dann doch. Zwei Gegenkommer lassen wir noch durch, danach wechseln wir auf die niedersächsische Seite. Die Einfahrt in den Yachthafen ist rot/grün gekennzeichnet und Cris bringt uns sicher durch den Strom. 10 Minuten später sind wir um 2200 nach 75 nm (Gesamt 107) rückwärts fest am Fingersteg. Damit die Klamotten irgendwie trockener werden wird die Kuchenbude geriggt, die beiden Skipper sind „sanitär“ unterwegs und nun zeigt Cris, dass er auch „Ämterhäufung“ kann. Gerade hat er noch angelegt, jetzt stehen dampfende Bolognese auf der Back, dazu Primitivo Salento.

Die Besatzung strahlt und „haut rein“, wie man rechts gut sieht! Nach 14 Stunden Motorboot, 3 kg Bolognese und 5 Liter Wein sind jetzt alle fix & fertig. Der Skipper sinkt das Sandmännchenlied und dann ist aber auch Ruhe im Schiff. Hafengebühr 20 €, alles drin außer Duschen



Dienstag, 29. September: Cuxhaven – Helgoland

Für Grüße blieb gestern keine Zeit. Alex & Micha, mit denen ich gerade in Südschweden und DK unterwegs war lesen mit:

Hallo Ralf, ja wir sind jeden Tag kräftig am Lesen und verfolgen euch auch auf MarineTraffic im Kanal, wie ihr gewartet habt und also weißt du auch Bescheid. Ja sorry, mit dem Wetter das wird noch, glaube mir. Das Knäckebrötchen aus Süd Schweden ist eröffnet, ich hätte mir das kleiner vorgestellt. Ich hatte gedacht, das ist in Teilen, aber ich habe es ganz gegessen und es ist auch sehr lecker. Wir vermissen dich beide und wünschen euch einen schönen Turn und gutes Wetter, Gruß Michael und Alex und natürlich Gruß auch an Martin!



Noch eine gute Nachricht: Cristian hat bei der Kreuzer Abteilung erfahren, dass im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung die Klappbrücke bei Nykøbing/Falster nun doch als Klappbrücke erhalten bleibt. Damit bleibt der Guldborgsund weiterhin für den Segelsport erhalten. Das dänische Parlament hat auf die Proteste und die Bedeutung des Wassersports für die Region reagiert. Eins von vielen Argumenten lässt mich aber schmunzeln: Nach einer Untersuchung der Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID), gibt jede Person an Bord einer Yacht pro Tag in den Anlaufhäfen 800 Kronen aus, also etwa 104 €. Ich bin wirklich oft in der Ecke, aber mich haben die nicht gefragt. Müsste ich dort so viel Geld ausgeben, wäre der Guldborgsund längst zugeklappt.

Nach dem Frühstück klären wir, wie der Törn weiter laufen soll. Die Windlage ist verwickelt. In den nächsten Tagen ist nur noch mit Wind aus Südost zu rechnen, eine ungewöhnliche Wetterlage. Bei Südost von Helgoland zurück nach Cuxhaven ist bei Wind gegen Strom nicht wirklich empfehlenswert. Warum wir dennoch nach Helgoland fahren? Weil wir über die Eider, also Eidersperrwerk, Friedrichstadt, Schleuse Nordfeld, weiter über Obereider, Giselau und NOK zurück nach Brunsbüttel fahren wollen. Die Eider ist von der Crew noch niemand gefahren, wir könnten den Törn Dithmarschen Rund titeln. Bei Südost nach Hamburg wäre jedenfalls keine Alternative. Auch das noch: An Bord der „Kalami Star“ ist Segeln eine demokratische Veranstaltung, wir entscheiden gemeinsam, wohin die Reise geht.



Bevor wir ablegen, geht die Crew einkaufen und bringt vor allen Dingen Leergut weg. Der Skipper muss eine Relingsstütze abdichten und braucht dafür ne Stunde, sagter. Als alles wieder dicht und die Crew zurück an Bord ist, der Blick auf Karte und Wetter.

Deutsche Bucht: Wechselnde Richtungen 3 bis 5, später Südwest bis Süd 4 bis 5, nachts diesig mit Nebelfeldern, See 1 Meter



HW Cuxhaven um 1243, um 1345 legen wir ab. Noch im Hafen setzen wir das Groß, leider ist auf der Elbe zunächst nur wenig Wind. 30 Minuten später sind wir aus der Landabdeckung und jetzt geht es richtig ab.



Die Strömung schiebt kräftig mit, sodass wir in der Spitze 12,4 Knoten registrieren!!! Ab Tonne 13 wechseln wir vorsichtig auf die nördliche Fahrwasserseite, da setzt mehr Strom. Der Wind legt ne Schippe drauf und der Rudergänger hat richtig Arbeit. Hoch am Wind düsen wir die „Elbe runter“. Neuwerk fliegt an Bb. vorbei, da hinten Scharhörn. Bei Tonne 6 Kursänderung (1600) auf die 1 südlich Helgoland. Damit verabschieden wir uns aus dem mächtig schiebenden Strom, noch 15 nm. Für 2000 haben wir einen Tisch in der „Bunten Kuh“ bestellt, wie lange hilft die Strömung mit.

Tief im Westen, bei Elbe 1, die Lotsenversetzer mit ihren beiden Katamaranen. Heute bei „ruhigem Wetter“ sind die hier draußen, bei viel Wind liegen die weiter drinnen. Jetzt an Backbord die Reede für die Großschifffahrt. Vier, fünf Dampfer warten hier vor Anker auf einen freien Liegeplatz in Hamburg.



Die Ausflugsdampfer kommen von Helgoland zurück, wir können die Insel nur schemenhaft erkennen - Vorseite.

Leider zieht der Himmel langsam zu, nacheinander klettern wir in die Segelklamotten. Jetzt kann kommen, was will. Außer Nieselregen kommt da nicht viel, nur der Kurs wird immer rumpliger. Mal ist Helgoland in Sicht, dann wieder verschwunden. Als wir drei Meilen vor der Insel stehen sehen wir das Feuer des Leuchtturms im Dunst, dann endlich Tonne 1, die rote 6 und rein in den Vorhafen - unten.



Maschine an, Segel bergen, dann bringt uns Raimund sicher längsseits an den Steg. Um 1845 sind wir nach 35 nm (Gesamt 142) fest auf Helgoland. Mit dem Strom immerhin ein Schnitt von 7 Knoten. So sieht das hier aus – rechts.



Wenig später sind wir unterwegs zur „Bunten Kuh“. Der Regen hat ein wenig nachgelassen, das Licht im Moment zauberhaft.



Die „Bunte Kuh“ ist schon sowas wie eine Stammkneipe auf Helgoland, so wie die ADB in Heiligenhafen. Das Essen lecker, faire Preise, aber auch hier läuft ohne Anmeldung nichts. Morgen bleiben wir im Hafen. Vielleicht schaffen wir endlich mal eine Bunkerführung. Am Donnerstag dann weiter zur Eider, Dithmarscher Rund – oder so, rechts.



Mittwoch, 30. September: Hafentag Helgoland ... bis 1830

Helgoland ist doch sehr speziell. Das WSA (Wasser- und Schiffsahrtsamt) kassiert für den Liegeplatz/Tag 13,00 € und hat inzwischen sogar kostenloses WLAN im Angebot. Strom kostet extra, Wasser gibt's nicht, Duschen und Toiletten sucht man vergebens. Das ist aber noch nicht alles, denn pro Person sind auch noch 2,75 € Kurtaxe fällig, wofür? Aber keine Sorge, ein privater Betreiber bietet Duschen & Toiletten an. Jeder Gang zur Toilette kostet 1 € (neuerdings muss man durch ein Drehkreuz). Die Duschen kosten pro Minute 0,50 €. Insgesamt eine ganz traurige Nummer. Das WSA hält sich da ganz raus, denn offiziell gilt Helgoland als Nothafen (so wie Darßer Orth). Da muss man es nicht bequem haben.



Okay, im Nothafen Darßer Orth kann man nicht tanken, auf Helgoland schon. Als ich bei Rickmers anrufe wird nach der voraussichtlichen Menge gefragt. Ich erwidere, ca. 50 Liter. Am anderen Ende der Leitung werden die 50 Liter humorvoll kommentiert ... ha, ha, ha, ob ich nicht mit dem Kanister zur Bunkerstation? Na gut, um 1415 kommt der Tankwart in den Nordosthafen und schenkt uns 47 Liter nach. Der Liter kostet auf Helgoland 0,84 € (in Heiligenhafen ca. 1,40 €), das macht die Insel schon beliebter. Wir rechnen nach: 47 Liter durch 110 nm = 0,43 Ltr./Meile. Eine ganz andere Art von Treibstoff gibt es bei den Schiffsausrüstern. Für die Crew und den nachfolgenden Skagen Rund Törn kaufen wir geistliche Getränke. Auch das lohnt sich wirklich (oben) der Name „Fuselfelsen“ kommt eben nicht von ungefähr.



Cris und Raimund waren noch nie oder schon lange nicht mehr auf Helgoland. Als die Skipper Diesel bunkern sind die Dschunxx auf der Insel unterwegs und schicken diese Fotos.





Grüße von Frank H.: Hallo Ralf, folge Dir gerade in Deinem "Lockbuch" auf dem Weg zur Nordsee (meinem Lieblingsmeer). Martin habe ich ohne Bart fast nicht wiedererkannt (Grüß in mal von mir) und von Raimund, mit dem ich eigentlich mal die Koje teilen sollte, habe ich



jetzt auch ein Bild. Man merkt, Ihr habt viel Spaß trotz des bescheidenen Wetters. (...) Viele Grüße an die Crew, besseres Wetter und viel Spaß 😊, Frank



Vielen Dank für die Grüße, Frank. Wir planen gerade, wie wir morgen die Herkulesaufgabe rüber zur Eider lösen. Wir haben um 0800 Bft. 5 aus Südost und müssen nach ONO. Hochwasser am Eidersperrwerk ist um 1409, an der Schleuse Nordfeld (da müssen wir unbedingt rein) um 1452. Bis dahin sind es 50 nm. Rechnen wir den Gezeitenstrom dazu, brauchen wir +/- 7 Stunden. Hinter Schleuse Nordfeld noch 17 km weiter bis Süderstapel. Da bleiben wir über Nacht. Noch was zur **Eider** (Quelle Skipperguide): Die Außeneider erstreckt sich über 12 sm von der Ansteuerungstonne Eider in der [Nordsee](#) bis zum [Eidersperrwerk](#). Die 15 sm lange Tideneider beginnt hinter dem [Eidersperrwerk](#) und führt über [Tönning](#) und [Friedrichstadt](#) zur [Schleuse Nordfeld](#). Die Binneneider beginnt hinter der Schleuse Nordfeld. Sie schlängelt sich über 78 km landschaftlich sehr schön durch [Schleswig-Holstein](#) bis zur Schleuse Gieselau und über den Gieselau Kanal damit zum [Nord-Ostsee-Kanal](#) bei Oldenbüttel.

Soweit der Plan. Damit wir morgen perfekt starten können, ist schon heute eine Stärkung fällig – rechts. Zum Dessert rufen wir am späten Nachmittag beim Eider-Sperrwerk an, um sicher zu sein, dass morgen nicht gestreikt wird? Zu unserer Überraschung erfahren wir, dass die Tideneider (zwischen



Eider-Sperrwerk und Schleuse Nordfeld) mit 1,85 m Tiefgang MORGEN nicht befahren werden kann. Das Sperrwerk lässt das auflaufende Wasser nicht einströmen, aha, daher der Name Sperrwerk! Nirgendwo wird darüber informiert, obwohl wir BSH und ELWIS abgeklappert haben.

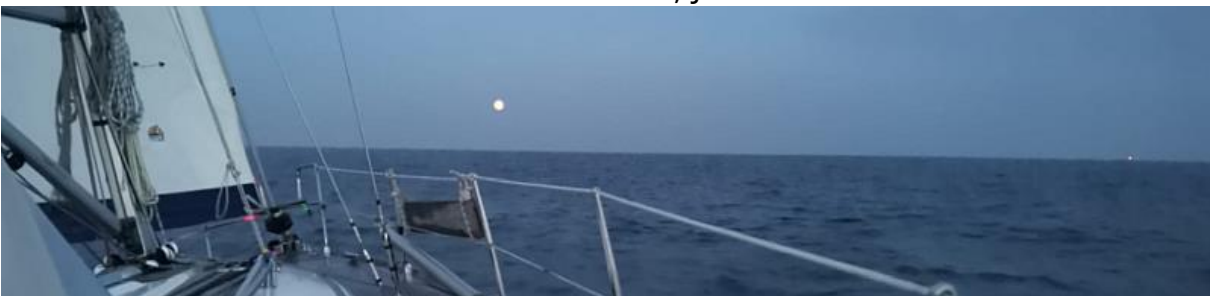
Von wegen Dithmarschen Rund, doch ärgern hilft ja nicht. Wir überlegen andere Törnvarianten, z.B. nach Büsum oder Norderney, Spiekeroog oder Wilhelmshaven und entscheiden uns dann doch für die Rückkehr nach Cuxhaven. Die Windvorhersage für die nächsten Tage, nämlich kräftig zunehmend Südost, lässt uns keine andere Wahl. Plan B heißt schnellstmöglich zurück nach Cuxhaven. Dort ist das nächste Hochwasser morgen früh um 0152. Bis dahin sollten wir auch an der Kreuz dort angekommen sein. Das Seewetter für die kommende Nacht:

Deutsche Bucht: Südwest bis Süd 4 bis 5, südostdrehend, etwas zunehmend, strichweise Schauerböen, See 1,5, später 2 Meter

Um 1830 legen wir ab und binden noch im Hafen das 3. Reff ins Groß. Noch im Vorhafen taucht plötzlich hinter der Mole eine Motoryacht vor unserem Bug auf. Wie kann man, ohne Rücksicht auf Verluste, derart die Kurve schnippeln. Dann sind wir draußen und auf dem Flach vor der Insel rumpeln uns die Wellen gut durch. Am Südkardinal setzen wir die Genua, Maschine aus. Insel und Sonne achteraus.



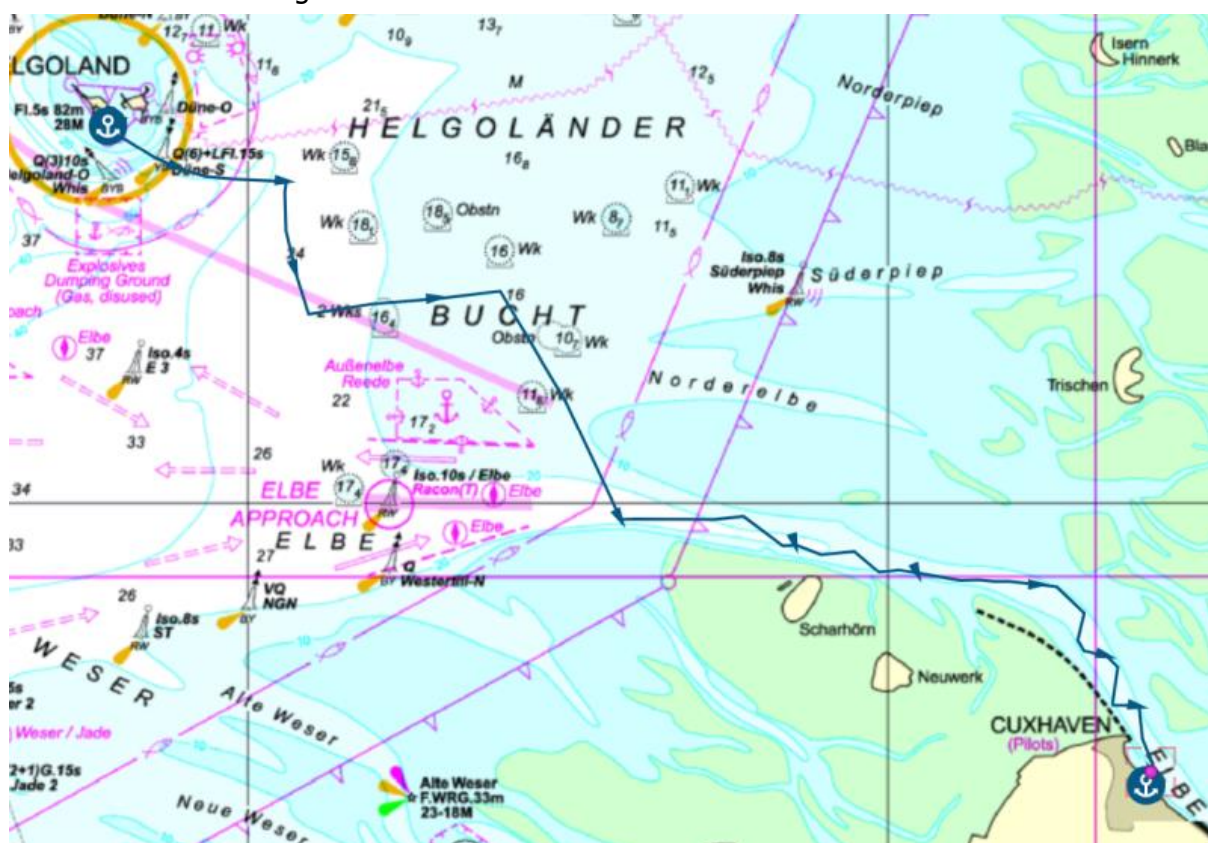
Klar, wir haben Wind von vorn, aber wie genau gestaltet sich unser Kreuzkurs? Auf Backbordbug segeln wir nach Büsum, Steuerbord in die Weser, Wendewinkel knapp 100°. Ist das mühsam. Doch was für ein wunderbares Wetter. Ein sommerlich warmer Wind von 10 – 13 Knoten treibt uns an. 3. Reff? Ab sofort Vollzeug. Inzwischen haben wir die Reede der Berufsschiffahrt weit backbord voraus und steuern auf die Weser zu. Die Lichter von Helgoland, mit dem Leuchtturm darüber, bleiben uns lange erhalten. Wir wechseln uns halbstündlich am Ruder ab. Um 2120 kommt mit der Tonne Elbe 2 das Fahrwasser in Sicht. Inzwischen segeln wir auf der Reffkante und rollen die Genua auf 75%, jetzt läuft es besser.



Schiebt endlich der Strom? Ja, aber das macht sich nicht in Knoten bemerkbar. Martin hält auf Elbe 2 zu, doch langsam versetzt das auflaufende Wasser den Kurs auf Tonne vier, als könnten wir mehr Höhe laufen, Stromversatz zu unseren Gunsten. Ab hier queren wir erstmals die Elbe. Weit westlich wuseln die Lotsenversetzer und vor uns geht der erste Dampfer elbaufwärts. Wir hören Kanal 71 (Cuxhaven-Elbe-Traffic) mit und segeln mit Kurs 165° rüber auf die grüne niedersächsische Seite. Um 2250 klar zur Wende und danach sind wir mit 65° unterwegs. Wir versuchen uns mehr an die stromstarke Seite zu halten, doch damit beginnt das Katz & Maus Spiel mit der Berufsschiffahrt. Geht der vor uns durch? Wir schauen gar nicht mehr auf das AIS, sondern verlassen uns auf die optische Wahrnehmung.

Je mehr wir uns dem Scheitelpunkt der Gezeit und damit Cuxhaven nähern, desto mehr Dampfer um uns herum. Unser Zickzackkurs lässt sich gut bei Marine Traffic verfolgen. Ein paar Tropfen fallen in die Vollmondnacht. Sind das die Schauerböen? Das Wetter hält sich zum Glück nicht an die Vorhersage. Es sind auch nur ein paar Tropfen. Müdigkeit schleicht sich langsam ein, doch bei der Krängung kann niemand wirklich schlafen und bei „Klar zur Wende“ sind sofort alle wach. Re! Das Groß klappt auf die andere Seite, die Winsch holt die Genua dicht. Gegen 0100 kommt der große Bagger mit seinem „Tannenbaum“ in Sicht, der Verkehr nimmt weiter zu. Jetzt auch noch Fischer, deren Kurs nur schwer auszumachen ist.

Das Fahrwasser wird enger, wir wechseln ständig von der roten auf die grüne Seite und zurück. Von Wind gegen Strom merken wir kaum etwas, bei 15 Knoten Wind ist das Wasser natürlich kabbeliger. Spritzwasser kommt hin und wieder über, doch im Cockpit bleibt es trocken. Dann endlich die Lichter von Cuxhaven über der Kimm. Der volle Mond hat längst alle Wolken vertrieben, wir segeln in eine sternenklare Nacht. Ich bin müde und genieße das trotzdem. Kurz vor 0200 weichen wir wieder einem Dampfer aus, wenden kurz vor der Wattkante und sind immer noch auf Kollisionskurs. Ach du Scheiße, der fährt nicht im Fahrwasser! Hier muss er einem Segler ausweichen, machter aber nicht! Wir müssen abfallen, abfallen, abfallen! Achtung, das Groß kommt. Gerade noch können wir eine Patenthalse verhindern, dann verschwindet der „Stinkstiefel“ in die Nacht. Einige Flüche weiter noch einmal wenden, dann haben wir Cuxhaven vor dem Bug.



Um 0152 war HW, jetzt ist es bereits 0220. Wir bergen die Segel im Vorhafen und gehen wieder rückwärts an den Fingersteg. Das kennen wir ja schon. Um 0235 sind wir nach 45 nm (Gesamt 190 nm) fest in Cuxhaven. Der Kreuzkurs (oben) hat uns „dankenswerterweise“ 10 Bonusmeilen beschert. Gut für's Meilenbuch, aber geschenkt. Dithmarschen Rund (rechts) hatten wir uns ganz anders vorgestellt, doch wer weiß, wofür es gut war? Na dann eben ne Runde Dithmarscher zum Anleger als Dithmarschen Rund. So muss das.





... da oben sind wir jetzt wieder zu Gast <https://www.svc-cux.de/der-hafen/>

Donnerstag, 01. Oktober: Hafentag Cuxhaven



Nach einem späten Frühstück und der Feststellung, dass wir nicht viel falsch gemacht haben, ist klar, Segeln geht heut' gar nicht. Die Gezeit passt nicht und der kräftige Wind aus SO lässt uns nicht weiter die Elbe hoch. Insofern sightseeing downtown & Coffeetime an Bord.



Eine kurze Visite in der City Marina (oben) <https://www.citymarina.de/> bestätigt, dass die Marina inzwischen völlig zugebaut ist. Leider ist der Sanitärbereich nicht wirklich prickelnd. Die Lage zum Bahnhof und zu Großmärkten dagegen ist unschlagbar. Wie wir vorhin erfahren haben, kommen Andrea & Klaus mit dem Auto, deshalb treffen wir uns zu Skagen Rund doch nicht hier, sondern bei der Seglervereinigung Cuxhaven - siehe ganz oben.

Bei der Seglervereinigung gibt es jetzt an Bord Kaffee & Kuchen. Wenig später legt Smut Martin los und köchelt zwei Stunden lang wunderbares Cuxhavener Seglergulasch. So was Feines haste noch nie gegessen, kuckstu unten.



Am frühen Abend werden Einkaufslisten hin- und hergemailt, weil der Skipper die Abreise zu Skagen Rund auf den 3. Oktober (Feiertag) gelegt hat. Da hat kein Laden auf und so muss eben im Vorfeld abgestimmt und organisiert werden. Morgen sind wir in Brunsbüttel, da können wir z.B. schon mal einiges einkaufen.



Nach dem Cuxhavener Segelgulasch die berühmte Dokorunde. Gegen 2300 liegt die Crew in der Koje.

Freitag, 02. Oktober: Cuxhaven – Brunsbüttel

Gegen den Wind sind wir immer noch nicht genügend gesegelt, deshalb heute die Fortsetzung: Mit dem auflaufenden Wasser, aber gegen den Wind rüber nach Brunsbüttel. NW Cuxhaven Steubenhöft ist um 0905, HW in Brunsbüttel 1536. Für die 16 nm haben wir viel Zeit, um 1100 legen wir ab. **Elbe von Hamburg bis Cuxhaven:** Südost um 3, ostdrehend, später zunehmend 5, zeitweise diesig mit Nebelfeldern.



Das Wetter ist nicht wirklich prickelnd. Wir wechseln schnell auf die rote Fahrwasserseite, segeln mit dem Groß im 2. Reff, die Genua mit 75 %. Der Wind weht uns aus Brunsbüttel mit Bft. 5 entgegen. Tagsüber sind die Veränderungen neben dem Fahrwasser gut sichtbar. Auf der Nordseite wird viel Baggergut verklappt – da sind wir „früher“ drüber gesegelt, heute



Sperrgebiet - oben! Besonders im Fahrwasser Wind gegen Strom und da tauchen wir tief in die Welle ein. Wir segeln mit viel Lage hin, segeln her, müssen uns von der Berufsschiffahrt freihalten und das heißt jede Menge Wenden, Wenden! Darin sind wir inzwischen wirklich geübt. Gegen 1350 halten wir auf die Schleusen zu, bergen die Segel und gehen auf Warteposition. Bereits wenig später erhalten wir das Einfahrtssignal in die „Alte Süd“.





Cris ist unser Schleusenspezi, der bringt uns sicher rein. Das Sportboot hinter uns scheint very confused. Ein britisches Pärchen, Typ „Weiße Flotte“, ist es gewohnt, wie auf der Insel üblich, left hand anzulegen. Nun machen sie Steuerbord fest und bekommen die Yacht nicht unter Kontrolle. Martin & Cris warten nur auf solche Situationen und bringen die Englishmen sicher an den Schlenkel. Meine Schule, sag ich, so muss das! Einen Meter geht's runter und schnell



sind wir wieder raus. Um 1430 ist der Dampfer nach 21 nm (Gesamt 211) fest in Brunsbüttel - oben. Kommt der Wind aus der richtigen Richtung, segelt man nur 16 nm. Aufgrund der Windrichtung also ein 5 nm „Bonus“. Wir liegen wirklich an meinem Lieblingsplatz. Glück gehabt, denn wie Zugvögel fallen in den nächsten Stunden viele Yachten auf der Fahrt ins Winterquartier, z.B. unterwegs nach Wedel oder in die anderen Heimathäfen, hier ein. Die



Saison geht wirklich zu Ende. Unser Törn war absolut ambitioniert. Nach dem Festmachen verliert sich die Crew ins Kanalmuseum, später kaufen wir für Skagen Rund ein – morgen sind die Läden dicht!



Samstag, 03. Oktober: Brunsbüttel - Cuxhaven

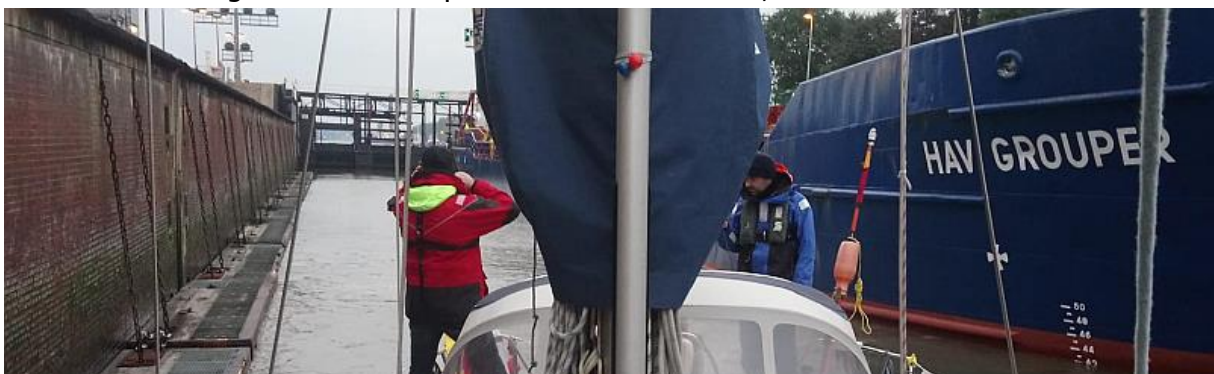
Oha, um 0700 aufstehen? Müssen wir leider! Nach Cuxhaven können wir nur bei ablaufendem Wasser. HW in Brunsbüttel ist um 0359, NW in Brunsbüttel um 0939. Wir rechnen mit zwei Stunden Fahrt, dann müssen wir um 0730 los ... und vorher durch die Schleuse. Ne Tasse Kaffee muss reichen. Draußen kachelt es richtig, da ist der DWD mit seinem Küstenseewetter wohl etwas zu sparsam:

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Ost um 5, abnehmend um 3, süddrehend.

Nur wie ablegen? Wir sind nahezu eingeklemmt und machen uns richtig n Kopf! Eindampfen in die Achterspring oder in die seeseitige Achterleine? In jedem Fall müssen wir ein paar Meter nach vorn. Während wir vor rücken drückt uns Martin vorne weg. Upps, geht ja ganz leicht. Also mit Schmackes hier raus und zack sind wir um 0720 draußen. Der Blick rüber zur „Alten Süd“ zeigt einen einfahrenden Dampfer, kommen wir da mit rein? Kommen wir, um 0730 freie



Einfahrt für Sportboote. Die „Alte Süd“ macht uns den job nicht leicht. Die Schraube „großer“ Dampfer dreht auch in der Schleuse weiter und schaukelt uns bei der Vorbeifahrt richtig durch. Wir hangeln uns weit nach vorn, wollen gerade am Schlingel festmachen, als uns die Strömung des Bugstrahlers erwischt. Klar, damit halten die den Dampfer gegen den Wind an der Pier ... drücken aber auch uns auf den Schlingel. Mit aller Kraft befreit die Crew die „Kalami Star“ aus der misslichen Lage. 10 Minuten später öffnet sich das Tor, wir sind auf der Elbe.



Draußen kaum Verkehr. Wir rollen die Genua zu 80% aus, die Maschine hat fertig. Bei 23 Knoten achterlichem Wind rauschen wir mit knapp 10 Knoten die Elbe seewärts. Auf der Elbe



wird rund um die Uhr gebaggert (Vorseite) und auf den Spülfeldern nördlich des Fahrwassers verklappt. Zeitweise schieben uns vier Knoten Strom westwärts, der Wind fast genau von ach-



tern. Die Genua weiß manchmal nicht, auf welche Seite sie gehört. Das klärt sich kurz vor Cuxhaven. Hier legt der Wind noch ne Schippe drauf und rauscht jetzt mit 28 Knoten ran, Anfang Bft. 7. Cuxhaven fliegt fast vorbei, doch die letzte „Abfahrt“ verpassen wir nicht. Die Genua wird eingerollt, Maschine an und rein in den Yachthafen. Im Hafen pfeift und singt der Wind sein schaurig Lied in den Mastnuten. Da legen wir lieber gegen den Wind an.



Exakt bei Niedrigwasser sind wir nach 16 nm (Gesamt 228) wieder fest in Cuxhaven. So sieht



das hier aus. Was noch? Frühstück, endlich Frühstück! Dann Reinschiff, schmutzige Wäsche waschen und damit ist Rüber zur Nordsee nur noch ein Lockbuch. Raimund verabschiedet sich von der Crew, am späten Nachmittag kommt Klaus und dann fahren wir auch ins Winterlagen, aber Skagen Rund.

Ein großes Dankeschön für die viele Fotos an die Crew. Und na klar freue ich mich immer über Kritik oder Rückmeldungen, mail an segeln@ralfuka.de

Ralf

