

4Zwischen Borkum & Sylt - I

03. bis 07. September



Mit an Bord sind (v.l.) Stephan, Oliver, Ralf, Andreas & Aziza. Die Kerle waren allesamt zur SKS-Ausbildung an Bord der „Kalami Star“. Aziza geht zum ersten Mal mit auf die Reise, war aber bereits mit Andrease auf Charteryachten in Kroatien unterwegs. Für alle gilt, neue Erfahrungen sammeln und auf einen entspannten Urlaubstörn zu gehen. Da freut sich der Skipper, dann muss der Besserwisser nicht jeden Handgriff kommentieren. Das Foto ist vom Abend in der ADB, doch der Tag hat ganz anders begonnen...

Freitag, 03. September: Anreise & Einkauf



Um 0430 klingelt in Hannover der Wecker, um 0550 sitze ich gemeinsam mit Oliver und dem neuen Bord-WC im FlixBus nach Kopenhagen (mit Halt in Hamburg, Lübeck und Heiligenhafen). Die Verladung des Bord-WC hat für einige Aufregung beim Flixbuspersonal geführt, „was für seltsame Sachen nehmen unsere Fahrgäste mit?“

Neben dem Busticket haben Oliver und der Skipper ein Bahnticket. Weil die Lokführer streiken, kommt heute keine verlässliche Verbindung zustande. Als sich das abzeichnet, wollen wir zuerst einen Leihwagen chartern, doch mit dem Bahnstreik sind plötzlich alle bezahlbaren Leihwagen weg, also ab in den FlixBus. Tatsächlich legt der FlixBus mit Oliver, Ralf und seinem WC nahezu pünktlich um 1030 am Wilhelmsplatz in Heiligenhafen an.

Wer die letzten Logbücher mitgelesen hat, weiß, dass wir vor ein paar Wochen mit einem defekten Propeller in die Werft mussten. Aufgrund globaler Lieferprobleme (die gibt es wirklich) ist nirgendwo ein neuer Propeller aufzutreiben. Die Werft hat mit Müh & Not einen Ersatzpropeller auf Fehmarn gefunden, sodass wir die Törns fortsetzen konnten, nur so sauber wie der Originalpropeller dreht dieser Bronzeflügel nicht. Bei manchen Drehzahlen vibriert die Yacht zu heftig, kein Dauerzustand. Per Zufall finde ich letzten Montag bei Ebay Kleinanzeigen einen gebrauchten Originalpropeller. Michael (der Verkäufer) schickt den Prop. direkt in die Werft

und während wir im Flixbus vor uns hindämmern wird bereits der „neue“ Propeller montiert.



Mit zwei Gepäckwagen karren wir Bord-WC und Gepäck in die Werft. Ein Mitarbeiter legt noch Hand an Brandschutz- und FI-Schalter (rechts), dann ist auch dieser Job erledigt. Holger, der Werftchef, ist über diesen Auftrag nicht besonders amused, mussten doch andere Aufträge zurückgestellt werden. Um den „Bordfrieden“, mit dem 3 x Fehmarn-Rund-Gewinner, nicht zu gefährden, liefern wir 30 Minuten später eine Kiste Flens in der Werft ab. Strahlende Gesichter bei Crew und Chef, so muss das!



Mit dem neuen Bord WC auf dem Dachgepäckträger Oliver und ich die „Kalami Star“ zurück an den Heimatsteg. Um 1230 machen wir uns an die Arbeit. Der Austausch alt gegen neu verläuft unkompliziert. Vier Befestigungsschrauben und drei Schlauchschellen lösen und dann raus mit dem alten Ding. Kein job für empfindliche Nasen, das alte Bord-WC hat einiges durchgemacht. Mit Essigreiniger, Scheuermilch und Neutralseife beseitigen wir die Geruchsspuren und nach einer Stunde riecht alles wie neu!



Die beiden (unausgeschlafenen) Klempner belohnen sich zur Mittagspause, natürlich mit der standesgemäßen Currywurst, in der ADB aber das ahnten wir ja schon. Zurück an Bord trifft Mitsegler Stephan ein, während Aziza und Andreas von der Autobahn funken, dass sie erst Richtung 1900 in Heiligenhafen einlaufen werden. Bei Kaffee & Kuchen wird der Einkauf vorbereitet und zack sind die beiden Dschunxx weg zu Rewe. Der Skipper folgt wenig später mit dem Gepäckwagen und holt die Segler ab. Schnell sind die Sachen an Bord verstaut und wenig später sind Aziza und Andreas ebenfalls an Bord. Die Autofraktion kauft noch schnell Wasser und die geistlichen Getränke ein, dann sind wir





schon auf Kurs in die ADB. Inzwischen ist aus dem sommerlichen ein kühler Herbstabend geworden, die ADB voll, aber Susanne bringt uns noch gut unter. Mehr muss dazu nicht gesagt



werden. Später wird an Bord noch hin- und her verstaubt, Platz ist eben nie genug. Gut geschlafen haben offenbar alle.

Samstag, 04. September: Heiligenhafen – Rendsburg?

Wie so oft, vielen Dank für die Grüße von Christian und Martin. Martin versorgt uns mit Neuigkeiten von der Rendsburger Schwebefähre, kuckstu [hier ...](#) Ein zweiter Film bereitet uns ebenfalls auf das Rendsburger Wahrzeichen [vor ...](#) Natürlich wissen wir bereits von der Kieler Woche und damit ist klar, dass wir nicht mit einem Liegeplatz in einem Hafen vor den NOK-Schleusen rechnen können. Das tun wir auch nicht, wir wollen möglichst bis Rendsburg durchfahren. Das eröffnet uns für morgen Nachmittag die Chance, mit dem ablaufenden Wasser ab Brunsbüttel bis Cuxhaven oder sogar bis Helgoland zu fahren.

Das Seewetter stellt uns vor ein Rätsel. Während der DWD für die Westliche Ostsee:

Nordwest um 3, ostdrehend, zunehmend 4 bis 5, See 0,5 Meter verspricht, ist bei Windy ab 1000 nahezu Flaute. Als wir um 0915 ablegen packen wir die Segel erst gar nicht aus. Noch was ist wichtig: Schießbetrieb? Tatsächlich ist das Warnggebiet Putlos bis 1400 geschlossen, wir müssen nicht ganz außen rum, aber zwei Meilen Umweg sind das.



Nach Heiligenhafen Nord fragen wir bei Todendorf Marine Radio (Kanal 11), ob es eine Abkürzung gibt? Wir haben Glück, nur das Gebiet südlich des Kiel-Fehmarnsundweges ist gesperrt – kein Umweg!



Anfangs kommt der Wind mit 5 Knoten aus Nordwest und auch ab 1100 ändert sich daran nichts. Zu wenig zum Segeln, zu viel für die Maschine. Inzwischen nähern wir uns dem Sperrgebiet. Direkt am „Eingang“ liegt ein Überwachungsboot der Marine (oben) und sortiert die Yachten auf einen Kurs nördlich des Kiel-Fehmarnsundweges. Die Crew löst sich stündlich am Ruder ab, der Propeller läuft vibrationsfrei, so muss das. Nur an Segeln ist nicht zu denken. Auf dem AIS sehe ich, dass viele Yachten das Sperrgebiet umfahren. Warum hören die nicht über UKW mit oder fragen selbst über Kanal 11 nach dem Stand der Dinge?



Um 1200 kommt endlich der Wind ... mit 7 Knoten. Ein paar Sekunden später steht der Gennaker. Mit Groß und Leichtwindsegel schaffen wir jetzt 5,5 Knoten, immerhin.



40 Minuten geht das gut, dann ist die Rallye schon wieder zu Ende. Wir packen den Gennaker noch nicht ein, man weiß ja nie. Maschine an, noch zwei Stunden bis Laboe. Und welcher Wetterdienst hat Recht? Bisher führt Windy, doch die Looser sind wir.

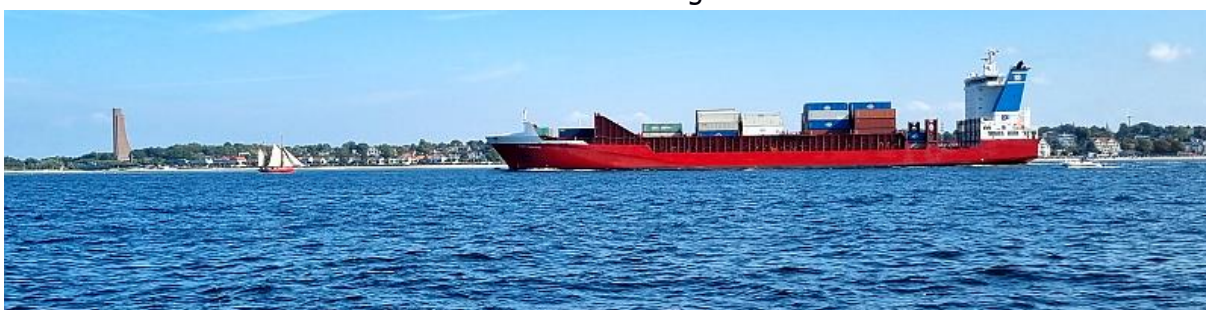
Dann Stephan: „Ich mache mal Rührei für alle!“ Die Crew ist begeistert. Na klar, ein wunderbarer Service. Schon beim Frühstück wusste jeder, was zu tun ist, eine eingespielte Crew eben. Oliver schnippelt Paprika, Möhren & Co und die Urlaubsreise wird zum großen Vergnügen. Nach dem Rührei die „Rache“ von Aziza und Andreas, Kaffee! So macht skippern Spaß. Inzwischen kommt das Ferienzentrums Holm in Sicht, noch eine Stunde bis Laboe ...



Der Wind lässt uns zwar im Stich, nicht das Wetter. Wir messen inzwischen über 22° und kaum eine Wolke stört die Sonne. Selbstverständlich komme ich meiner sozialen Verantwortung nach und ordne Sonnenschutzfaktor 50 an. Um 1400 passieren wir den sommerlichen Schönberger Strand und bergen jetzt doch Gennaker und Groß, damit wir auf der Kieler Förde freie Sicht



haben. Die ist auch nötig, als wir eine Stunde später das Fahrwasser erreichen sind wir in einem Kuddelmuddel aus Yachten, Berufsschiffahrt und den kleinen Fähren. Da geht einiges durcheinander. Wir lösen das Kuddelmuddel auf unsere Weise und folgen exakt dem Fahrwasser am rechten Rand. Auf diese Weise haben wir Wegerecht und müssen nicht ausweichen.



Dann Laboe (oben), an Steuerbord der Leuchtturm Friedrichsort, jetzt nur noch rüber zur NOK-Schleuse.



Um 1540 gehen wir entspannt vor dem Thiesenkai (oben) auf Warteposition. Jetzt ist klar, wir werden Rendsburg vor Sonnenuntergang erreichen (nachts dürfen Sportboote auf dem Kanal nicht fahren). Plötzlich kommt ein Schlauchboot der Wasserschutzpolizei längsseits und will nur mal so den Funkschein des Skippers sehen! Warum ausgerechnet jetzt, aber kein Problem, Funkschein und Personalausweis wechseln die Seite. Die beiden Kommissare stellen sehr forsch fest, dass mein Funkzeugnis (SRC) nicht mehr gültig ist.



Wie bitte, das habe ich ja noch nie gehört! „Das Ticket muss in der Gewerblichen Fahrt alle fünf Jahre erneuert werden“, behaupten sie steif und fest! Dann doch leise Zweifel, jetzt wollen sie bei ihren Chefs nachfragen und kommen nach 5 Minuten zurück. Etwas kleinlaut bekomme ich meine Papiere zurück, das BSH soll irgendeinen Nachweis ausstellen, rudern die Beamten zurück und kommen nur schlecht aus der Nummer raus. Ich verstehe nur noch Bahnhof, die Crew googelt nebenbei mit allen möglichen Schlagwörtern und wird zum Glück nicht fündig. Eine seltsame Regel haben sich die beiden Kommissare da ausgedacht ... nun ja, Fehler machen wir alle, aber jetzt reicht es auch, wir bekommen das Einfahrtssignal von der Schleuse.



Während Andreas um 1620 in die Große Nord einfährt überprüfen die Ordnungshüter die nächste Yacht, aber lassen wir das. Unser Rudergänger ist ein wenig aufgeregt, weiß aber, dass es ohne schwitzige Hände keine Weiterentwicklung gibt. Leinen und Fender sind klar, der Fender-



step ebenso. Fünf Minuten später sind wir fest am Schlenkel, das Schleusentor schließt. 15 cm



tiefer und wenige Minuten später sind wir auf dem NOK - oben. Oliver übernimmt und sieht





einen großen Containerdampfer auf sich zukommen – oben mit einer GoPro aufgenommen. Natürlich müssen wir auf unseren Speed achten – hier gibt es eine Radarfalle! Auf dem NOK sind max. 15 km (ca. 8 Knoten) erlaubt, die schaffen wir zum Glück nie.



Nach der Radarfalle noch ein Unikum, der Flemhuder See! Auf dem Flemhuder See darf man übernachten – allerdings ohne Landverbindung. Das WSA hat sich für die Sportboote etwas Feines ausgedacht und zum Festmachen Pfähle in den Grund gerammt. Bei jedem Törn schaue ich hier vorbei. Die Crews staunen immer wieder über



die wohl etwas zu großzügig ausgefallenen Pfähle. Ein Containerdampfer könnte hier sicher festmachen, für uns passen die Pfähle hinten und vorne nicht. Die Abstände sind einfach zu eng. Ein Fall für das Schwarzbuch zur Steuerverschwendung oder weiß jemand mehr?



Weiter geht's. Um 1920 passieren wir die marode Autobahnbrücke der A7 und von dort ist es nicht mehr weit bis Rendsburg. Ich telefoniere mit Martin und wir sind herrlich amused über die „Kontrolle“ der Ordnungshüter vor Holtenau. Wunderbarerweise hat Martin unseren Kurs auf diversen webcams verfolgt. „Vor Holtenau habt ihr an einer roten Boje festgemacht, oder?“

„Nee, Martin, die rote Boje war das Schlauchi der seltsamen Ordnungshüter!“ Oha!

Mein Freund Rollo, der ebenfalls professionell mit Crews unterwegs ist, ruft empört an, „ich wundere mich über nichts mehr!“ Mein früherer Surflehrer berichtet, dass die Funkanlage der „Gewerblichen“ jetzt alle fünf Jahre neu abgenommen werden muss (das steht mir auch noch bevor). „Allein für die Anreise habe ich 300 € bezahlt, für das Zeugnis nochmal 250!“ Diese neue „Spielregel“ ist mir völlig unbekannt, wird einfach so eingeführt – neben der ohnehin alle zwei Jahre stattfindenden Abnahme durch die BG-Verkehr (früher See-BG). Mich ärgert das. Die großen Segelschulen lassen ihre SKS-Crews auf nicht abgenommenen Charteryachten ausbilden und verdienen bei niedrigen Standards fettes Geld. Der DSV hat nichts dagegen, im Gegenteil, viele Segelschulen sitzen selbst in den DSV Prüfungsausschüssen. Warum also was ändern? Professionelle Skipper mit eigenen Yachten sind da „arm“ dran, jammert der Skipper



der „Kalami Star“. Dann rein in die Obereider (oben) und zum Rendsburger Regatta Verein. Vor der Stadt öffnet sich die Eider zu einem Binnensee. Am östlichen Ufer entdecken wir die neue Schwebefähre auf dem Ponton. Das denkmalgeschützte 13.000 000 € Objekt wartet hier



auf seine Montage. Natürlich schicke ich sofort ein Foto an Frank, doch dann wird es Zeit für den Anleger. Stephan ist dran und bringt uns vorsichtig und leise in die Box. Um 1950 sind wir nach 55 sm fest in Rendsburg. Ich war schon lange nicht mehr hier, schön ist es immer noch.



Silke, die Hafenmeisterin, begrüßt uns wie alte Bekannte und kassiert 18 €. Wasser, Strom und WLAN mit drin, Duschen zahlt jeder selbst (1 €). Längst ist es dunkel geworden. Im „Riverside“ werden wir ebenso freundlich empfangen – die Crew hatte unterwegs reserviert und angekündigt, dass wir erst spät ankommen werden. Das Essen im Riverside ist einfach und lecker, alle sind sehr zufrieden. Zurück an Bord die Verabredung für Morgen: Um 0800 wollen

wir ablegen und auf dem Kanal frühstücken, damit wir gegen 1400 in Brunsbüttel sind (HW 1337). Mit dem ablaufenden Wasser dann weiter nach Cuxhaven, vielleicht sogar die 52 sm bis Helgoland?

Sonntag, 05. September: Rendsburg – Cuxhaven



Um 0630 schleicht der Erste leise übers Deck, wir sind wach. Um 0730 legt Aziza ab (hat se zwar noch nie gemacht, aber dafür richtig gut), doch als wir den Kanal erreichen, drei rot übereinander, Stopp für alle Fahrzeuge!



50 Minuten müssen wir warten, bis die „Amanda C“ passiert. Als es um 0850 weitergeht, hat sich ein regelrechter Stau gebildet, acht Sportboote bilden jetzt einen Konvoi - unten. Ob unser Zeitplan noch passt? Gestern Abend hatten wir die ETA für Helgoland mit 2200 gekoppelt. Das wird nicht mehr klappen. Wir entscheiden das besser kurz vor Cuxhaven.



Cool, wie Stephan uns Richtung Brunsbüttel steuert. Schon bald an Steuerbord der Betriebshof des WSA. Ganz am Rand abgestellt, die schwer beschädigte Schwebefähre, das denkmalgeschützte Original. Der Nachbau wird sicher bald an der Eisenbahnbrücke montiert.



Ein paar Tage wird das dauern, dann hat Rendsburg sein Wahrzeichen endlich wieder und ich muss nicht mehr so oft drüber schreiben.



So ist es heute, in ein paar Tagen wieder das gewohnte Bild – wie unten das Foto aus 2014.



Nach Rendsburg lange nichts. Um 1130 bei km 41 endlich der Abzweig zum Giselaufkanal, bzw.



zur Giselauschleuse - unten. Wie es hinter der Schleuse weitergeht verrate ich euch in diesem



[Video](#). Als einzige soziale Einrichtung am NOK gibt es an der Giselauschleuse Toiletten. Die werden jetzt auch gebraucht, um 1145 sind wir wieder auf Kurs.

Bei Kanalkilometer 25 beginnt Smut Oliver sein Tagewerk mit tränenden Augen beim Zwiebelschneiden. Wir wollen noch vor Brunsbüttel essen, damit wir bei der noch möglichen Helgolandpassage nicht verhungern. Ob wir tatsächlich rüber segeln, werden wir erst vor Cuxhaven entscheiden. Heute haben wir in der Deutschen



Bucht wenig achterlichen Wind, morgen käme uns der wenige Wind entgegen. Es ist wie Pest & Corona, doch an Bord wird bereits jetzt diskutiert und klugerweise entschieden, dass wir nur bis Cuxhaven fahren. Gut so, dann essen wir nach dem Anlegen in Cuxhaven. Die Entscheidung fällt auch deshalb leicht, weil wir uns die [Strömungskarten](#) beim BSH für die Elbe, bzw. Deutsche Bucht ansehen, doch Achtung, die Zeitangaben beziehen sich auf UTC, also + zwei Stunden!



Um 1515 dann endlich Brunsbüttel im Gegenlicht. Wegen eines großen Gegenkommers wechseln wir rechtzeitig die Fahrwasserseite und halten direkt auf die „Kleine Süd“ zu. Wir müssen nicht lange warten, dann bekommen die Sportboote freie Einfahrt. Ein wohl bei Ebay ersteigertes ehemaliges Dienstfahrzeug kommt in der Schleuse überhaupt nicht klar. Die bei-



den Veteranen sorgen für Stau in der Kleinen Süd. Die blockieren alles und machen nun doch an einem niederländischen Tanker fest. Dadurch entsteht in der Schleusenkammer ein kleines Nadelöhr, du kannst nicht mehr ins Päckchen. Aufgrund des Staus gehen wir in die zweite Reihe, damit wir überhaupt mit reinkommen. Die Seeleute vom Tanker nehmen auch unsere



Leinen an. So ein Chaos ham wir ja noch nie geseh'n! Zum Glück löst sich das bald auf. Statt uns hätten die Dschunxx von der Waschpo die beiden Oldies auf dem Ebaydampfer kontrol-



lieren sollen. Die konnten sich kaum noch bücken, um die Leinen zu lösen ... schön ist das nicht, aber das ist eine andere Geschichte. Jetzt sind wir auf der Elbe. Wind? Segeln? Vergisses! Langsam nimmt uns die Strömung mit. Wir hangeln uns auf der „falschen“ Fahrwasserseite seewärts und handeln uns prompt einen Anruf von Cuxhaven-Elbe-Traffic ein. „Okay, danke für den Hinweis, wir gehen aus dem Fahrwasser!“ „Hinter“ den Tonnen nehmen wir reichlich Strom mit und so langsam nähert sich der Speed dem zweistelligen Bereich. Die Fahrwasser-tonnen ziehen mächtig Kielwasser, so muss das.



Überraschenderweise nähert sich der Ebaydampfer mit seiner seltsamen Fahrweise. Es ist wie kreuzen vor dem Wind oder sind Oma & Opa bekifft? Manchmal halten wir die Luft wegen der abenteuerlichen Schlenker an ... und das bei 4 Knoten Strom, wie man oben sieht.



Am Strand von Altenbruch winken uns begeisterte Menschen zu. Nicht zu fassen, Oliver kennt die sogar. Es sind gute Freunde, mit denen er sich zum gegenseitigen Winken verabredet hat. Kurz vor Cuxhaven setzt der Strom inzwischen mit 5 Knoten, in der Spitze messen wir 11,4 Knoten über Grund. Die Einfahrt in den Jachthaven (örtl. Schreibweise) gelingt nur mit hohem



Tempo, sonst rauschst du dran vorbei. Stephan macht das in aller Ruhe, hält danach das Boot



auf der Stelle, damit wir Leinen und Fender vorbereiten können. Rückwärts geht es in die Boxengasse und an den Steg, einfach so! Wo hatter das nur gelernt? Quatsch, kanner auch ohne mich. Egal, jedenfalls sind wir um 1740 nach 56 sm (Gesamt 111) fest in Cuxhaven.

Immerhin, zwei lesen mit. Danke für die Grüße von Martin und Jasper, wir seh'n uns.

Wenig später zaubert Oliver sein wunderbares Reisgericht mit einem sensationellen Salat auf die Back. Ganz großes Kino, Oliver, und vielen Dank.



Montag, 06. September: Cuxhaven – Helgoland

Was für eine wunderbare Crew. Morgens Spiegeleier brutzeln? Kein Problem. Abwasch erledigen (Buckschaft) ebenso wenig. Brötchen holen? Selbstverständlich. Gemeinsam joggen? 75% der Kerle sind vor dem Frühstück mit dabei. Der 25%ige hatte gerade seinen 50. Geburtstag und bekommt noch Schonzeit. Unten der Blick beim Joggen auf die Kugelbake.



Wir müssen etwas aufklären. Von meinem Freund Rainer bekomme ich diesen Hinweis:

Die Funkzeugnisse für die Berufsschiffahrt entsprechen hinsichtlich der Reichweite dem SRC und dem LRC. Sie sind auf fünf Jahre begrenzt. Kann **keine** Praxis auf See nachgewiesen werden, so muss zur Erneuerung eine „vereinfachte Anpassungsprüfung“ beim BSH abgelegt werden. Der Umfang entspricht dem Fragenkatalog von SRC/LRC.



Die Wasserschutzpolizei vor der Schleuse Holtenau (oben) hatte mein Funkzeugnis (SRC) mal eben für ungültig erklärt. Das Funkzeugnis habe ich 2002 erworben und bin damit gewerblich, also in der Berufsschiffahrt, unterwegs. Selbstverständlich benutze ich das Funkgerät auf See und kann seit zwanzig Jahren mit jedem Logbuch meine Praxis nachweisen. Ein überflüssiges

und peinliches Selbsttor der Wachtmeister. Vielen Dank für Deine Unterstützung, Rainer.

Rainer habe ich 2018 auf den Kanarischen Inseln [kennen gelernt](#) und seitdem treffen wir uns immer wieder, meist in Cuxhaven. Rainer ist Kollege und wer mal mit einem Nordseesegler unterwegs sein möchte, dem sei Rainers „Ahoi“ empfohlen. Rainer findest Du [hier...](#) Von ihm stammt übrigens der Spruch, dass das Hamburger Schmuddelwetter das schönste Grau der Welt ist.



Da wir erst gegen 1500 ablegen werden, besuche ich Rainer in seinem neuen Zuhause im Schleusenpriel. Der Weg führt mich zunächst auf den Hinterhof vom „Venustraum“.



Danach über das Werftgelände (unten), da fühle ich mich schon wohler.



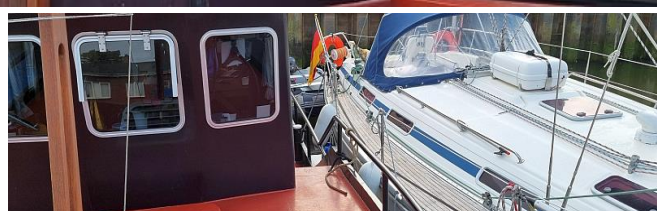
Unten am Steg entlang, vorbei an Fischdampfern, Yachten, der „Corona“ und dann bin ich



auch schon da. Der Skipper und sin Fru leben seit zwei, drei Jahren an Bord ihres westfriesischen Schleppers und haben den Dampfer maritim und gemütlich eingerichtet. Klar, muss ich erst einmal die Schätze an Bord bewundern. Der Maschinist zeigt mir voller Stolz die Maschine ... aber der Reihe nach.



Bisher haben die beiden in Glückstadt auf ihrem Dampfer gewohnt und sind erst jetzt nach Cuxhaven „umgezogen“. Wie schön, wenn die eigene Yacht auch noch nebenan parken darf. Zur Arbeit hat es Rainer wirklich nicht weit, von wegen FlixBus! Natürlich haben wir uns viel zu erzählen, doch gegen 1200 mache ich mich auf den Heimweg.





Vielen Dank Rainer, ich schicke Dir ein Foto von Hallig Hooge – hoffentlich klappt das.



Auf dem Heimweg bringe ich frischen Kaffee aus der [Kaffeerösterei](#) mit und wundere mich, als die Verkäuferin fragt, ob ein Pfund 250 Gramm wären? Na vielleicht wird hier in Cux gemessen oder gewogen, wer weiß das schon ...



Von Christian erreiche mich verspätete Grüße von der „Samka“ (oben) aus Marstal. Die „Samka“ ist ein Museumsschiff und natürlich verrate ich gern, dass mich die „Samka“ an meine erste Reise auf der „Siegerland“ erinnert. Das war 1965! Vielen Dank, Christian.



Was macht eigentlich meine Crew? Die vergnügt sich inzwischen an der Kugelbake und hat Urlaub. Zum guten Schluss hätten wir uns beinahe an der Kaffeerösterei getroffen, doch ab

1400 sind alle an Bord. Wir stärken uns mit einem kleinen Imbiss und dann beginnt die Vorbereitung. Wer nach Helgoland segelt, sollte mit gefülltem Wassertank ablegen. Wir checken nach der langen Kanalfahrt Seewasserfilter, Ölstand und der letzte Landgang führt auf's WC – auch das ist auf Helgoland teuer. Rechts ein Mitbringsel der Crew = Rest In Peace!



Um 1515 legen wir 1,5 Std. nach HW (1344) mit Ziel Helgoland ab. Das Seewetter für 35 sm:

Deutsche Bucht: Südwestliche Winde 2 bis 3, in Küstennähe vorübergehend diesig, See 0,5 Meter.



Wo ist der blaue Himmel. Als wir den Jachthafen verlassen ist es inzwischen diesig. Auch der Wind ist kalt. Der Ausguck (unten) erscheint schon bald in langen Buxen und Jacke an Deck.



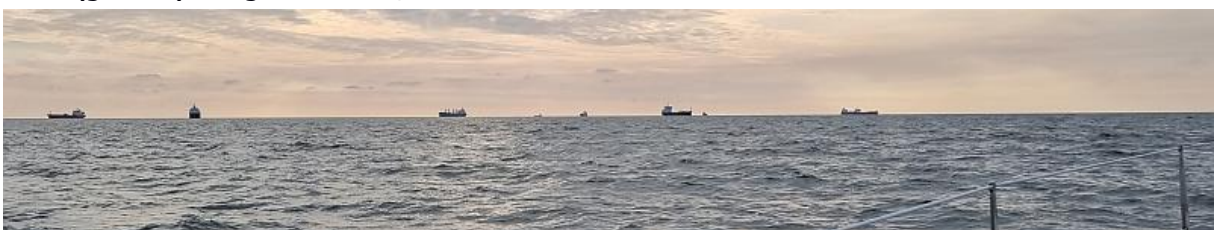
Wie zu befürchten, liegt der Seewetterbericht ziemlich daneben. Südwestwind könnten wir gut gebrauchen, aber die 7 Knoten Wind kommen genau von vorn. Wir würden uns einen Wolf kreuzen ... und nach Mitternacht auf Helgoland ankommen. Motorbootfahren können wir



schließlich auch. Spektakuläre Dampfer sehen wir nicht, doch zum Nachweis, dass ich die Funke auch nutze, rufe ich Cuxhaven – Elbe – Traffic auf Kanal 71 und kündige bei Tonne 17 den Wechsel auf die rote Fahrwasserseite an. „Alles klar, geh'n sie mal rüber, schönen Nachmittag!“ Ich schließe mit, „vielen Dank und gute Wache.“ Ich bin hier wirklich schon oft rüber, doch über Funk den Wechsel auf die andere Straßenseite, das habe ich noch nie gemacht. War auch nur ein konkreter Funknachweis für die Ordnungshüter aus Holtenau.



Stephan muss alles mitbekommen und ist ständig on air. Bald hat die Crew Langeweile und sucht nach sinnvollen Aufgaben, wie z.B. den ramponierten Fendern neue Strümpfe anzuziehen (rechts). Dass der Größte dabei den Zwerg gibt ist dieses Foto wert. Um 1730 verlassen wir an der 6 das Elbfahrwasser, neuer Kurs 300°. Die 7 Knoten Wind sind mit dem Fahrtwind (gefühl) ein guter Vierer, aber der fühlt sich ziemlich kühl an. Inzwischen haben wir die



Reede querab und um 1800 kommt tatsächlich der Felsenganz vorsichtig in Sicht. Wer genau



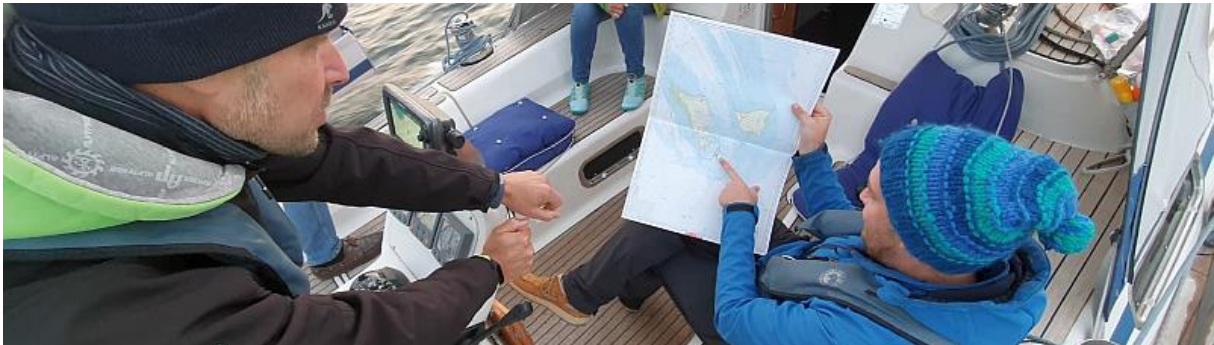
hinschaut findet den kleinen Buckel hinter der Backbordwand. Eine Stunde später geht die Son-



ne unter. Die Crew, inzwischen in Pudelmützen, ist begeistert. Das liegt auch daran, dass Oliver und Andreas als Kind, bzw. Halbwüchsige auf der Insel waren, Stephan und Aziza noch



nie. Bereits auf dem AIS sehen wir, der Hafen ist voll. Anlegemanöver werden abgestimmt und



dann rein in den Hafen. Doch jetzt haben wir reichlich zu tun. In welches Päckchen gehen wir? Pech gehabt, die Nachbarcrew geht morgen früh um 0600 raus. Egal wir sind nach 35 sm (Gesamt 146) erst einmal fest. Strom gibt's nicht, wir stellen den Kühlschrank (als größten Verbraucher) auf minimum und dann gibt es ein Anlegebier. Seltsamerweise beginnt plötzlich



ein Fotowettbewerb, weil ich von Martins Starfoto erzähle, von dem hier oben. Mein neues



Samsung S21 löst die Aufgabe so und damit gute Nacht. Denkste! Auf einer Elan wird noch unverschämte laut palavert und jeder soll es wohl auch hören. Während wir noch gemütlich im Cockpit sitzen, läuft die „Hoppetosse“ ein und sucht natürlich das kleinste Päckchen. Die Crew

will neben der Elan festmachen, doch die weisen die „Hoppetosse“ auf unverschämte Weise ab, von wegen wir laufen um 0400 aus und so. Sowa geht gar nicht. Kommt die „Hoppetosse“ eben bei uns längsseits. Wir informieren natürlich, dass unser Nachbar um 0600 ablegen wird. Egal, kommt es von der anderen Seite, Hauptsache fest. Jetzt aber gute Nacht!

Die Fortsetzung findeste hier <http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/2192.pdf>

Zwischen Borkum & Sylt II

So, weißte Bescheid. Gesundheit,
Fairwinds & lieben Gruß



Ein großes Dankeschön für die Fotos an die Crew