

## Zwischen Borkum und Sylt

29. Mai – 12. Juni

Rüber zur Nordsee ist immer spannend. Das beginnt schon mit der „Anreise“. Bei (in der Regel) vorherrschend Südwest bis West heißt das von Heiligenhafen zum NOK 36 nm gegenan – wenn kein Schießbetrieb in der Hohwachter Bucht ist. Sonst kommen noch 6 nm obendrauf.



Leider beginnt der Törn mit der krankheitsbedingten Absage von Rainer. Der Atlantiküberquerer (links) muss nun doch „unter's Messer“ und das hat natürlich Vorrang. Bleibt eine Vierercrew: Levi (unten links) bringt von der Crew die meiste Segelerfahrung mit. Levi ist mit uns schon den SKS, [Skagen Rund](#) oder nach Bornholm gesegelt und inzwischen guter Freund. Angela war bei [Lolland linksrum](#) erstmals an Bord und hat mit Segeln (noch) wenig am Hut, aber sie kocht leidenschaftlich gern und diese Karte hat sie bei Lolland linksrum



gegen harte Konkurrenz (ich nenne hier Dirk) gern ausgespielt Frank (3. von links) hat bisher anderswo Segelerfahrungen gesammelt und freut sich schon lange auf den Nordseetörn. Der Skipper (mit Lakritzpfeife) hat den undankbaren Job, auf diese Bande aufzupassen. Vielleicht gelingt es.

### Freitag, 29. Mai: Anreise und Heiligenhafen – Heikendorf/Innenförde



Bereits um 0530 legen Angela und der Skipper mit dem Flixbus in Hannover ab, während Levi und Frank aus dem Berliner Umland noch schlafen. Der Flixbus ist eine schnelle und preiswerte Alternative (22,18 €) für Frühaufsteher aus Hannover und hält unterwegs nur in Hamburg und Lübeck. Mit 10 Minuten Verspätung machen wir kurz nach 10:00 Uhr in Heiligenhafen fest. Derweil sitzen die „Berliner“ längst in der Bahn und nehmen Kurs auf Hamburg. „Unterwegs“ werden Nachrichten ausgetauscht, besonders das Seewetter.

**Westliche Ostsee:** Wind: Anfangs schwachwindig, sonst Nordwest um 4, strichweise Böen 8. Sicht/Wetter: Später strichweise Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: 0,5 Meter.

Böen bis 8 sorgen natürlich für Alarmstimmung, doch so sehr wir das bei anderen Wetteranbietern überprüfen (Windy, Windfinder, DMI) niemand orakelt so böses Seewetter. Egal, wir müssen auf der Hut sein.



Den Einkauf erledigen Angela und der Skipper souverän und schnell ist alles an Bord verstaut, die „Berliner“ können kommen. Aber die werden von Verspätungen ausgebremst, dafür kommt der Regen – ist aber auch schnell wieder vorbei. Kommen wir heute noch rüber in die Kieler Förde? Der erneute Blick (1500) auf das Regenradar zeigt erstmals aufziehende Gewitter – bleibt das so, werden wir genau reinsegeln.

Und was ist mit Martin? Der hat heute ebenfalls seinen ersten Urlaubstag und will uns mit seiner „NoName“ auf Helgoland oder sonstwo besuchen. Noch liegt die Yacht in Wilhelmshaven und noch ist sie auch nicht seeklar. Wir hoffen sehr, dass das alles glatt geht. Wir seh'n uns!

Endlich, um 1520, holt der Skipper „die Berliner“ vom Bus ab. An Bord wird sofort die Wetterlage (rechts) diskutiert und beim Begrüßungskaffee abgewogen ... laut Wetter Online ziehen die Gewitter südlich über Land (rechts). Wir wissen, was uns möglicherweise bevorsteht, können aber rechtzeitig die Segel bergen und unter Maschine in die Kieler Innenförde tuckern. Die Crew - unten von links Levi, Frank und Angela möch-



ten jedenfalls nicht bis morgen warten, also los. Um 1630 legen wir ab, die Schwerketterklamotten griffbereit. Vor dem Kommunalhafen setzen wir Groß und Genua, Maschine aus. Mit 5 Knoten geht's durchs Fahrwasser bis zum Ostkardinal, dann zur Nordtonne. Ab hier setzen wir unseren Kurs zur Kolberger Heide ab, noch 26 nm, erst dann geht's rein in die Kieler

Förde. Kommen wir da heile an? Ständig chek-ken wir die Wetterentwicklung und jetzt wird es scheinbar doch bedrohlich. Auf dem Foto rechts, die auch über der Westlichen Ostsee aufziehenden Gewitter. Da kommt was auf uns zu.



Also rein in die Schwerwetterklamotten und darauf aufmerksam gemacht, wie wir uns bei Gewitter verhalten. Zuerst Maschine an, Genua einrollen, Groß bergen und wegbleiben von den Stagen an und unter Deck. Jetzt nicht, noch ist die Situation absolut stabil. Doch jetzt wird es weit voraus dunkel, aber die Sonne scheint immer noch drüber. Ein paar Blitze über Land und entferntes Donnerrollen. „Wie im Schießgebiet“, betont Levi, wohlwissend, dass wir gerade in das (geöffnete) Sperrgebiet einfahren.



Je mehr wir uns den finsternen Wolken vor uns nähern, desto mehr öffnet sich eine „Wolken-tür“ exakt auf unserer Kurslinie. An Land grum-melt es mächtig, wäh-rend es auf dem Wasser ruhig bleibt. Stegnach-bar Jasper drückt uns



über WhatsApp die Daumen, „...dass es die Wolke nicht böse mit uns treibt.“ Machtse auch nicht, im Gegenteil, bis 1900 können wir vortrefflich segeln, messen 5 – 6,5 Knoten über Grund, bei um die 12 Knoten wahren Wind. Nur ein paar Tropfen bekommen wir ab, dann ist der Spuk tatsächlich vorbei ... aber auch der Segelwind weg.



Um 1900 starten wir die Maschine, rollen die Genua ein und lassen das Groß noch stehen, man weiß ja nie. Glück gehabt oder was war das jetzt?



Übrigens sind fast alle Fotos von Angela ... und die hat auch noch „Schuld“ an dem köstlichen Nudelsalat, den wir im Cockpit genießen dürfen. Segeln kann so schön sein ... wenn man einfach losfährt (und vielleicht doch Glück hat?).



Um 2100 verlassen wir das Sperrgebiet und halten auf die „Kolberger Heide“ zu, während es in Hamburg und Hannover so richtig gewittert. Der Name „Kolberger Heide“ passt so gar nicht zu dem, was sich unter Wasser verbirgt, aber woher stammt der Name? „Auf der Heide stand ein Hof (Verwellenhof), an den heute der Name „Verwellengrund“ für eine Untiefe im Meeresgebiet erinnert. Bei der Sturmflut vom 10. Februar 1625 ging das Gebiet unter, der dort befindliche Sand wurde im Laufe der Zeit vor Laboe abgelagert und später besiedelt. Heute erinnert nur noch der Name des küstennahen Meeresgebietes vor der Probstei, am Ausgang der Kieler Förde, an diese längst untergegangene Fläche. Es ist gekennzeichnet durch eine geringe Wassertiefe von nur zehn bis fünfzehn Metern.“ Quelle [Nabu](#):

Das Munitionsversenkungsgebiet Kolberger Heide liegt nordöstlich der Kieler Außenförde in der Kieler Bucht auf Höhe des Urlaubsortes Heidkate bei Wendtorf. Das auf amtlichen Seekarten mit "Unrein (Munition)" ausgewiesene Versenkungsgebiet umfasst insgesamt ca. 12 km<sup>2</sup> und weist Wassertiefen von 5 bis 18 m auf. Die kürzeste Entfernung zum Badestrand beträgt nur ca. zwei Kilometer. Wenigstens vom Ende des 2. Weltkriegs bis in die 50er Jahre wurde hier Munition versenkt - möglicherweise aber auch schon nach dem 1. Weltkrieg.

Und wir tuckern da einfach drüber ... während nicht einmal eine Bootslänge tiefer die Munition langsam verrottet und damit immer gefährlicher wird.



2130: Langsam wird es dunkel, wir tuchen das Großsegel sauber auf, stecken Dampferlicht und Positionslichter an. Weit voraus das Fahrwasser in die Innenförde. Bis Heikendorf sind es noch knapp 10 Meilen, um 2300 sind wir wohl fest.



Was für ein Tag (oben) und plötzlich überrascht doch noch ein Gewitter. Südlich Kiel hat sich in „Windeseile“ eine Gewitterzelle aufgebaut, die zunächst mit vorsichtigem Wetterleuchten auf sich aufmerksam macht, doch jetzt stecken die Blitze die Wolken an. Vor 20 Minuten war davon auf dem Regenradar nichts zu sehen. Zeitgleich legt der Wind ne Schippe drauf und weht jetzt mit 18 – 20 Knoten aus West. Die wunderbare Stimmung wandelt sich in Anspannung. Der Skipper hat Levi am Ruder abgelöst und bringt uns durch die Nacht ins Fahrwasser. Laboe querab gelingen Angela und



Frank „stimmungsvolle“ Bilder. Nicht der Mond, sondern die vielen Blitze machen den Himmel hell. Das uns ein Schauer stimmungsvoll nass macht, verraten die Fotos nicht. Wir haben Glück, auch dieses Gewitter nimmt über Land Kurs auf Heiligenhafen. Im Fahrwasser wenig Verkehr, zwei Dampfer gehen seewärts. Bei dem kräftigen Westwind machen wir lieber gleich in Holtenau fest, dort liegen wir geschützter und stehen morgen früh direkt vor der Schleuse.

Aber was für ein Drama, wenigstens Toiletten darf man an einem Sportbootanleger erwarten. Die gibt es auch, aber den Zahlencode für den Zugang findet man nirgendwo. Wir klappern alles ab, finden auch keinen Segler, der weiterhelfen könnte. Dazu muss man wissen, dass ich am Vortag versucht habe, den Hafengebtreiber tel. zu erreichen, um genau diese Frage zu klären. Das WSA (Wasser- und Schifffahrtsamt) verweist auf die Sportboothäfen Kiel und die auf das WSA. Niemand ist zuständig ... seit Jahren ist das so. Wir legen noch einmal ab und gehen doch nach Heikendorf. Dort sind wir um 0030 Uhr nach 36 nm endlich fest.

Aber was für ein Drama, wenigstens den Zugang zu Duschen und Toiletten darf man von einem Sportboothafen auch in der Nacht erwarten. Der Skipper hat zwar noch eine „Lochkarte“, mit der man immer in den Sanitärbereich kam. Ausgerechnet jetzt hat man das System modernisiert. Lustig ist das nicht, bei der Crew zwickt es mächtig. Irgendwo steht noch ein

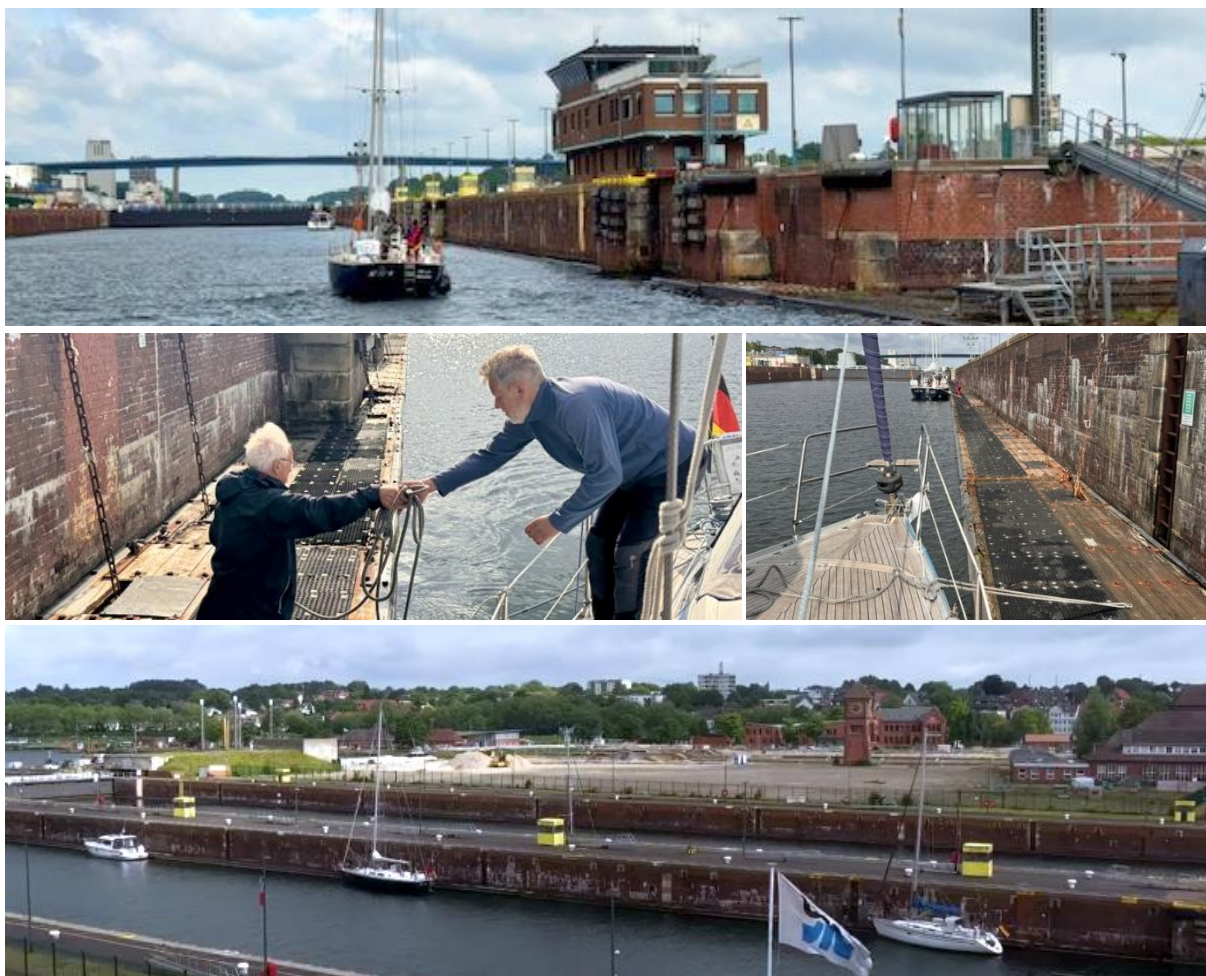
Dixiklo rum und da hinten kommt noch Lärm aus einer Kneipe. Dahin rettet sich die Crew. Zum Anlegebier sind alle wieder entspannt an Bord.

Zwei Kommentare, Michael schreibt: Spannend ... wenn man einfach losfährt, gehts bei Dir immer trotzdem gut - oder erst recht. Keine Ahnung wie Du das machst. Naja Michael, einfach losgefahren sind wir nicht. Wir haben sehr genau gecheckt, was geht und was nicht. Jasper kommentiert: 2300 war wohl etwas optimistisch. Und die Wolke vor Euch wird doch wohl nicht ... Ich wünsche nachher eine gute Nachtruhe. Die kehrt hier nun ein.

Vielen Dank und endlich gute Nacht.

### Samstag, 30. Mai: Heikendorf - Brunsbüttel

Dem Hafenmeister sind unsere nächtlichen „Abenteuer“ in seinem Hafen sichtlich unangenehm, aber 30 € muss er trotzdem kassieren. Die Lochkarte wird gegen einen „moderne“ Chip getauscht, damit sind wir wieder auf der sicheren Seite. Aber was machen andere Crews, die nachts ankommen? Der Skipper schlägt einen QR-Code vor, über den nicht nur nachts bezahlt werden kann, sondern nach Zahlungseingang erhält der Skipper eine Mail oder sms mit dem Zugangscod zum Sanitärbereich. Eigentlich ganz einfach. Gute Idee, sagt er, bedankt sich und wir verabschieden uns! Um 0840 legen wir ab, warten ca. 20 Minuten vor der Schleuse, dann rein in die Große Süd. In ca. neun Stunden sollten wir in Brunsbüttel sein.



Oben ein Screenshot von der [Kanalwebcam](#), mit der „Milonga“ vom [ASVzH](#) in der Bildmitte. Ganz besondere Grüße an meinen Freund Marian, der nach dem SKS an Bord der „Kalami Star“

längst selber skipperst. Um 0945 sind wieder raus ... und endlich bleibt mal Zeit für ein Gespräch mit meinem Freund Martin, der doch so einige Probleme mit seiner Werft schildert. Montag klärt sich alles in Wilhelmshaven, dann sehen wir weiter.



An Bord der „Kalami Star“ wird jetzt endlich gefrühstückt. Am Ruder wechseln wir uns etwa stündlich ab. Sogar ein wenig Fahrschule ist mit dabei. Der Skipper ist wieder in seinem Traumberuf „Steuerberater“ angekommen. Nach der schmalsten Kanalpassage motoren wir



ab dem Flemhuder See auf der alten Eider. Tatsächlich diente das Flussbett der Eider einst für die Schifffahrt zur Nordsee. Damals gab es noch keine Schleusen oder Sperrwerke und bei Sturmflut auf der Nordsee war in Rendsburg Hochwasser, lange her. Heute wird die Nordsee bereits am Eidersperrwerk ausgesperrt.



Bald passieren wir die Baustelle der A7 Brücke, die Rader Hochbrücke. Der Skipper ärgert sich nicht mehr über Großbaustellen, er freut sich lieber, dass endlich die Infrastrukturprojekte sichtbar angefasst werden.



Wir nähern uns Rendsburg, wo die alte Eider den Kanal durch das Marschenland wieder verlässt. Nach vielen Schiffsbegegnungen erreichen wir endlich die Rendsburger Hochbrücke.



Am 8. Januar 2016 kollidierte ein Frachtschiff auf dem Nord-Ostsee-Kanal mit der historischen Rendsburger Schwebefähre. Der Fährmann wurde bei dem Unglück schwer, ein Fahrgast leicht verletzt. Die über 100 Jahre alte historische Fähre wurde so schwer beschädigt, dass sie außer Betrieb genommen und durch einen Neubau ersetzt werden musste. Das Frachtschiff „Evert Prahm“ war auf dem Weg in westlicher Richtung, als es gegen 6:40 Uhr am frühen Morgen zur Kollision kam. Laut dem Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) war die Fähre kurz zuvor losgefahren, während der Frachter sich bereits kurz vor der Brücke befand. Die Besatzung des Frachters leitete noch ein Ausweich- und Stoppmanöver ein, konnte den Zusammenstoß aber nicht mehr verhindern (Quelle NDR).



Das Thema Toiletten hat uns gestern Nacht gut beschäftigt. Außer in Rendsburg beim [Regattavererein](#) kann man nirgendwo festmachen, nur noch an der [Gieselauschleuse](#) (oben) bei Kanalkilometer 42,5. Um 1615 ist es vollbracht, wir nehmen wieder Kurs auf Brunsbüttel. Bis dahin sind es noch 21 nm und ca. 3:30 h. Kurz vor 20:00 Uhr sollten wir in Brunsbüttel sein.



Zurück auf dem Kanal eine besondere Begegnung - oben. Beim französischen Katamaran „Energy Observer“, mit 31 x 13 m Länge/Breite, lohnt es sich, genauer hinzuschauen. Die

„Energy Observer“ ist das erste autonome Wasserstoffschiff, das die Meere besegelt. Angetrieben durch Solar-, Wasserstoff-, Wind- und Wasserenergie wird der weiße Katamaran sechs Jahre lang die Welt umrunden. Während ihrer Zwischenstopps produzierte die Energy Observer in 1496 Betriebsstunden insgesamt 488 kg – fast eine halbe Tonne – Wasserstoff, was einem Wirkungsgrad von 42 % entspricht.

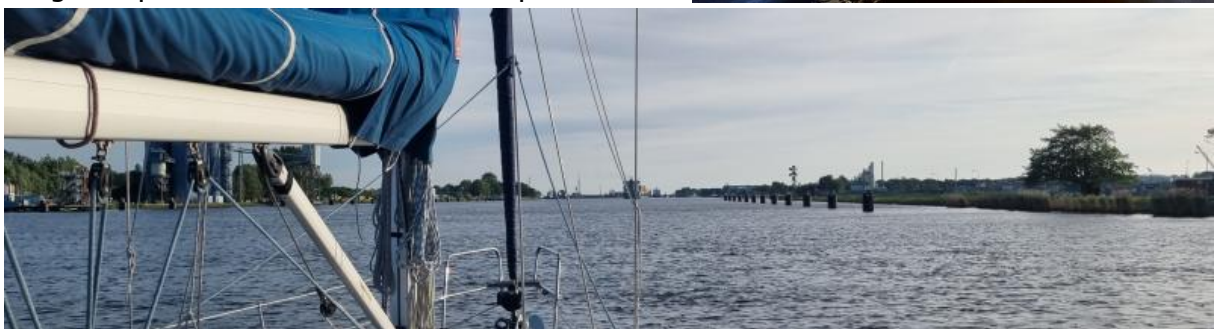
An den Seiten des Bootes befinden sich die „Oceanwings“-Flügel, welche den Energieverbrauch des Schiffes senken, seine Geschwindigkeit erhöhen und es ihm vor allem ermöglichen, während der Fahrt Energie und Wasserstoff zu erzeugen. Die Oceanwings dienen nicht nur als Teil der Takelage, sondern werden die Energieeffizienz des Schiffes tatsächlich steigern.

Quelle [https://youtu.be/pgdXbe1in64?si=oxihYxGw\\_fmIXQPJ](https://youtu.be/pgdXbe1in64?si=oxihYxGw_fmIXQPJ)

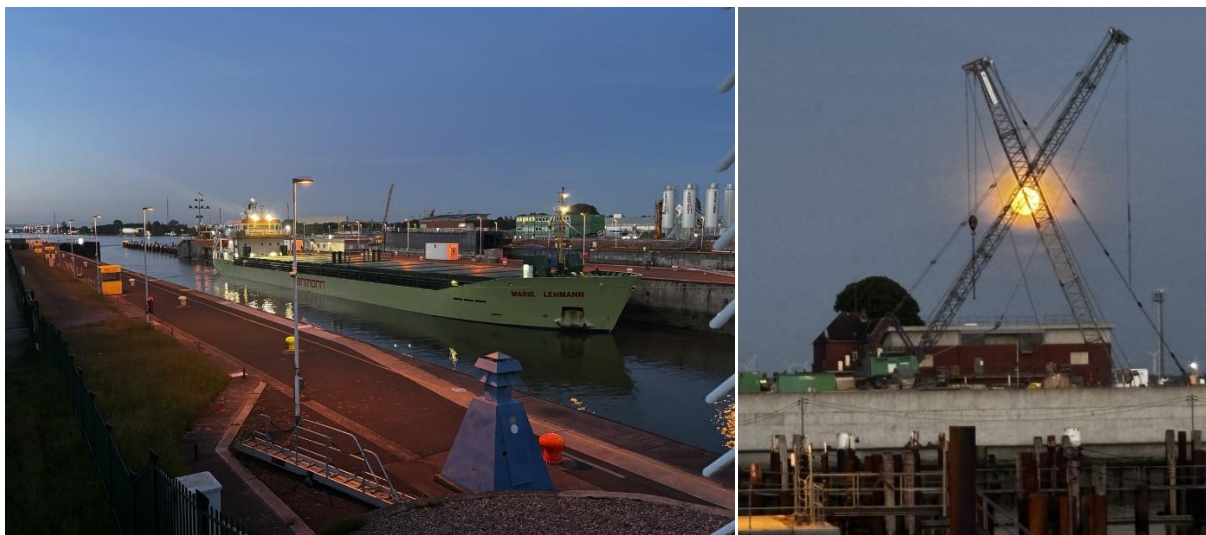
Der Kiel Canal, Kaiser-Wilhelm-Kanal, Nord-Ostseekanal oder einfach nur NOK zieht sich, wir wollen jetzt ganz schnell nach Brunsbüttel. Die Passage kostet übrigens 18 € und das Ticket sollte man unbedingt vor dem Törn im [wsv.webshop](http://wsv.webshop) kaufen. Das Ticket gilt für mehrere Tage, eine evtl. Verspätung ist deshalb kein Problem. Beim Ticketkauf am Automatensteg im Kanal an der Holtenauer Schleuse gibt es oft Gedränge, weil die Yachties da nun mal anlegen müssen und da geht's leider nicht nach Schönheit - der Automat am Sportbootanleger in Holtenau ist schon ewig kaputt.



An Bord vertreiben wir uns die Zeit mit der Restaurantsuche für heute Abend, darüber berichten wir später. Draußen posed Frank vor Angela und dem Feeder „Marburg“. Angelas Foto des Tages (rechts). Der Crew geht es offenbar gut. Jetzt sind wir schon bei Kanalkilometer 8, 15 Minuten sind es noch (unten). Auf dem AIS schaut der Skipper nach freien Plätzen. Levi und der Skipper überlegen rückwärts an der Boje anzulegen und tatsächlich, alle Längsseitsplätze sind bereits mit Zweierpäckchen



belegt. An die Bojen traut sich scheinbar niemand, wir schon. Levi fährt das genial und um 2005: sind wir nach 53 nm (Gesamt 89) in Brunsbüttel fest. Hafengeld wird offenbar nicht kassiert und die Codenummer erfahren wir von der „Milonga“. Nach Einkauf und dem Essen im Restaurant „[Bega](#)“ (sehr zu empfehlen) endlich die warme Dusche und der Besuch auf der



Aussichtsplattform, bzw. an der Elbe. Davon hat Levi diese Fotos mitgebracht und damit gute Nacht, wecken um 0530.

### Sonntag, 31. Mai: Brunsbüttel - Helgoland

Guten Morgen zuhause. Die Crew ist um 0530 ohne Murren hellwach. Kaffeeduft zieht durch den Salon, doch zunächst wird der Törn vorbereitet. Die Hamburg-Helgoland-Karte kommt auf den Kartentisch, der Maschinencheck signalisiert okay und das Seewetter sieht gut aus.

**Deutsche Bucht, Sonntag:** Wind: Schwach umlaufend, später westliche Winde um 3. Sicht/Wetter: Anfangs Nebelfelder, gebietsweise Schauer und Gewitter mit teils schlechter Sicht. Seegang: Nordteil zeitweise 1 Meter.



Wir sind drei Stunden nach Hochwasser (0243), da werden wir gleich nur so seewärts geschoben. Wer sich mit den Gezeiten nicht so gut auskennt, das Wasser auf der Elbe läuft länger ab als es aufläuft, den Vorteil müssen wir nutzen.



Um 0600 warten wir vor den kleinen Schleusen, fahren um 0625 in die „kleine Nord“ und müssen in der Schleuse an der „Fast Olivia“, einem ziemlich großen Dampfer, vorbei. Levi muss

mit viel Tempo rein, weil bei der „Fast Olivia“ der Propeller mitläuft und vorn der Bugstrahlerstrom mächtig zur Seite drückt. Kein leichtes Ding, klappt aber - unten.



Um 0635 geht es schon wieder raus, wir sind auf der Elbe, die hier längst kein Fluss mehr ist. Hier sortiert sich der Verkehr in die jeweilige Fahrtrichtung.



Von Wind auf der Elbe keine Spur, nur der Strom drückt uns mächtig die Elbe runter. Zeitweise sind wir mit 9,5 Knoten über Grund unterwegs, noch 50 nm bis Helgoland, Frühstück.



Cuxhaven passieren wir um 0830 und fliegen mit 8,8 Knoten vorbei. Bald liegen Alte Liebe und Kugelbake achteraus. Jetzt sind es noch 30 nm – gegen 1530 könnten wir Helgoland erreichen. Ab 1100 ist auch das Wasser der Elbe abgelaufen, der Gegenstrom setzt langsam ein und noch sind es 10 nm bis Tonne 8. Da wollen wir die Elbe verlassen und nach Helgoland abbiegen. Doch bis dahin geht der Speed nicht unerwartet in den Keller. Bisher haben wir den schiebenden Strom da genutzt, wo er am stärksten ist, in der Fahrrinne. Bei 3,5 Knoten über Grund verlassen wir besser das tiefe Fahrwasser und sofort geht die Logge von 3,5 auf immerhin 4, bis 4,5 Knoten.

Um 1200 haben wir Tonne 8 an Backbord und setzen Kurs auf Helgoland ab. Ein Seehund grüßt und weist die Richtung. Endlich will auch der Wind wieder n büschen mitspielen. Bisher messen wir leise 2 – 3 Knoten aus N, doch jetzt „verdoppelt“ sich die Windstärke und als das Groß mithilft, sind wir einen Knoten schneller. Damit reduziert sich unsere Ankunft auf dem Fuselfelsen von 1610 auf 1510. Dennoch hat das Timing nicht so ganz gepasst. Hätten wir eine Stunde früher abgelegt, hätten wir keinen Gegenstrom auf der Elbe gehabt, hätten wir eine Stunde weniger geschlafen, hätte die Crew den Skipper kielgeholt, isso. Wenig später

kommt Helgoland, zwischen den Ankerliegern auf der Hamburg-Reede, ganz schwach in Sicht. Wie schön, der Rudergänger hat einen Fixpunkt zum Ansteuern. Und das bei wunderbar blaublauem Himmel. Leichte Dünung rollt leise von Nord nach Süd durch, nur die Maschine stört. Und das Schlafdefizit – der Preis für den gewonnenen Tag. Angela war noch nie auf Helgoland, bei Frank ist es lange her, Levi und der Skipper werden sicher gute Revierführer.



Um 1500 erreichen wir den Vorhafen, tuchen das Groß sauber auf und suchen einen Liegeplatz. Beim Wassersportclub Helgoland werden wir fündig, legen um 1520 nach 56 nm (Gesamt 145) rückwärts am Schwimmsteg an, doch ein vorher nicht sichtbares Schild schmeißt uns wieder raus. Schade eigentlich, beim Wassersportclub erspart man sich die teuren Duschen und Toiletten, wir müssen leider an den WS-Steg verholen – unten.



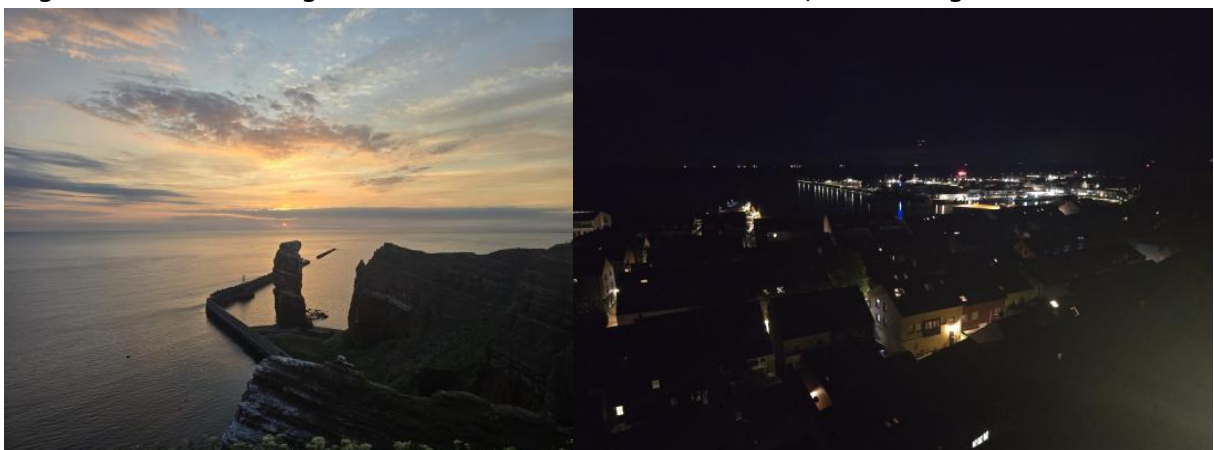
Nach dem Anlegen eine böse Überraschung: Das Mobilfunknetz von Vodafone und 1 & 1 läuft nicht. Wie wir später erfahren, ist das Vodafone Netz nach einem Blitzschlag seit Tagen defekt, hier geht nix, gar nix. Selbst telefonieren ist nicht möglich. Der Skipper ist mit diesem Logbuch ziemlich aufgeschmissen. Gute Laune geht anders. Was soll's, es muss ja irgendwie weiter-



gehen. Wir drehen die traditionelle Runde über das Oberland, klettern auf den höchsten Berg der Insel, den Pinneberg – leider nur die Kerle, „... Mädels machen sowas nicht“, sagtse und knipst die Dschunxx - nächste Seite. Vom Pinneberg haben wir den vollen Überblick über die Basstöpelkolonie und die Trottellummen – unten.



Leider steht alles unter dem Handicap, dass wir die Fotos nicht teilen und/oder versenden können. Nach der Runde um's Oberland essen wir wie früher in der „Bunten Kuh“. Aber was ist aus der Seglerkneipe geworden? Ob Scholle, Dorsch oder Pannfisch, es schmeckt alles wie Panndorscholle, die Bratkartoffeln dazu schwarz wie die Nacht. Die DIN A5 Ofenkartoffel von Angela ist von den Weichtwachers. Muss man nicht mehr hin, Schade eigentlich.



## Montag, 1. Juni: Hafentag Helgoland

Es ist inzwischen alles ein wenig seltsam hier. Der Inselbäcker unten am Hafen ist dicht, es gibt nur noch Aufbackbrötchen bei Edeka oder beim „Schiffsausrüster“ Engel, der ist gleich um die Ecke. Der Skipper hin und 15 Aufbackbrötchen aus dem Tiefkühler gezogen, macht 17,50 €!!! Erst vor der Tür merke ich den Schummel. 17,50 € für nicht gebackene Brötchen? Kann nich sein, leider gibt es keine Alternative. Weiter zur Hafenmeisterei, Hafengeld bezahlt. 21 €/Tag hören sich moderat an, dazu kommen 3,75 € Kurtaxe/Person x 4 = 15 € + 21 € = 36 € Tag. Strom kostet extra, Wasser und WLAN gibt es nicht, die Nutzung der Toilette kostet 1 €, Duschen 1 € Minute! Da kommen schnell 40 €/Tag für einen ziemlich maroden Hafen, dazu im Dreierpäckchen zusammen. Die zoll- und steuerfreie Insel ist und bleibt dennoch ein Hingucker, von zoll- und steuerfrei sind die Läden jedoch meilenweit entfernt. Selbst der Fusel ist teurer als beim Discounter zuhause, wir haben's überprüft. Dieser Mythos liegt weit achteraus.



Wir besuchen die Düne mit der Kegelrobbenkolonie. Angela gelingen diese wunderbaren Fotos.



Weiter geht's über die große Düne, mit Flugplatz, Ferienhaussiedlung und ganz viel Strand – im Süden wie im Norden. Am Südstrand wird sogar gebadet, es ist einfach traumhaftes Wetter. Ach ja, gern noch ein Eis und zurück an Bord sind wir die Nr. 1 im Dreierpäckchen und natürlich kommt von den Neuen die Frage, gibt es hier WLAN? Auf der Fähre zur Düne meldet sich schadenfroh die T-Mobile Fraktion: „Ich hab' T-Mobile!“ Wir verstehen die Botschaft, logisch wir sind die armen Schweine ...



Heute Abend die nachvollziehbare Rache von Angela an der gestrigen Ofenkartoffel mit Crème und altem Salat in der Bunten Kuh. Angela kocht Spaghettiragout mit Hackfleisch, das ehrliche Segleressen, das auf keinem Törn fehlen darf. Dazu wird Edles Helles aus Flensburg gereicht, bzw. später 2024er Primitivo Doppio Passo BIO. Wenn das Gericht auf der Speisekarte der Bunten Kuh auftaucht ist uns vor nix mehr bange.

Zur guten Nacht die Törn Vorbereitung für den morgigen Törn nach Wyk/Föhr oder Hörnum/-Sylt. Wohin die Reise geht entscheiden wir unterwegs ...

## Dienstag, 2. Juni: Helgoland – Wyk/Föhr

Plan A: Hochwasser Wyk/Föhr um 1557, Distanz 42 nm. Koppeln wir mit 6 Knoten brauchen wir 7 Stunden und müssen um 0900 los. Da wir das Ziel mit auflaufendem Wasser erreichen, hilft der Strom mit. Läuft alles nach Plan sind wir um 1600 drin. Plan B: Um 1605 werden Crew und Skipper die in Wyk durchaus luxuriösen sanitären Einrichtungen aufsuchen. Darauf freuen wir uns mehr als auf ein funktionierendes Netz.



Die Nacht war nicht so lustig. Wenn vier Yachten im Päckchen an unseren Leinen rucken knarzen die Leinen, knarzen die Leinen, knarzen ... Frühstück. Als der Kaffee fertig ist, meldet sich die Wasserpumpe: Das Frischwasser ist alle! Okay, wie überall, Schlauch anschließen Tank befüllen, doch hier gibt's kein Wasser, nirgendwo ... wenigstens hat's noch für den Kaffee gereicht, das schmutzige Geschirr muss bis Wyk warten. Zähneputzen geht mit der Wasserflasche. Wie mit den Nachbarn vereinbart, löst sich um 0900 unser Viererpäckchen auf. Eine Yacht geht ebenfalls nach Wyk, die zweite nach Amrum, die „Kalami Star“ an die Bunkerstation zum zoll- und steuerfreien Tanken – die 17 Cent Steuerermäßigung zählt hier nicht und die 12er Regel ist an der Küste nur was für Wattenschipper.

An der Tanke (rechts) bunkern wir 63 Liter Diesel zu 1,48 €/Ltr. Um 0930 legen wir endgültig ab. Der Wind hat über Nacht aufgefrischt, wir starten im 2. Reff, das Seewetter:

Deutsche Bucht: Südliche Winde um 4, später wechselnde Richtungen 2 - 4.  
Sicht/Wetter: Zeitweise Schauer und Gewitter mit sehr schlechter Sicht.  
Seegang: Westteil zeitweise 1,5 m



Mit gesetztem Groß (2. Reff) motoren wir bis zum südlichen Ende des Sperrgebietes. Am Süd-

kardinal Maschine aus, halber Wind, Genua ausgerollt, Kurs 30°, jetzt 20 nm zum Rütergatt. Es ist, als hätten wir eine gespannte Feder gelöst, sofort segeln wir bei 12 Knoten Wind um die 7 Knoten über Grund. Geht die Rechnung diesmal besser auf? Wir werden sehen, um 1030 lösen wir das Reff auf, Vollzeug.



Wir passieren die „Nordic“, ein Hochseeschlepper der stationär die Deutsche Bucht bewacht und sofort zur Stelle sein muss, wenn es wirklich brennt. Um 1130 ist Helgoland hinter dem Horizont verschwunden. Wir haben immer noch Bft. 4 aus Süd, die Sonne scheint, es ist leicht diesig, Bilderbuchsegelwetter. Ab 1230 taucht weit voraus ein Segel auf, die SY „Leo“. Die sind ca. eine Stunde vor uns mit demselben Ziel los.



Es läuft wie geschnitten Brot und von zeitweise Gewitter keine Spur. Die Gedanken machen nochmal ne Rolle rückwärts. Angela hat einen Helgolandspruch zugesandt bekommen, den wohl niemand auf Helgoland gern hört:

Utbooten - utbüuten - inbooten

Heißt: Ausbooten - ausbeuten - einbooten  
Das ist nicht überall so, dennoch sollte man sich auf der Insel Gedanken machen, wie das weitergehen kann. Die meisten Segler romantisieren dieses Bild immer noch, aber ein Hafen ohne Wasser, Duschen und WC geht einfach nicht.



Um 1400 laufen wir ins Rütergatt (oben), wir sind im Anflug auf Wyk. Tatsächlich nimmt uns jetzt die Strömung mit. Amrum kommt in Sicht, das Wrack der „Pallas“ und auf die SY „Leo“ laufen wir langsam auf, ob wir die noch kriegen? Ein Krabbenfischer winkt vorbei, ein herrlicher Segeltag ... und wir haben wieder ein Netz!





Um 1440 passieren wir Amrum – oben Wittdün und Frank hat schon lange irgendwas mit der [Blauen Maus](#) vor, verraten willer aber nix. Auf der „SY Leo“ sehe ich bereits das Weiße im Auge des Skippers. Er spürt, dass wir ihn kriegen und tritt die Flucht nach vorn an. Die bergen ihre Segel und gehen nach Amrum. Nun ja, aufgeben ist unsere Sache nicht. Noch gut eine Stunde läuft der Gezeitenstrom mit, dann sollten wir vor dem Hafen von Wyk stehen. Allerdings macht das Fahrwasser einen großen Bogen, wir müssen hoch am Wind um die Ecke. Die Trimmer geben alles, wir schaffen das. Vor der Haustür der einlaufenden Fähre hinterher.



Vor dem Hafen bergen wir, 5 Minuten nach Hochwasser, die Genua, starten die Maschine und tuchen das Groß sauber auf, Punktlandung. Jetzt rein in den Yachthafen, in dem eine betagte Crew auf ihrem ebenso betagten Hanseaten wie in der Muppetshow den Anlegebetrieb „überwacht“ und uns in die Box lotst. „Kommt ihr von Helgoland?“ „Jau!“ „Habter Vodafone?“ „Jau!“ „Is das immer noch defekt?“ „Jau.“ „Das läuft schon seit Pfingsten nicht mehr, war schon zur Nordseewoche so!“ „Oha! Da werden sich die Vodafonekunden wohl einen Rabatt abholen.“ Uns egal, wir haben wieder ein Netz und das meldet: Die „Kalami Star“ ist um 1610 nach 45 nm (Gesamt 190) fest. Punktlandung, HW war um 1557, besser geht's nicht.



Ratzfatz ist der Wassertank wieder voll und der Helgoländer Abwasch erledigt. Levi marschiert zum Bäcker und statt Anlegebier gibt's Kaffee & Kuchen. Danach verlustieren wir uns in den wunderbaren sanitären Anlagen und kehren als saubere Crew zurück an Bord. So muss das!

Dann gibt's n Schnack mit den ausgesprochen netten Eingeborenen (immer noch Helgolandromantiker), darunter den Gewinner der Nordseewoche von Helgoland Rund 26. Der ist bei

bösem Wetter als einziger gestartet ... und angekommen. Später kommt Ulli dazu, der sich in Husum gut auskennt und alle Tipps der Welt weitergibt. Herzlichen Dank.

Wir sind angekommen. Angela hält sich beim Segeln zurück, aber beim Kochen geht sie straight voran. Einer von den Dschunxx muss immer dran glauben - Levi stellt sich (diesmal) freiwillig. Die beiden legen los und kochen Risotto al Funghi. Frank und der Skipper sind dann logisch mit Abwasch dran.



### Mittwoch, 3. Juni: Hafentag Wyk/Föhr

Wer über Helgoland rummault hat sich schon mal an die Preise gewöhnt. Der Liegeplatz kostet hier 30 €, alles drin, nur nicht die Kurtaxe 3,50 € Person, macht zusammen 44,00 €. Muss man sich dran gewöhnen.



Das gute Wetter hat uns verlassen, die „Kuchenbude“ vergrößert den Lebensraum. Für die Landratten: Die Kuchenbude ist das „Zelt“ über dem Cockpit.



Das wunderbare Sanitärgebäude hinter'm Deich.

Was machen bei nasskaltem, windigem Herbstwetter? Eine Radtour über die flache Insel? Da wird nicht lange geschnackt, weiter zum Fahrradverleih und runter vom Hof – unten.



Vorbei an Strand (unten) und Inselflugplatz segeln wir in den tiefen Westen der Insel.



Gegen den Wind nach Utersum auf den Deich und der Blick rüber nach Hörnum/Sylt - unten





... oder rüber nach Amrum. Von Utersum aus kannst Du bei Niedrigwasser über das Watt nach Amrum wandern (nur Oneway!). Nach Amrum segeln wir morgen und besuchen bestimmt das [Friesen Café](#) in Nebel und genießen die wunderbare Friesentorte.



Auch die Friesentorte im „Café zum Wattenläufer“ in Dunsum gefällt jedenfalls Levi und dem Skipper. So richtige Friesen werden Angela und Frank wohl doch nicht, aber egal, gestärkt sind alle. Von Dunsum zunächst gegen den Wind über die Südwesthuk zum Goting Kliff. Spätestens da wird deutlich, dass Frank nicht mithalten kann. Ohje, frühere Knieverletzungen bremsen die Fahrt, aber langsam geht es auch. Zurück in Wyk geht das Leergut zurück und wir bekommen frischen Spargel.



Gleich hinter Levis Mitfahrbank (recht) entdeckt Angela ein Austernfischerweibchen mit ihrem Küken. Eine Möwe versucht das Junge abzugreifen und wird vom -männchen gnadenlos verfolgt. Zurück zu Levis „Mitfahrbank“ mit manuellem Fahrtrichtungsanzeiger. Oben hat der Segler Wyk als Ziel gewählt, da wollen wir hin. Noch ein paar Wykbilder von Frank.



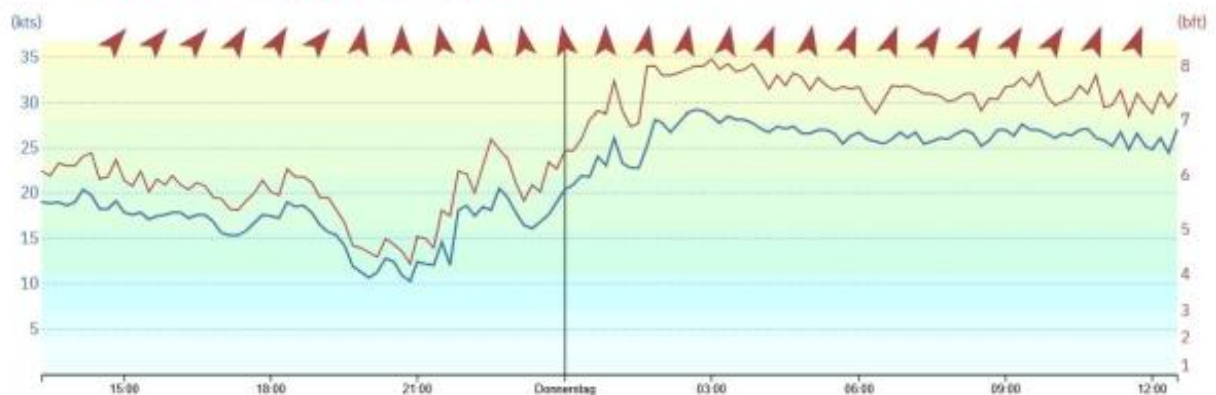


Inzwischen hat sich das Wetter gedreht, der Sommer ist zurück, jedenfalls bis in den späten Abend. Nach „Rund Föhr“ mit dem Fahrrad eine Erfrischung in der Sommer-sonne. Danach wird in der Pantry das Essen vorbereitet. Angela teilt die Dschunxx zu verschiedenen Hilfsdiensten ein, dann sind Spargel und Kartoffeln geschält, gekocht und kommen zur Primetime auf die Back, wunderbar. Nach dem Essen der Plan für das regnerische Morgen. Wir wollen rüber nach Amrum und dort ist um 1626 HW in Wyk um 1652. Wir verabreden, bereits um 1500 abzulegen, weil wir 9 nm gegen das noch auflaufende Wasser segeln müssen. Versteht vermutlich niemand, is aber so.



### Donnerstag, 4. Juni: Wyk/Föhr - Amrum

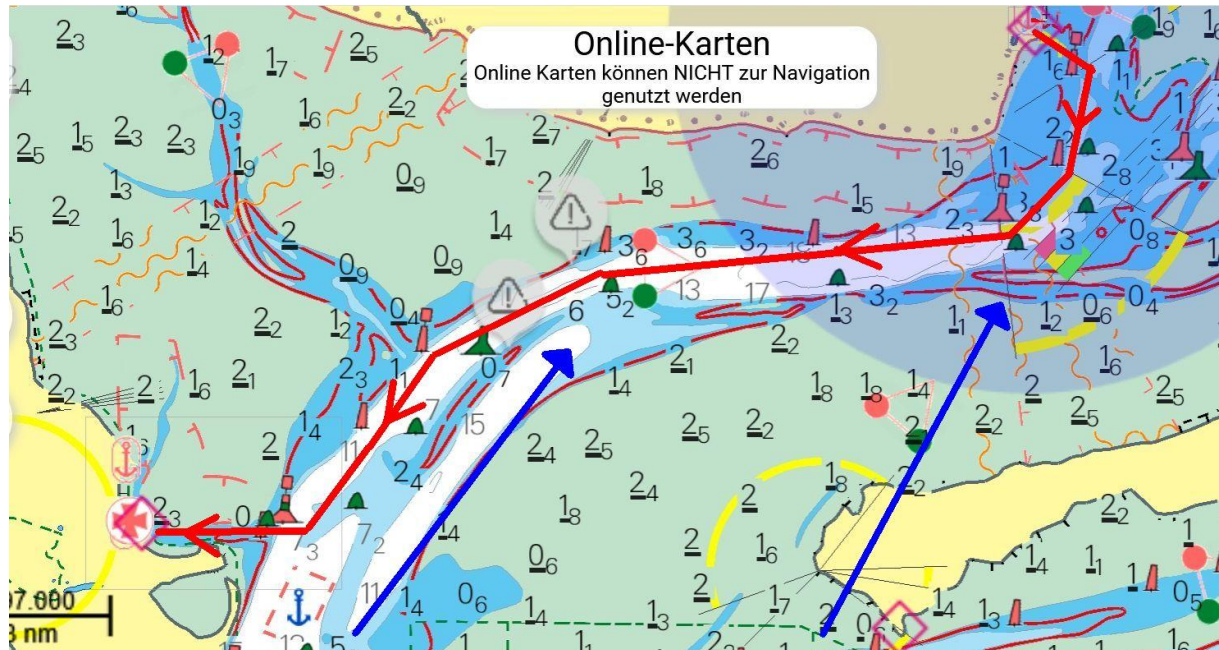
#### Aktuelle Windgeschwindigkeit und -richtung



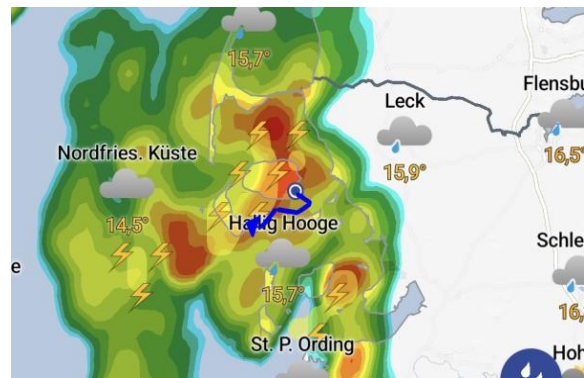
Die Schauer der Nacht sind weg, doch der Wind hat über Nacht kräftig zugelegt. Die Messwerte (Hallig Hooge) pendeln zwischen 7 und 8 Bft. aus SSW (oben). Das DWD-Seewetter verspricht:

**Deutsche Bucht:** Wind: Süd bis Südwest 5, anfangs gebietsweise 6. Sicht/Wetter: Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Südwestteil anfangs 3 Meter.

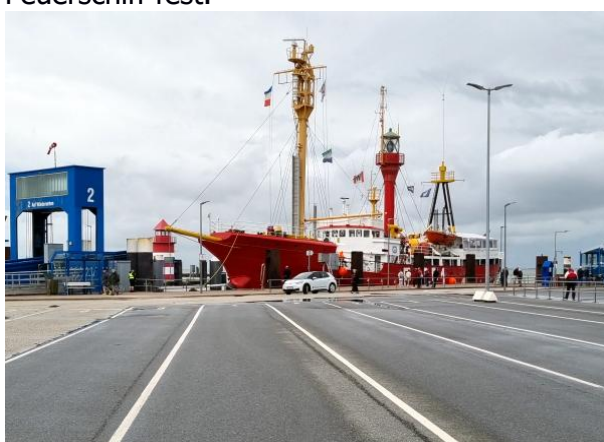
Zwischen Vorhersage und Messwerten liegen bald 10 Knoten. Auch Windy gibt uns aktuell 18 Knoten (Vorhersage), der Windmessgeber an Bord (Echtzeit) gibt uns wie Windy 18. Was ist nun richtig? Für die 9,2 nm sieht das voraussichtlich so aus (Kurslinie rot, Wind blau). Vermutlich werden wir gegen das noch leicht auflaufende Wasser nicht segeln oder hilft die kleine Genua?



Wenig später ändert sich die Lage dramatisch. Die dicken Schauer, die auf uns zu rauschen, wandeln sich in Gewitter, die uns exakt während der Überfahrt erwischen werden - rechts. In Gewittern stecken kräftige Böen, die niemand braucht. Das war vor einer Stunde noch nicht angekündigt. Klar ist, wir fahren nicht. Im Gegenteil, wir fendern die Yacht noch besser ab, kontrollieren die Leinen und zu guter Letzt kommt die Kuchenbude wieder drauf. Das Gewitter kann kommen, Amrum muss warten.



Als die Schauerböe die „Kalami Star“ erwischt fühlt es sich wie auf einer Insel an. Die Böen schütteln die Insel durch und nach 15 Minuten ist der Schauer vorbei, es wird wieder heller. Der Regen lässt nach, wir öffnen achtern die Kuchenbude, schauen auf den Steg als Levi plötzlich draußen das „Feuerschiff Elbe 1“ entdeckt. Wir schauen beim [Vessel-Finder](#) und klar, die „Elbe 1“ will hier in Wyk festmachen. Da müssen wir hin, der nächste Schauer kommt in einer Stunde. Doch wie schade, die „Elbe 1“ macht nicht im alten Hafen, sondern an Fähranleger 2 fest. Dann eben zum Fähranleger. Wir hören noch lautstarke Kommandos, dann ist das ehemalige Feuerschiff fest.



Der Skipper kennt die „Elbe 1“ noch aus seiner Fahrzeit als aktives Feuerschiff in der Elbmündung und aus Besuchen an Bord, z. B. beim Open Ship auf Helgoland oder im Heimathafen Cuxhaven. Die ganze Geschichte des Museumsschiffs findest Du [hier ...](#) und auf [Youtube](#).

Nach ein paar Minuten am Fähranleger geht der Blick nach Westen. Klar, die zweite Rutsche Schauer, Gewitter oder was auch immer, rollt schon auf uns zu. Das Regenradar gibt uns noch 10 Minuten ... schnell zurück an Bord. Unterwegs sehen wir, dass der Wasserstand nahezu konstant geblieben ist. Auch wenn das Wasser auf Amrum ne halbe Stunde früher abläuft, hätte das vermutlich gepasst. Logisch, wir sind noch in der Springzeit, mit besonders hohem Wasserstand, da hätten wir noch in der Regenpause fahren können, jetzt ist der nächste Schauer in Anmarsch. Okay, Erfahrung kommt eben von fahren und wer nicht ständig hier segelt, lernt halt dazu ... mein Freund Martin kommentiert: Was willst du machen ... rausfahren wäre bei der Vorhersage nicht klug gewesen.

Auch die zweite Regenrutsche kommt ohne Gewitter aus und jetzt entwickeln wir einen Plan. Wir unterbrechen heute Nacht für zwei Stunden unseren Schlaf und starten ab Wyk um 0330 und sind zum HW (0452) auf Amrum. Nach dem Anlegen zurück in die Koje und ein spätes Frühstück auf Amrum. Solche Pläne auf nüchternen Magen?

Nee, Angela hat längst alles für eine wunderbare Lasagne vorbereitet und die gibt es denn auch um 2030. Dabei fällt der Blick auf die Bordkasse, die bisher ungewöhnlich hoch ausgefallen ist. 990 € = 330 €/Person nach einer Woche? Tatsächlich spüren wir einen deutlichen Preisanstieg: Liegegebühren und Kurtaxe sind deutlich höher als bei den letzten Törns. Entscheidend ist aber, dass ein Crewmitglied fehlt und die Bordkasse durch drei statt vier geteilt wird.



Nach Regen und Essen plötzlich wunderbares Licht von der tiefstehenden Sonne. Das Wetter hat sich ein wenig beruhigt, sodass wir jetzt für gut 5 Stunden in die Koje gehen können. Gute Nacht.

### Freitag, 5. Juni: Wyk – Amrum (2. Versuch)

Reise, Reise um 0315. Kein Kaffee, nur Wasser, der erste Blick gilt dem Wetter.

**Nordfriesische Küste:** Wind: Südwest 5, strichweise 6, westdrehend, später abnehmend 3. Sicht/Wetter: Strichweise Schauer mit mittlerer Sicht. Seegang: Anfangs bis 1,5 Meter.

Wir haben Glück, es ist trocken, der kräftige Wind hat gedreht und die Nachtschicht hat noch nicht ganz Feierabend. Positionslichter, Dampfer- und Hecklicht an – warum funktioniert Rot/Grün nicht? Seltsam, wir waren doch schon in der Nacht unterwegs. Na gut, immerhin wird das Dampferlicht von vorne gesehen und es wird eh bereits hell.



Um 0340 dampfen wir in die Achterleinen, Springs und Vorleinen los, dann drehen wir um die luvseitige Achterleine raus. Die Fender lassen wir draußen, die brauchen wir gleich wieder. Im Hafen keine Bewegung, die beiden Fähren schlafen und auf dem Feuerschiff „Elbe 1“ ist das Feuer noch aus. Wolken fliegen, ab und zu findet der Mond eine Lücke, achteraus wird es langsam hell. Der Wind bremst uns aus. Mit Windstärken zwischen 20 und 25 Knoten (5 – 6 Bft.) nimmt der Wind uns sicher ein bis zwei Knoten und der Strom? Der läuft noch mit einem Knoten gegenan, Hochwasser in Wyk ist um 0519. Wind und Strom in gleicher Richtung sorgen zwar für ruhiges Wasser, aber wir machen nur 3 Knoten über Grund, wir werden länger als zwei Stunden brauchen.



Die Navigation ist einfach, wir folgen einfach der alten Kurslinie. Befeuerte und unbefeuerte Tonnen helfen mit, andere Fahrzeuge sind nicht unterwegs. Von der Nordsee ziehen finstere Wolken auf (oben). Es ist wie so oft, noch am späten Abend war auf dem Regenradar davon nichts zu sehen. Irgendwo tief hinter Helgoland muss es eine Wetterküche geben, in der mit Schauern, Gewittern, Böen und Brechern am Deutschen Wetterdienst vorbei experimentiert wird. Rein in die Schwerwetterklamotten.



Um 0452 geht nicht nur die Sonne auf, um 0452 ist auch Hochwasser auf Amrum. Dort läuft das Wasser bereits ganz sutsche ab und wir haben noch 6 langsame Meilen vor uns. Keine Sorge, der Wasserstand (+3,1 m) sinkt nur langsam, wir kommen selbst bei halber Tide noch sicher rein.



Die finsternen Wolken haben es sich zum Glück anders überlegt und kippen ihre nasse Fracht über die Halligen Hooge, Langenes und Pellworm aus, das war knapp. Inzwischen ist es taghell, die Lichter werden gelöscht, die Logge bleibt weiterhin im Keller. Manchmal rumpeln wir schon in die Welle. Läuft das Wasser schon ab? Levi wechselt auf die rote Seite, da ist weniger Strom? Vielleicht doch, je mehr wir uns Amrum nähern, desto kräftiger weht der Wind. Die Logge zeigt manchmal 2,5 Knoten an und gelegentlich rumpeln wir in die Welle. Ein Zeichen, dass sich das langsam ablaufende Wasser gegen den Wind aufsteilt.

Föhr liegt inzwischen achteraus, an Steuerbord das beprickte Amrumer Wattfahrwasser. Der Leuchtturm Amrum macht, gemeinsam mit allen Tonnen, das Licht aus, der Tag beginnt. Auf



der Amrumfähre beginnt um 0700 die Frühsicht, die „Uthlande“ legt in Wittdün ab - oben. Gut an der rotgrünen Tonne zu erkennen, das abzweigende Fahrwasser, da biegen gleich wir nach Stb. ab. Hier legt der Wind ne Schippe drauf und weht mit 26 Knoten (6 Bft.) „um die Ecke“ – der Kappeffekt.



Vorbei am Fähranleger (oben) führt uns der Prickenweg schon bald in den Hafen. Zuerst sieht es so aus, als wäre der Hafen voll, doch das Bild täuscht, an der Gästepier sind wir ab sofort die einzige Yacht. Um 0630 sind wir nach 14 nm durchs Wasser (und 9 über Grund) fest auf Amrum (Gesamt 199). Nachdem das Salz vom Boot gewaschen ist, verschwindet die Frühschicht zurück in den Kojen.



Vermutlich wundern sich einige Leserinnen und Leser, warum tun die sich das in aller Herrgottsfrühe an? Ganz einfach, man kann nicht einfach ne Stunde oder zwei später losfahren, sondern erst mit der nächsten Gezeit. Unter den Bedingungen von heute Morgen würden wir dann gegen 1830 in Amrum ankommen. Dann hätten wir dies alles nicht erlebt:



Levi und der Skipper besuchen die „Johanna von Amrum“. Skipper, Wilhelm Rümpler haben wir bei unserem Nordseetörn 2022 kennengelernt, kuckstu [hier ...](#) auf Seite 30. Mit seiner „Johanna von Amrum“ wurden viele NDR-Reisereportagen gedreht, meist kommentiert von Volker Lechtenbrink, kuckstu [hier ...](#) Bei der Gelegenheit stellen wir fest, dass der westliche Steg als Schwimmsteg völlig neu aufgebaut und der Hafen auch an diesem Steg gebaggert wurde. Hier fällt niemand mehr trocken – unten.

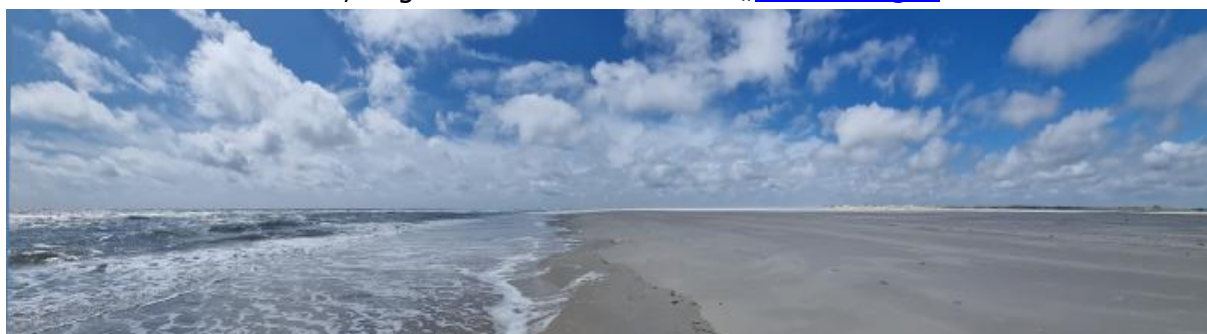


Wir drehen die Runde um Fähranleger und Hauptort Wittdün zum Kniepsand. Anfangs muss der Fußgänger an sich höllisch aufpassen, dass ihn der deutsche Rentner nicht mit seinem E-Bike über'n Haufen fährt. Amrum ist da ein gefährliches Pflaster. Am schlimmsten sind die Holländer, die jedes Verbot missachten und so tun, als würden sie's nicht versteh'n.

Irgendwas ist mit Frank heute anders. Nach dem Anlegen isser sofort weg und trifft sich mit seinem Hardrockkumpel, der danach seltsamerweise ratzfatz mit der Fähre Land gewinnt. An der Strandbar „[Seehund](#)“ werden wir mit Alster erfrischt, damit wir anschließend den wunderbaren Gang über den Kniepsand überstehen. Was ist da los?



Mit den Füßen im kühlen nassen Sand fällt mir ein Lied von Hannes Wader ein. Als ich eine Weile allein am Strand bin, singe ich laut mit ... hör' mal „[Schon Morgen](#)“



Zurück an Bord geht es über den Wriakhörnsee, einer wirklichen Naturoase. Was für ein Tag. Jetzt verstehst Du vielleicht besser, warum wir so früh los sind?

Na und dann überrascht uns Frank mit der Einladung in die [Blaue Maus](#). Schon Tage vorher wurde darüber gemunkelt, aber einen richtigen Reim können wir uns noch nicht darauf machen. Freu'n wir uns drauf ...

...von wegen, wir kommen erst gar nicht rein. Der Laden scheint so beliebt, dass die Gäste schon vor der Öffnung (1800) Schlange stehen. Wir sind um 1820 da und werden abgewiesen. Der „Chef“ oder wer auch immer das ist, will auch keine Zusage für 2000 geben. Dazu muss man wissen, dass dieser „Chef“ ca. 2,10 m groß und mit Kutte verkleidet, klare Anweisungen gibt. So richtig wohl fühlt sich der abgewiesene Gast nicht, jedenfalls der Autor. Wat nu? Dann eben morgen, Frank besteht auf seiner Einladung.

Jetzt muss ein schnelles Essen auf die Back. Wir scannen umliegende Restaurants bei Google Maps, werden aber nicht fündig. Dann eben das schnellste wohlschmeckende Gericht: Pellkartoffeln mit Räucherfisch! Die Crew ist einverstanden. Angela und Levi nehmen Kurs auf Edeka, Frank und der Skipper zurück an Bord. Zwei Minuten später ist die Edekacrew „zurück“, Edeka hat nur bis 1800 geöffnet. Wat nu?

Angela löst die Situation auf ihre Weise: „Dann mach ich mal schnell Linsencurry, dauert nicht lange!“ So isse und verschwindet in der Pantry, während die Dschunxx überprüfen, warum die Positionslaterne Rot/Grün in der Nacht nicht gebrannt hat. Vorab muss ich von einer heiklen Situation erzählen: Als wir in Wyk von unserer Fahrradtour über die Insel zurück sind, spricht uns der Skipper der „Leo“ an. Ja, von der „Leo“, die wir, von Helogland kommend, beinahe noch überholt hätten, die aber nach Amrum „ausgewichen“ ist. Als diese „Leo“ heute in Wyk festmachen wollte, lief das Anlegemanöver so ziemlich aus dem Ruder. Die Najad 420 rumpelte dabei seitlich gegen unseren (niegel-nagelneuen) Anker und richtete erheblichen Schaden am eigenen Schiff an. Der Skipper beichtet sein missratenes Manöver und gemeinsam prüfen wir die „Kalami Star“ auf mögliche Schäden. So sehr wir auch suchen, fündig werden wir nicht, erst jetzt. Das Kabel zur Positionslaterne ist abgerissen, rausgerissen oder was auch immer. Jedenfalls leuchtet die Positionslaterne nicht.



Für solche Fälle habe ich (immer) Spezialisten an Bord. Levi als „Blitz“ versteht da richtig was von und Frank könnte das Teil gleich mit einem 3-D-Drucker nachbauen. Beide machen sich an die Arbeit und kommen beinahe an ihre Grenze, weil das durch den Bugkorb gezogene Kabel nicht verlängert werden kann – jedenfalls nur provisorisch. „Das funktioniert“, sagt der Blitz, „aber da muss nochmal ein Profi ran, so ist das Kabel zu kurz!“ „Das kostet“, stöhnt der Skipper laut und denkt nach. Nach kurzer Prüfung findet er die SY „Leo“ (Name geändert) mit eigener Homepage im Netz, aber ohne Impressum, auch bei Facebook und Instagram befindet sich ein Account, ebenfalls ohne Eintrag oder Absender. Das müssen jetzt andere klären.

### **Samstag, 6. Juni: Hafentag Amrum**



Noch eine Seglerbeichte. Wir gehen einkaufen. Der Weg zu Ede K führt entlang des Fahrwassers vom Rütergatt nach Wittdün (unser Hafen). Wir haben Niedrigwasser. Das Foto auf der Vorderseite zeigt eine Yacht ähnlicher Größe wie wir, auf der bei Niedrigwasser völlig entspannt die Segel geborgen werden. Danach tuckern sie in den Hafen. Wie das? Bisher war doch völlig klar (auch das hat ein eingeborener Segler berichtet), das man frühestens ab halber Tide reinfahren kann. Außerdem muss man sich nahe am Prickenweg halten ... Schnee von gestern und aus veralteten Revierführern. Im Hafen erfahren wir, man kann sogar mit 1,85 m Tiefgang bei Niedrigwasser rein- und rausfahren. Was haben wir uns die Köpfe zerbrochen und gerechnet? Erfahrung kommt von fahren, habe ich ein paar Seiten vorher geschrieben, isso!



Die unglückselige Geschichte der „Pallas“ ist seit 1998 eng mit der Insel verknüpft. Ein paar Meter von unserem Liegeplatz entfernt liegt ein Rettungsboot der „Pallas“ und erinnert an die Umweltkatastrophe. Hier ein Beitrag vom [NDR](#).



Nachdem wir gestern den Inselfüden besucht haben, gehen wir heute nach Nebel, dem traditionsreichsten Ort von Amrum. In Nebel & umzu wurde der noch aktuelle Film „Amrum“ von Fatih Akins und Hark Bohm gedreht. Natürlich besuchen wir das Friesencafé, die Kirche und die sprechenden Grabsteine – eine kulturelle Landpartie.



Irgendwann ist auch gut. Wir schlendern durchs Dorf nehmen den Bus und dann doch nicht, wir haben genug gesehen. Über den Ulaanj (Steenodder Kliff) geht's zurück.



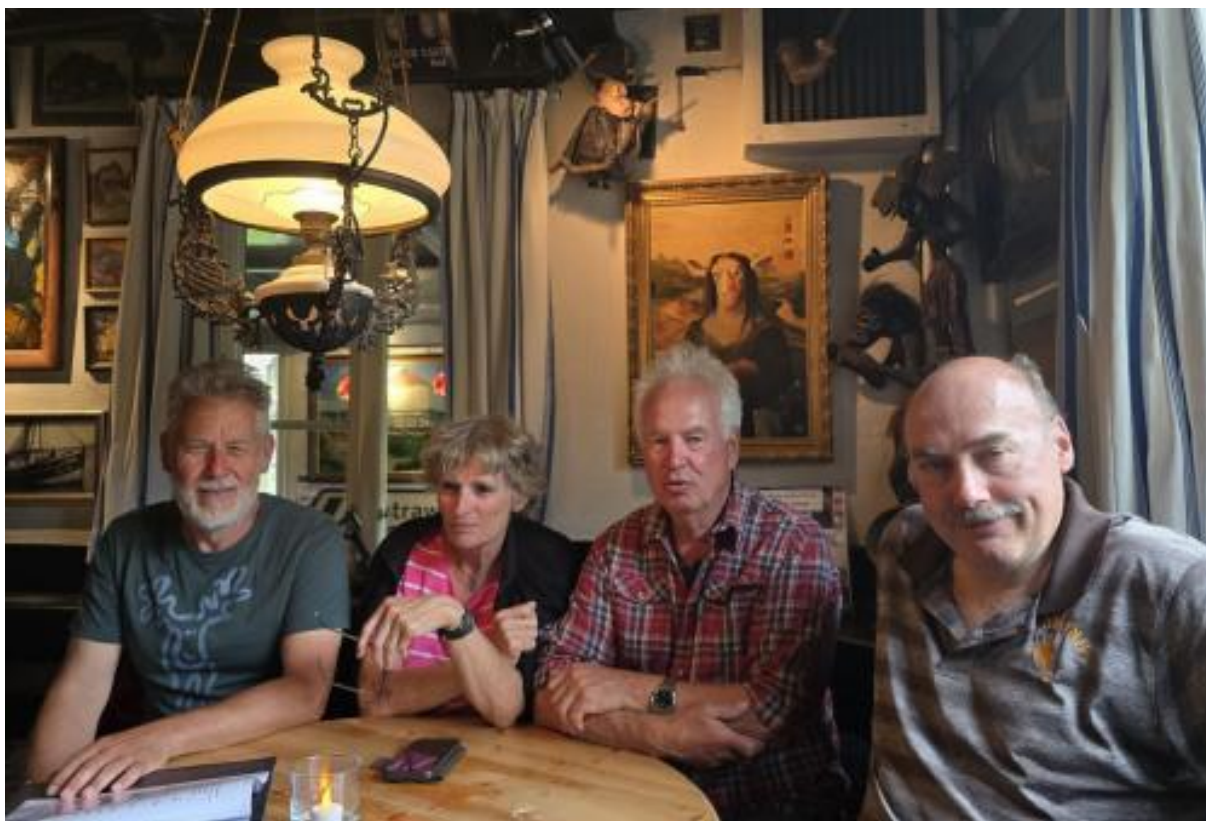
Es geht wieder auf Hochwasser zu. Nebel vom Steenooder Kliff aus gesehen. Wir alle sind von dieser Wolkenformation (rechts) beeindruckt, Angela macht das Foto.

Zurück an Bord hast Du staubige Füße und die müssen nunmal an die frische Luft, am besten gleich der ganze Segler? Es entwickelt sich eine kleine Frotzelei zwischen Skipper & Crew oder anders gesagt, führen und folgen. Logisch, wenn der Skipper führt ... folgt nur Frank, der Rest ist Meuterei. Unglaublich, was sich 50 % der Crew in diesem Fall leistet. Das Wasser misst 16,4°! Auch andere Segler, der Steg ist inzwischen voll von Wyker Seglern, ermutigen die Crew zum Bade, doch die Warmduscher wollen bis zur Vollendung des Klimawandels und nur bei mindestens 30° baden gehen. Der Skipper gibt auf, doch jeder weiß, das lässt er nicht auf sich sitzen, er hat noch viel vor ...



Die Einladung in die [Blaue Maus](#) besteht weiterhin. Frank hat sich einen Trick ausgedacht, der z.B. auch bei Thronjubiläen o.ä. Veranstaltungen gern angewandt wird. Es geht ganz einfach: Du schlägst dein Zelt weit vor dem Ereignis an Ort und Stelle auf, klappt immer. So macht Frank das auch. Frisch gebadet steht er eine Stunde vor Öffnung der

[Blauen Maus](#) als Nr. 1 vor der Tür. Von dort erreicht uns das Öffnungssignal, „...ihr könnt kommen!“ Das Foto zeigt die Crew bei der Ankunft vor Amrums Kultkneipe.



Eine wirklich tolle Idee, die Crew in die Blaue Maus einzuladen. Das Ambiente wunderbar, die Hintergrundmusik ausgezeichnet und das Essen prima. Noch was: Angela hat versucht, die Likörkarte zu durchforsten und ist grandios gescheitert, es sind einfach zu viele.



Ein dickes Dankeschön an Frank (rechts) der uns einen wunderbaren Abend bereitet hat.

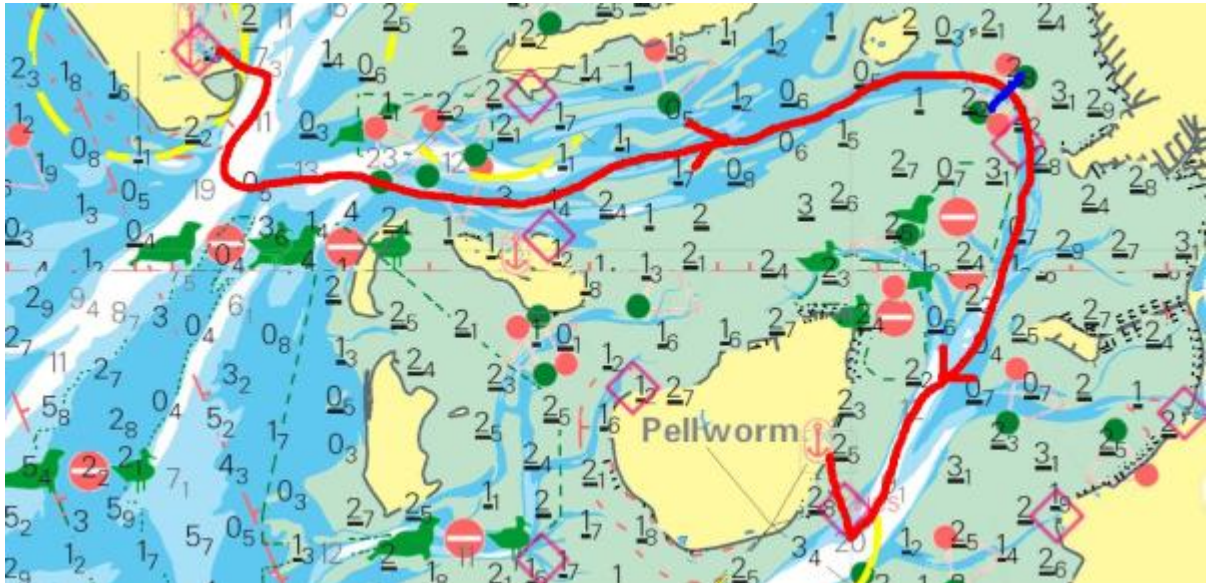


Zurück an Bord ziehen erste Schauer auf, es beginnt zu regnen. Gute Nacht.

## Sonntag, 7. Juni: Amrum - Pellworm

Ohne es zu merken, sind wir längst auf Heimreise. Täglich checken wir die zu erwartende Wind- und Wetterlage und daraus entwickelt sich der Törnplan: Heute nicht nach Hörnum, sondern vorsichtshalber weiter südlich nach Pellworm (26 nm). Da waren wir noch nie und es ist mit 32 nm näher an Helgoland als von Hörnum (41 nm). Montag mit südlichem Wind rüber nach Helgoland und Dienstag 56 nm mit Westwind nach Brunsbüttel. Mittwoch durch den NOK, Donnerstagabend müssen wir in Heilighafen sein. Plan B gibt es nicht.

**Deutsche Bucht**, Wind: Südliche Winde 5 bis 6, vorübergehend westdrehend, später abnehmend 4. Sicht/Wetter: Schauer mit teils schlechter Sicht. Seegang: Vorübergehend 2 Meter.



Tel. erreicht der Skipper den Hafenmeister auf Pellworm, der gibt grünes Licht. Hochwasser in Pellworm/Südkaje ist um 1837 (+ 4,20 m). Von Amrum kann man außenrum oder durch's Watt nach Pellworm. Bei der Windvorhersage segeln wir besser 16 nm durch's Watt, müssen aber zwischen Hallig Gröde Apelland und der Hamburger Hallig über ein Wattenhoch, dass wir eine Stunde vor HW passieren wollen. Dort wechselt die Betonungsrichtung und jetzt sind es noch 9 nm in den trockenfallenden Hafen von Pellworm, Tammensiel Südkaje. Vom Wattenhoch bis Pellworm haben wir, nahe Stillwasser, den kräftigen Wind von vorn. Wieder zu viel gerechnet?

Um 1245 legen wir ab, in 11 Minuten ist NW (1256). Wir tuckern vorsichtig geradeaus durch den Vorhafenbereich auf den Fähranleger zu. Nirgendwo zeigt das Echolot weniger als 2,30 m Wassertiefe, wieder was gelernt. Als wir den Fähranleger passieren legt die „Adler Express“ ab, ein Ausflugsdampfer aus Hörnum. Danach für kurze Zeit raus ins Rütergatt seewärts. Jetzt bekommen wir 22 Knoten von vorn und rumpeln tief in die Welle. Spritzwasser kommt über. Um 1325 verlassen wir das Rütergatt, Maschine aus und mit kleiner Genua in die Süderau. Der inzwischen mitlaufende Strom, der beinahe achterliche Wind und die See bringen den Dampfer gut ins Rollen, FESTHALTEN.

Wir sind scheinbar zu schnell. Zwei Stunden vor HW am Wattenhoch ist vielleicht zu früh? Aber kleiner kann die Genua nicht.





An Backbord passieren wir Langenes, weit an Steuerbord die Hallig Hooge (oben), dort waren wir 2022. Weiter auf Hallig Gröde Apelland zu, dann der Abzweig zum Fährhafen der Halligen, Schüttsiel. Aber dieser Wind! 22 bis 26 Knoten fegen übers Watt. Wind und mitlaufender Strom sorgen für richtig viel Schub, wir sind zu schnell! Um uns herum nur Wasser und über der Kimm Warften, immer wieder Warften.



Hier oben die Hamburg Hallig, die gerade von der „Adler Express“ passiert wird. Ein paar Stunden später würde die „Adler Express“ hier in einem Pril fahren, man könnte die Hamburg Hallig zu Fuß erreichen. An vielen Stellen ist es bei Niedrigwasser knietief oder trocken.



Noch was: Wir messen 6 Bft.. Der böse Wind fegt über das Watt, aber das flache Wasser bekommt er nicht in Bewegung, wenig Welle. Der Wind prüft lieber die Klamotten auf Winddichtigkeit, dringt in jede kleine Ritze und kriecht unter die Segelklamotten. Kalte Hände, kalte Füße, Levi und der Skipper klettern in die warme Schwervetterkleidung. Die beiden Steuerleute wissen wie's geht und haben sogar ihren Spaß dabei.



Um 1545 erreichen wir das Wattenhoch, Wassertiefe 5 m! Kein Problem für uns. Wenig später der Wechsel der Betonungsrichtung und nun Strom von vorn, wir sind auf der Norderhever.

Noch ca. 9 nm bis Pellworm. Mit Gegenstrom und Wind geht der Speed in den Keller. 2,5 Knoten ... 1,5 Knoten, wie bei der nächtlichen Fahrt von Wyk nach Amrum, aber heute ist es hell. Der Törn zieht sich. Wir drehen beinahe eine Runde um Pellworm und nähern uns jetzt von Nordost. An Backbord die Halligen Nordstrandischmoor, dann Nordstrand.



Immer noch wehen 26 Knoten (Bft. 6) aus SW über das Wattenmeer, is das kalt! Manchmal fliegt Gischt über den Dampfer, wir kommen Pellworm (oben) einfach nicht näher. Plötzlich haben wir Tonnen an Steuerbord, die elektronische Seekarte will uns weiter nach Backbord. Was nun? Wir halten uns an die Betonung, alles richtig gemacht.



Endlich, um 1810 erreichen wir die Tiefwasserbrücke, jetzt noch eine Meile über den Prickenweg (unten) rein nach Pellworm. So ganz glatt geht das nicht. Als plötzlich das Tempo wegbleibt, wühlen wir uns durch den Schlick und wühlen uns durch den Schlick, dann sind wir wieder frei. Ganz am Rand des Prickenweges läuft es wieder.



Kurz vor dem Hafen sitzen wir noch einmal fest, klar wir müssen weiter nach Steuerbord ... und sind wieder frei. Jetzt rein in den Hafen, aber was ist das? Das Wasser läuft teilweise über

die Hafenkante, wie macht man hier fest? Der Abstand zwischen den Pfählen ist viel zu groß, wir verholen 50 m weiter und die Yacht kann sich jetzt an die Pfähle lehnen und mit der Tide langsam in den Schlick sinken ... um 1835 sind wir nach 26 nm (Gesamt 225) noch gar nicht richtig fest auf Pellworm, da gilt unsere Sorge bereits dem Ablegen. Das Hochwasser ist morgen um 0714 ca. 5 dm niedriger als jetzt. Wie soll das gehen? Ein Fischer klärt auf, ihr müsst hart an den Stb.-Pricken rausfahren, alles klar?



Alles klar! Wenig später ein schnelles und wärmendes Essen. Angela hat in Windeseile noch einmal Lasagne zubereitet. Mehr geht in der kurzen Zeit nicht, super, vielen Dank. Danach legt Frank noch eine Nachtschicht ein und liefert diese Bilder.



So langsam dämmt es, dass wir schon um 0700 wieder raus müssen und eigentlich nix von der Insel haben werden. Wie schön, dass Frank noch ein paar Bilder von der Insel liefert, incl. der Gute Nacht Fotos.



### Montag, 8. Juni: Pellworm – Helgoland

Um 0600 klingelt der Wecker, die Crew ist hellwach. Jeder weiß, worum es geht. Schiff und Leinen haben die 4,20 m runter und 3,70 m wieder rauf gut überstanden. Levi hat das Festmachen der Leinen von den Einheimischen abgucken und die „Kalami Star“ an langer Leine festgemacht. Die „Kalami Star“ ist nicht umgekippt, die Leinen kamen nicht auf Zug. Bevor wir ablegen bunkern wir Frischwasser, damit wir bis Holtenau nicht auf dem Trockenen sitzen. Auf Helgoland gibt es kein Wasser, in Brunsbüttel nur in der hintersten Ecke. Die Hafengebühr beträgt auf Pellworm 13,00 € und wird im „Umschlag“ entrichtet. Auf die Kurtaxe (2,50 €/Pers.) haben wir verzichtet, wofür auch?



Auf Pellworm stehen viele Immobilien zum Verkauf, berichtet Frank von seinem morgendlichen Ausflug auf die Insel.



Hochwasser an der Anlegebrücke ist um 0714 (+3,70m), Helgoland ist tideunabhängig erreichbar. Die große Frage ist, kommen wir hier raus? Wir wissen von einem Fischer, wir müssen hart an den Stb.-Pricken rausfahren. Wir wissen auch, das Hochwasser fällt heute 0,50 m niedriger als gestern Abend aus. Das BSH verschärft die Lage mit dieser Meldung:

Am Montag werden das Morgen Hochwasser an der deutschen Nordseeküste und in Emden sowie das Vormittag Hochwasser in Bremen und Hamburg 3 bis 5 dm niedriger als das mittlere Hochwasser eintreten.

**Deutsche Bucht:** Südliche Winde 3 bis 4, strichweise 5, später westdrehend. Sicht/Wetter: Gebietsweise Regen oder Schauer mit schlechter Sicht. Seegang: 1 Meter.

Um 0700 Leinen los und rüber auf die Stb.-Prickenseite. Wir sind noch nicht an der ersten Pricke, da sitzen wir schon fest. Mit viel Maschinenpower rumpeln wir uns frei und steuern die erste Pricke mit etwas Abstand an. Läuft – aber nicht lange, wir rumpeln nur so über'n Schlick. Mit 2.500 Umdrehungen und nur vier Knoten ist „Schlickhopping“ nicht luschtig. Normal müssten wir 5 Knoten laufen, jetzt wie mit angezogener Handbremse. Plötzlich nur noch zwei Knoten, die Yacht verneigt sich, schon steh'n wir wieder. Diesmal sitzen wir richtig fest, bombenfest, direkt neben einer Pricke. Vorwärts geht nix, rückwärts auch nicht. Wat nu? Wenn jetzt der Fischdampfer rausgeht? Noch ein Versuch mit Vollgas und dabei das Ruder von hart zu hart, damit es kräftig angeströmt wird. So ruckeln wir uns ruuuuunter. Uiiiiiiiiiiii.



Das passiert noch zwei-, dreimal und logisch läuft längst das Wasser ab, die Zeit ist nicht unser Freund. Die „Kalami Star“ pflügt sich Pricke für Pricke seewärts, obwohl das Echolot mit 2,00 m „tieferes“ Wasser lotet. Wieder wird es spannend und wieder liegen ein paar Schlickhügel im Weg und verlangen volle Kraft voraus. Das fühlt sich wie Dreisprung an oder Rodeo. Dieses Aufditschen lässt das Rigg jedes Mal erschüttern (den Skipper auch). Wir ziehen eine tiefe Furche durch's Watt und endlich nehmen wir Fahrt auf, steht ne 5 auf der Logge. Die Maschine marschiert wie losgelassen, das Ruder ohne ständige „Vibrationen“. Zur Anlegebrücke noch 20 Pricken, Wassertiefe um 2,40 m. Um 0730 sind wir raus ... aber klar is, wir müssen uns bei so vielen Krabben entschuldigen, sorry, war nich so gemeint.

Oha, das war wirklich knapp, so viel Spannung braucht niemand. Und Pellworm? Wie schade, wir waren eigentlich gar nicht da. Aber jetzt klatschen wir uns ab, dann gehen auch gleich die Segel nach oben – Vollzeug. Wir segeln die Norderhever hoch am Wind und nehmen den Strom gern mit. Es läuft endlich für uns. Mit 7 – 8 Knoten rauschen wir die Norderhever runter. So muss das. Dann [Rungholt!](#) Die sagenumwobene Insel wurde ganz in



der Nähe der Hallig Süderoog (oben) verortet, die letzte Hallig vor der Nordsee. Gegenüber, und noch fast im Dunst verschwunden, der wunderbare Leuchtturm Westerhever.



0900: Am Ausgang der Hever wird es ruppiger und schneller, Wind gegen Strom. Eine kurze, steile Welle schüttelt Yacht und Crew durch. Den Rudergänger trifft keine Schuld. Wir nehmen Kurs auf Helgoland und merken, dass wir bei SSW Helgoland nicht über die Südseite erreichen können, dann eben oben rum. Immer noch weht es mit 5 Bft., die „Kalami Star“ segelt, wie von der Leine gelassen, permanent mit 7 – 8 Knoten durchs Wasser ... dann sind wir ja schon um 1400 auf dem Fuselfelsen?

Irgendwann wird es doch zu viel, wir nehmen das Groß ins zweite Reff und damit nicht einmal Tempo raus, weil wir aufrechter segeln, so muss das. Wer sieht Helgoland zuerst? Der Skipper entdeckt einen „Pfahl“ über der Kimm, vielleicht die riesige Antenne? Aus dem Pfahl wird wenig später eine gegenkommende Segelyacht, erst dahinter entdeckt Levi den Felsen. Der wird natürlich immer größer und so langsam verabschiedet sich der Wind. Was hat der DWD orakelt? Südliche Winde 3 bis 4, strichweise 5, später westdrehend. Heute hat alles gepasst, geht doch.

Um 1250 erreichen wir den Westkardinal, die nördliche Begrenzung des Sperrgebietes. Wir rollen die Genua ein, Levi startet die Maschine, doch die schmeißt kein Kühlwasser raus. Okay,



Seewasserfilter noch einmal fester gedreht, läuft. Zwischen Düne und Insel kommt uns ein „Bus“ entgegen - oben. Und dann entdecken wir die „Mein Schiff 3“ auf Reede vor der Insel.



Segler mit schädlichen maritimen Neigungen erinnern sich, dass die „Mein Schiff 3“ aus dem Persergolf durch die Straße von Hormus ausgebüxt ist. Glückwunsch. Der Bordfunk Frank berichtet zunächst, dass offenbar keine Touris an Bord sind, es soll sich um einen Betriebsausflug handeln, diese Angabe wird später korrigiert, doch Touristen. Unser Betriebs-





ausflug ins nordfriesische Wattenmeer endet im Südhafen, da ist Platz genug. Nach 33 nm (Gesamt 267) sind wir um 1400 wieder fest auf Helgoland. Liegeplätze gibt es genug. Wir sind heilfroh, dass unser Plan aufgegangen ist. Nun muss morgen nur noch der Wind passen. Überraschend kommt Besuch an Bord. Karin & Günther aus Cuxhaven sind die Eltern von Marian, der vor vielen Jahren seinen SKS auf der „Kalami Star“ absolviert hat und längst selber skippert. Kaffee woll'n se nich, aber schön, euch an Bord zu haben. Ab und zu treffen wir uns ansonsten in Cux. Übrigens teilen beide unsere Einschätzung der Insel: Zu dreckig, zu teuer, nicht mehr schön.



Als wir beim WSA bezahlen wird von einer niederländischen Yacht der gebrochene Mast geborgen. „Wir sind in der Nacht zu Montag mit dem „Feuerschiff Elbe 1“ kollidiert“, berichten die Eigner, die Polizei tröstet, „... in einem Jahr lachen sie drüber!“ Der Skipper kann ein Lied davon singen, kuckstu [hier ...](#), aber wie kollidiert man mit einem Feuerschiff? Mehr [hier ...](#)





Die Crew verlost sich derweil an Land, der Skipper will nur einmal um die Ecke bis zu Rickmers. Drei Tourikatamarane (Vorseite) haben ihre kostbare Fracht auf den Felsen gebracht, dazu die 2.500 Touris von „Mein Schiff 3“, mehr Geld kann man nicht abzocken.



Zurück an Bord. Frank ist Winterpaddler und dafür braucht man einen Trockenanzug. Dieser hier war noch nie im Wasser und muss endlich mal getestet werden. Nicht bekannt war bisher, dass er auf der Nordsee paddeln will. Also der Salzwassertest. Großes Hafenkino und bestanden.

Nach der kurzen Nacht auf Pellworm sind Crew & Skipper hundemüde. Angela liefert zu später Stunde schon wieder. Heute wunderbare Speckpfannekuchen mit Schwarzwälder Schinken, Bacon und Zwiebeln. Danach fallen alle ins Pfannekuchenkoma, gute Nacht.



## Dienstag, 9. Juni: Helgoland - Brunsbüttel

In der Nacht zieht die Kaltfront mit schweren Schauern durch. Das Schiff ist wieder vom Salz befreit, aber kalt ist es geworden, dazu bläulauer Himmel und klare Sicht.



Bisher ist Plan A aufgegangen. Wenn wir heute bis 2100 in Brunsbüttel sind, ham wir nicht viel falsch gemacht. Wir rechnen: Niedrigwasser bei Elbe 1 ist um 1325. Das Wasser der Elbe läuft ne Stunde länger ab. Hochwasser in Brunsbüttel ist um 2129. Legen wir um 1100 auf Helgoland

ab, koppeln wir für die 17 nm mit drei Stunden bis zur Elbe (1400). Danach nimmt uns der auflaufende Strom und der weiterhin raume Wind die 36 nm mit nach Brunsbüttel (2000). So weit der Plan. Da ganz hinten (Foto unten) woll'n wir hin ...



**Deutsche Bucht:** Wind: Westliche Winde 4 bis 5. Sicht/Wetter: Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Zunehmend 1,5 Meter.

Punkt 1100 legen wir durch Eindampfen in die Achterspring ab. An der 5 rollen wir die Genua aus und setzen Kurs auf die 6 in der Elbmündung ab. Maschine aus und vor uns 17 rollende Meilen. Hier draußen empfangen uns zeitweise 1,5 – 2 m Dünung, bei 14 Knoten WSW.

Wir rollen mächtig und es ist schwer zu steuern. Trotzdem wagt sich Frank ans Ruder und bekommt das richtig gut hin. Kein leichter Job. Von West aufziehende Wolken sorgen für nachdenkliche Mienen, zumal der Wind jetzt deutlich nachlässt. Auf der Logge nur noch 4 Knoten. Das ist natürlich zu wenig,



wir bekommen Verspätung. Dennoch bleiben wir im Zeitplan, wir haben + 1,5 h Zeitpuffer eingerechnet. Die Helgolandfuselfähren aus Büsum und Cuxhaven lassen wir an Backbord. Wenig später (1400) passieren wir die Ankerlieger (Foto Vorseite) auf Reede. Wir hören den Revierfunk auf Kanal 68 mit. Zur Elbe ist es noch eine Stunde und die Logge zeigt noch immer Strom von vorn. Der Helgolandkatamaran „Hallunder“ rutscht zwischen den Ankerliegern durch auf uns zu, hält aber gehörig Abstand. Die Sonne scheint immer noch aus allen Knopflöchern, die Wolken im Westen behalten wir im Blick.



Um 1440 erreichen wir endlich die Elbe ... gemeinsam mit einer drohenden Wolke (rechts) und die hat es in sich. Längst sind wir in den Schwerwetterklamotten, als uns eine Böe erwischt. Gerade rechtzeitig reffen wir die Genua, damit wir keinen Sonnenschuss riskieren. Anfangs läuft die Strömung moderat mit, dann geht's richtig los. Als der Skipper am Ruder steht, erwischt uns ein Starkwindfeld. Mit Böe und Strömung surfen wir die Welle mit 11,7 Knoten runter. Das ist heute nicht mehr zu toppen – wer's kann!



Wir passieren Scharhörn (1525) und Neuwerk (1550) und rauschen durch den großen Bogen auf Cuxhaven zu – oben. Später die Kugelbake (unten) und der Sportboothafen (1700).



In der Abdeckung der Stadt verlässt uns der Wind. Aus 19 werden 9, dann 5 Knoten. Wir driften in Slow Motion mit dem Strom an Cux vorbei. Nachdem wir wenig später auf Otterndorf zuhalten muss der Wind doch wiederkommen? Machter nicht, nix geht mehr, Genua weg, Maschine an (1740).



90 Minuten später, stehen wir vor dem Wartebereich der Schleusen und stellen uns rückwärts gegen den Strom (oben). Unser Plan ist tatsächlich aufgegangen. Der draußen immer noch kräftige Westwind drückt das Wasser die Elbe hoch. Beim BSH erfahren wir, dass der Wasserstand heute Abend 4 – 6 dm höher ausfallen wird. Seit 1910 warten wir auf das Einfahrtsignal, so lange lässt Levi den Dampfer auf der Stelle dümpeln. Ein zweites Sportboot stellt sich hinten an und ein Gewitter (rechts) hält straight auf uns zu. Erste Blitze kündigen nichts Gutes an. Böse Verschwörungstheorien machen die Runde: „Die Schleuser wollen nichts anderes, als uns so richtig nass werden zu lassen.“ 20 Minuten später tuckert das Motorschiff „Henrike“ heran und klar, danach



dürfen wir rein, isso. Um 2005 fährt Levi mit Karacho am Schraubenwasser der „Henrike“ vorbei ans Schleusenende, so muss das. Vorn läuft kein Bugstrahler, wir machen in aller Ruhe fest. Die Nordsee liegt achteraus. Niemand muss mehr rechnen, niemand fällt mehr trocken.



Das Elbtor schließt, wir rutschen 1,50 m tiefer auf Kanalniveau. Lange dauert das nicht, bis die laute Klingel die Schleusenöffnung ankündigt. Levi mahnt zur Eile. Wie ein von der Leine gelassener Schlittenhund müssen die Leinen gelöst werden, dann fährt er vor das Kanaltor. Der Skipper drückt beide Schleusentore auseinander, damit uns das Ende der Schlange, weit von der „Kalami Star“ achteraus, nicht mehr überholt. Die Schleuser schlagen die Hände über den Köpfen zusammen, was soll'n the machen? Wir sind zwischen Nord- und Ostsee gefangen.



Um 2005 sind wir raus und 10 Minuten später, nach 53 nm (Gesamt 320), wieder in der hintersten Ecke fest im Kanalhafen. Genau da wollen wir hin, weil es die einzige Möglichkeit in Brunsbüttel ist, an Frischwasser zu kommen. Als die letzte Leine fest ist, beginnt es zu regnen.



Ham die Verschwörungstheoretiker doch Recht? Ham se nich, die paar Tropfen sind schnell vorbei und das Unwetter nimmt Kurs auf Kiel Holtenau. Da woll'n wir morgen hin.



## Mittwoch, 10. Juni: Brunsbüttel – Kiel/Holtenau

Eine Nacht im Kanalhafen ist nie lustig. Das Sirren der riesigen Propeller wird im Innenraum einer Yacht wie in einem Lautsprecher verstärkt. Der Skipper kennt das und kommentiert: „Für die Einen ist es Musik, die Anderen nehmen Ohropax!“ Der Brandenburger lacht ... und nimmt Letzteres. Manche Geräusche kamen aber auch von oben. Kräftige Schauer und Gewitter sorgen erneut dafür, dass das Salz vom Schiff gewaschen wird. Vor dem Ablegen bunkern wir tatsächlich Frischwasser, Brötchen und bereiten das Frühstück vor. Um 0830 legen wir ab und sind schnell auf Betriebstemperatur. Auf dem Kanal wird gefrühstückt. In 9 – 10 Stunden sollten wir zurück auf der Ostsee sein.



Kühl, aber herrliches Kaiserwetter im „Kaiser-Wilhelm-Kanal“. Das wird nicht so bleiben, etwa zwischen Rendsburg und Kiel soll es Schauer und Gewitter geben. Unser „Motorboot“ macht Kilometer um Kilometer gut. Die Sonne scheint weiterhin, dazu bläst kräftiger, achterlicher Wind. Der bringt uns schneller als erwartet voran. Fahren wir normalerweise um 6 Knoten, so bringt uns der Wind heute zeitweise auf 6,8 Knoten. Gegen 1700 Kiel?



Anonsten eher Langeweile. Es wird geschlafen, gesteuert, Essen vorbereitet oder getippt. Am Ruder wechseln wir uns stündlich ab. Um 1350 passieren wir Rendsburg – oben.



Ab Rendsburg wird es finster, eine Böe fegt über den Kanal, doch wir kommen mit einem trockenen Auge davon. Auf der linken Bildseite der NOK, rechts geht es auf der „alten Eider“ zu einigen Werften und zum [Rendsburger Regattaverein](#). Dort liegt man über Nacht gut & sicher und kann vom Hafen fußläufig alle Möglichkeiten einer Stadt erreichen.

Jetzt an Steuerbord die [Lürssenwerft](#). Hier lassen die Schönen & Reichen ihre Yachten bauen. Schöne haben wir zwar nicht gesehen, aber eine Yacht – nächste Seite.



Und jetzt wird es ganz spannend. Der Neubau der Rader Hochbrücke (A 7) tritt bald in eine entscheidende Phase. In wenigen Tagen wird das fehlende Mittelstück (Foto) eingeschoben. Hier ein kurzer [Link](#) dazu. Was macht das Wetter? Seit Rendsburg sind Levi und der Skipper in den Schwerwetterklamoten, doch es wird eher heller. Es scheint, als zöge der Schauer an uns vorbei. Da ärgern wir uns nicht drüber, aber gut sieht das nicht aus – unten.



Um 1510 begegnet uns das Traumschiff, das Motorschiff „[Amadea](#)“. Florian Silbereisen, Barbara Wussow und Harald Schmidt winken tatsächlich von der Brücke. Wir winken den 600

Passagieren zurück. Die sitzen da oben auf dem Balkon, während sie Rudergänger Levi (rechts) plötzlich im Regen stehen lassen. Ach und Frank wird unter Deck nicht müde, seltsamen Ereignissen nachzuspüren und entdeckt bei dpa, warum „Mein Schiff 3“ auf Helgoland statt in Amsterdam „gestrandet“ ist:



Wegen des Wetters haben Urlauber auf dem Kreuzfahrtschiff „Mein Schiff 3“ einen Stopp vor der Nordseeinsel Helgoland eingelegt. Witterungsbedingt sei der ursprünglich geplante Anlauf von Amsterdam in den Niederlanden nicht möglich gewesen, sagte eine Sprecherin von Tui Cruises der Deutschen Presse-Agentur. Die Kreuzfahrt soll aber wie geplant am Dienstag in Bremerhaven enden. Zuvor hatten Medien darüber berichtet. Die „Mein Schiff 3“ hat nach Angaben der Reederei Platz für gut 2.500 Passagiere. „Auf der aktuellen Reise ist die "Mein Schiff 3" nahezu ausgebucht“, sagte die Sprecherin. Da sind demnach mehr Menschen an Bord, als Helgoland Einwohner hat. Die Insel gibt die Einwohnerzahl aktuell mit 1.450 an. (dpa) -

Wir nähern uns Kiel, nach der Brücke (rechts) noch 20 Minuten. Vorbei an der [Knierimwerft](#), haben wir die beiden großen Schleusen vor dem Bug. Die Große Nord ist geöffnet? Tatsächlich, das weiße Einfahrtssignal leuchtet. Levi gibt Gas und die Crew bereitet die Steuerbordseite zum Anlegen vor. Gemeinsam mit einer schwedischen Yacht sind wir allein in der Großen Nord.



So viel Platz haben wir selten in Holtenau. Um 16:55 sind wir nach 8:25 h (neuer Kanalrekord) drin. 15 Minuten später geht das Tor ohne äußere Einwirkungen auf. Merke: Mächtig ist des Skippers Kraft, wenn er sich einen Hebel schafft (wie in Bbüttel). Brauchter hier nicht.



Unterwegs erfahren wir, das mein Freund Martin mit seiner „NoName“ und Freund Cris vom [Yachthafen Wik](#) Richtung Marstall wollen, weit können die noch nicht sein? Die nächste Nachricht von der „NoName“: „Kurz in Heikendorf abwettern, Segel richten, geht gleich weiter, aber nicht mehr Marstal mit einem L (blöde Autokorrektur) oder Kappeln... Es wird für uns Wendtorf, da waren wir noch nie. Und auf der Förde ist jetzt Flaute, aber das wisst ihr ja...“ Wendtorf, das liegt auf unserer Route? „Dann sehen wir uns gleich ...“ simse ich zurück



Oben sind wir bereits kurz vor dem [Lt. Friedrichsort](#), im Hintergrund Laboe. Wenig später noch die Runde um das große Flach und um 1815 lotsen uns Martin & Cris auf den richtigen Platz.



In Wendtorf (oben) sind wir nach 59 nm (Gesamt 379) fest an 4/18. Große Freude bei der Begrüßung, dazu musst Du wissen, das Martin & Cris viele Törns auf der „Kalami Star“ gesegelt sind. Logisch gibt der Skipper einen aus, aber das er für 6 Bier mit 35 € geradezu geplündert wird (der Skipper muss hier mal seine Großzügigkeit Preisgeben) erklärt, wie teuer inzwischen so ziemlich alles an der Küste geworden ist.

Es geht noch weiter. Die 31 € Hafengebühr werden per QR-Code bezahlt. Postwendend bekommt man einen QR-Code als Zugang für Dusche und WC aufs Handy zurück. Damit kommt man leider nicht in die sanitären Einrichtungen, das Lesegerät ist wohl Analphabet – läuft nicht. Wat nu? Einen Hafenmeister findeste zu bester Hafenmeisterzeit nicht. Dauerlieger haben eine Karte – Gäste leider nicht. Der Skipper fragt bei seinem Freund Christian nach, der hier Dauerlieger ist, aber der weiß auch keinen Rat. Am Ende stehen die Crews der „NoName“ und „Kalami Star“ draußen vor der Tür ... und verschaffen sich am Ende auf wundersame Weise Zugang.

Beim Landstrom dasselbe Problem. Auch den muss man erst über einen QR-Code bezahlen. Wird gemacht, aber davon fließt kein Strom. Erst später stellt sich raus, dass die Sicherung raus war, aber auf die Idee kommste da schon nicht mehr. Unterwegs zurück an Bord werden wir von weiteren ankommenden ratlosen Gastliegern (Dänen) angesprochen. Wat nu? Der Skipper schreibt dem Hafenmeister eine Mail und der verspricht, sich **am nächsten Morgen** drum zu kümmern ... davon haben wir jetzt leider nichts, nun ja.

Vor 23 Jahren waren wir mit unserer „Kalami“ schon mal hier. Vielleicht kommen wir in 23 Jahren mal wieder ...

### Donnerstag, 11. Juni: Wendtorf - Heiligenhafen



Tatsächlich werden vor den Duschen von der Hafenmeisterei funktionierende Papier-QR-Codes an nachfragende Gastlieger verteilt. Dabei erfahren wir, dass die in fast allen Häfen eingeführten Zahlentasten für Wendtorf offenbar zu teuer sind. Das gilt auch für die Hafenmeisterei. Die Hafenmeisterei ist chronisch unterbesetzt. Vor vier Jahren waren noch sechs Mitarbeiter beschäftigt, jetzt sind es vier, davon ist offenbar die Hälfte Krank geschrieben oder arbeitsunfähig und der Chef muss sparen ... wie überall. Lassen wir das.



Wir haben rätselhaftes Wetter (rechts). Über Kanal 11 erfahren wir, dass Schießbetrieb ist, aber nur südlich des Kiel-Fehmarnsundweges. Wir dürfen also das Sperrgebiet queren. Besser geht's nicht. Schon im Hafen bereiten wir für den zu erwartenden Raumwindkurs den Gennaker vor. Auch die Gewitterwarnung ist angekommen, Martin („NoName“) besteht darauf, dass die Gewitter nur über Land ziehen werden. Wir nehmen Dich beim Wort!

**Westliche Ostsee:** Wind: West bis Südwest 3 bis 4. Sicht/Wetter: Strichweise Schauer oder Gewitter mit mittlerer Sicht. Seegang: 0,5 Meter.



Um 1030 legen wir ab und setzen bereits in der Hafenausfahrt das Groß. Die „NoName“ Crew macht winke winke, bis nachher. Wir hangeln uns bei wenig Wind (noch) unter Maschine nach draußen, nur wo bleibt der versprochene Wind? Vielleicht weiter draußen? Dafür umfahren wir auch noch ein Sperrgebiet (unten), in dem Munition verklappt ist. Als wir rum sind nehmen wir Kurs auf die Tango 5, dort beginnt der Kiel-Fehmarnsundweg. Die Tonne ist noch weit entfernt, doch als Angela für einen Moment einen südlicheren Kurs fährt, mault Todendorf- Marine-



Radio rum, „... Tango 5 bitte nördlich umfahren!“ Nach uns bekommt die „Britta“ einen Rüffel, weil sie das Sperrgebiet queren wollen, irgendwie Bombenstimmung, ich fasses nicht!



Weit achteraus ziehen drohende Wolken auf. Von der „Noname“, die zwei Meilen achteraus tuckert hören wir, wir steigen ins Ölzeug. Das würden wir auf der „NoName“ sicher auch tun, die drohenden Wolken holen die „NoName“ wohl bald ein. Uns nicht? Weiter geht die Fahrt, doch von Wind keine Spur – von Regen? Ohne Wind, aber vielleicht mit Regen packen wir den Gennaker besser wieder ein. Rüssel weg, die Schoten, Halsleine, alles wieder rückwärts. Wenn das Segel nass in die Backskiste kommt tut das dem Tuch nicht gut.



Die böse Wolke kommt näher. Plötzlich doch ein wenig Wind, ein kleines (vergiftetes) Angebot? Wir rollen zum Groß die Genua aus, aber auch das bringt uns nicht nach vorne. Dann eben Dänisches Segeln, Maschine an. Christian schreibt dazu: Segeln mit Unterwassergenua. Wenig später holen uns Vorboten der bösen Wolke ein und mit ihr kommt der Wind, richtiger Wind. Jetzt ziehen die Segel, schnell die Unterwassergenua aus, die Segel auf Vorwind (Schmetterling) getellt und ratzfatz beamen uns 22 Knoten (Bft. 6) Wind auf 7,5 Knoten Speed. Juchhu, läuft, aber bloß nicht zu früh freuen, das dicke Ende kommt vielleicht noch?



Noch nicht, obwohl es achteraus und vor allen Dingen über Land mächtig schauert. Die „No-Name“ fährt unter Maschine, wir düsen los. Levi hat am Ruder alle Hände voll zu tun. Nach einer Weile ist die erste Böe durch, der Wind pendelt sich jetzt bei 17 Knoten ein, die „Kalami Star“ jubelt über das Tempo, wir auch. Schneller wären wir unter Gennaker vermutlich nicht gelaufen. Die Sicht ist gut, über die Hohwachter Bucht entdecken wir bereits den alten Radarturm oberhalb von Heiligenhafen. Daneben die neuen Windräder, später die Sundbrücke. Wir segeln den bösen Schauern davon, die wollen wohl lieber die Leute an Land nassmachen.

Logisch verfolgen wir die „NoName“ auf dem AIS und sehen, dass die plötzlich umdrehen? Was'n da los? Per Messenger kommt die Botschaft: Wir haben einfach nur Pech, wir hätten mit euch starten sollen. Wenig später: Wir haben kurz gedreht, um das Vorsegel zu wechseln. Jetzt geigen wir gerade mit der Genua vor dem Wind. Naja, Hauptsache, es läuft.



Um 1430 wird es finster über Heiligenhafen – oben. Inzwischen haben wir das Sperrgebiet verlassen, der Wind schwächelt, das Tempo leider auch.



Eine Stunde später (1530) sind wir auf der Zielgeraden und halten auf Heiligenhafen Nord zu. Lt. Flügge querab, vor uns die Sundbrücke – oben. Heiligenhafen versinkt im glitzernden

Gegenlicht - unten. Da eben noch ein Schauer? Wir rollen die Genua ein, Maschine an.



Um 1545 passieren wir Heiligenhafen Ost und tuchen bei langsamer Fahrt das Großsegel sorgfältig auf. An Steuerbord der Graswarder, der Heimathafen voraus. Komisch, hier schreibt man Haven wieder mit f.



Jetzt rein zu Wolfgang an die Bunkertation. Hier wechseln 46 Liter Diesel (2,10 €/Ltr.) den Behälter. Auf Helgoland waren es bereits preiswerte 63 Ltr., macht insgesamt 109 Ltr. für den Törn mit 2 x NOK Passage. Mehr segeln war nicht drin. Damit beginnt die Suche nach einem Liegeplatz, weil der Heimatliegeplatz an 12/50 immer noch ohne Wasser ist und ohne Wasser kein Reinschiff. So daddeln wir bestimmt noch eine halbe Stunde durch den Hafen, bis wir an Steg 10 fündig werden. Um 1700 machen wir nach 33 nm (Gesamt 412) fest. Kaffee statt Anlegebier sind wir schon gewohnt, dann macht die „NoName“ zwei Plätze weiter fest, dann doch noch Anlegebier auf den Kaffee und prächtiges Wetter, als wäre nichts gewesen. Glückwunsch an Martin, der zum ersten Mal auf eigenen Kiel in Heiligenhafen festmacht. Das muss gefeiert werden, am besten im [Seestern](#). Hier gewöhnen wir uns wieder an richtig gutes

Essen zu völlig normalen Preisen. Wir sind wieder zuhause.



Zur guten Nacht gehen die Crews zum Spielen auf die Seebrücke. Skippers Enkelkinder hätten ihr Vergnügen an diesen Bildern. Mit dem Foto des Tages verabschieden wir uns von euch ...



... am nächsten Morgen nur noch Reinschiff und dann verabschiedet sich die Crew.

Dankeschön an alle Leserinnen und Leser, die jetzt eine Woche auf ein neues Logbuch warten müssen. Vielen Dank für eure Grüße, Kommentare und natürlich ein dickes Dankeschön an meine Crew für die wunderbaren Fotos & for sailing with [www.ralfuka.de](http://www.ralfuka.de)

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf



Vielleicht willst Du in dieser Saison noch mitsegeln? So sieht das aus:

Termine	Törns 2026	Kosten	Freie Kojen
19. - 26. Juni	Mittsommertörn	700,00 €	1
21. - 28. August	Sommerreise Dänische Südsee	700,00 €	3
28.8. – 4. Sept.	Sommer SKS	700,00 €	3
19. - 26. Sept.	Skippertrainingstörn	700,00 €	3
4. - 11. Oktober	Goldenes Oktobertraining	500,00 €	2
Nach Vereinbarung	Tagestörns ab Heiligenhafen	100,00 €/P	