

Von Berlin über Helgoland nach Norderney und zurück Ein Sommertörn

Im Sommer 2010 ist es soweit: endlich soll es wieder in die Nordsee nach Norderney zum Seglerverein Norderney e.V. (SVN) gehen.

Die Verproviantierung stellt auf dieser Kanalstrecke bis nach Hamburg keine großen Probleme dar, da fast alle 30 km ein guter Liegeplatz mit entsprechender Infrastruktur zu finden ist. Ja, wer die Wahl ... hat die Qual...

Schon 3 Wochen vor Ablegen informiere ich mich regelmäßig über die Pegelstände auf der Elbe, denn es soll über Potsdam, Brandenburg und Genthin in den Pareyer Verbindungskanal gehen, der dann bei km 371,5 in die Elbe führt. Ab hier hätte man dann bis zur Schleuse Geesthacht (westlich von Lauenburg) eine schnelle Talfahrt mit dem flussabwärtsschiebenden Strom. Die herrliche Landschaft mit den Obstplantagen und den Städten Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker und Lauenburg würden einen sicher schnell in die passende Urlaubsstimmung versetzen. Doch der Pegel Boizenburg bei km 559, die wohl flachste Stelle auf der unteren Elbstrecke, hat nichts Gutes vor.

Zwar scheint schon vor Abreise mind. eine Woche ununterbrochen die Sonne und die hohen Temperaturen über 30 Grad winken mit Sommerfreuden, doch sinkt damit auch langsam aber stetig der Pegel und ELWIS (der Elektronische Wasserstraßen-Informationsservice im Internet) meldet an unserem Ablegetag den 07. Juli für den Pegel Boizenburg nur 1.20 m Wasser mit fallender Tendenz...

Das war es dann: Das Risiko zum Auflaufen oder Festfahren – und das noch mit gelegtem Mast – ist zu groß und wir entschließen uns, die wasserstandsunabhängige Variante zu nehmen. Von Berlin über Potsdam, Brandenburg (hier nicht die idyllische Stadtschleuse, sondern die große Vorstadtschleuse Brandeburg), Genthin und Burg zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg und dort auf der Trogbrücke über die Elbe in den Mittellandkanal. Bei Fallersleben geht es dann in den Elbe-Seiten Kanal, der 4 km westlich von Lauenburg bei km 573 in die Elbe führt.

Die Enttäuschung über diese Variante ist schon groß, da ja bei der Rückfahrt auf jeden Fall diese Route wieder genommen werden muss denn selbst eine Einbaummaschine mit 10 PS macht nicht mehr als 2,5 kn Fahrt über Grund gegen den Elbstrom. Es sei, man organisiert sich aufwendig eine Schlepphilfe...

Doch dafür verwöhnen uns das herrliche Wetter und die eindrucksvolle Havellandschaft die nächsten Tage und alles ist wieder gut.

Den ersten Halt gibt es am Abend nach 101 km Fahrt bei Parey. Hier soll es eigentlich nach neuester Karte WC und Duschen geben – das war aber nichts. Und Deutschland verliert gegen Spanien mit 0:1 im Halbfinale der Fußballweltmeisterschaft ...

Früh geht es am nächsten Tag um 6:00 Uhr weiter und in Wolfsburg amüsieren uns die staunenden Gesichter im ICE, die wohl selten so ein schönes Boot auf dem Mittellandkanal sehen...

Hinter Wolfsburg haben wir dann die Schleuse Sülfeld mit 9 Meter Hub zu passieren. Da soll immer ein Messer zum Kappen der Festmacher in der Tasche sein. Aber auf Karin, meine bewährte Vorschoterin, kann man sich nicht nur bei Regatten in Berlin verlassen!

Alles klappt bestens und ohne große Wartezeiten werden wir mit der Berufsschiffahrt geschleust. So können wir gegen 20:45 Uhr die Leinen im Yachthafen Fallersleben festmachen. Man liegt dort wirklich sehr idyllisch, doch sollte man sich gut an Land mit Spring u.ä. belegen, da die vorbeifahrenden Schiffe einen ziemlichen Sog in das Hafenbecken produzieren. Die tollen sanitären Anlagen und das kühl frisch gezapfte Bier lohnen einen Aufenthalt aber immer!

Am dritten Reisetag folgt das schlichteste Teilstück der Kanalfahrt: Der Elbe-Seitenkanal mit 115 km Länge lädt nicht gerade zum Dauerurlaub ein, besitzt aber alles, was man für eine schnelle Nord-Süd Passage braucht: Zwei Sportboothäfen mit Duschen, WC und Restaurant bei km 38,8 (Wittinger Sportboothafen) und bei km 65,8 (Sportboothafen Uelzen) und eine Wassertankstelle (bei km 38,5 am Treibstoffdepot Wittingen, Öffnungszeiten Mo-Fr 06:00-18:00 Uhr). Die zwei absoluten Highlights der Kanalfahrt sind die Schleuse in Uelzen mit einem Hub von 23 Metern und das größte Schiffshebewerk der Welt in Scharnebeck mit einem Hub von 38 Metern. Immerhin eine interessante Abwechslung. Will man den ESK fahren, so empfehle ich eine gründliche Zeitplanung, denn Wartezeiten sind hier nicht auszuschließen. Wir legen in Fallersleben recht früh um 06:30 Uhr ab, haben Glück und kaum Wartezeiten, so dass wir am Abend nach insgesamt 126 km schon um 19:30 Uhr im idyllischen Lauenburg die Leinen festmachen können. Die Steganlage und Bewirtung samt Tankstelle sind einfach klasse. Am nächsten Morgen – bevor es weiter nach Hamburg zum Maststellen geht - werden alle vier 5 l Kanister und der große 20 l Dieseltank gefüllt. Bei ca. 1,5 l Verbrauch pro Stunde haben wir nun wieder für gut 26 Stunden Diesel und motoren elbabwärts mit Strom zur 15 km entfernten Schleuse Geesthacht. Nun sind wir unterhalb der Schleuse Geesthacht im Tidenbereich der Oberelbe und das bedeutet, dass der (zunächst noch) schwache Flut- und Ebbstrom auf jeden Fall bei der Weiterfahrt zu berücksichtigen sind!

Um 15:00 Uhr fahren wir aus der Schleusenkammer und laufen zunächst etwas leicht gegen den Strom, da HW Geesthacht Unterpegel erst um 18:12 Uhr ist. In Hamburg St. Pauli ist jedoch HW schon um 17:06 Uhr. Das ist richtig, da ja der Flutstrom eher in Hamburg eintrifft als an der Sperrschleuse Geesthacht. Somit setzt auch der Ebbstrom früher in Hamburg als im flussaufwärts gelegeneren Geesthacht ein. Für uns bedeutet das, dass wir bald Stauwasser haben und dann schon bald als Talfahrer mit dem Ebbstrom via Hamburg fahren werden. Bei Sonnenschein und angenehmen 28 Grad macht diese erste Tidenfahrt in der Saison 2010 so richtig Spaß! An Steuerbord passieren wir Zollenspieker mit seinen Steganlagen, wo tatsächlich ein IF-Boot liegt! Kann doch gar nicht sein, dass der Eigner noch nicht in der Klassenvereinigung ist. Anhalten können wir wegen der laufenden Tide nicht so gut, doch freuen wir uns über diesen „Sichtkontakt“. An der Bunthäuser Spitze bei der gr-r-gr Tonne N3/S2 fahren

wir in die Norderelbe ein, passieren die Dove-Elbe und machen vor den Landungsbrücken gegen 19:00 Uhr im City Sporthafen Hamburg fest. Eng und recht unruhig liegt man dort und die sanitären Anlagen sind ziemlich überholungsbedürftig. Und dann noch den Mast stellen? Der Yachthafen Wedel ist 11 sm entfernt und nach kurzer Beratung entschließen wir uns zur Weiterfahrt. Der Ebbstrom hat uns bei halber Tide mit 3 kn voll im Griff. Über Grund fahren wir locker unsere 8,5 kn, passieren riesige Dampfer- und Schiffverladestellen und machen gegen 20:30 Uhr im größten Yachthafen der Umgebung, den Yachthafen Wedel, fest. Eine gute Entscheidung: Beste Versorgungsmöglichkeiten, tolle Duschanlagen und ein super Restaurant mit herrlich kühlem Bier...

Viele Nordische Folkeboote liegen hier, aber auch einige IF-Boote haben wir gesichtet. Klasse!!

Am nächsten Tag stellen wir morgens den Mast, klaren auf und legen bei herrlichem Sonnenschein am frühen Abend gegen 18:00 Uhr zum 12 sm entfernten Hafen Glückstadt ab. HW Yachthafen Wedel 16:40 Uhr – Beginn Ebbstrom Yachthafen Wedel 17:15 Uhr – Ende Ebbstrom Glückstadt 23:00 Uhr. Die Tide steht gut, alles passt, also raus zum Segeln!

Der Strom schiebt uns mächtig. Die Tonnen liegen ziemlich schief und wir passieren in Hochlaune Pagesand: NO 3 Bft, Genua und Groß stehen klasse, tolle Abendstimmung, die Crew samt „Felix“ fühlen sich wohl, der Strom schiebt und schiebt und das einzige Segelboot weit und breit haben wir erfolgreich ausgesegelt. Also Urlaub pur!

Um 20:30 Uhr machen wir im Außenhafen unterhalb der Schleuse im kleinen Hafenbecken von Glückstadt fest. Die Zeit reicht noch, um das WM-Endspiel Niederlande gegen Spanien auf einer Großleinwand auf einer umgebauten Bowlingbahn mit zu verfolgen und ... Spanien wird nach Verlängerung der Fußballweltmeister 2010.

Nun gut, für uns soll es am nächsten Tag weiter nach Cuxhaven gehen. Insgesamt wirkt das Wetter wesentlich unbeständiger und die heißen Sommertage scheinen sich abzukühlen. Die Zeitplanung für die Fahrt steht: HW Glückstadt 16:20 Uhr, Beginn Ebbstrom 17:20 Uhr. In aller Ruhe verlassen wir nach 16:00 Uhr den Hafen und gegen 17:00 Uhr wird uns wohl der Ebbstrom Richtung Elbmündung richtig packen. Denn je mehr man sich der Elbmündung - also Cuxhaven - nähert, desto stärker wirkt sich der Einfluss der Nordsee aus. Das bedeutet, dass die Stromrichtung sich nicht mit dem Kentern von HW und NW ändert, sondern noch länger nach- bzw. vorläuft. Da der Wetterbericht von O 5-6 Bft und vereinzelt Schauerböen spricht, setzen wir Fock und Groß und laufen wie geplant aus. Alles stimmt, der flussablaufende Strom packt uns, doch zieht von Backbord aus Westen gegen den Ostwind eine violett-schwarze Wand auf. Der Ostwind nimmt noch etwas zu, doch die schwarze Wand kommt näher. Hierauf beschließe ich, die Fock zu bergen – mit dem Groß machen wir noch genügend Fahrt. Der Wind lässt etwas nach und es wird dunkel wie bei einer totalen Sonnenfinsternis. Der Standort wird gekoppelt (Höhe Brunsbüttel), die Maschine angemacht und das Groß bei quasi Windstille geborgen. Gut so, denn von einem Augenblick zum anderen wechselt die Windrichtung von O auf W

und der Wind nimmt gut auf 8 Bft zu. Das Wasser um uns herum beginnt zu „kochen“, mit Mühe kann ich das Schiff gegen den Wind halten, die Sicht fällt auf null. Es regnet, hagelt und heult. Ständig dreht der Wind - mal um 90, dann mal wieder um 180 Grad. Schaumkronen und Gischt ... für einen Brillenträger keine Chance...

Wir sind mitten in einem Mega-Gewitter, mit Adrenalinböen der feinsten Art und ohne Sicht. Lediglich die dicke Schicht von Hagelkörnern im Cockpit und auf Deck lassen kurz eine Freude auf einen Caipirinha aufkommen. Und - hoffentlich kommt da nicht ein Riesendampfer oder die Queen Marie 2 ...

Nach 30 Minuten ist tatsächlich der Spuk vorbei, die Sicht klart auf und glücklicherweise ist kein Riesendampfer in Sicht. Allmählich hört es auf zu regnen, der Wind flaut ab und die Sonne lässt sich blicken. Nach kurzer Zeit ist das Wasser so platt wie bei uns im Berliner Gmünd, absolute Flaute, blauer Himmel und Sonnenschein. Wir motoren mit dem Ebbstrom mittlerweile 10,5 kn (!) über Grund (GPS-Kontrolle) Richtung Cuxhaven und sichten in der Ferne einen Rettungskreuzer nördlich von Cuxhaven kommend, der einen Segler schleppt...

Um 20:15 Uhr legen wir in Cuxhaven an und die Mannschaft und das Schiff haben sich bestens bewährt. Nachrichten sprechen am Abend von einem Tornado, der nach einer verheerenden Verwüstung auf der Düne von Helgoland in SO-liche Richtung über Cuxhaven und Brunsbüttel nach Hamburg gezogen ist ... Ein Erlebnis für Erwachsene!

Am nächsten Tag erfolgt der erste Crewwechsel: Karin geht von Bord und Thomas Menzel, mit dem ich schon einige Regatten gefahren bin, kommt von Berlin aus angereist.

Am nächsten Tag soll es weiter über Helgoland nach Norderney gehen. Der Wetterbericht von DP 07 sagt für den Tag NW 3, SO-S drehend, etwas zunehmend. Für den Folgetag S-lich 5-6, strichweise 7. Die Tide steht ganz gut: HW Cuxhaven 03:41 Uhr, einsetzender Ebbstrom 1,5 Stunden später um 05:11 Uhr. Also legen wir um 06:00 Uhr ab und setzen querab der Kugelbake Cuxhaven die Segel. Es ist ziemlich diesig und wir halten 300 Grad ab der Tonne Reede 3, die NO-lich der rot-weißen Tonne Elbe (ehemalig Feuerschiff Elbe 1) liegt via Helgoland. Nach 21 sm Fahrt wird um 10:55 Uhr kurz Helgoland gesichtet – anschließend können wir aber nur noch nach Kompasskurs fahren. Mit halben Wind und mäßigem Seegang segeln wir unsere 5,5 kn und die Sicht wird weiter schlechter und sinkt fast auf 1 sm. Helgoland ist nicht in Sicht, wir segeln und segeln... - kann man eigentlich an Helgoland vorbeifahren? Stimmt der GPS, der heute nicht nur als Geschwindigkeitskontrolle, sondern auch als Kompasskontrolle dient? Endlich kommt die Heul- und Ansteuerungstonne Helgoland-O in 1,3 sm in Sicht – die Insel selber scheint es aber nicht zu geben. Als wir dann endlich nach NNO abdrehen, kommen ganz langsam zunächst verschwommene Formen im Dunst zum Vorschein. Ist es Wunschdenken...? - doch dann steht es fest: Land in Sicht!

Nach 7 Stunden Fahrt machen wir auf Helgoland fest und der anschließende Sprung in das kühle und glasklare Nordseewasser ist der Höhepunkt. Wir liegen

im nördlichen kleinen Nordosthafen und den Hafenmeister sollte man vorher anrufen. Uns antwortete er auf knappe Helgoländer Art zum Liegewunsch: „Folkeboot ... geht immer!“

In der Nacht ist es ganz schön unruhig und der Wind briest laut DP 07 bis auf 9 Bft auf. Einen Tag wollen wir ja auf Helgoland bleiben, ich denke gar nicht ans Ablegen und versuche weiter zu schlafen...

Am nächsten Morgen weht es bestimmt noch 7 Bft, der Himmel ist strahlend blau und die Sonne verwöhnt alle Herzen. Thomas und ich schauen uns an und sagen: Wenn es schon nicht weiter nach Norderney gehen kann – dann eine Testfahrt! Reff gebunden und Fock gesetzt, Sicherheitsausrüstung angelegt und dann raus. Ich erinnere mich, dass auf Terschelling der Hafenmeister wegen einer Sturmwarnung den Hafen mit einer Kette gesperrt hat und so damals niemand herausfahren konnte – aus Sicherheitsgründen -, aber wir sind ja gut vorbereitet. Unser Nachbar fragt erstaunt: „Na, wo wollt ihr denn hin?“ „Na, Lustsegeln, wir kommen gleich wieder“ und er schaut uns recht eigenwillig an. Egal, die Segel werden im Hafenecken gesetzt und schon sind wir aus der Hafenausfahrt. Gleich packt uns der Strom mit den ersten fetten Wellen. Sofort sind wir klitsch nass, schieben gute Lage, haben aber tollen Spaß – eben Nordseesegeln mit viel Wind und Sonnenschein. Das IF-Boot ist in seinem Element und man muss es nur lassen: Die Wellen mit seiner Dünung von mindestens 2,5 Metern wollen richtig ausgesegelt werden, den laufenden Strom zwischen Düne und der Hauptinsel muss man ziehen lassen – ein Super-Gefühl wenn alles klappt!

Helgoland an einem Tag zu runden ist eigentlich nicht möglich, da das Naturschutzgebiet zu weiträumig gesteckt ist und so segeln wir etwas forsch mit einem Schrick in der Schot in den südlicher gelegenen Vorhafen herein, wobei der querlaufende Tidenstrom mächtig zum Vorhalten zwingt: Bei diesem Wind und der Richtung kein Problem. Im Hafenecken kurz die Brillen gereinigt und dann wieder raus, weiter südlich zur Heultonnen Helgoland-O! IF-Boot Segler sind halt so...

Wieder am Liegeplatz zurück können wir sagen, dass alles sehr gut gehalten hat und sich niemand verletzt hat: Alles in allem hat es richtig Spaß gemacht und dies war eine super Erfahrung für uns, auf die wir wohl noch zurückgreifen sollen.

Am nächsten Tag zieht es uns nach Norderney und der Wetterbericht sagt eigentlich nur Gutes: SW-S 5-6, Westteil später etwas abnehmend. HW ist an der Ansteuerungstonne Dovetief nördlich von Norderney um 15:32 Uhr, also müssen wir dort spätestens um 13:30 Uhr sein, um mit dem einlaufenden Strom und dem steigenden Wasser die Barre zu passieren. Von hier aus sind es dann noch 8 sm bis in den Yachthafen Norderney. Die Distanz Helgoland - Dovetief beträgt 42 sm, abgesteckt über Tonne TG 19, um das Verkehrstrennungsgebiet möglichst rechtwinkelig zu kreuzen. Kurz: Wir legen um 05:30 Uhr via Tonne Helgoland-O ab, und halten dann Kurs auf TG 19 mit Wind SSO 4. Gegen 07:45 Uhr dreht der Wind schon merklich nach S zurück und wir müssen abfallen. Mit Mühe können wir TG 19 halten und sind froh, dahinter endlich weiter abfallen zu können. Der Wind und die Dünung nehmen weiter zu und es weht zwischen

S und SSW. Viel mehr können wir nicht abfallen, sonst segeln wir an den Inseln vorbei und landen in England – Landsicht haben wir ohnehin schon lange nicht mehr. Um 09:20 Uhr notieren wir wieder unseren Standort und vermerken, dass der Wind gut auf 7 Bft zugenommen hat; die Welle wird zwischen den Inseln recht unangenehm ruppig und hoch und an dem wärmeren Wasser, was ständig über das Deck und in unsere Gesichter schießt, merken wir, dass wir uns nun wieder zwischen zwei Inseln befinden müssen, wo sich das wärmere Wattwasser befindet. Schon lange hat das Schiff nicht mehr so viel Wasser übergenommen. Die Probefahrt vor Helgoland macht sich nun bezahlt und wir segeln die hohe Welle ganz gut aus. Die Abdrift durch den westlich setzenden Flutstrom ist doch erstaunlich und ohne GPS hätten wir sicher nicht sofort die Tonne Dovetief super um 13:30 Uhr „getroffen“. Vor uns läuft gerade ein Fischkutter in die Fahrrinne ein, die durch das flache Seegat führt. Will er uns den Weg weisen oder nimmt er einen eigenen Kurs, den wir mit unserem Tiefgang nicht nehmen können? Die roten Tonnen im Fahrwasser Dovetief erscheinen bei ruhigem Wasser riesig und sind ohne Problem auszumachen – bei diesem Seegang sind sie mal weg, dann wieder da und man kann es sich auf keinen Fall hier leisten, einmal die Orientierung zu verlieren.

Mittlerweile haben wir die Fock geborgen, die Maschine gestartet und laufen mit Groß gegen SW 6 aber mit dem Strom in die Betonung ein. Bei Dunkelheit oder mit einem Außenborder überhaupt nicht zu machen und dann ein Grund umzukehren. So hangeln wir uns von einer roten Tonne zur anderen, halten manchmal 20 Grad vor, um nicht von dem seitlich schiebenden Strom aus der Fahrrinne auf die Sandbänke gedrückt zu werden. Sicher, wir haben 2 Stunden vor HW und somit 2.20 Meter Wasser über Kartennull, aber dafür auch eine hohe Welle...

Um 14:30 Uhr machen wir nach einem ganz heißen Ritt der besonderen Art gut im Norderneyer Yachthafen fest. Boot und Besatzung haben sich auch diesmal wieder bestens bewährt und das Timing hat geklappt. Leicht erschöpft aber recht erfolgreich gönnen wir uns eine Erholung: Raus aus dem nassen Ölzeug und erst mal eine heiße Dusche.

Die nächsten 14 Tage bleibe ich mit dem Schiff auf Norderney liegen, Thomas muss wieder nach Berlin und ich verbringe die Zeit mit meinem Freund Eduard. Erst mal wird ein Holzschild rot angepinselt und am Liegeplatz angebracht, damit der reservierte Platz auch nicht belegt wird, wenn man raus zum Segeln ist.

Zeitweise steht die Tide so günstig, dass wir zu den Seehundsbänken zwischen Juist und Norddeich segeln können. Das macht natürlich nur Sinn, wenn wir bei Niedrigwasser dort sind, denn 2,5 Stunden vor bzw. nach Hochwasser sind selbst die Sandbänke bei einem Tidenhub von 2,60 Meter noch nicht auszumachen. Am kommenden Mittwoch findet eine Vereinsregatta des SVN mit 10 teilnehmenden Booten statt. Uwe Reverts, ein langjähriger Norderneyer Freund und absoluter Kenner des Reviere und unsere Norderneyer Freundin Gudi Lauenstein sind von der Partie! Der Wind flaut von 6 Bft auf 3 Bft ab und so wird in der Wettfahrt von Fock auf Genua gewechselt. Dann noch mit Uwes

Tricks weit über die Fahrwasserbegrenzungstonne ins Watt hinein gekreuzt (da war ich noch nie!!!!) und wir machen den 4. Platz. Na, geht doch!

Die nächste Woche besegeln wir die Seeseite, ankern vor dem Nordstrand und sehen die Fahrwassertonnen bis zum Dovetief hinaus, die uns nun bei 4 Bft und leichtem Seegang riesig erscheinen. Einhand begleite ich am nächsten Tag bei herrlichem Sonnenschein und 4 Bft. ein Nordisches Folkeboot zu den Seehundsbänken vor Juist und dann weiter bis zur Ansteuerungstonne Dovetief. Dort fährt das Folke weiter außenrum zur Ansteuerungstonne Accumer Ee und will dann durchs Seegat nach Langeoog. Für mich steht die Tide als Begleitsegler bestens: Vom Norderneyer Hafen mit auslaufendem Strom zur Ansteuerungstonne, dort kentert der Strom um 15:30 Uhr. Von dort aus segel ich eine Stunde nach NW mit einlaufendem Strom durch das Seegat Dovetief Richtung SW wieder zurück. Bei diesen Windstärken und auflaufendem Wasser kein Problem und die Windrichtung passt auch noch! Eine rasante Fahrt mit 8 kn Fahrt über Grund... klasse!

Am Wochenende ist Crewwechsel und Klaus Seehaus kommt aus Berlin. Zusammen wollen wir beide zurück durchs Watt über Langeoog, Spiekeroog, dann Helgoland und Cuxhaven nach Hamburg segeln.

Die Tide steht für unser erstes Etmal eigentlich ganz günstig und es gibt keinen Zeitaufschub wegen Sturmwarnung o.ä. Also legen wir 4,5 Stunden vor HW Norderney Richtung Langeoog ab. Zunächst heißt es, das Norderneyer Wattfahrwasser mit seiner höchsten trockenfallenden Stelle von 1,00 Meter bei mittlerem Niedrigwasser (MNW) zu passieren. Die Wasserstandsvorhersage für die deutsche Nordseeküste herausgegeben vom BSH besagt, dass das Nachmittagshochwasser ca. 30 bis 50 cm höher ausfällt als das mittlere Hochwasser. Also auch beste Bedingungen, das zweite Wattenhoch, die „Baltrumer Berge“, zu passieren, um dann in das tiefere Fahrwasser nach Langeoog zu gelangen. Um 13.05 Uhr passieren wir ohne Grundberührung das Flach des Norderneyer Wattfahrwassers – vor uns zwei holländische Plattbodensegler, die bestimmt bei hochgezogenen Seitenschwertern nur 80 cm Tiefgang haben. Lieber nicht zu dicht heranfahren und weiter 3 Meter Abstand zu den Pricken halten. Alles klappt gut und die sich in der Sonne aalende Seehunde an der Norderneyer Ostbake W-lich des Wracks sind zum Greifen nahe. Ein tolles Bild, doch für uns geht es weiter zu den „Bergen“: Es ist eine Strecke von knapp einer Seemeile, die wohl 1.20 Meter (MNW) trockenfällt. Bei einem mittleren Tidenhub von 2.60 Meter bedeutet das bei HW 1.40 M Wassertiefe am Wattenhoch. Nicht zu viel, doch wir haben ja eine Reserve von fast einem halben Meter, die uns der Wetterdienst Hamburg versprochen hat...

Um die Höhe des Wasserstandes zu einer bestimmten Zeit zu berechnen kann man sich der sogenannten 12-er Regel bedienen. Hier geht man der Einfachheit halber von einer Tidendauer von 6 Stunden aus (eigentlich sind es 6 Stunden und 12 Minuten). In der 1. Stunde steigt/sinkt das Wasser um $1/12$, in der 2. Stunde um $2/12$, in der 3. und 4. Stunde um $3/12$, in der 5. Stunde um $2/12$ und in der 6. Stunde um $1/12$ des mittleren Tidenhubs (MTH).

Aber weiter: Sicherheitshalber haben wir schon im Prickenweg die Segel geborgen und motoren sachte an den Pricken entlang. Und da ist es auch schon

passiert: Um 14:15 Uhr laufen wir im Baltrumer Wattfahrwasser fest. Um 16:10 Uhr ist HW O-lich der Baltrumer Berge – also eigentlich noch kein Drama. Nun heißt es tatsächlich Ruhe bewahren – was uns verhältnismäßig gut gelingt. Wir merken, wie der auflaufende Strom von achtern an dem Schiff zerrt und denken uns eine Strategie aus: Klaus lehnt sich mittschiffs an den Wanten festhaltend weit heraus, ich mach den Motor an, stell die Pinne fest, geb Vollgas und lehn mich aus raus. Wir haben nur einen Versuch, die Zeit drängt... und es klappt. Es waren wohl tatsächlich die Berggipfel und so passieren wir, zunächst noch hin- und herschaukelnd, eine der wohl flachsten Stellen des ostfriesischen Wattfahrwassers. O-lich der Baltrumer Steinplate endet der Prickenweg, wo die Betonung für das „tieferere“ Fahrwasser beginnt. Alles ist gut überstanden, wir setzen die Segel und der noch einlaufende Strom schiebt uns Richtung Osten in den Hafen von Langeoog. Ein tolles Segeln der ganz besonderen Art und wir machen bei HW um 15.20 Uhr die Leinen im Yachthafen auf Langeoog fest.

Das Abendessen mit entsprechenden Durstlöschern darf nicht zu üppig ausfallen, denn am nächsten Tag soll es weiter nach Spiekeroog gehen. Für uns erfahrene „Gebirgssegler“ kein unüberwindbares Hindernis, doch muss die Planung stehen. HW Langeoog und Spiekeroog 17:00 Uhr (mittlerer Tidenhub 2,70 m) und der Hafenmeister empfiehlt uns, das nördlichere Wattfahrwasser zu nehmen, also an der Langeooger Plate vorbei, welches zurzeit tiefer ist. So etwas steht natürlich nicht in der Karte ...

Der Tipp ist super und wir legen pünktlich um 12:45 Uhr ab: Mit Groß und Genua segeln wir hoch am Wind herrlich bei 3-4 Bft Richtung W bis NW. Die falsche Richtung, ja, eben reines Lustsegeln, denn wir sind etwas zu früh: Gegen 14:00 Uhr haben wir auf halber Strecke zum Seegat Accumer Ee die Tonne A 10 voraus und drehen dann wieder nach Süd in Richtung Watt via Spiekeroog ab. Nun packt uns der Flutstrom und wir laufen fast 9 kn über Grund. An der roten Tonne LW 6 nahe den Muschelbänken sichten wir einen Seehund, der wohl vergeblich bei auflaufendem Wasser eine bequeme Sandbank zum Sonnen sucht. Um 15:20 Uhr sind wir am Anfang des Prickenweges, der uns über das Langeooger Wattenhoch führt. Die Zeitplanung stimmt, wir passieren das Wattenhoch 1,5 Stunden vor HW und machen bei HW um 17:00 Uhr auf Spiekeroog die Leinen fest. Die meisten Liegeplätze fallen dort trocken und wir vergewissern uns sicherheitshalber beim Nachbarn, dass wir – dort wo wir liegen - auch gut in den Schlick bei ablaufendem Wasser einsacken. Alles überhaupt kein Problem und um 22:50 Uhr liegen alle Schiffe bei NW um uns aufrecht mit dem Kiel im weichen Schlick. Der Langkiel vom IF-Boot ist absolut problemlos in den Schlick eingesunken und das Schiff liegt gerade und regungslos am Schwimmsteg. Selbst wenn man das Schiff betritt regt sich nichts!

Wie immer befragen wir den Hafenmeister nach den aktuellen Revierbesonderheiten: Segeln nach Helgoland – „na, ihr habt doch ein gutes Boot... und nach Helgoland... nicht schlimm“... Und was ist mit Cuxhaven? „Auch eine schöne Tour... wie ihr wollt“. Und Wangerooge? „Na, das ist doch nebenan - lohnt es sich da, die Segel hoch zuziehen? Aber nicht schlimm ...“

Also bestellen wir für den nächsten Morgen unsere Tüte Brötchen und der Tidenkalender wird studiert.

Wir entschließen uns für die direkte Tour nach Cuxhaven, da dafür die Tide nicht günstiger stehen kann: HW Cuxhaven 18:49 Uhr und gegen 12:30 Uhr beginnender Flutstrom ab Großtonne ELBE.

Die Distanzen: Spiekeroog → Otzumer Balje 4,5 sm - Otzumer Balje → Jade 2 6 sm - Jade 2 → ST 6 sm - ST → Großtonne ELBE 7,5 sm und Großtonne ELBE → Cuxhaven 25 sm, macht zusammen 49 sm.

Pflicht: Wir müssen zwischen 12.30 Uhr und 15:00 Uhr bei der rot-weißen Großtonne ELBE sein!

Super günstig, denn wir brauchen dazu nur um 08:00 Uhr auf Spiekeroog ablegen, denn um 05:20 ist HW und die Faustregel sagt, dass bei normaler Witterung (also kein ablandiger Starkwind aus Ost) in der 3. Stunde das Wasser um 3/12 ab- bzw. aufgelaufen ist. Die Rechnung stimmt und ab 07:00 Uhr morgens wird das Echolot beobachtet: Tatsächlich - die Wassertiefe nimmt mäßig aber regelmäßig ab. Noch haben wir 2 Meter Wasser: Also alles fertig machen und pünktlich die Leinen um 08:00 Uhr loswerfen. Zunächst motoren wir langsam mit auslaufendem Strom in Richtung Ausfahrtsrinne. Laut Hafenmeister ist es „etwas“ eng und wir sollen uns ausfahrend möglichst an den grünen Tonnen halten... „nicht schlimm“. Natürlich kommt uns genau an der engsten Stelle die Fähre von Neuharlingersiel entgegen. Ein riesiger Pott, der zunächst genau auf unseren Bug zuhält. Noch enger können wir uns nicht machen. Backbord sind zahlreiche Sandbänke auszumachen, steuerbord sind schon jenseits der grünen Tonnen die dicken Steine der Deichbegrenzung sichtbar. Keine wirkliche Alternative... Doch es hat noch einmal gereicht. Vor der Hafenausfahrt sehen wir drei fast trockengefallene Schiffe auf einer Sandbank liegen. Ein Zweimaster mit gemäßigttem Langkiel hat seine beiden Masten schräg auf das Kajütdach eines Motorbootes gelegt – es scheint, als ob alle drei eine Abkürzung nehmen wollten ...

Um 09:00 Uhr - also 2 Stunden vor NW - passieren wir ohne Probleme die Ansteuerungstonne Otzumer Balje, nachdem wir uns vorher nach Anweisung des Hafenmeisters dicht an den roten Tonnen gehalten haben. Es ist ja immerhin ablaufend Wasser. Nun setzen wir die Segel und halten Kurs auf Jade 2. Um 11:35 Uhr sichten wir im Dunst Helgoland querab - doch unser Ziel bleibt Cuxhaven. Der Strom kentert planmäßig in der Elbmündung und wir machen wieder eine rauschende Fahrt mit fast 9 kn über Grund! Um 16:00 Uhr legen wir überpünktlich nach einer schnellen Fahrt in Cuxhaven an.

Am nächsten Tag soll es nach Glückstadt und danach weiter nach Hamburg gehen: NW Cuxhaven 13:47 Uhr - HW Cuxhaven 19:40 Uhr. Der Flutstrom setzt jedoch erst 2 Stunden nach NW (Nachlaufen der Tide) um 15:30 Uhr ein – also 15:00 Uhr ablegen. Endlich ein ausgedehntes Frühstück und eine kurze Besichtigungstour mit den Fahrrädern vom Yachthafen.

Der Wind nimmt gegen Mittag mächtig zu und wir setzen schon Fock und Groß im recht engen Hafenbecken. DP 07 warnt vor starken Gewitterböen, doch diesmal gut abzusegeln. Strom und Wind gehen in eine Richtung. Ein schneller Ritt und nach 5 Stunden auf einem Bug (!) machen wir um 19:00 Uhr in

Glückstadt wieder vor der Schleuse im kleinen Hafen fest. Klaus hatte als Schotte heute nicht zu viel zu tun ..., dafür war er ein perfekter Navigator!

Am nächsten Tag legen wir Richtung Hamburg-Harburg bequem gegen 14:45 Uhr ab – irgendwie sind wir zu sicher geworden und wundern uns, dass alle Tonnen sich gegen uns „auflehnen“. Was ist los? - funktionierten doch bislang alle Berechnungen bestens. Uns bleibt nichts anderes übrig, als im Superyachthafen Hamburg Wedel einzulaufen, gegen den Strom kommen wir nicht weiter und Hamburg Harburg ist wegen der Öffnungszeiten der Kattwyk-Brücke in der Süderelbe nicht mehr zu schaffen.

Also heißt es den Gezeitenstrom für den nächsten Tag besser zu berechnen: NW Wedel 07:00 Uhr - Flutstrom ab Wedel erst eine Stunde später also ab 08:00 Uhr. Bis zur Kattwyk-Brücke sind es 12,3 sm, was 2 Stunden Fahrt mit Strom bedeutet. So legen wir um 07:45 Uhr in Wedel ab und diesmal klappt wieder alles. Der Strom schiebt uns mächtig Richtung Hamburg. Hinter dem Fischereihafen fahren wir steuerbord in die Süderelbe - den Köhlbrand - und fahren unter der riesigen 51 Meter hohen Köhlbrandbrücke durch, passieren planmäßig die Hubbrücke Kattwyk (öffnet alle volle 2 Stunden) und machen letztendlich um 11:45 Uhr die Leinen im kleinen Hafen der Yachtwerft Knief in Hamburg Harburg fest. Die Segel werden abgeschlagen, der Mast wird gelegt.

Klaus fährt am Abend zurück nach Berlin und ich schau mir die Stadt Hamburg an, die von hier gut mit der S-Bahn zu erreichen ist. Gudi aus Norderney kommt zwei Tage später an Bord und wir werden zu zweit die anstehende Kanalfahrt nach Berlin machen.

Von Hamburg Harburg bis zur Gezeitenschleuse Geesthacht sind wir noch im Tidengewässer. NW Hamburg Harburg ist 11:16 Uhr und da der Flutstrom hier elbaufwärts erst knapp eine Stunde später nach NW einsetzt, laufen wir gemächlich gegen 12:30 Uhr aus. Gegen 13:00 Uhr schließt sich der Kreis und wir passieren – diesmal von der Süderelbe kommend – die Tonnen an der Bunthäuser Spitze. Um 15:20 Uhr machen wir vor der Schleuse Geesthacht fest und werden endlich nach einer Stunde Wartezeit geschleust. Nun heißt es Richtung Lauenburg als Bergfahrer gegen den Flussstrom anzumotoren, wo wir um 18:30 Uhr festmachen. Lauenburg fasziniert immer wieder und nach einem Besuch im Elbschiffahrtsmuseum legen wir am nächsten Tag um 12:00 Uhr ab. Nach einer kurzen und schnellen Fahrt elbabwärts biegen wir gen Süden in den Elbe-Seitenkanal ein. Nach einer Stunde Wartezeit vor dem Hebewerk geht es dann endlich weiter und wir übernachten im Yachthafen Uelzen, der alles zu bieten hat. Weiter geht es am nächsten Morgen um 09:30 Uhr Richtung Schleuse Uelzen. Dort werden wir endlich nach 4,5 Stunden Wartezeit geschleust. Kurz vor 18:00 Uhr erreichen wir die Wassertankstelle Wittingen und alle Tanks werden noch einmal aufgefüllt. Weiter geht es in der Abendsonne und wir machen in Osloß (km 10) kurz vor den MLK an der Wegbrücke 509 am Ufer fest.

Am nächsten Tag legen wir um 08:00 Uhr ab – machen aber schon um 09:30 Uhr im Yachthafen Fallersleben wegen des absoluten Dauerregens und meiner totalen Durchnässung fest. Die Berufsschiffahrt „donnert“ nur so vorbei und der Wasserstand im Yachthafen hebt und senkt sich fast jedes Mal um einen

halben Meter. Bald ist der Rudergänger wieder „trockengelegt“, der Regen lässt etwas nach und es geht gegen 10:00 Uhr weiter Richtung Schleuse Sülfeld.

Bei mäßigem Wetter wirkt schon so eine Kanalfahrt etwas mühevoll - oder liegt es vielleicht daran, dass der Sommertörn bald zu Ende ist? Um 17:30 Uhr machen wir in Haldensleben die Leinen fest, leihen uns die vom Hafenmeister zur Verfügung gestellten Fahrräder aus und verproviantieren uns im nahegelegenen Supermarkt. Am Abend verwöhnt uns das Wetter sogar mit etwas Sonnenschein und die Großküche und die Stereo-Anlage an Bord sollen sich bald bewähren: Nach einem fürstlichen Essen wird der Konzertsaal auf „Felix“ geöffnet und es schallt in voller Lautstärke Anton Bruckners 4. Sinfonie Es-Dur „Die Romantische“ mit den Wiener Philharmonikern.

Und alles ist wieder gut!!

Am nächsten Tag geht es um 08:15 Uhr weiter via Genthin. Um 10:30 Uhr passieren wir die Elbüberquerung und warten ab 10:45 Uhr vor der Schleuse Hohenwarthe. Keine Lichter sind gesetzt und wir erfahren über Funk, dass ein Schubverband ein Stromkabel beschädigt hat und so ein Stromausfall die Schleusung blockiert ...

Endlich geht es nach zwei Stunden weiter und wir erreichen um 17:10 Uhr den Hafen in Genthin. Ein netter kleiner Hafen mit allen sanitären Anlagen und einem sehr sympathischen und guten Restaurant. Immer wieder gerne!

Am folgenden Morgen starten wir im Dunst und Nieselregen um 08:45 Uhr unser letztes Tagesetmal. Ein nicht gerade berauschendes Wetter - und es scheint, als ob der Sommer sich verabschiedet hat. Unter Deck ist es etwas wärmer, da der gute alte 10 PS Volvo MD6A doch etwas Wärme produziert. Um 14:15 Uhr fahren wir aus der großen Stadtschleuse von Brandenburg heraus - die Südumfahrung der Stadt durch die kleine wirklich sehr idyllische Stadtschleuse haben wir diesmal wegen des mäßigen Wetters nicht genommen. Diese flache, aber mit 1.20 M Tiefgang zu befahrende Strecke lohnt sich erst richtig bei entsprechender „Sonnenbeleuchtung“. Ich kann dann diese Umfahrung wirklich nur empfehlen!

Hinter der letzten festen Brücke bei Nedlitz gelangen wir endlich in den Jungferensee. Doch es will so keine richtige Ankunfts-laune aufkommen. Kaum sind Segler auszumachen und das kühle Wetter und der Dunst heben auch nicht gerade die Willkommensstimmung. Es ist doch Samstag und erst der 14. August...

Um 19:45 Uhr machen wir an meinem Liegeplatz im Pichelssee fest und für mich ist damit ein sehr ereignisreicher Sommertörn beendet.

Sicher ist die Kanalfahrt von Berlin nach Hamburg als Zeitfaktor nicht wegzudiskutieren, aber wenn das Wetter und die Wartezeiten vor den Schleusen stimmen, kann man schon nach vier Tagen segeln! Und das dann im Gezeitenstrom mit einer tollen Geschwindigkeit, so dass die Tonnen nur so an einem vorbeirauschen.

Insgesamt bin ich 717 sm (1328 km) gefahren, davon 430 sm (796 km) unter Motor mit gelegtem Mast. Insgesamt 287 sm (532 km) bin ich größtenteils gesegelt. Die lange Motorstrecke ist mit einem zuverlässigen Motor immer zu schaffen und ... der Weg ist das Ziel!

Eben wie der Hafenmeister von Spiekeroog gerne sagt: „nicht schlimm“.

Wenn alles klappt, werde ich 2011 wieder Richtung Nordsee fahren:
Dann aber auch nach Greetsiel... „nicht schlimm“... ☺

Hermann Klimberg, IF GER 1234 „Felix“