

Urlaub 2022 mit der Beluga die nordfriesischen Inseln entdecken.

Wunsch war es die nordfriesischen Inseln und Halligen abzufahren, aber die Anfahrt alleine schon (Norddeich - Spiekeroog - Helgoland - Husum) sind über 110 sm. Bei einem Schiff mit einer Reisegeschwindigkeit von 6 ktn sind das schon fast 2 Tage Reisezeit (rund um die Uhr). 4 Wochen Urlaub am Stück bekomme ich auch nicht hin. Also eine Alternative zur Wunscherfüllung erarbeitet. Damit haben wir den Wechselurlaub erfunden: 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; jede Woche wieder arbeiten.

Plan steht.

Die erste Umplanung beginnt schon eine Woche vorher: Auf dem Wochenendtörn nach Baltrum haben wir das Wetter etwas unterschätzt, „wir bleiben ja unterhalb der Inseln“ so der Trugschluss. Als wir vom (großen?) Inselrundgang zurückkommen ist im Hafen fast kein Gastlieger mehr. Schnell intensiver die Daten gecheckt: Oh schreck, für nächsten Tag sind Wind 6 in Böen 8 vorausgesagt. Jetzt noch starten ist aufgrund der Tide nicht möglich. Wir hätten das Wattenhoch unterhalb von Norderney nicht mehr passieren können. Am nächsten Tag war es dann wirklich zu viel Wind und wir haben entschieden die Beluga auf Baltrum liegen zu lassen und mit der Fähre nach Neßmersiel ans Festland überzusetzen. Dort hat uns dann Matthias, ein Clubkamerad aus Norden, abgeholt und zu unserem Auto in Norddeich gebracht.



Am darauffolgenden Freitag haben wir dann unser Auto mit dem Proviant und fast allen Klamotten nach Norddeich gebracht. Kerstin hat uns zur 18:00 - Fähre nach Neßmersiel gebracht.



Auf Baltrum haben wir dann die Beluga sofort startklar gemacht und sind, weil der Wasserstand noch passte, direkt Richtung Norddeich ausgelaufen. Abgelegt auf Baltrum um 19:30 Uhr, durch ständiges Abkürzen und „Schnibbeln“ (eine Lieblingsbeschäftigung meines Vaters) haben wir dann schon um 21:20 Uhr im Hafen des YCN festgemacht. Die restliche Ausrüstung und die Tanks haben wir dann am nächsten Tag aufgefüllt.



Den Überführungstörn starten wir am Sonntag von Norddeich aus im ersten Step nach Spiekeroog.



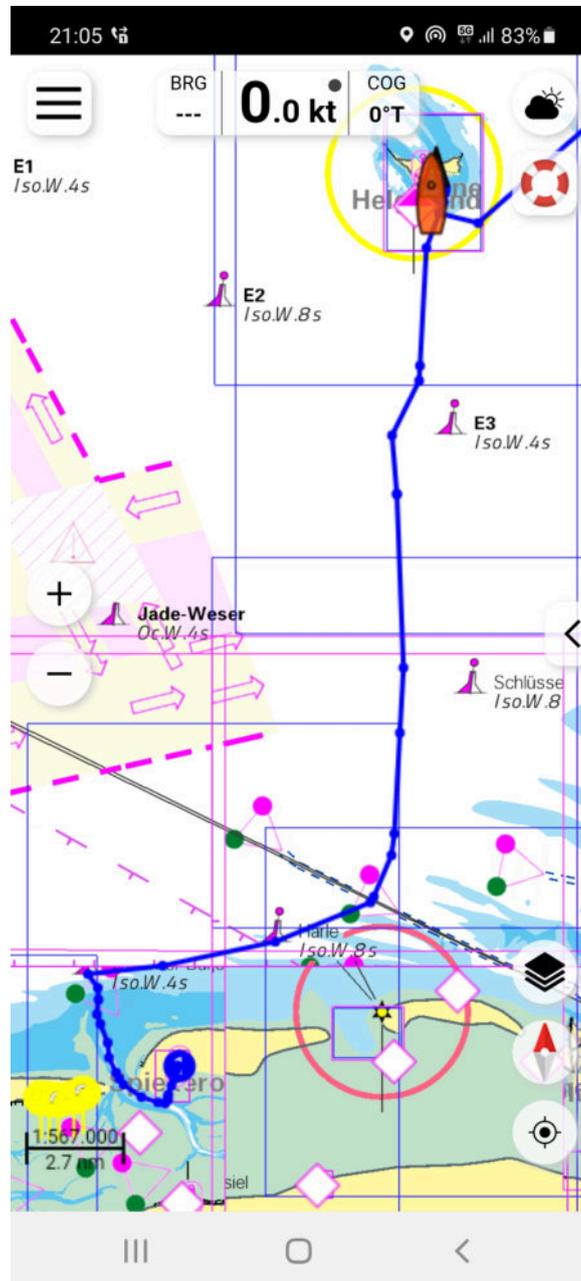
Hier warten wir auf unser Wetterfenster, um über Helgoland nach Husum, unserem ersten Arbeitswochenliegeplatz, zu kommen. Der Seewetterbericht, Windfinder und die Isobarenkarte bieten voraussichtlich Dienstag an. Noch ist eine kleine Unsicherheit vorhanden. Montag Abend, nach der leckeren Pizza in der „Pizza-Bar Bahnhof“, wird entschieden noch einen Tag auf der Insel dranzuhängen, um Neptun etwas Zeit zu geben die Nordsee etwas glattzubügeln. Dienstag wurde dann noch für einen Spaziergang genutzt. Parallel zur

Pferdeschienenbahn zum Dünenübergang beim „Old Laremie“, dann weiter am Strand zurück bis zum Slurpad an der Strandhalle vorbei in den Ort.

Vorbereitungen für die Überfahrt nach Helgoland:

Frischwasser bunkern, Maschinenkontrolle (Öl, Kühlwasser, Dieselfilterschauglas, Seewasserfilter, Bilge, Fernsehantenne abbauen. Gastlandflagge bereitlegen und der Blick in die Seekarte.

Nochmal Seewetterbericht, WetterOnline und Windfinder.



Mittwoch Morgen klingelt der Wecker um 4:30. Ablegen um 4:45 um noch mit dem letzten Wasser über den Buckel der Prieleinfahrt von Spiekeroog zu kommen. Dann mit noch ablaufendem Wasser durch das Seegat Otzumer Balje auf die offene Nordsee.

Das alles bei einem tollen Sonnenaufgang und spiegelglattem Wasser. Ja am Ende des Seegates hatte Neptun noch nicht alles glatt bekommen, aber hinter der 5m-Linie war Ententeich mit ganz,



ganz leichter Dünung von ca. 0,3 m. Der Autopilot zog schnurgerade auf die T9/Weser2 zu. Die ersten Frachtschiffe sind auf den Reeden zu sehen.

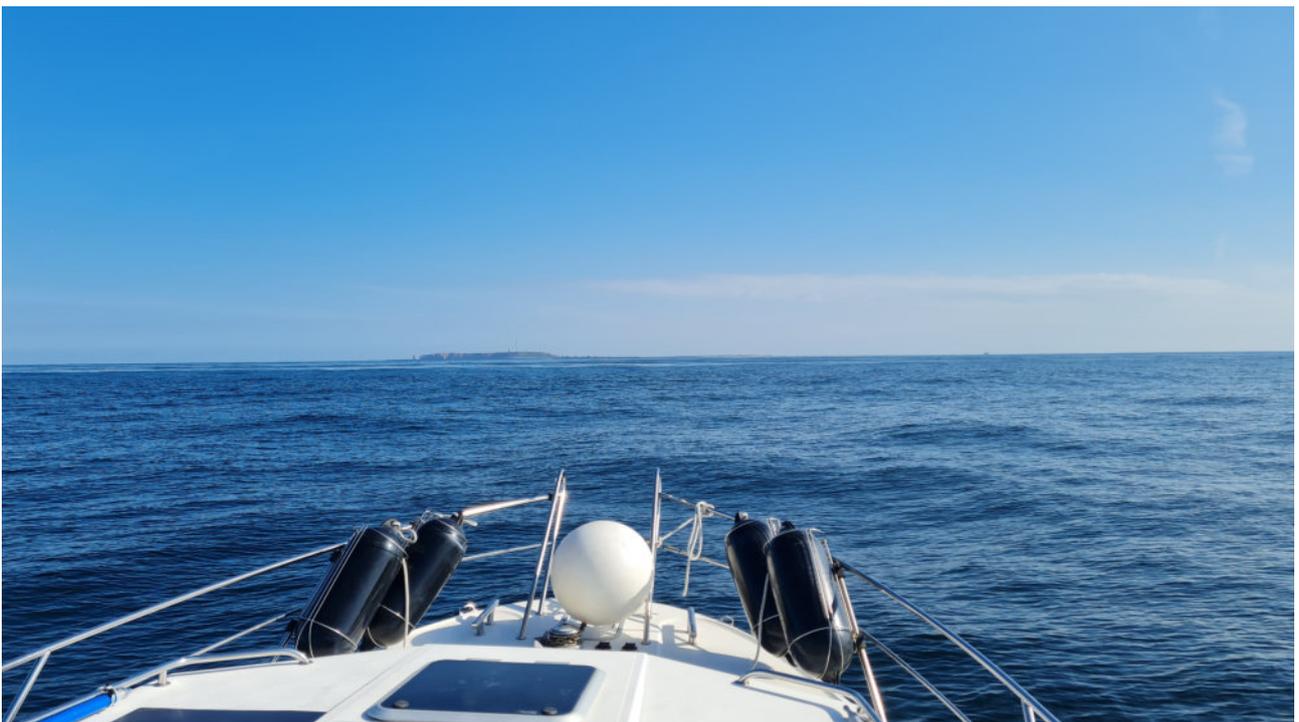
Plötzlich aber Systemausfall:

Spannungsabfall wird über die Kompassanlage gemeldet! Gila übernimmt das Ruder weil auch der Autopilot den Dienst quittiert hat, ich fange schon an die dementsprechenden Luken zu öffnen um mit einem Messgerät bewaffnet den Fehler zu suchen. Eine 25 Ampere Vorsicherung hatte ausgelöst. Womit kann das zusammenhängen? Die Selbststeueranlage mit der Hydraulikpumpe zieht viel Strom, was war noch eingeschaltet? 3-4 min. die Abwasserpumpe mit nochmal 15A, könnte das Problem gewesen sein, also neue Sicherung rein, ... Mist , genau die fehlt. Jetzt doch die Lösung, die ich keinem empfehle: Nagel eingekürzt auf Sicherungslänge und rein damit. Ein Glück, die Navigationssysteme laufen wieder. Wird im Auge behalten und auf Helgoland genauer untersucht.

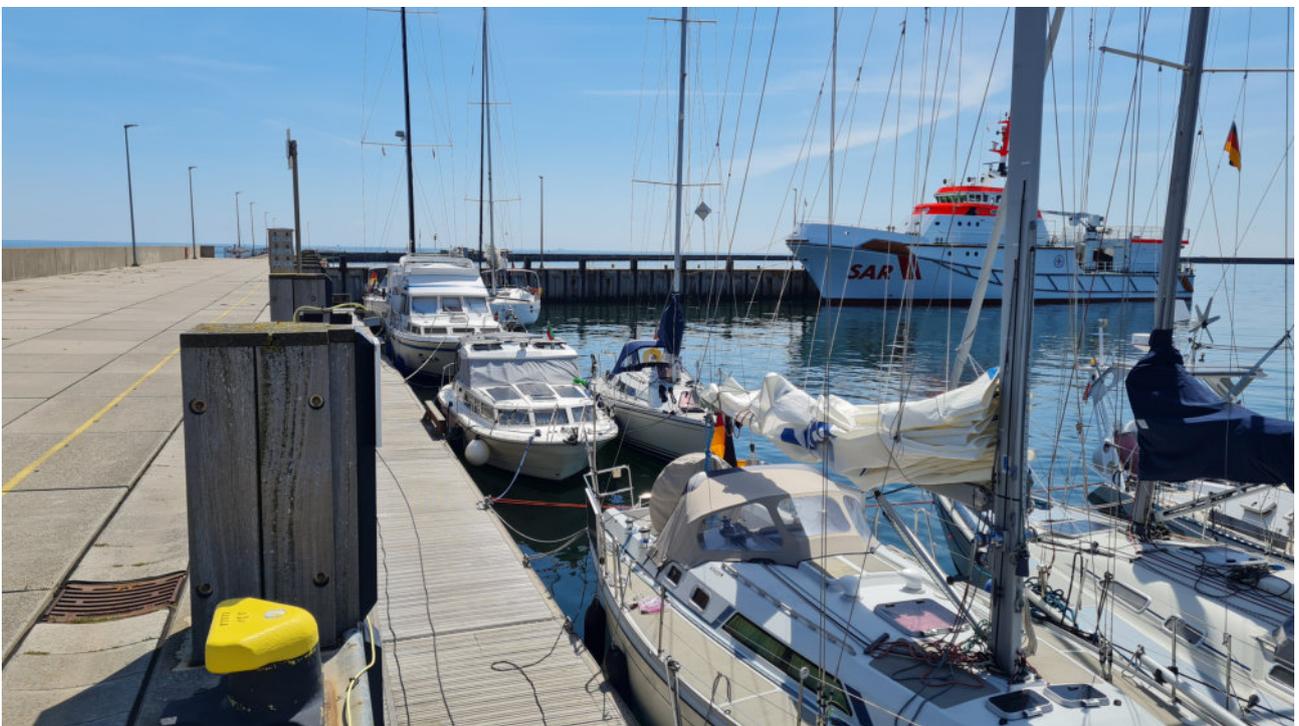
Um 7:00 Uhr passieren wir die Tonne „TG9/Weser2“, das Östliche Ende des Großschiffahrtsweges aus Richtung Rotterdam kommend. Dieser Punkt sollte möglichst von der Sportschiffahrt umfahren werden. Ein Kreuzen der Schiffahrtsweges hat ja immer rechtwinkelig zu erfolgen. Noch ca. 3 Stunden bis der rote Felsen erreicht ist.



Ah, Helgoland ist schon deutlich zu erkennen. Es ist 9:00 Uhr, zum Frühstück schaffen wir das nicht mehr.



Zuerst wird die Tankstelle um 9:50 Uhr angelaufen. Dort kostet der Diesel aktuell 1,65 EUR per Liter. Voll machen, klar. Danach haben wir um 10:30 Uhr im Südhafen im Päckchen festgemacht.



Nochmal zum Systemausfall:

Es ist höchst wahrscheinlich dass der Fehler durch den Betrieb der Selbststeueranlage und der Abwasserpumpe gleichzeitig entstanden ist. Beide hängen an dem ausgelösten Stromkreis und in Summe sind das zu viele Amperes. Leider ist auf Helgoland keine Ersatzsicherung zu bekommen. Somit wird das Provisorium vorerst weiterbetrieben. Wenn wir in Husum das Boot verlassen wird ja sowieso der Batterie Hauptschalter ausgeschaltet, dann kann nichts mehr gefährlich werden.



Ein paar Bilder noch vom ersten kleine Rundgang, hauptsächlich für die Tischreservierung beim Italiener:



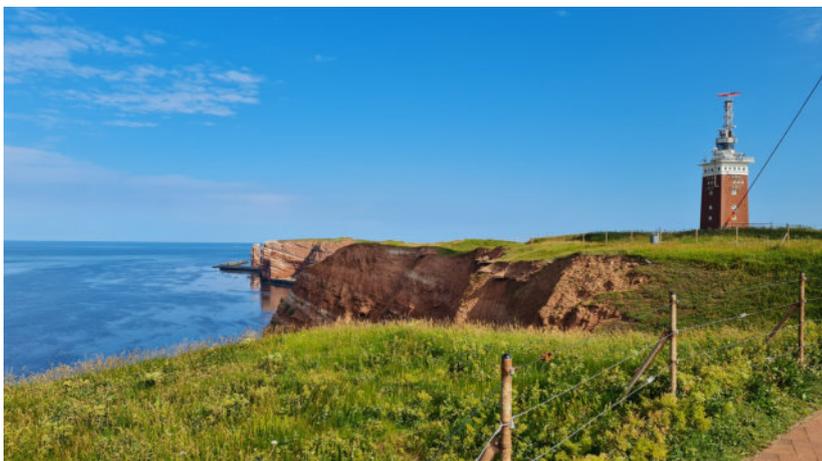


Am Abend kam noch ein Kreuzfahrer „MS Maud“ der Hurtigruten - Reederei auf Stipvisite zum Anker vorbei. Der lief aber in der Nacht noch weiter Richtung Nordostseekanal.



Am nächsten Tag dann den großen Rundgang noch vor dem Touristenandrang (wir sind zum Glück ja nur Urlauber und keine Touris). Schön der Aufstieg an der Südrampe bis zum Oberland am Radarturm (keuch...)





Dann weiter auf dem Klippenweg Richtung Norden am Leuchtturm mit der bekannten Kennung: Funkel alle 5 sek. Mit einer Tragweite von 28 sm und einer Leuchtfeuerhöhe von 82 m über NN. Die rote Felsenkante wurde natürlich bis in die kleinsten Nischen mit den Augen abgesucht, ob es etwas Neues zu entdecken gibt. Es ist ja zur Zeit „Lummensprung“, leider erst in den Abendstunden, können wir uns ja noch überlegen. Die „Lange Anna“ steht auch noch.



Letzter Abend auf Helgoland. Beim zurückgehen sehen wir noch wie ein Boot an der Beluga festmacht. Als wir am Liegeplatz ankommen wird gerade der kupferne Festmacher (Landstrom) ausgelegt. Da wir morgen früh um 5:00 Uhr ablegen wollen, bieten wir an, die Liegeplätze noch zu wechseln. Gesagt, getan, nun liegen wir außen. Nochmal alle Systeme gecheckt und dann den Puls runtergefahren.



Um 4:30 Uhr klingelt der Wecker; Kaffeewasser aufsetzen, frisch machen, Klamotten anziehen, alle Scheiben vom Morgentau (?) befreien, die restlichen Sachen sicher verstauen. Kaffee ist fertig, der Motor ist bereits gestartet. Festmacher, bis auf die Vorleine gelöst und eingezogen. Wir versuchen ohne das laute Bugstrahlruder unsere kleine Päckchengasse (vorn und achtern jeweils 1,5m Platz und im vorderen und hinterm Päckchen noch jeweils 2 Boote mehr) zu verlassen. Hat geklappt und wir tuckern langsam aus dem Hafen.



Die Leinen und Fender noch aufschließen und verstauen.
Da geht die Sonne auf.



Stimmt, und genau da fahren wir hin:



Und den Mond noch im Rücken:



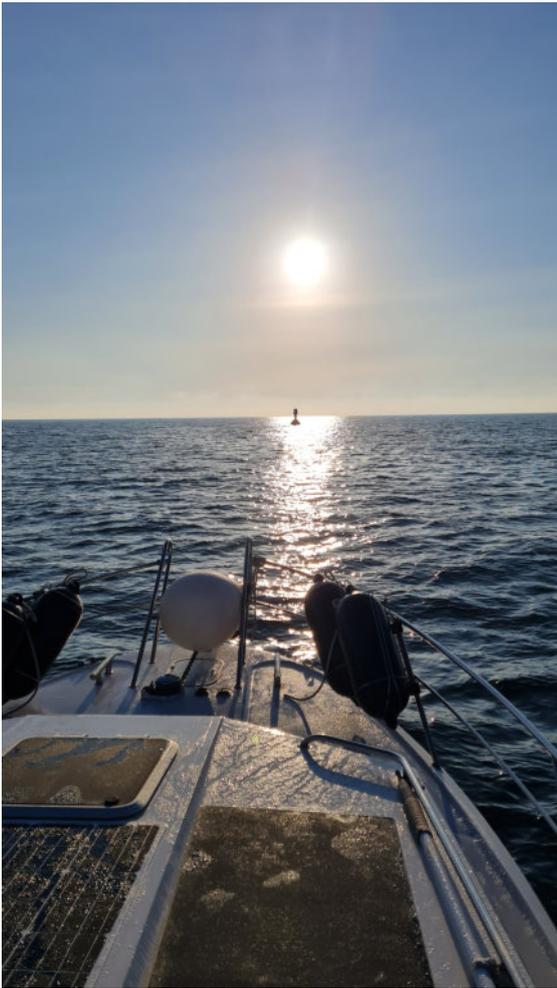
Hier noch ein paar schöne Sonnenaufgangsbilder:



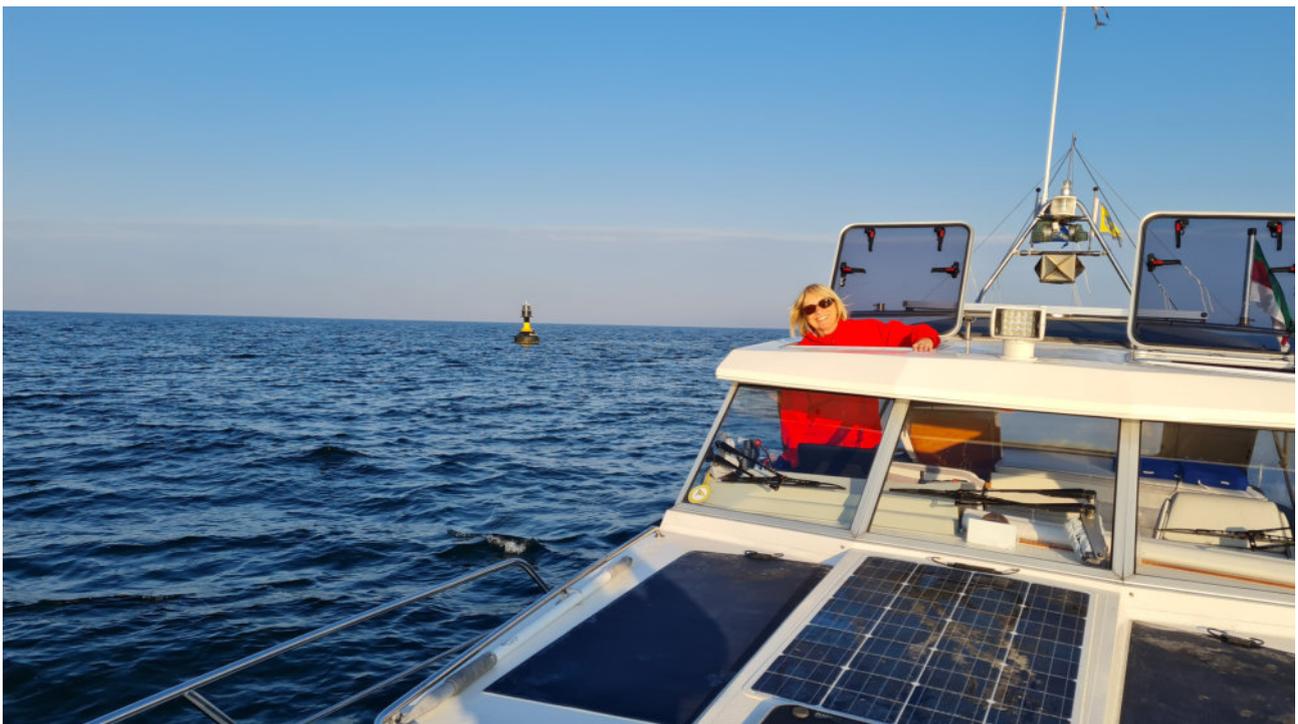
Da liegt die „Nordic“ unser Hochsee - Notfallschlepper

Der Navigator hat die geplante Fahrzeit auf 7 - 8 Stunden veranschlagt. Es liegen 52 Seemeilen vor uns und de Wetterbericht lautete: Wind aus Südost mit Stärke 2 später zunehmend 3, See 0,3 m. Und genauso haben wir das vorgefunden, noch glatter als bei der Überfahrt vor 2 Tagen.

Nach ca. 1Std. kommt die Untiefentonne „Steingrund O“ in Sicht.



Wir passieren die Tonne um 6:30 und haben bis hier 9,7 Seemeilen zurückgelegt. Der nächste Punkt ist die Ansteuerungstonne „Hever“, aber das sind noch ca. 11 nautische Meilen, also noch bummelige 2 Stunden. Zwischen den beiden Tonnen sieht man nichts als Wasser und Himmel soweit das Auge reicht. Und wir hatten sehr, sehr gute Sicht. Auf der Hinfahrt war Helgoland schon zu erahnen und Wangerooge noch nicht außer Sichtweite. Ist schon irre, wie weit man von allem weg sein kann.



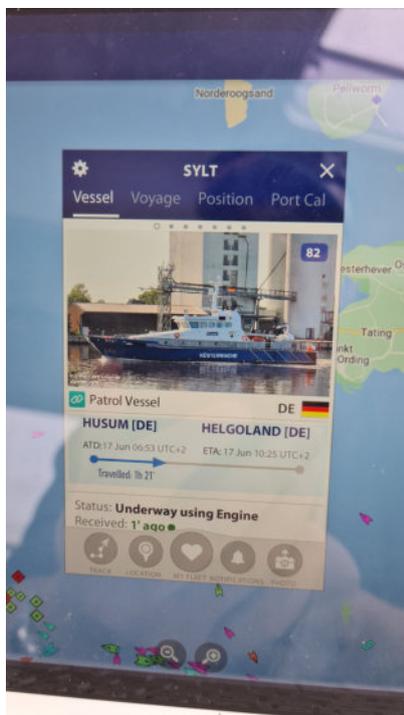
Um 8:30 Uhr wird die Ansteuerung „HEVER“ passiert.



Hier teilt sich das Fahrwasser in drei getrennte HEVER- Fahrwasser: „Alte Hever“ , „Mittelmeer“ und „Süderhever“. Wir laufen bei fast Ebbe hier ein, es ist aber trotzdem nichts als Wasser zu erkennen. Jetzt, warum auch immer, wird davon abgeraten, einen Wechsel der Fahrwasser vorzunehmen. Beim Blick in die SeeKarte wird deutlich, dass hier nur Tiefen von unter 1 Meter oder nur 30 cm möglich sind. Aufgrund der ruhigen See und des fast stehenden Wassers ist auch an der Wasseroberfläche nichts, wie sonst gewohnt, zu sehen.



Wir laufen die „Mittelhever“ landeinwärts weiter mit 6 Knoten durchs Wasser.



Auf „MarineTraffic.com“ habe ich gesehen, dass der Polizeikreuzer die Hever seewärts mit 18 Knoten befährt. Ob der uns schon auf dem Radar hat? Zu sehen ist noch nichts.

10:20 Uhr. Wir passieren den bekannten Leuchtturm „Westerheversand“ und Leuchtturm Süderoogsand. Jetzt könnte man sagen wir sind im Gat zwischen den Inseln, aber bei den riesigen Entfernungen sind wir immer noch auf „offener See“.

Um 13:00 Uhr laufen wir durch das Sperrwerk Husum und um 13:15 wollen wir gerade festmachen, da kommt auch schon ein bewaffneter Mann in schwarzer Uniform und Funkgerät die Gangways herunter. *Der ZOLL*: „Puls und Adrenalin hochfahren, kampfbereit machen“; Ich habe sie zwar beim Einlaufen im Augenwinkel irgendwo an der Kaimauer mit ihrem gut getarnten grün-weißem Auto mit den zwei dezenten blauen Leuchten auf dem Dach wahrgenommen, aber mit einem so schnellen Überraschungsangriff habe ich nicht gerechnet.; *wo kommen sie gerade her?*; „von Helgoland“; *Haben sie Waren anzumelden?*; „ein Stück Käse und 2 Stangen Zigarretten für Marc“; *Haben sie auf Helgoland getankt, haben sie auch Kanister aufgefüllt?*; „Wir haben 75 Liter Diesel gebunkert und keine Kanister befüllt!“; *Haben Sie die Quittungen noch? Kann ich die einmal sehen?*; „Ja gerne, bitteschön!“; *Danke, das ist in Ordnung, hier Ihre Quittungen und einen angenehmen Tag noch.*; „Danke, Ihnen ebenfalls“; Puls und Adrenalin wieder senken, boah, nochmal Schwein gehabt. Es stehen doch noch 80 Liter Diesel von zu Hause in der Achterkajüte, da wäre ich ganz schön in Erklärungsnot gekommen. Der Takelmeister (bei uns Stegwart) des HSV (Husumer Segler Verein) ist inzwischen auch eingetroffen und möchte uns gerne, aufgrund einer Veranstaltung am morgigen Tag, auf einen anderen Liegeplatz legen. Also nochmal umlegen.

Dann war Landgang angesagt. Durch die Innenstadt von Husum und nach einer Gastlandflagge gesucht. Irgendwie kam mir das nicht wie Fesland vor Alles schwankt hier ein bisschen. Das Gefühl hatte ich auch schon auf Helgoland, aber das ist ja auch eine Insel.

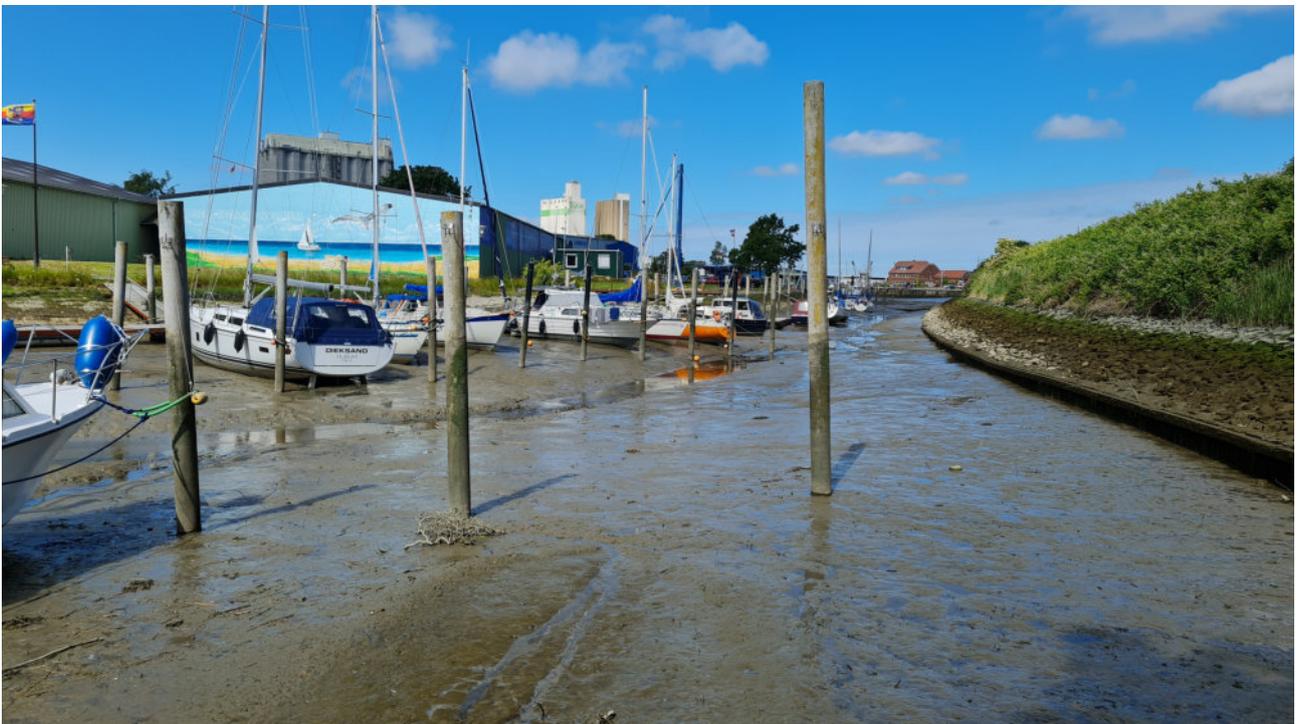


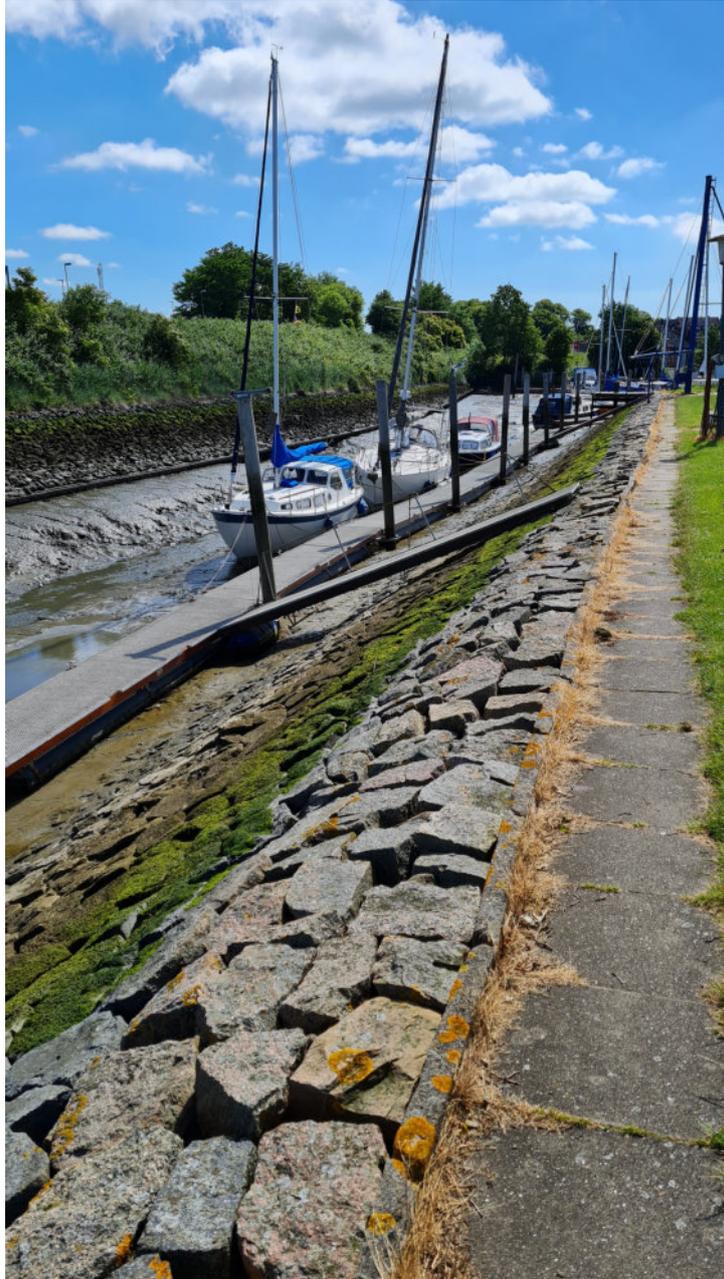
Im Stadthafen haben wir einem Traditionssegler beim Wende- und Anlegmanöver zugeschaut. Die nordfriesische Nationale haben wir auch bekommen. An der Osteria, an den Außentische gab es noch lecker Pizza und Salat.

Die Flagge ist gehisst und der Abend rückt näher. Wir fallen hier trocken und warten mal ab wie wir zu liegen kommen.



Letzter Samstag der ersten Woche.
Heute morgen fallen wir wieder trocken, hoch trocken, wie auf den Bildern zu sehen ist.





Heute Vormittag auf dem Markt in Husum noch Kleinigkeiten eingekauft und ein Eis gegessen. Die Innenstadt mit dem alten Hafenteil macht echt was her. Alte, sanierte Gebäude im Stil der Hanse mit moderne Läden und Gastronomie.





Morgen werden wir von Imke hier abgeholt, dann ist die erste Woche rum.

Urlaub 2022 auf der Beluga Teil 2

1.Tag:

Wie bereits im Teil 1 erwähnt findet der diesjährige Urlaub im Wechsel mit dem Job statt. 1Woche Urlaub - 1Woche Arbeit - 1Woche - Urlaub u.s.w. Wir sind jetzt in der 2. Urlaubswoche.

Die Beluga liegt in Husum im Jachthafen des Seglervereins und wartet auf uns. Wir haben uns entschieden erst am Samstag morgen zu fahren, um den Staus rund um Hamburg aus dem Weg zu gehen. Also Wecken der Crew um 4:00 Uhr, die Vögel zwitscherten schon, wir stehen also nach den Vögeln auf. Das Auto ist schon zum Teil vorgepackt. Jetzt schnell waschen und anziehen, Kaffee und Schnittchen vorbereiten, den Rest eingepackt und los geht es verspätet um 5:15 Uhr. Völlig entspannte Fahrt mit 100 km/h, Autopilot an und Füße hoch. Ach nee, das kommt erst später. Querung der Elbe um 6:40 Uhr, Querung des Nordostseekanals um 7:55 Uhr, Ankunft Husum 8:40 Uhr.



Bei der Ankunft sehen wir noch das Vereinsmitglied Frank Petersen. Bei einem Gespräch stellt sich heraus, dass er Fischer ist und auch schon vor Jahren in der Osterems Muscheln gefischt hat. Von Ihm kamen noch ein paar Tipps zu den Wattenfahrwassern und die besten Tidezeiten.

Nun aber hurtig, den Diesel gebunkert, die Klamotten und den Proviant verstaut. Frischwasser aufgefüllt und den Volvo angeworfen. Ablegen um 10:00 Uhr. Vorsichtig bei halber Tide aus dem Hafen bugsirt, es ist an einer Stelle sehr eng (geschätzte 6 Meter breit). Hier ist es bei fast jedem Wasserstand wichtig, nahe an die Dalben der Liegeplätze heranzufahren und hinter dem Dalben mit dem gelben X zu bleiben. Man sieht die Gefahrenstelle nur bei Ebbe.

Nun ja, weiter Richtung Sperrwerk, kurz den Sperrwerksmeister angefunkelt und die Beluga angemeldet. Leider keine Freigabe: Die „Ilka“, ein 4,10m tiefgehendes Frachtschiff ist in der Husumer Aue, uns entgegen zum Sperrwerk, einlaufend unterwegs. Also an die Kaimauer und abwarten.

Um 11:00 Uhr kommt der Frachter endlich durch das Sperrwerk, vorher war von ihm aufgrund des Deiches und Sperrwerks nichts zu sehen.

Jetzt wieder Fahrt aufnehmen und mit maximal 3Knoten durch das Sperrwerk und dann auf Reisegeschwindigkeit 6 Knoten (ca. 11 Km/h).



Kurz zur heutigen Reiseroute: Wir wollen aufgrund des tollen Wetters (Wind 1-2, Seegang 0,2m, sehr gute Sicht) zuerst die weiteste Strecke, und das auch noch seeseitig, zurücklegen. Das sind knapp 50 sm und ca. 8 Stunden Fahrt. Weil es aber sehr ruhig und die Sicht wirklich toll ist, werden wir auf der Seeseite sehr nah an die (bei schlechtem Wetter) gefährlichen Sände herangehen, und ich habe mir vorgenommen, die Zweimeterlinie als Richtschnur zu nehmen.

In der Hever haben wir uns fast ausschließlich an das Fahrwasser gehalten, um nach 11:35 (HW) den ablaufenden Strom mit auszunutzen. Auf den Wattenhochs ist fast keine Strömung, dafür in den Außenkurven der Fahrwasser um so mehr. Wir versuchen überall Zeit einzusparen, obwohl wir davon genug haben und uns auch keiner drängt. Vor Süderoogsand überfahren wir die 2m-Linie sogar im Bereich von 0,3m laut Karte, haben aber ja noch genug Wasser nach Tidenkurve. Wenn der Rest auch so gut läuft haben wir etwa die Hälfte geschafft. Wir kommen im Schmaltief auch erst bei Tonne ST6 direkt ins Fahrwasser.



Der Smutje bereitet uns eine kleine Zwischenmahlzeit vor, um danach wieder die unermessliche Weite des Meeres zu genießen.





Um 17:00 werfen wir vor dem Amrumer Yachthafen bei fast Niedrigwasser (NW 18:14) den Anker auf 2,5 Meter. Der Chieffingenieur fühlte sich verpflichtet den Rumpf auf Schäden zu kontrollieren und mal wieder gründlich mit der Bürste zu reinigen (Ich glaube der hat nen Vogel. (Pssst...))

Um 20:00 ist schon wieder gut 1m Wasser aufgelaufen und wir holen den Anker ein und machen im Hafen im Päckchen als 2. Schiff fest. Der Bootsnachbar bat uns nur, dass wir grundsätzlich die Schuhe bei ihm an Deck ausziehen sollten.



Ich glaube, das „Seeluftkoma“ wird uns heute Abend sehr früh niederstrecken. War ja auch ein langer Tag von 4:00 Uhr an, aber sehr schön und entspannend.

2. Tag:

Ja, war so, die ganze Nacht der völligen Entspannung gewidmet. Am Morgen dann als erstes den Herd angeworfen und heißes Wasser für den Kaffee machen und die mitgebrachten Brötchen in unserer neuen Bratpfanne aufbacken. Alles läuft perfekt parallel mit der Morgenhygiene. Kaffeekanne mit Filter und Kaffee vorbereiten,Brötchen einmal wenden,Kaffee aufbrühen sobald das Wasser kocht (dauert etwas, wir haben ja einen Dieselherd)..... und zwischendurch den Waschlappen schwingen. Zum Glück sind die Wege zwischen Bad und Kombüse hier nicht weiter als einen Meter. Einer deckt zwischenzeitlich den Tisch im Hochparterre (Plicht). Luken öffnen, dass der Wasserdampf und der Nachtmief abziehen kann, Persenning auf der Leeseite öffnen, die fertigen Brötchen mit langem Arm außerbords aufschneiden, damit nichts reinkrümelt und die Fische auch etwas davon haben. Kühlschrank auf, Aufschnitt raus.

FRÜÜÜÜÜHSTÜCK!!!!!!

Lecker, wie gehabt bei Ingo erste Mohnhälfte mit brauner Marmelade und es geht nichts über Filterkaffee.

Nach dem Abräumen des Frühstücks alles für die Erkundung der Insel (soweit die Füße tragen) vorbereitet. Beim Hafenmeister (der auch gleichzeitig Restaurantbetreiber des „Seeführerhus“ ist) schnell noch die Beluga mit 2 Personen angemeldet. Dann weiter Richtung „Nebel“, so heißt der Ort in der Mitte der Insel.

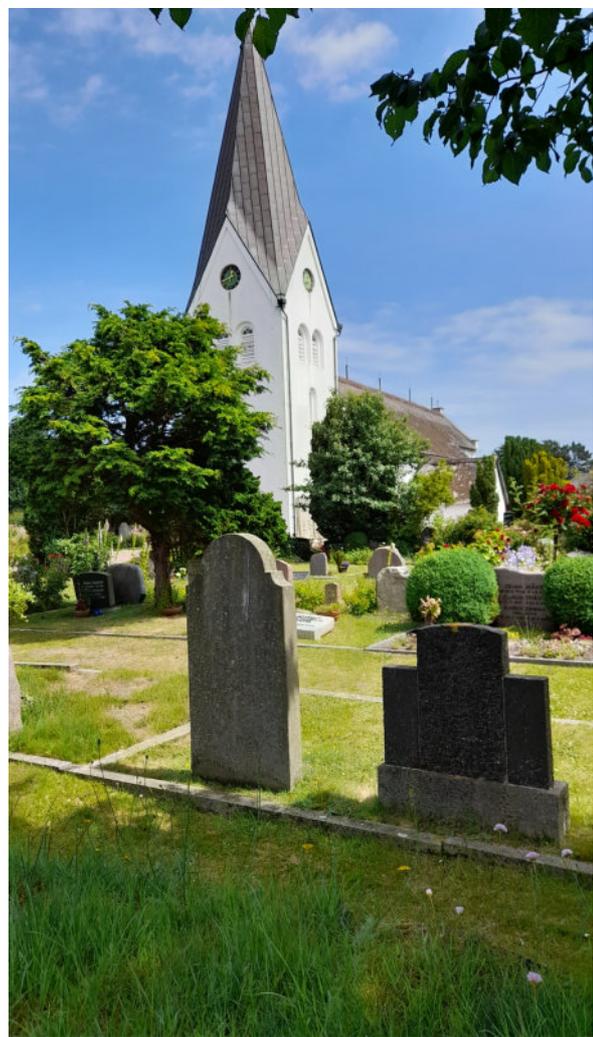


Am Tonnenhof vorbei auf dem Deich entlang an den alten Fähranlegern vorbei.

Interessante Häuser, alt und ungepflegt oder gepflegt, bei einigen war gerade erst der Frisör, um das Top wieder zu richten (oder heißt der „Reet-Dachdecker“ ?). Tolle alte Straßenzüge, die zum Bummeln und Gucken einladen.







Auf dem Friedhof (Empfehlung aus mehreren Reiseführern) haben wir uns noch alte, zum Teil restaurierte, Grabsteine aus der Zeit von 1678 bis 1858 angesehen. Sie geben den damaligen Zeitgeist und den vom Walfang abhängigen Wohlstand eines Teiles der Inselbevölkerung



Die Texte geben häufig Auskunft über Geburts- und Todesdatum, Heirat, Eheleben sowie Kinderzahl. Manche enthalten ausführliche Lebensläufe, von denen einige so lang sind, dass auch die Rückseite des Steins gebraucht wurde. Beispielhaft ist die Inschrift auf dem wohl bekanntesten Grabstein.

Auf seiner Vorderseite steht:

„Hier liegt der grosse Kriegesheld, ruht sanft auf Amrom Christenfeld. Als seeliger Harck Olufs, so daselbst gebohren auf Amrum Anno 1708 den 19. Julii. Bald darauf in sein jungen Jahren von den türckischen Seeräubern zu Algier ist er A[nn]o 1724 d[en] 24. Martii gefangen genommen worden. In solcher Gefangenschaft aber hat er dem türkischen **Bey** zu Constantin

als Casnadaje 11 und ein virtel Jahr gedinet, bis ihm endlich dieser Bey A[nn]o 1735 d[en] 31. October aus Gewogenheit zu ihm seine Freyheit geschencket, da er denn das folgende Jahr darauf als A[nn]o 1736 d[en] 25. April glücklich wiederum alhier auff seinem Vaterland angelanget ist, und sich also A[nn]o 1737 in dem Stande der heiligen Ehe begeben mit Antje Harken, so nun sich nebst 5 Kindern in den betrübten Wittwestande befindet. In solcher Ehe haben sie aber einen Sohn und 4 Töchtern gezeugt. So mit ihr alle den Tod ihres Vaters fühlen müssen, da er gestorben ist A[nn]o 1754 d[en] 13. October, und sein Leben gebracht auf 46 Jahr und 13 Wochen.“

– Grabstein des Hark Olufs auf Amrum.

Der Text der Rückseite lautet:

„Gott gebe dem Leibe eine fröliche Auferstehung am jüngsten Tage. An den Meinigen ruff ich aus dem Grabe noch diese Zeilen zum Andencken zurück: Ach leider: In meinen jungen Jahren Müst ich zum Raub der Algierer fahren Und halten fast zwölff Jahr die Slavery. Doch machte Gott durch seine Hand mich frey. Darüm sage ich noch einmal: Ich weis, mein Gott, ich muß nun sterben. Ich will, eins aber bitt ich aus. Las doch die Meinigen nicht verderben. Bewahre du das Witwenhaus. Ach Gott, weil ich nicht sorgen kan, so nim dich Frau und Kinder an.“

– Grabstein des Hark Olufs



Bei vielen Gräbern kann man mit einem QR-Code sich die Texte in deutlicher Schrift anzeigen lassen oder zum Teil sogar vorlesen lassen. Die Grabsteine wurden 2009 restauriert und neu aufgestellt.

Genug Geschichte, nun zu heutigen Problemlösungen. Im Süddorf hat man der Jugendfeuerwehr ein eigenes Gerätehaus, mit kleinem Feuerwehrauto, direkt neben das große Spritzenhaus gebaut. Das nenne ich mal Einsatz für die Jugend. Wer sich da nicht angesprochen fühlt. Ingo passte da übrigens nicht rein.



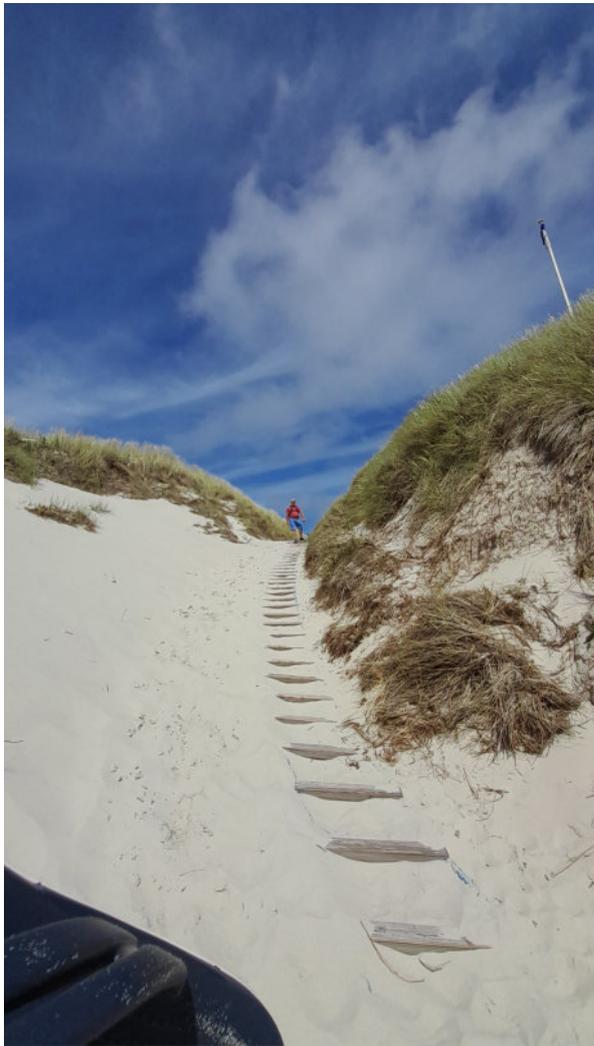
Weiter geht der Marsch Richtung Leuchtturm. Für eine Besichtigung waren wir leider zu spät dran, darum ging's es weiter am FKK-Zeltplatz vorbei direkt zu den Dünen.



Die Amrumer haben hier eine pfiffige Lösung für den Aufstieg gefunden, sie legen eine Art Strickleiter aus, die sie oben auf der Düne an einem Pfahl befestigen. Ich finde es eine bessere Variante als die immer wieder zugewehrten Holzlaufstege.



Aus den Dünenbergen hinaus auf die Weite des Strandes, erinnert uns ein wenig an Outdorp (Zeeland NL) dort gab es auch einen breiten Strand (und Haifischzähne).

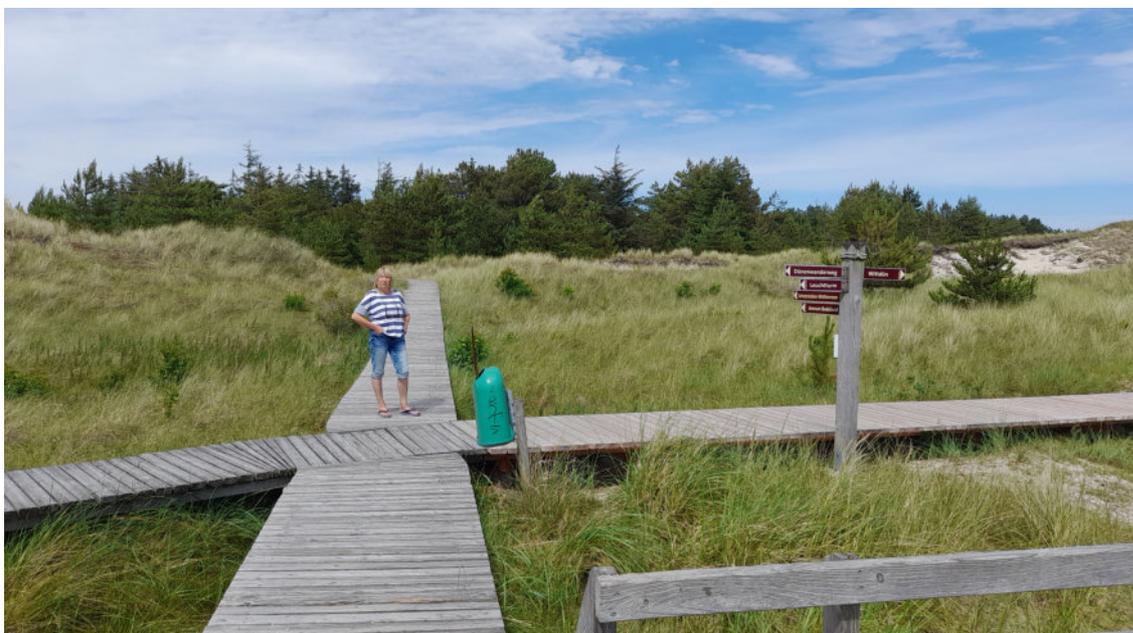




Hier gibt es keinen besseren oder schlechteren Weg zurück zu den Dünen, man muss den Sand einfach queren und hoffen, dass die Orientierungsstange wirklich zu einem Übergang durch die Dünen führt. Der Bereich ist hier ca. 1,5 km breit. Vom Wasser ist das sehr, sehr schlecht zu sehen. Aber der erfahrene Nautiker hat ja ein Fernglas dabei.

Hinter den Vordünen befinden sich ausgedehnte Wasserflächen mit viel Grün und Waldflächen. Auf den Stegen, die hier gebaut wurden, kann man sich sicher bewegen. Damit man sich nicht auf dem Holzweg fühlen muss, ist alles reichlich ausgeschildert und mit schönen Verweilplätzen ausgestattet.

Dieser Weg führte uns dann auch direkt zurück zum Seezeichenhafen. Heute war das genug Anstrengung für 2 „Silverager“.





Bei Niedrigwasser kann man dann auch sehen, wie hochtrocken die Boote an der Feststeganlage fallen und wie unpraktisch die Aufstiege vom Boot zum Steg sind.



3. Tag:

Immer noch Amrum. Da heute nicht so viel Sonne angesagt ist, haben wir nur einen kleinen Gang nach Wittdün geplant. Gila ist vorm Frühstück schon zum Brötchen holen beim Supermarkt gewesen. Unser Gang mit „Mütz und Jack“ endete nach Mittag auch im leichten Regen und im Cafe.



Den Rest des Tages haben wir dann mit Lesen und Entspannen verbracht.

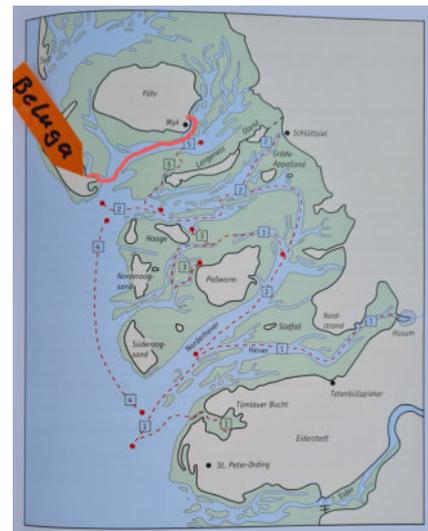


4. Tag:

Planung für heute: Überfahrt nach Föhr und im Wyker Yachthafen festmachen. Entfernung ca. 9,5 Sm, Fahrtzeit ca. 1,5 Std.

Ablegen um 10:30;

Sehr ruhige Überfahrt mit guter Sicht. Die Halligen waren sehr gut zu erkennen und natürlich auch Föhr. Hier ist reger Fährverkehr mit konventionellen als auch schnell laufenden Fähren wie die „Adler Express“ und auch Katamaran-Fähren. Der „Adler Express“ sieht man von der Bauform nicht an, dass sie bis zu 33 Knoten erreichen kann. Es ist ein Einrumpfschiff, dessen Jetantriebe zusammen 3426 PS haben.



Durch das Ausnutzen des auflaufenden Wassers, was uns zeitweise mit 8,5 Knoten über Grund geschoben hat (6,0 Knoten durchs Wasser), haben wir pünktlich den Hafen von Wyk erreicht. Das Erste, was uns beim Einlaufen aufgefallen ist, hier gibt es mehr LM - Schiffe als ich je gesehen habe. Mindestens 30 habe ich geschätzt (gezählt waren es nachher nur 21). Es ist der Bootstyp den meine Eltern bis zuletzt gefahren haben, eine LM 27, die „Santana“. Dirk fährt auch so ein tolles Schiff.



Beim Festmachen hat uns ein Fed.-Sieler geholfen. Ich habe ihn nachher gefragt, ob er noch meine Eltern kannte: „Na klar, den Lokführer und seine Frau“. Ist schon erstaunlich, wie klein die Welt ist.

Der Hafenmeister ist nur von 10:00 - 11:00 Uhr da,wird halt morgen bezahlt.



Jetzt erst einmal Ortsbesichtigung: Von der Größe des Yachthafens läßt sich schon auf einen interessanten Rundgang schließen. Der gesamte Hafenbereich ist schon beachtlich.

Neben dem Yachthafen gibt es hier in direkter Nachbarschaft nicht nur den Fährhafen mit 3 oder 4 Anlegebrücken, zum Teil mit Autoverladung, sondern auch einen Bereich für Frachtschiffe und Schüttgutschiffe. Im alten Hafen liegen noch ein paar Traditionsschiffe. Hier gibt es auch eine Tankstelle.

Nach dem Überqueren der Hauptstraße erreicht man die Innenstadt, Fußgängerzone, mit netten Geschäften zum Shoppen oder einfach zum „Leute gucken“ bei einem Kaffee mit Kuchen. Nicht nur Abends sind die Restaurants geöffnet. Die Flaniermeile am Strand hat einen Pavillon für Auftritte und jede Menge schöner Sitzmöglichkeiten.



In Mitten der Meile führt ein langer Steg ins Meer hinaus, ähnlich den Landungsbrücken an der Ostsee. Da jetzt schon Hochwasser ist und nur 20 cm Platz ist, glaube ich, dass bei mehr Wind der Zugang nur noch in Badehose sinnvoll ist.





Nach dem Ausflug per Pedes ein erfrischendes Bad im Hafen, direkt von der Badeplattform aus. Das Wasser hat hier 22 Grad, war richtig angenehm. Schnell wieder hinten am Schiff, das Salzwasser abgeduscht und wieder etwas Trockenes angezogen.



Danach sind wir wieder in die „Stadt“ gegangen und haben uns an den vorher reservierten Tisch beim Griechen „Zorbas“ gesetzt und lecker zu Abend gespeist. Ja, okay, wir nutzen die Zeit auch um nach Leuten zu gucken und zu lästern oder auch amüsieren. Am Nachbartisch das Ehepaar mit den 4 kleinen Kindern, evtl. Zwillinge dabei? Den Rest kennt Ihr aus eigener Erfahrung ja selber. War ein netter Abend, auf dem Rückweg noch schnell bei REWE ein paar Brötchen rausgeholt. Zum Abschluss an Bord noch ein Glas Wein und dann ab in die Falle.

5. Tag:

Nächsten morgen, nach dem Frühstück, beim Hafenmeister unsere Liegegebühr von 18,00€ entrichtet. Wir werden heute noch Richtung Hallig Hooge ablegen, um dort, trotz des gemeldeten Regentages am Freitag, genügend Zeit zu haben, die Hallig ausgiebig zu erkunden.



Tschüß Föhr, bis zum nächsten mal.

Wir legen um 13:00 Uhr ab. Es sind ca. 9,5 Seemeilen, wenn wir über das Nordmarscher Fahrwasser direkt an der Westspitze von Langeness vorbeifahren. Dadurch brauchen wir nicht den ganzen Schweinsrücken (Wattenhoch westlich von Langeness) zu umfahren. Kürzester Weg also, bei annähernd Hochwasser kein Problem. Hier und da noch die ein oder andere Kurve im Fahrwasser weggeschnibbelt und um 14:30 fest auf Hooge.



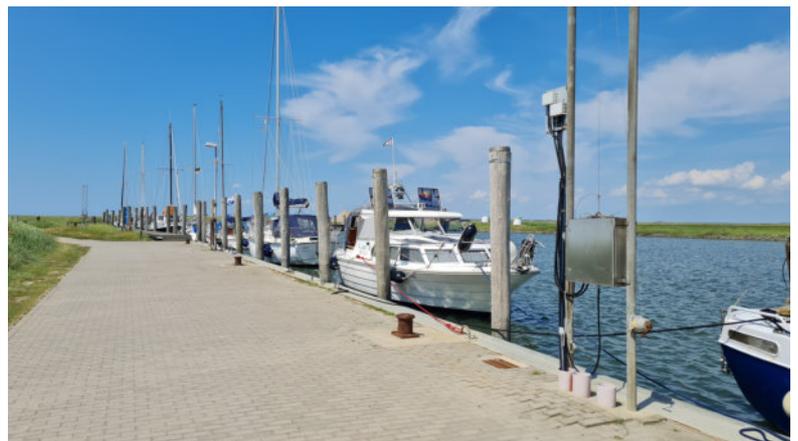
OBEN: Auf dem Weg nach Hooge erkennt man ganz schwach die aufgereihten Warften der Hallig Langeness im Hintergrund.

UNTEN: Beim passieren der Westspitze von Langeness das Leuchttfeuer Nordmarsch. Es dient als Orientierungsfeuer in der Süderaue.



Die Durchfahrt durch das ca. 5m breite Deichschart stellte bei dem Wasserstand kein Problem dar. Bei halber Tide ist dort schon mit starker Strömung zu rechnen. Da hier mit ca. 2,5m Tidenhub zu rechnen ist, und Festmacherpfähle direkt vor der Spundwand stehen, müssen wir mit Langleine festmachen und die Fender querhängen.

Ein Fenderbrett habe ich noch nie benötigt und deshalb ist auch keines an Bord. Steht jetzt aber mit auf der ToDoListe.



Wir wollen heute Nachmittag erste Eindrücke der Hallig sammeln, einschließlich der touristischen Informationen von einem Infostand abholen. Wenn man so in die Runde guckt, überlegt man ob man sich nicht ein Fahrrad ausleiht. Nee, die Warften haben hier im Schnitt 500m Abstand voneinander, selbst Landsende im Osten ist nur 2,2 km vom Hafen entfernt. Kein Fahrrad !!! Alles per Pedes.



So nun los, an der Kirchwarft vorbei, am Fuße der Backenswarft zum Fähranleger. Was hier auffällt, ist dass hier nicht nur 3 Pferdefuhrwerke für die Touris gibt, sonder auch noch sehr



viele Autos. Tagsüber fahren aber fast keine. Am Fähranleger sind 3 Anlandemöglichkeiten und ein kleines Empfangsgebäude, sonst nichts.



Es gibt Verbindungen nach Amrum, Föhr, Sylt, Langeness, Schlüttsiel, Nordstrand. Hier werden regelmäßig tagsüber Tagestouristen hergebracht und wieder abgeholt. Ganze Busladungen in die Pferdekutschen gesetzt und an den Warften für Rundgänge wieder freigelassen. Aufenthalt zwischen 2 und 4 Stunden auf der Hallig. Wir gehen weiter zur Badestelle am alten Fähranleger, einige Gäste baden hier. Für heute die weiteste Entfernung (immerhin 1km), soll reichen. Zurück zur Beluga. Dort treffe ich auf ein bekanntes Gesicht. Er kommt mit dem Trecker angerauscht, gesehen haben wir ihn schon bei der Siegerehrung der Heverregatta des HSrV am 18.6.22 (Sagt man zu einem Halligbewohner Insulaner? Auf keinen Fall: Das sind „Halliglüü). Es war ein nettes Gespräch mit Leif Boyens auch über Ostfriesland.

Hochwasser:



6. Tag:

Ebbe:





Völlig furchtlos erklimmt der Staff-Käpten die Höhenunterschiede direkt an der Kaimauer.



Dann kann es ja losgehen: 1.Ziel: Einen kleinen Überblick auf der Hanswarft verschaffen und danach bis zur Ostküste zum Landsende laufen und nach Pellworm rüberschauen. Gesagt, getan.... und jetzt?



Waren ja nur 2,2 km, also zurück,auf die Ockenswarft einen kurzen Blick geworfen und weiter wieder zur Hanswarft.



Dies ist wohl die Hauptwarft, mit einem EDEKA „Wir lieben Lebensmittel“, einer Nationalparkstation mit Ausstellungen, 2 Nippesläden, 2 Kino's (hier werden Kurzfilme über die Hallig gezeigt und erklärt wie hier „Landunter“ erlebt wird). Kaffee, Kuchen, Bier oder Kleinigkeiten zum Essen findet man auch.



Wir haben uns für Apfelkuchen mit Tee und Kaffee entschieden. Danach noch die Nippesläden durchwühlt, irgendwas findet man ja immer.

Auf dem Rückweg kommen uns noch die (2)PS-starken Kutschen entgegen. Eine Warft geht noch, oder?Na gut, die Kirchwarft liegt auf dem Weg, die nehmen wir noch mit.





LINKS: Man beachte den Fußbereich unter den Bänken, hier liegt eine Muschelschicht, damit bei „Landunter“ das Wasser auch hier schnell versickern kann.

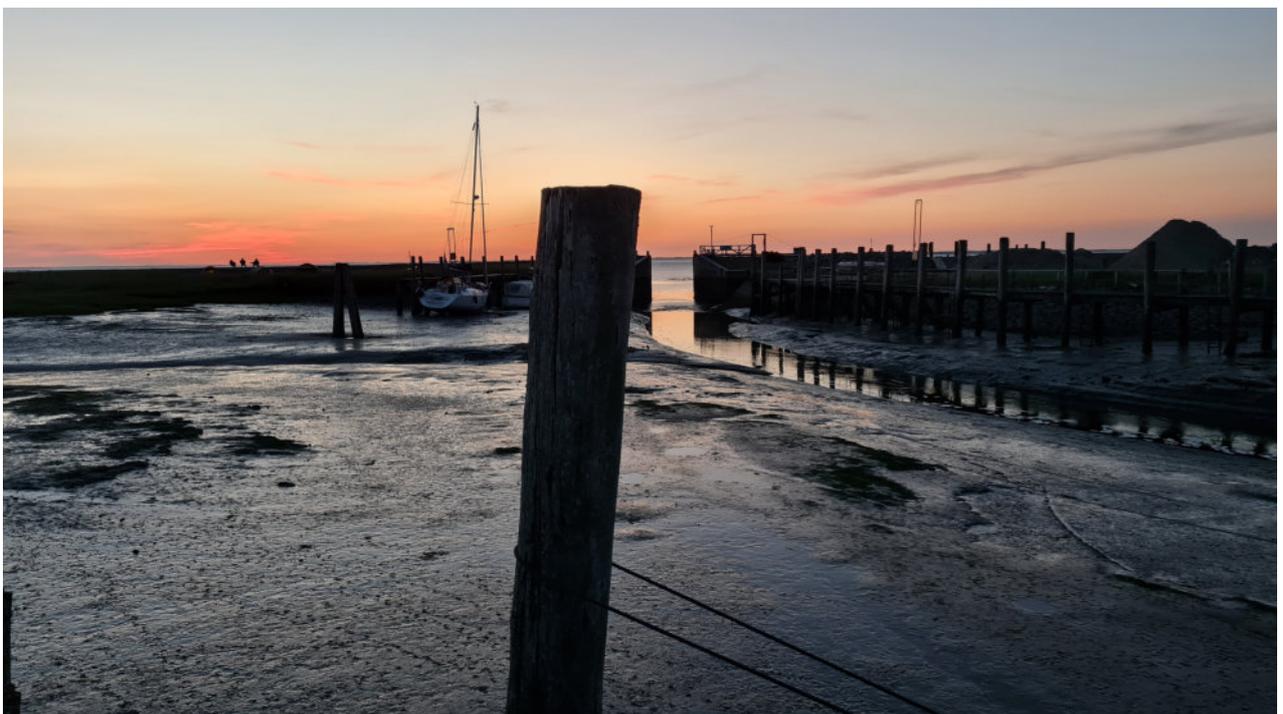
Übrigens, wenn man hier zu nahe an die Weiden herangeht, wird man von Austernfischern angegriffen. Die verteidigen ihre Nester sehr aggressiv durch Geschrei, Sturzflüge wie Stukas oder direkt in Augenhöhe auf einen zu. Wenn Ihre Bomben treffen, bist du schnell der Angeschissene!!!

Beim Zurückkommen zur Beluga ist wieder Hochwasser. Jetzt kann man gut an die Stellen herankommen, die gestern Nacht und heute morgen bei Niedrigwasser vom Schaum angegriffen wurden. Aus einem Wehr fließt ständig Wasser aus dem Halligland, und je schneller es strömt, um so mehr Schaum bildet sich. Dieser Schaum hat sich bei der Windsituation zwischen der Beluga und der Kaimauer gesammelt, aufgetürmt und vom Wind in Flocken verteilt. Ergebnis siehe unten.



Also waschen mit Schlauch und Bürste. Das Zeug lag bis oben auf der Persenning und war gut angetrocknet.

Alles sauber bekommen,abends mit einem tollen Sonnenuntergang belohnt.



7. Tag:

Regen und Wind 4-5 bft in Böen 6 bft waren angekündigt. Regen wenig, Wind geht so. Also passend anziehen und den Westen der Hallig inspizieren. Direkt vom Hafen am Sommerdeich Richtung Westerwarft.



Der Rückweg führte an der nicht mehr bebauten Pohnswarft, der Ipkenswarft, der Volkertswarft, der Lorenzwarft und der Ockellütswarft vorbei. Was hier auffällig ist, sind die guten Wege, keine Flickstellen, keine Schotterstrecken.



Nachmittags haben wir uns noch vorgenommen, einen der Filme in den Vorführräumen anzusehen. Im kleinen Lädchen mit den vielen gefundenen Schuhen neben dem Eingang konnten wir dann sogar mit nur 2 Personen (die Hallig war ja schon wieder fast leer) uns in der kleinen Vorführstube einen von Halligbewohnern gedrehten Beitrag über „Landunter“ aus Sicht der Einheimischen ansehen. Respekt!!!! Nicht nur die Überschwemmungen, sondern auch wie es dargestellt wurde. Auch hier haben wir Leif Boyens gesehen, wobei seine Frau Swantje den Film gedreht und kommentiert hat.

Den Abend haben wir dann im Friesen Pesel (hätte auch Fliesen Pesel heißen können) und einem leckeren Schweinenackensteak, Salat und Ofenkartoffeln ausklingen lassen. Vorweg gab es einen Pharisäer für jeden.

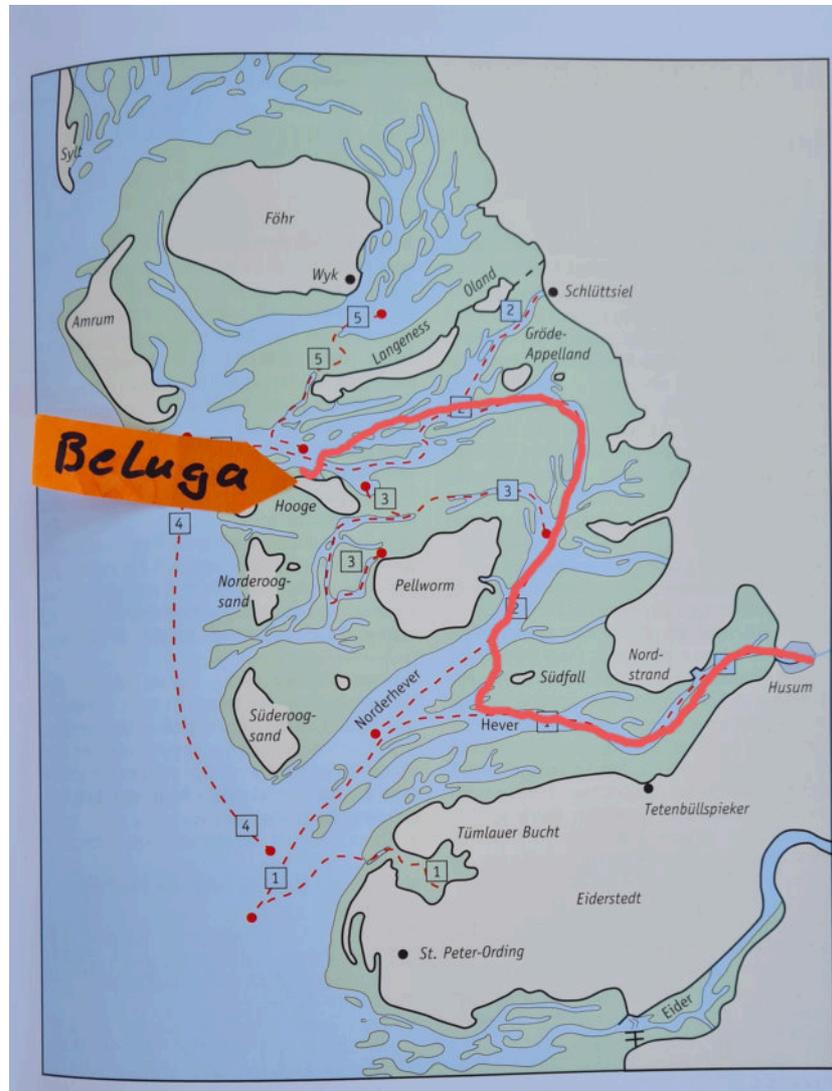


Zurück an Bord erstmal ein paar Notizen für diesen Bericht und den Umschlag für die Hafengebühren fertiggemacht und in das aufgeständerte Bootshaus gebracht. Gila geht es nicht gut und sie geht früh schlafen.



8. Tag:

5:00 Uhr morgens, der Wecker klingelt, aufstehen und fertigmachen für den letzten Törn dieser Woche. Hochwasser auf Hooge um 4:14; Husum NW 10:42 HW 16:53.



Der Plan:

Um über das Wattenfahrwasser Rummelloch (von Hooge nach Pellworm)) zu fahren, hätten wir vor HW losfahren müssen, das war uns aber zu früh. Wir haben uns für den nur ca. 1 Sm weiteren Weg, an Hallig Gröde, Hamburger Hallig und Nordstrandischmoor vorbei entschieden. Hier bleibt bei Normaltide immer genug Wasser stehen. Der Wetterbericht ist heute nicht so perfekt wie bei den vorigen Fahrten: Wind SW4-5 in Böen 6 überwiegend trocken, teilweise bewölkt. Noch ist es ziemlich ruhig, nur der SW - Wind später in der Norderhever, den bekommen wir genau von vorne. das heißt aber auch „Wind gegen Wasser“. Dann gehen wir irgendwo in einen Seitenarm und warten das Kippen der Tide ab.

Ausfahrt Hooger Schleuse:

Mit etwas mehr Schub durch das Tor, der Strom hat schon eingesetzt. Dann nach Osten abbiegen und die unteren kleinen Priele nutzen um möglichst wenig Strom gegenan zu haben. Der Wechsel rüber in die Süderaue zwischen den Tonnen Ho11 und SA21 erweist sich, wie man der Karten entnehmen kann, als sehr schmal, Echolot immer im Augenwinkel haben. Weiter die Süderaue folgend zwischen Gröde und Hamburger Hallig wechselt die Tonnenrichtung und das Fahrwasser heißt jetzt Norderhever. Bis hier hatten wir grüne Tonnen an der Steuerbordseite und jetzt sind die roten Tonnen an steuerbord zu lassen. Gila geht es noch nicht wieder wirklich gut.

Ab dem Seitenarm „Butterloch“ wird die Hever auch wieder tiefer (15m) und langsam ungemütlich. Die See ist kurz und hackig. Wir fahren aber vorerst weiter bis in Höhe Pellworm, gegenüber dem Fähranleger geht das „Fuhle Schlot“ ab ,indem wir uns um 9:00 Uhr hinter die Tonnenline auf 2m Wasser zum Ankern und Abwarten legen.

Erstmal einen Corona-Test machen, der ist zum Glück bei uns beiden negativ. Wasser aufsetzen für eine Tasse Brühe. Vielleicht hilft das gegen Gila's Unwohlsein.



Der erste Fährrkapitän hat beim Passieren freundlich begrüßt, doch dann kam die „Adler Express“, der Schnellbus der nordfriesischen Inseln und Halligen, mit bestimmt 20 Knoten angerauscht, jetzt schnell den Anker hoch und mit Maschinenkraft den Bug Richtung verdammt großer Heckwelle gedreht. Die ist bestimmt so groß wie vom Seenotrettungskreuzer in voller Fahrt. Wenn man die quer bekommt, sind die Staufächer leer.

Alles gut gegangen, Anker wieder runter. Um 11:00 Uhr holen wir den Anker hoch und folgen der Norderhever weiter nach Westen, an Pellworm vorbei und um Südfall herum in die Hever, die uns nach Husum bringt. Jetzt natürlich mitschiebend, was die Fließrichtung angeht. Am Anfang der Hever ist die Welle auch ganz verschwunden, weil wir unter Land(Wattrücken)abdeckung fahren. Der Seehund, der uns am Samstag verabschiedet hat, hat uns jetzt wieder willkommen geheißen.



Jetzt erstmal wieder für klaren Durchblick sorgen. Das Salz muß erstmal von den wichtigsten Scheiben runter.

17 rote Tonnen noch,dann sind wir wieder in Husum.



13:45 Uhr passieren wir dann das Husumer Sperrwerk, es soll nach Auskunft von „Husum Port“ nach uns geschlossen werden. Wie wir später über Funk gehört haben, erst um 17:20 Uhr wieder geöffnet, Glück gehabt. Im Hafen des Husumer Segler Vereins wieder das übliche Prozedere mit ganz nahe an die Dalben ran und so ganz bis hinten auf unseren vorigen Liegeplatz wieder sauber rückwärts einparken. Wir haben unser Ankommen schon vom Ankerplatz aus beim Takelmeister Jörgen Bruhn angekündigt.



Als erstes alles zu und die Salzkruste abwaschen. Dann wieder alles auf, weil viel zu warm. Als es wieder erträglich ist, wird Treibstoff gebunkert und die ersten Sachen gepackt und ins Auto gebracht.

Zum Abendessen, da gehste inne Stadt, was macht dich da satt? Ne Currywurst.



Nach ein paar Steggesprächen schnell noch geduscht und Bettfein gemacht. Morgen klingelt der Wecker um 6:00 Uhr, wir möchten möglichst früh an Hamburg vorbei sein.

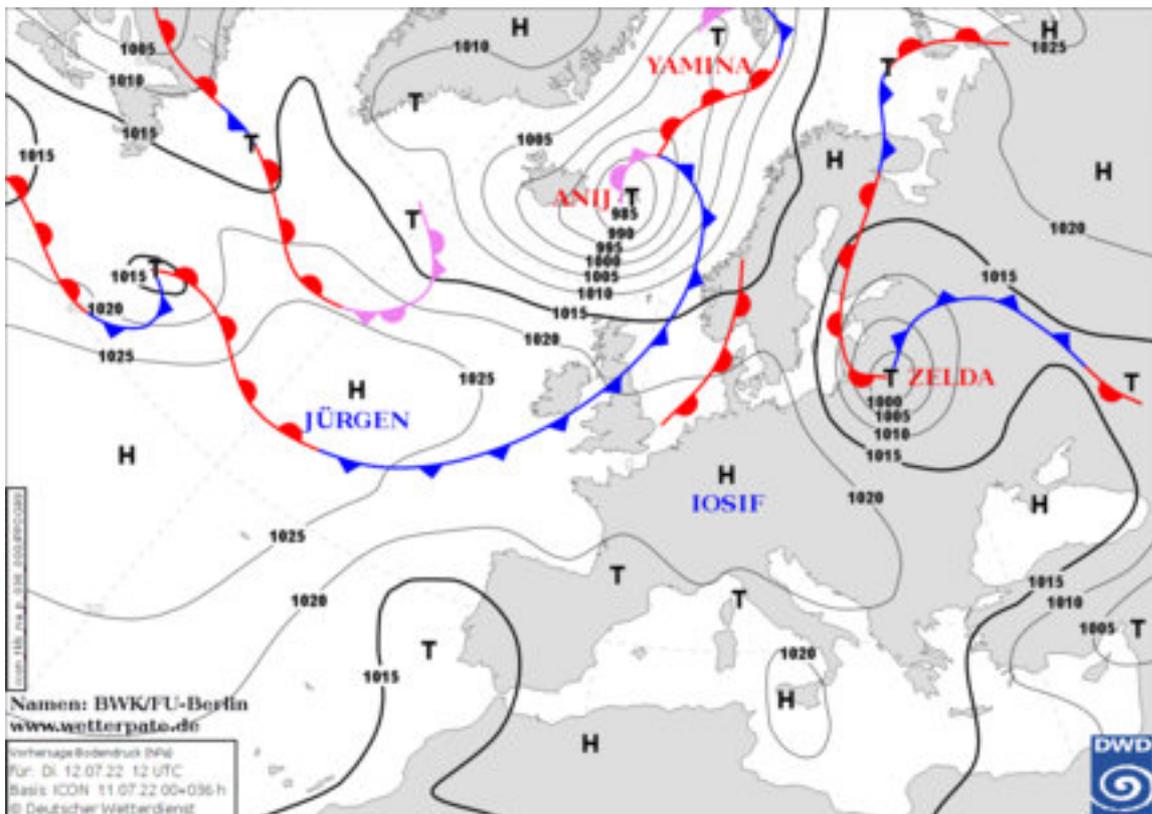


Hier verkehren fast halbstündlich die Züge, man hat sich aber sehr schnell daran gewöhnt.

In der dritten Woche wollen wir das auch mit ausnutzen und die Beluga wahrscheinlich am Ende nach Büsum verlegen. Dort muss noch eine Verbindung nach Heide(Holstein) rausgesucht werden und dann weiter mit dem Zug, auf der Hauptlinie Basel - Westerland(Sylt). nach Husum, um unser Auto abzuholen.

Aber das alles erfahrt ihr im nächsten Beitrag.

Urlaub 2022 Beluga Teil 3



Der Blick auf die Wetterkarte ergab leider keine großen Erwartungen auf tolles Urlaubswetter für die 3. Wechselurlaubswoche. In der „Arbeitswoche“ wird natürlich das Wetter weiterhin ausgiebig über mehrere Kanäle (Seewetterbericht, WetterOnline, Windfinder und Tagesschau) intensiv beobachtet. Wir Motorbootfahrer sind von Wind 5 nicht so begeistert, weil dann gerade auf dem freien Meer (Nordsee) sich eine unangenehme Welle aufbaut. Freitag entscheiden wir, dass wir nicht nach Husum fahren und noch weiter abwarten wollen. Seit Tagen sind Wind 5 in Böen bis 7 gemeldet.

Eigentlicher Plan:

Zuerst Pellworm anlaufen und 2 - 3 Nächte bleiben; dann Rückfahrt antreten über Büsum, Cuxhaven, Bremerhaven und dann wieder zu den ostfriesischen Inseln rüber.



Nun ja, wir suchen das Wetterloch mit mindestens 3 Tagen in Folge mit Wind 2-3, um dann am 3. Tag die Überfahrt von Husum nach Büsum anzutreten. Es wird erwartet, dass die Nordsee sich etwas beruhigt. Vielleicht wird es ab Montag ruhiger, oder blasen wir die ganze Woche ab? Am Sonntag erhärtet sich die Hoffnung auf eine Windlücke: Montag ruhig; Dienstag ruhig; Mittwoch erst ab Nachmittags wieder Zunahme des Windes. Also, wann müssen wir ablegen, um zum Kippen der Tide etwa bei der Ansteuerungstonne „Hever“ zu sein? Oha, mal wieder früh aufstehen, Husum Hochwasser 01:38, NW 07:59; Büsum HW 13:09. Entfernung ca. 52 sm, also ohne Stromausnutzung um die 8 Stunden Fahrtzeit. Wenn die See ruhig genug ist, können wir vielleicht an der 2-Meter-Tiefenlinie (4-3-2-1) entlang fahren, das würde 1,5 Stunden einsparen. Ich habe, auf Bitte meiner Frau, noch mit Frank aus Husum gesprochen. Er hat meine Pläne durch ein paar zusätzliche Tipps unterstützt und als durchführbar bestätigt. Also kann ich Montag noch voll arbeiten und dann am Dienstag mittags zu Hause losfahren.

Losgekommen sind wir dann zu Hause um 12:30 Uhr. Wieder eine Planänderung: die A23 von Hamburg nach Heide(Holstein) wird direkt ab Dreieck Eidelstedt über Halstenbek-Krupunder

hinaus einseitig Richtung Husum gesperrt. Wir

werden Hamburg ganz meiden und über die Elbfähre Wischhafen - Glückstadt fahren. Waren jetzt 4 Stunden bis Husum, aber ohne Stau, selbst an der Fähre. Ankunft in Husum ca. 17:00. Erstmals schnell noch in die City und zwei kleine Erledigungen getätigt, dann zurück zur Beluga und das übliche Prozedere (Stauen, bunkern und kontrollieren) durchgeführt. Der Schleusenmeister hat auch sein Okay für die nächtliche Durchfahrt durchs Sperrwerk über Funk gegeben. Dann haben wir noch den Takelmeister Jörgen Bruhn angerufen, um das Liegegeld mit ihm abzuklären. Da wir ihm auch noch einen Vorababzug unseres Reiseberichts für die Vereinszeitschrift übergeben wollten, ist er höchstpersönlich erschienen. Wir hatten noch einen netten Gesprächsabend zu dritt.

2. Tag:

Der Wecker klingelt um 3:00 Uhr:

Hochwasser in Husum 1:38; Niedrigwasser um 7:59; Bei halben Wasserstand kommen wir noch aus der Liegebox und zu NW wollen wir auch vor Sankt Peter Ording sein. Das ist „mit dem Strom“ auf Ziel zu schaffen. Das bedeutet, bei Ebbe aus dem Seegat heraus in die Nordsee. Ist, ruhige See vorausgesetzt, auch kein Problem.



3:45 Uhr:

Kein Lüftchen regt sich. Volvo warmgelaufen, Leinen los und vorsichtig die schmale Yachthafenausfahrt entlanggeglitten, bei den Fischkuttern linksrum, an den Getreidesilos und der Werft vorbei auf das geöffnete Sperrwerk zu. Aufregend im Dunklen,

aber gute Augen brauchte man dann hinter der Schleuse. Hier haben wir die kleinen Reflektoren der Pricken mit dem Scheinwerfer gesucht (und gut gefunden) und uns so an den Seezeichen, bis ins Hauptfahrwasser der Hever entlanggehängt. Die Tonnen der Hever sind vereinzelt beleuchtet, hier hilft der Seekartenplotter schon gut, um seine Position zu spezifizieren. Viele Daten bringen



eine sichere Position: Plotter, Echolot, und vor allen Dingen 4 Augen. In Höhe der Tonne 58 scheint ein Ankerlieger zu sein. Nachts ist das schon aufregend, bis die Beobachtungen ein klares Bild abgeben.

4:35 Uhr:

Ja, es ist ein kleiner Frachter, den wir dann auch ohne Probleme passiert haben. Es wird langsam heller, und der Ebbstrom schiebt auch schon kräftig mit (+ 2 Knoten). Kurz vor dem Übergang in Norder-/ Süderhever etwas aufpassen, um auch wirklich in die Süderhever zu fahren. Inzwischen sind auch die Leuchttürme wieder erloschen und nur noch ihre Siluetten eine Orientierung. Die Süderhever für uns raus bis zum Brandungsgürtel, hier ist aber alles ruhig, kaum Welle und wenig Wind, so wie wir es aufgrund der Wetterberichte gewünscht haben. Passieren der Tonne SH8.

7:00 Uhr:

Auch hier hat Neptun Zeit gehabt die See wieder glattzubügeln. Danke Neptun! Darum entscheiden wir jetzt, auf der 2-Meter-Tiefenlinie (4-3-2-1, auf der Karte) den Törn abzukürzen. Danke Neptun! Vorbei am Eiderfahrwasser direkt auf das dritte Tonnenpaar (NP5/6) der Norderpiep, dem nördlichen Wattfahrwasser der „Meldorfer Bucht“ zu.

8:30 Uhr:

Tonnen NP5/6 erreicht, wir folgen einem der vielen Fischkutter hier draußen in die Norderpiep und wechseln am Ende des Priels in die Süderpiep, dem Hauptfahrwasser Richtung Büsum.

10:05 Uhr:

Fest im Yachthafen des „Büsumer Segler Vereins“. Und nun?

PLANLOS geht der Plan los:

Erstmal ein bisschen Bewegung und beim Hafenmeister die Anmeldeformalitäten erledigen.

Wir nutzen dann die, vom BSV zur Verfügung gestellten Räder, um uns einen Überblick vom gesamten Hafen und einem Teil des Ortes zu machen. Für die zum Wochenende stattfindende Kutterregatta werden schon Vorbereitungen im Hafengelände getroffen. Schausteller und Veranstalter bauen Karussells, Buden und Bühnen auf. Im Ort noch die große Touri-Meile abgelaufen, im Anschluss sind wir zum Bahnhof geradelt, um uns den kürzesten Weg für später rauszusuchen. Unser Auto steht ja noch in Husum beim HSrV. Mit dem Zug beträgt die Fahrtzeit ca. 1 Stunde. Zurück beim Boot ist immer noch keine „bleierne Müdigkeit“ festzustellen, sind ja auch erst 11 Stunden auf den Beinen. Kurz was gegessen und dann per Pedes zum Bahnhof, der Zug fährt um 15:31 Uhr, knappe halbe Stunde noch Zeit zum „Leute gucken“. Der Bahnsteig füllt sich zusehends, wenn die alle mitwollen dann wird die Bahn wohl einen größeren Zug einsetzen. Nee, Pustekuchen...., ist nur eine kleine Dieseltriebwerkeinheit.



Zum Glück steigen alle ankommenden Fahrgäste aus (ist ja auch ein Endbahnhof mit Prellbock am Ende des Bahnsteigs). So jetzt alle rein, geht doch, der Lokführer wechselt seinen Arbeitsplatz auf das andere Ende des Zuges. 15:31 Uhr Abfahrt, habe nicht erwartet, dass auf dieser Bimmelbahnstrecke so schnell gefahren wird. Anscheinend haben die ihre Anlagen gut im Griff. Als alter Eisenbahner (immerhin 13 Jahre meines Lebens), fällt mir das doch schon auf. Eines ist auch gleich wieder präsent: Schnell fallen die Augen zu und es tritt ein Dämmerzustand ein, bei jedem Halt wird kurz geprüft welcher Haltepunkt das ist: „Kein Um- oder Aussteigepunkt für uns?“ dann wieder wegdusseln. In Heide dann aber Umsteigen.



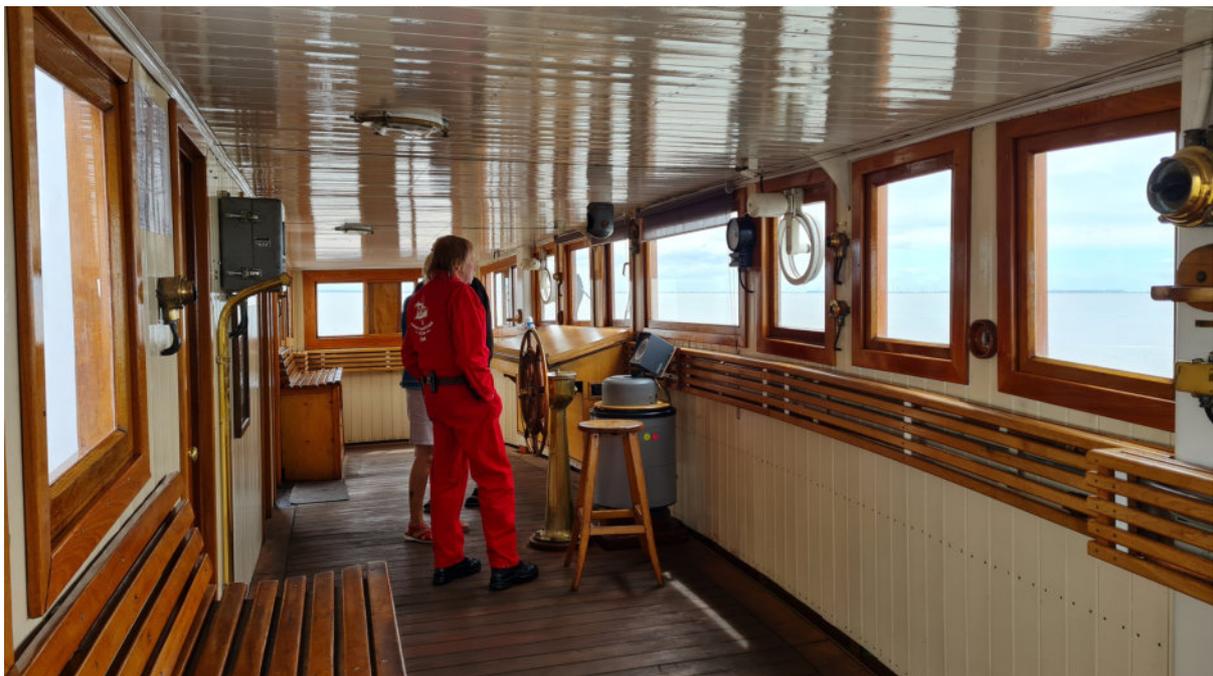
Um 16:01 in den Regionalzug nach Westerland. Wieder 3-4 Haltepunkte weiter wird um 16:28 Uhr Husum erreicht. Kurzer Weg zum Yachthafen und gleich los. Mit dem Auto dauerte es genauso lange zurück. Heute geht es wohl zeitig in die Falle.

3. Tag:

Nach dem „Spätstück“ ist erstmal ein bisschen laufen angesagt. Wir gehen den Deichweg Richtung Außenhafen hoch, dort liegt der Dampfeisbrecher „Stettin“ am Natokai. Er hat über 5 Meter Tiefgang und kann nicht in den Hafen einlaufen.



Er ist ab 10:00 Uhr zu besichtigen, und das lassen wir uns nicht entgehen. Zuerst die „Brücke“, ein Crewmitglied erklärt uns die Funktionen der wenigen Hebel.



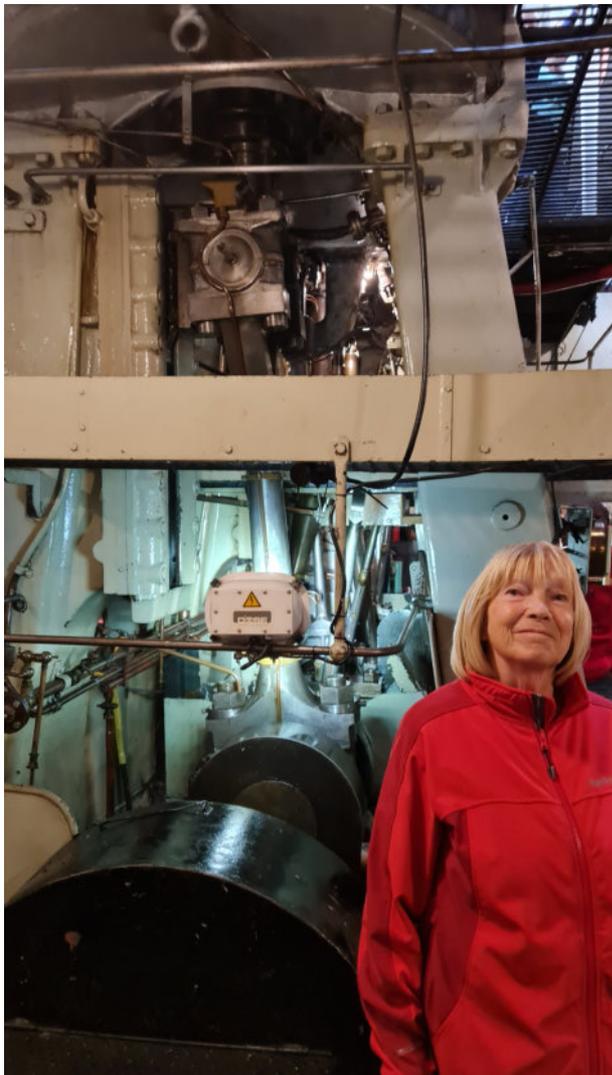
(Maschinentelegraf, Ruder, und zwei Hebel für Signalhörner) die heute notwendigen elektronischen Navigationsgeräte (Plotter, Funkgerät, u.s.w.) sind, im Hafen liegend geschickt mit einem Kartentisch abgedeckt.



In der Messe sind noch deutlich die Spuren der Vergangenheit zu sehen, spüren und zu riechen. Dass hier die Seebären früher ihre Pfeifen und Zigarren genossen haben, erkennt man mit allen Sinnen. Es ist ein Museumsschiff und das spürt man überall. An Deck sprechen wir 2 Männer an, die etwas verrußt, leichte Ähnlichkeiten mit einem Schornsteinfeger haben. Es sind 2 Heizer, die kurz frische Luft schnappen dürfen. Sie laden uns ein, ihren Arbeitsplatz unten im Maschinenraum am Kessel zu besuchen.

Na, denn man los, ab in den Keller!

Gesagt, getan, es sind gut 3 Stockwerke nach unten, auf dem untersten, für uns zugänglichen Deck, ist man auf der Höhe der Welle für die Schiffsschraube (die einen Durchmesser von mehreren Metern hat). Hier eine Aufnahme der Stopfbuchse (Abdichtung des Wellendurchbruches nach außen zu Schiffsschraube).



Weiter an der Maschine entlang, vorbei am Stand des Maschinisten, von wo er die Maschine bedient. der Maschinist erhält mündliche Befehle mit welcher Drehzahl die Schiffsschraube angetrieben wird (z.B. Halbe Kraft voraus). Die Schiffsführung oben auf der Brücke hat keine weitere Möglichkeit auf die Maschine einzuwirken.



Wann kommen wir denn zu den netten Heizern? Ah, ... Kopf einziehen gleichzeitig Füße hoch und durch einen schmalen, niedrigen Gang, geduckt und die Feuerkisten sind zu sehen. Die beiden Heizer sitzen



gemütlich auf dem Hocker und erklären uns das schon angesteckte Feuer des 3. von 6 Kesseln. Auf meine verschmutzte Frage, wieviel Mann hier unten Kohlen schaufeln müssen, wenn der Kapitän Wasserski laufen möchte? Es sind auch unter „Vollampf“ nur 2-3 Mann.



Den Rest des Tages habe ich noch kleine Reparaturarbeiten erledigt. Bei den Tank- und Temperaturanzeigen ist immer noch die Speicherkarte defekt. Eine neue wird formatiert und mit den nötigen Daten versorgt und dann wieder eingebaut. Geht wieder, alle Anzeigemöglichkeiten sind wieder da. Der Wandler, der mir die AIS-Daten in ein WLAN-Protokoll umwandelt hatte ausgesetzt. Geht auch wieder.



Die Cheffin hat am Deich einen Spaziergang nach Deichhausen und zurück unternommen.

4. Tag:

Ab ca. 10:00 Uhr ziehen in langsamer Fahrt Traditionsschiffe mit Gästen an Bord durch den Hafen. Die „Funny Lady“, der Helgolanddampfer, hat wie jeden Tag um 9:30 Uhr abgelegt. Vom Haupthafen her hört man schon die Bands auf den Bühnen spielen und die Fahrgeschäfte. Wir machen uns auf den Weg dorthin. Die Menschenmassen sind nicht erdrückend und ein Flanieren entlang der Kai's ist noch möglich. Hier und da hören wir den Band's zu. Zwischendurch: „Leute gucken“ von einer freien Bank aus.

Jetzt sitzen wir am Traditionshafen neben dem kleinen Leuchtturm. In Büsum ist auch ein Seenotrettungskreuzer stationiert und zwar die „Theodor Storm“. Einer meiner größten Wünsche, bis vor ca. 25 Jahren, war immer: Ich möchte einmal von einem großen Seenotrettungskreuzer mit auf Kontrollfahrt genommen werden. Einzige Voraussetzung, Wind 10, und einmal Helgoland und zurück! Okay, hätte niemand zugelassen. Ich bin mir auch nicht absolut sicher, ob ich das schadlos überstanden hätte.

Zwischenzeitlich lässt mein Rücken das nicht mehr zu. Schade, ...schön dass wir darüber gesprochen haben.

Jetzt wird aber ein Wunsch, zum Teil, wahr. Der Rettungskreuzer „Rickmers Bock“ nimmt Gäste mit. Ja, ich weiß, der ist bereits 78 Jahre alt und nicht mehr im Dienst. Aber ein Rettungskreuzer!!! Also rauf da und mitfahren, der Vormann steuert das Schiff einmal durch alle Häfen, vorbei an Feuerschiff Elbe 1 und legt dann in Hafen 3 an. Ein Traum ist wahr geworden. Wir haben schon viele besichtigt, einschließlich unseres Größten, die „Hermann Marwede“ von Helgoland. Sämtliche Literatur über die DGzRS steht bei uns im Regal und ich habe alles gelesen. Wenn in irgendeinem Fahrtgebiet für mich etwas unklar ist, gehe ich gerne zu den Seenotrettern und hole mir die passenden Informationen, die sie auch gerne zur Verfügung stellen. Das sind schon echte Profis, besonders im Grenzbereich.





Die Entscheidung ist gefallen: Wir werden morgen wieder mit dem Auto nach Hause fahren.

Genug Büsum, mehr geht immer. Die Weiterfahrt mit der Beluga zu unserem nächsten Zwischenziel, Otterndorf, war bisher nicht sinnvoll. Es herrschte jeden Tag Wind 4-5 in Böen 6-7 und See fast immer über 1 Meter, bei Helgoland bis 2,5 Meter. Jetzt planen wir, dass die nächste Anreise per Zug und schon vorhandenen 9€-Tickets erfolgen soll. Der Tank der Beluga ist randvoll und es stehen noch 100 Liter Diesel in Reserve an Bord. Die Reststrecke beträgt noch ca. 150 Nm, bei 1 Liter auf 1 Meile, reicht das. Was nicht unbedingt mit nach Hause braucht, bleibt hier. Wir planen mit einem Seesack, einer Kühltasche und 2 kleinen Umhängetaschen oder Rucksäcken für die letzte Anreise auszukommen. Wann? Sehen wir dann.

Auch zurück fahren wir über Glückstadt-Wischhafen mit der Fähre. Die Staumeldungen um Hamburg sind einfach zu verlockend die Autobahnen 1+7 zu meiden.

Abreisetag:

Morgens um ca. 8:00 Uhr aufstehen, alles ist ruhig, kaum Wind. Ich nutze die Gelegenheit, um die Beluga noch an die andere Seite der Box zu ziehen. Bisher wurde sie immer durch den Wind stramm auf die Fender gedrückt, deren Anzahl wir auch erhöhen mussten, um keinen Fenderplatzer zu riskieren. Jetzt war es fast alleine hinzubekommen, die Decksmansschaft war ja auch in der Kombüse beschäftigt. Kurze Hilfe der guten Ehefrau, beim komplett lösen der Backbordbelegung. Fast fertig, da höre ich einen Schrei, ...sind das die Jungs, die gegenüber am Kutter reparieren? Nö, da geht der Trott weiter. Doch besser kurz unter Deck schauen, OOOHA, schöne Sch...., der Smutje hat den Kaffeefilter gerade wieder mit kochendem Wasser aufgefüllt und von der Kanne gehauen!

Nun ja, „Nöötzt tscha nix“, muß halt neuer Kaffee gemacht werden. Ich mache erstmal die letzten Leinen noch fest, denn der Wind nimmt wieder zu. Dann gab es, nach dem das Gröbste beseitigt und die Bordfrau umgezogen war, Frühstück.

Urlaub 2022 Beluga Teil 4

1. Tag:

Anreise: Da wir jetzt unsere Rückreise mit der Beluga von Büsum bis nach Norddeich geplant haben, können wir ja kein stehengebliebenes Auto in Büsum gebrauchen. Also wieder eine(n) Fahrer(in) organisieren oder mit der Deutschen Bahn fahren. Abfahrtszeiten der Züge checken: 9:35 Uhr ab Oldenburg; an Bremen 10:05; Ab Bremen 10:33; an Hamburg 11:43; ab Hamburg 12:06; An Elmshorn 12:37; Ab Elmshorn 13:01; An Heide 13:58; Ab Heide 14:01; An Büsum 14:27. Ja okay, viermal umsteigen, aber für 9 Euro kann man ganz schön lange und weit fahren und alle Anschlüsse passen sehr gut, selbst für Packesel. Nun ja, ganz so viel Gepäck hatten wir ja auch nicht: Kühltasche für Lebensmittel, Seesack für Klamotten, Reisetasche für die Sachen die nicht in den Seesack passten und 4 Kanister Diesel..... ääääh, falsch, die waren ja schon das letzte mal mit dem Auto mitgekommen. Um 9:00 Uhr hat uns dann Marc mit dem Hyundai zum Bahnhof gefahren. Alles geschultert und hin zum Gleis 1, es klappte alles wie verrückt, alle Übergänge waren zu schaffen und wir hatten immer einen Sitzplatz, natürlich für jeden von uns.

Früher konnte ich bei Bahnfahrten nicht meckern, weil mein Arbeitgeber (DB) die Fahrten bezahlt hat, und heute? Heute war das rattenbillig, es gibt auch nichts zu meckern, alles hat gepasst, Verspätung: Fehlanzeige; Sitzplatz für jeden; was will man mehr. Wirklich einziger Nachteil war: FFP2-Maske während der ganzen Fahrt tragen. Na und, haben wir ja über 2 Jahre lang trainiert.

Als wir in Büsum angekommen sind, haben wir für die Reststrecke ein Taxi genommen. Das hat uns erstmal ins Restaurant gebracht, und nachdem wir „legger“ gespeist hatten, weiter zum Yachthafen gefahren.

Als alle mitgebrachten Sachen verstaut waren, war erstmal Reisekoma angesagt. Dann nochmal die aktuellen Wetter und Tidedaten mit unseren Reiseplänen verglichen. Ja, morgen früh noch etwas rauh, aber ab Mittag soll es besser werden.

2. Tag:

Morgens schnell mit den Yachtclubbrüdern zum Einkaufen, die letzten Lebensmittel auffüllen. Um 10:35 haben wir abgelegt und uns mit dem Strom und gegen den Wind, Richtung Wattfahrwasser „Buschsand“ vorgekämpft. Das ein oder andere mal hat die Beluga,

bedingt durch die bisher vorherrschenden starken Winde, auch ihre Nase in die Welle gesteckt und Wasser übergenommen. Es sollte ja ab Mittag besser werden, aber das Wetter war nicht mehr das entscheidende Problem. Kurz hinter der Tonne „BL1/ Buschsand2“ ein lautes Klopfgeräusch unter dem Rumpf, „Maschine stop“ Motor läuft im Leerlauf, Geräusch ist weg, Nicht was ich denke, oder? Gang eingelegt und das Schlagen gegen den Rumpf ist wieder da, sofort den Gang wieder raus. Vermutung: irgendetwas in der Schraube: Fischernetz, Tampen oder was weiß ich. Und nun? 1. Die See ist noch zu unruhig um selber danach zu schauen. 2. noch zuviel Strom. Was machen? Wir treiben langsam aber sicher auf ein Wattenhoch zu, sprich Land (wenn auch nur bei Ebbe), wir stranden oder laufen auf. Zur Zeit haben wir noch gut 10,5 Meter Wasser unter dem Kiel.

12:00 Uhr:

Einzig richtige Entscheidung hier draußen in der Einsamkeit (Stimmt nicht ganz, man kann 2 Fischkutter in der Ferne sehen) ist, die Seenotretter rufen! Gesagt getan, Kanal 16: „Theodor Storm“, „Theodor Storm“, „Theodor Storm“, für Sportboot Beluga.

Keine Antwort: 2. Versuch auch keine Antwort. Nanu: Vielleicht sind die gerade im Einsatz. Ich versuche mal die Schleuse von Büsum auf Kanal 10 zu erreichen.... „Büsum Port“ meldet sich und sagt mir, dass ich schlecht zu verstehen sei. Kurz überlegt, von 25Watt Sendeleistung auf 1Watt runtergeschraubter, und siehe da es funktioniert bestens. Der Schleusenmeister hat mir die Festnetznr. der DGzRS - Station von Büsum gegeben. Kurzer Anruf: Hier Sportboot Beluga, treiben in der Nähe der Tonne BL1 mit Maschinenproblemen, vermutlich etwas in der Schraube, Okay, wir kommen!

Die Wartezeit haben wir mit Echolot beobachten und Ausschau halten überbrückt. Der Strom hat uns zwar langsam Richtung „Land“ geschoben, aber der Wind hat gut gegengehalten und uns nur um ca. 0,75 NM versetzt.

12:35 Uhr:



Mit der „Theodor Storm“ das Vorgehen der Tauübergabe und der Befestigung über Funk abgesprochen.



12:45 Uhr:

Noch immer 7,5 Meter Wasser unter dem Kiel.

Die Seenotretter haben mit einer Wurfleine die Verbindung zu uns hergestellt. Ich ziehe die Leine ganz zu uns rüber, dadran hängt eine Schleppleine, die ich auf unserer Bugklampe belege. Der Seenotkreuzer zieht vorsichtig an. „Wir sind gerettet“!!!!

Die „Theodor Storm“ schleppt uns bis vor die Hafeneinfahrt von Büsum.



Dort sprechen wir ab, dass uns das Beiboot in den Hafen bringt. Es wird noch angeboten uns im Hafen auf eine Trockenfallstelle zu bringen oder einen Taucher zu vermitteln. Ich kann es nicht sein lassen und will es selber richten. Die „Nis Puck“ bringt uns in den Yachthafen zurück an den Steg. Nachdem die Beluga langsam rückwärts, unter Ausnutzung

des Windes in die Box bugsiert wurde und Formalitäten ausgetauscht sind kann der Einsatz beendet werden.

Kurze Erklärungen bei den anwesenden Stegnachbarn und rein in den Neoprenanzug.



Badeleiter runter und ist doch kalt, aber nur zuerst. Erstmal mit den Füßen den Propeller abgetastet, könnte ein Tau sein. Da hilft nur Luft anhalten und mit den Händen versuchen dieses Chaos zu entwirren.



Stramm festgezogen war es zum Glück nicht, aber verdrillt und verschlungen und kein Ende greifbar. Nach etwa 20 Minuten war der Tampen komplett abgewickelt, jetzt schnell am Wasserschlauch das Salzwasser abgeduscht und runter mit dem „Neo“. Während ich mich umziehe, taucht der Hafenmeister auf und will wissen was war. Er hatte schon über Bekannte gehört, dass ein Boot von den Rettern eingeschleppt wurde. Ach ihr seid das, netterweise erlässt er uns die Liegekosten aufgrund der Notsituation.



Der Tampen hatte ca. 20mm Durchmesser und war über 4 Meter lang.

Jetzt gehen wir noch ein Eis in der City essen und ein Buch kaufen, danach ist chillen angesagt. Es reicht für heute mit „action“.

3. Tag:



Nach der üblichen Urlaubsmorgenroutine haben wir uns vorgenommen, den Seenotrettern eine Lage Kuchen für den Nachmittag vorbeizubringen, ja für uns war auch eine kleine Lage dabei. Der stellvertretende Vormann hat uns am Tor des Geländes (die Mannschaft ist in einem Haus untergebracht und schläft nicht an Bord) dankend die Beilage zum Kaffeetisch abgenommen. Wir haben uns nochmal bedankt und nochmal hervorgehoben, dass es beruhigend ist, dass es diese Profis gibt. Kurz nochmal zurück an den Rand der City und an einem Stand und zwei Lagen CPM (Currywurst, Pommes, Majo (oder auch die Mantaplatte)) bestellt. Uns war halt danach. Zurück bei der Beluga habe ich die Badehose angezogen und nochmal zur Sicherheit alles abgetaucht. Bei der Gelegenheit schnell die schwarzen Streifen vom Anlegen wegpoliert, ein Stegnachbar hatte sich schon darüber ausgelassen, jetzt musste er aber auch rein und den Wasserpass sauber machen. Ich habe noch die Seepocken vom Unterwasserschiff entfernt, zumindest soweit der Arm reichte. Das Wasser hatte übrigens 20 Grad +. Der Wind hatte noch stärker nachgelassen (Wind 2Bft). Der heutige Plan lautet: 16:00 Uhr ablegen und auch wieder, jetzt aber mit dem ersten auflaufenden Wasser über das Wattfahrwasser „Buschsand“ direkt vor der Vogelschutzinsel Trischen vorlang in die Elbe rein.



Trischen liegt ca. 14 km westlich vor Büsum in einer Kernzone des „Nationalparks Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer“ und ist übrigens die schnellste Insel der Welt: Mit dem geologischen Spitzentempo von etwa „3 Metern im MONAT“ wandert sie Richtung Festland. Sie ist unbewohnt und über die Sommermonate (März - Oktober) von einem Vogelwart des NABU besetzt. Ansonsten ist das Betreten der Insel verboten. Nur bei einem Seeunfall oder notwendige Handwerker dürfen neben dem Vogelwart andere Personen die Insel noch betreten.



Das Fahrwasser Buschsand fällt bei Ebbe leicht trocken (ca. -0,3m). Wir sind 1 Stunde nach Hochwasser schon langsam über den Buckel geschoben bei Echolot 0,7 Meter (obwohl wir 0,9 Meter Tiefgang haben). Ich glaube, die Beluga hat hier eine Furche gezogen, obwohl ich davon nichts gemerkt oder gesehen habe. Kein Geknirsche vom Kiel und keine Aufwirbelungen durch den Propeller.

Vom Buschsand sind wir direkt in die Norderelbe und beim Durchqueren von Gelbsand am Zehnerloch in die Elbe, alles noch nördlich von Neuwerk. Wir hangeln uns an der linken Fahrwasserseite langsam in die Unterelbe hinein. Um 19:20 passieren wir die Kugelbake von Cuxhaven. Das Wasser ist absolut glatt, hin und wieder mal leichte Wellen von vorbeiziehenden Schiffen.



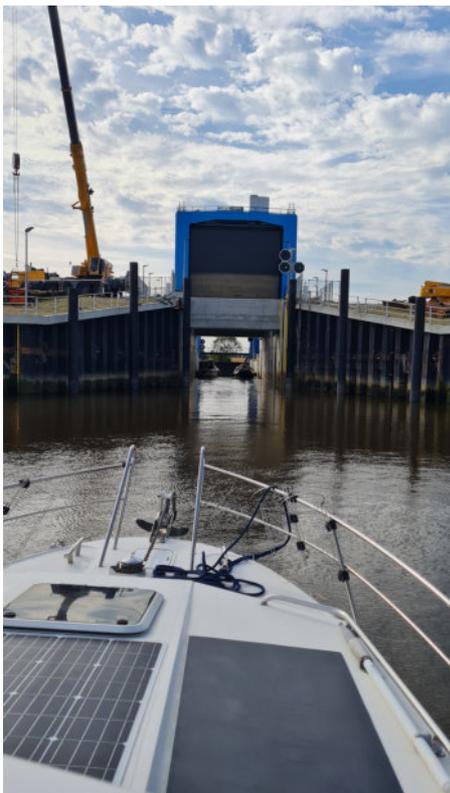
In Höhe der Tonnen 35/36 bei Altenbruch wechseln wir auf die richtige Fahrwasserseite, bleiben aber außerhalb. Jetzt noch bis Tonne 43 und dann rechts ab ins Otterndorfer Sieltief. Wir machen um 20:40 im Otterndorfer Außenhafen fest. Beim Anlegen half uns eine Holländerin. Ach ja, beim Vertauen breche ich doch tatsächlich mit einem Fuß durch eine Planke vom Fingersteg. Der Hafenmeister hat das Loch dann erst einmal provisorisch geflickt.





4. Tag:

Morgens um 8:50 Uhr, knapp bei halber Tide haben wir dann wieder abgelegt und konnten direkt in die von unserem niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, am 12.7.22 eröffnete, neue Seeschleuse hineinfahren. Diese Schleuse war 3 Jahre lang wegen Neubau geschlossen und der Hadelner Kanal nicht durchgängig befahrbar.



Der Kanal stellt eine Verbindung von Otterndorf an der Elbe nach Bremerhaven an der Weser dar. Hier können Schiffe von ma. 30m x 5m mit einer max. Höhe von 2,7m durchfahren, man spart sich den witterungs- und tidenabhängigen Umweg über die Nordsee.





Das große Hubtor senkt sich hinter uns, wir müssen ein bisschen mit aufpassen beim Schleusen, denn, der vor uns liegende holländische Segler fährt mit geklapptem Mast und der steht relativ weit nach hinten über. Geht aber alles ohne Blessuren von statten. Direkt nach der Ausfahrt aus der



Schleuse machen wir nochmal an einen Schwimmsteg fest, um unsere Persenning

runterzulegen und einzurollen. Jetzt können wir unseren Mast bei der noch kommenden Eisenbahnbrücke, der niedrigsten Brücke (2,70 Meter), ganz herunterlegen. Unsere Durchfahrtshöhe beträgt bei ganz umgelegtem Mast 2,50 Meter. Auch unsere Dachluken müssen dann geschlossen sein. Die Strecke ist wunderschön, zuerst noch niedrige Deiche rechts und links. Immer wieder liegen schwimmende Inseln aus losgerissenen Ufergrassoden im Fahrwasser, die zu umschiffen sind. An der Eisenbahnbrücke heißt es dann: Mast ist ganz unten, alle hochstehenden Luken schließen und ganz langsam, mit der einsteckbaren „Brückenhöhen-prüfvorrichtung“ am Bugkorb an die Brücke ranfahren und wenn es dann passt, drunterdurch.



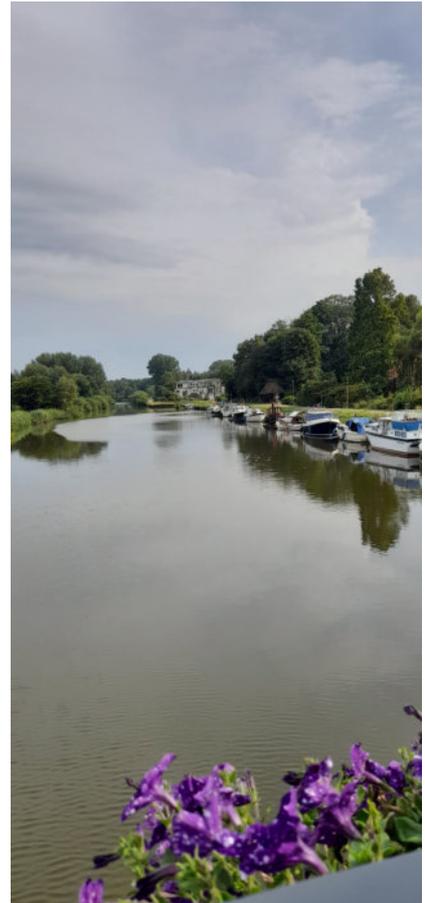
Hin und wieder Anlege- oder kleine Badestellen, an alten Höfen oder neuen schicken Häusern vorbei. Irgendwie erinnert die Strecke an Holland, an seine friesischen Kanäle, weit ab der Orte. Zwischenzeitlich haben wir den Holländer überholt, obwohl wir eisern die hier gültige Geschwindigkeitsbegrenzung von 8 Km/h (4,32 Knoten) einhalten.





Ungefähr bei Kanalkilometer 30 erreichen wir den Ort Bederkesa. Und machen am langen, parallel zum Kanal, mitlaufenden Steg um 13:00 Uhr fest und erwischen gerade noch die letzten Festmacherklampen. Auf den weiteren 100 Metern sind keine mehr vorhanden. Hier war drei Jahre fast kein Betrieb mehr, aufgrund der Schleusenerneuerung in Otterndorf und natürlich Corona, da wurden keine

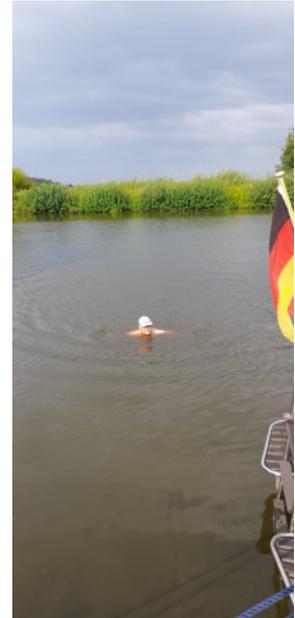
Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Die Steganlage ist zwar noch stabil, aber schon stark verwittert. Sanitäranlagen sind vorhanden, aber auch nicht mehr ganz „up to date“. Der Hafmeister hat uns kurz in die Örtlichkeiten eingewiesen und uns den obligatorischen Obolus abgenommen.



Dann kommen auch schon die beiden Holländer mit ihrem Segelboot, kurz beim Festmachen geholfen. Hier geht jetzt nur noch, die Leinen über den Steg zu legen und an vorhandenen Pfählen zu befestigen. Auf der vom Hafenmeister erhaltenen Ortskarte versuchen wir einen Laden zu finden, um noch Kleinigkeiten nachzukaufen und ein Restaurant fürs Abendessen zu finden. Der erste Italiener hat leider Montags seinen Ruhetag, also weitersuchen. Ein paar Straßenecken weiter gab es noch einen Italiener der ab 17:00 Uhr aufmacht. Zurück zum Boot, ich möchte noch eine Runde in der grünen Brühe schwimmen. Die Holländer sind an Deck und wir fragen sie, ob sie heute Abend mit zum Italiener möchten? „Ja gerne“.

Also die Badehose an und rein in die Fluten, der Grünbelag hatte sich aufgrund der fehlenden Sonne schon wieder auf den Grund verzogen, aber es ist und bleibt Moorwasser, sehr weich, aber trübe. Nach dreimal übern Kanal an der Badeplattform der Beluga schön warm abgeduscht, danach haben wir uns landfein (noch lässt es der Kleiderschrank zu) gemacht und die Beluga wetterfest geschlossen. Im Lokal haben wir alle was Leckeres bestellt und uns hervorragend unterhalten. Nach dem „Absacker“ des Hauses wieder zurück zu den Booten. Wir haben beschlossen, den Rest des Kanals zusammen zu fahren und zu schleusen.

Nachts, so um 2:00 Uhr besonders, hat es stark geregnet.



5. Tag:

9:50 Uhr, nach dem Frühstück, ablegen und langsam Richtung Bremerhaven, unser heutiges Ziel.



Nach 30 Minuten auf dem hier recht schmalen Kanal haben wir schon die Selbstbedienungsschleuse Lintig bei Km35 erreicht.





Sie hat zwei Hubtore und überbrückt talwärts ca. 60 cm. Bei Ankunft drückt man den Startknopf vor der Schleuse, und wenn das Tor geöffnet hat und das Signal „Grün“ zeigt, fährt man in die Schleuse ein und macht auf Slip fest. Dann wird der nächste Knopf in der Schleuse gedrückt. Das Obertor fährt zu und das Untertor öffnet erst um ca. 5cm dann um 10cm, und



wenn der Wasserstand ausgeglichen ist, fährt das Untertor ganz auf und dann zeigt das Signal „Grün“ zur Ausfahrt. Beim Schleusenvorgang wurde es noch ein bisschen aufregend, weil der Segler nicht weit genug vorgefahren ist und sich seine Schleusenleine verhedderte. Irgendwann kam ich da aber ran und habe sie wieder freigemacht. Bei so wenig Platz

(Schleusenbreite 5,00 Meter) ist dann leider sein Verklicker (Windrichtungsanzeiger) am Mast bei uns an das Dockhaus gekommen. Das haben wir aber direkt nach der Schleuse wieder gerichtet.

Die nächste Schleuse kommt erst am Ortsrand von Bremerhaven hinter der Autobahn 27, am Tidensperrwerk Geeste. An dieser Schleuse können wir bei Hochwasser der Geeste nicht schleusen, da die Durchfahrt durch die Schleusenbrücke und die direkt folgende Eisenbahnbrücke nicht hoch genug sind.





13:00 Uhr:

Wir gehen vorher an der alten, restaurierten und nicht mehr in Betrieb befindlichen Stauschleuse Schiffdorf an den Anleger. Ab kurz vor halber Tide ist die Schleuse für uns nutzbar, HW Bremerhaven um 12:49 Uhr. Vor 15:30 Uhr keine Chance. Bisschen Stauschleuse angucken, bisschen chillen und dann geht es um 13:50 weiter, leider viel zu früh. Wir erreichen das Sperrwerk schon nach 25 Minuten, ran an den Wartesteg und ... genau: warten. Um 14:45 werden die ersten Boote in den Kanal hochgeschleust. Als sie die Schleusenkammer verlassen haben, ruft uns der Schleusenmeister die Durchfahrtshöhe von „Zweimetersechszig“ zu. Wir entscheiden: „Dat geit“, drei Boote fahren in die Kammer und werden runtergeschleust, die Beluga liegt direkt unter der Schleusenbrücke. Es war gerade eine Handbreit Platz zwischen Brücke und Geräteträger. Geht doch.... , raus aus der Schleuse und dann noch 3 mal rechts und 2 mal links, unter der Kennedybrücke unterdurch und am Fähranleger Bremerhaven-Blexen vorbei und raus auf die Außenweser.

Ui Jui Jui ... hier geht es aber rund, wir haben mindestens seit Samstag nicht mehr so viele Wellen gesehen. Es war reichlich unruhig auf dem kurzen Weg zur „Schleuse neuer Hafen“. Im Vorhafen hatten wir dann doch noch ruhiges Wasser zum Fendern vorgefunden. Schleusenmeister angefunkelt und dann in den ruhigen Yachthafen „im-jaich“.



Um 16:00 Uhr fest am Steg. Die beiden Holländer, Wirena und Jan-Jaab, wollten noch den Mast im Geestehafen hinter der Kennedybrücke setzen. Nach einer Stunde hören wir über Funk die Anmeldung der „Wanderer“ für die Schleuse. Wir geben ihnen noch in der Schleuse die Info's über freie Liegeplätze im Yachthafen und nehmen ihre Leinen in der Box an. Das Wetter bietet uns an, noch einen Tag in Bremerhafen zu verlängern. Wind für morgen um 5 Bft, dafür aber für übermorgen nur noch 2 Bft. Wir nehmen das Angebot an und gleichen die neuen Tidedaten mit dem neuen Abreisetag ab. Nachdem der Mast auf der „Wanderer“ wieder ausgerichtet und fest ist, laden Wirena und Jan-Jaab uns auf ein Bier auf ihr Schiff ein. Der Abend beginnt lustig an Deck und endet noch lustiger in der kleinen aber kuscheligen Kajüte.



6. Tag:

Der heutige Plan ist: Hotel Atlantic; Stadtbummel; durch den Museumshafen und an der Strandpromenade zurück.

Erstmal morgens ab 8:00 die bestellten Brötchen vom Hotel abgeholt und gefrühstückt. Dann habe ich die ziemlich lose sitzenden Blenden vorne an der Ankerrolle abgenommen und gereinigt. Damit das nicht so schneiderig aussieht, wurden die Teile sofort wieder sauber mit Sikaflex aufgeklebt und versiegelt. Dann noch Frischwasser gebunkert und nun ist gut, ist ja Urlaub. Ich kann es manchmal halt nicht sein lassen.

Jetzt holen wir Wirena und Jan-Jaab an ihrem Boot ab und gehen als erstes zum Fahrstuhl zur Aussichtsplattform am Atlantic Hotel Sail City. Für 4,00 € pro Person werden wir 4 mit dem Express-Lift auf eine Höhe von 86 Metern üNN. Es ist das 20. Stockwerk, wobei die Gesamthöhe des Gebäude bis zur Antennenspitze immerhin 140 Meter beträgt. Auf den Aussichtsplattformen hat man heute eine sehr gute Sicht. In Richtung Westen sind die Ladebrücken vom Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven zu erkennen, nach Süden kann man die Getreidesilos vom Braker Hafen sehen und auf halber Strecke davor, im Verlauf der Weser das Kernkraftwerk Kleinensiel. Nach Norden hat man einen guten Überblick über die verschiedenen Hafenbereiche. Als wir uns satt gesehen haben, haben wir die 20. Etage wieder mit dem irrschnellen Fahrstuhl verlassen. Unten angekommen haben wir den gläsernen Übergang über den alten Hafen genutzt, um kurz in der Fußgängerzone ein Eiscafé aufzusuchen. Kuchen, Kaffee, Eis und Cappuccino bei uns auf dem Tisch war alles super....., nur die Geräuschkulisse ist für uns ungewohnt laut. Wir ziehen langsam zurück Richtung Alter Hafen, vorbei an den Außenexponaten des Schiffahrtsmuseum, rüber zum

Weser-Strandbad und dann an der Promenade entlang, hinterm Zoo am Meer zur Schleuse zurück. Wirena und Jan-Jaab sind dann zurück zum Boot. Wir wollten noch vor Ladenschluss unsere Vorräte für die letzten Tage ergänzen und sind schnell noch in einen Supermarkt gehuscht. Um 19:30 Uhr sind die beiden Holländer noch zu uns an Bord gekommen und wir hatten noch einen lustigen Abend zusammen.

7. Tag:

Der Plan für heute: Horemersiel an der Jade erreichen. Dafür müssen wir die ersten Seemeilen gegen das auflaufende Wasser anfahren um die beiden Wattenhochs, Mittelpriel und Kaiserbalje, ungefähr bei Hochwasser passieren zu können.

Um 9:40 legen wir im Yachthafen ab und warten mit 6 anderen Booten vor der Schleuse zum Ausschleusen. Wir sind um 10:25 Uhr dann wieder in der Weser Richtung Nordsee unterwegs. Das Wasser ist ausgesprochen ruhig und der Wind hat auch stark nachgelassen.



Jetzt erstmal die nächsten 8,5 sm gegen den Strom von 2 Knoten an, bis zur Tonne 14, mit noch drei Booten, auf der linken Fahrwasserseite, außerhalb des Tonnenstrichs. Am Containerterminal wird gerade ein großes Containerschiff von 3 Schleppern im Fahrwasser gedreht. 12:00 Am Wremer Loch geht der Mittelpriel zum Fedderwarder Fahrwasser rüber. Jetzt läuft der Strom wieder mit uns und kurz hinter Fedderwarder Siel wechseln wir in die Kaiserbalje, das Wattenfahrwasser zur Jade rüber.



12:45 Am Anfang des Prieles sind schon die flachsten Stellen erreicht, ist aber kein Problem, weil wir zeitlich noch vorm örtlichen Hochwasser sind. Um 15:05 Uhr machen wir dann in Horumersiel fest.



Leider darf meine Tante Uschi dieses Jahr nicht auf Ihren Campingplatz, weil sie sich nicht impfen lässt. Sonst wäre es ein schöner Spaziergang nach Schillig gewesen. Also nur in den Ort und einen Dosenöffner bei Edeka gekauft, um wenigstens unsere Lebensmitteldosen öffnen zu können. Bis heute konnten wir darum keine Dose essen. Auf dem Rückweg gab es noch ein Eis. Für den nächsten Tag habe ich noch schnell 2 Kanister Diesel dazugebunkert.



8. Tag:

Tagesplan: Spiekeroog als Mindestziel und dann gucken wie der Hochwasserstand ist und ob wir noch Langeoog erreichen können. Bis Langeoog wären das zwar 4 Wattenhochs, die zu überqueren sind, und das auch noch gegen die Flutwelle, aber dann sind es von Langeoog aus nur noch 2 WH's und vor Baltrum das höchste Wattenhoch der ostfriesischen Inseln. Mal sehen was geht.

Horumersiel: Niedrigwasser 8:04; Hochwasser 14:02

Als ich morgens um 7:20 durch die Persenning Richtung Fahrwasser geschaut habe, habe ich mir die Augen nochmal kräftig reiben müssen, da lief ein Reh durchs Watt. Sowas habe ich zwar schon gehört, auch von Rettungsaktionen, bei denen die Seenotretter Rehe aus unglücklichen Lagen befreit haben, aber selber gesehen,nein! Wieder eine neue schöne Erfahrung.



Ablegen um 10:00, zusammen mit dem Ausflugsschiff „Jens Albrecht“ fahren wir aus dem Horumersieler Priel bis in die Jade. Von hier dann auf nördliche Kurs, wieder gegen das auflaufende Wasser an, bis zum Minsenerooger Wattfahrwasser. Dem Priel folgen wir bis in die berühmt, berüchtigte „Blaue Balje“. Das ist das Seegat zwischen Wangeroog und Minsener Oog. Dieses wird heute nicht ganz befahren, nur angeschnitten. Wir folgen dem Wangerooger Wattfahrwasser in die Telegraphenbalje und wechseln dann über die Harle in das Spiekerooger Wattfahrwasser.

In der Harle liegen wir zeitlich noch über 1 Stunde vor örtlichem Hochwasser, das lässt hoffen, heute noch Langeoog zu erreichen. Vor der Hafeneinfahrt von Spiekeroog sind wir 1/4 Stunde nach Hochwasser, wir fahren weiter. Im Langeooger Wattfahrwasser haben wir auch keine Probleme mit dem Tiefgang gehabt und konnten schon um 15:00 Uhr im Langeooger Yachthafen festmachen. Bis hier waren es 26 sm und 5 Stunden Fahrzeit. Die Hafenmeisterin hat uns dann noch auf einen anderen Liegeplatz gebeten, zum Glück: an dem ersten Steg waren schon Tische und Zapfanlage für eine kleine Stegfete aufgebaut und schon in vollem Gange. Das wäre keine ruhige Nacht geworden. Heute gibt es Essen beim Italiener, für Gila Pasta und ich diesmal eine Pizza Schinken, Champions. Natürlich sind wir da ganz zu Fuß hin und zurück gelaufen.



Der Hafen von Langeoog fällt bei Ebbe trocken und wir hatten den Liegeplatz eines größeren Dauerliegers von 17x7m. Es sieht so aus, als hätte er sein Beiboot hier vergessen, wenn die Beluga so einsam auf dem riesigen Liegeplatz angebunden ist. Mit fallendem Wasserstand spannte sich eine

Festmacherleine so stark, dass jede Bewegung an Bord starke Knartschgeräusche von der Klampe von sich gab. Die Beluga neigte sich leicht zur Seite und ich hatte Bedenken, dass die Belastung für eine Leine zuviel werden könnte. Also noch ein paar Festmacher rausgeholt und



schnell noch zusätzliche Verbindungen hergestellt. Beide Male bei Niedrigwasser hängt unser Boot so sehr in den Seilen, dass man darauf Geige spielen könnte.

9. Tag:

Voraussichtlich letzter Törn für diesen Urlaub:

Ziel: Heimathafen Norddeich:

Langeoog: NW 8:02 HW 14:01. Norddeich HW 13:30



10:00 Uhr abgelegt und auf dem Baltrumer Wattfahrwasser, noch vor der Wasserscheide und den Versorgungsleitungen, bei auflaufendem Wasser festgekommen. Wir müssen noch ein bisschen warten, bis wir wieder genügend Wasser unter dem Kiel haben. Jetzt sind es mit dem Zollstock gemessen gerade mal 83 cm, reicht nicht.



Nach 25 Minuten kommt uns ein Segler unter Schmetterlingssegeln entgegen und ich versuche ein wenig auszuweichen. Es bewegt sich wieder was, also vorsichtig, mit Belastungsgewicht, in Form einer Galionsfigur am Bugkorb weiterfahren. Nach der Wasserscheide konnten wir dann wieder auf Marschfahrt von knapp 6 Knoten gehen. In der Baltrumer Balje haben wir die bekannten Abkürzungen voll ausgenutzt und sind dem Norderneyer Fahrwasser gefolgt.



Am Ende de Prickenweges hatte ich schon mit dem Fernglas beobachtet, dass die Wasserschutzpolizei Kontrollen durchführt. Freundlich grüßend sind wir an der gerade durchgeführten Kontrolle vorbeigefahren und haben uns wieder auf die vor uns liegenden Gefahren konzentriert. Da liegen nämlich mehrere Arbeitsschiffe, die vermutlich wieder Kabel für die Offshore-Windanlagen verlegen. Wir werden aufgrund der weit ausgebrachten Anker der großen Arbeitsplattform gezwungen, weit auf das Inselwatt heraufzufahren bis in die Schutzzone 1 des Nationalparks Wattenmeer hinein, alles in Sicht der der WSP. An der Stelle, wo ich immer schon rüberschnibbele zum WFW Wagengat, ist es noch von einem Sicherungsschiff abgesperrt. Nun ja, dann fahren wir halt auf, noch nicht ausprobierten Wattflächen, wir sind ja noch vor Hochwasser. Es passt alles, wir ziehen ab Tonne D28 querfeldein über die Lütetsburger Plate direkt auf das Wagengat zu. Die Wassertiefe ist immer ausreichend, direkt im Prickenweg kennen wir ja die Flachstellen und finden sie an gewohnter Stelle wieder. Das letzte Stück des Wagengats wird auch abgekürzt wie immer und wir fahren wieder querfeldein direkt auf die Tonne B22 des Norddeicher Fahrwasser zu.

Um 13:45 Uhr sind wir nach 6 Wochen wieder im Norddeicher Yachthafen an unserem gewohnten Sommerliegeplatz fest. Jetzt ist erstmal packen angesagt, damit wir bis 16:00 alles zusammen haben, wenn Imke uns abholt.

Hier noch einmal die Strecke, die wir vom 10. Juni 22 bis zum 30. Juli 22 befahren haben.



Wir haben von Norddeich bis Norddeich ca. 380 Seemeilen (703 km) zurückgelegt, mit rund 78 Motorstunden und dabei hat der Volvo gut 400 Liter Diesel verbraucht.

Nachdem Ingo die schönen Berichte verfasst hat, möchte ich mich auch kurz zu Wort melden. Meine anfänglichen Bedenken für diesen außergewöhnlichen Urlaub wurden total zerstreut. Die einzelnen Urlaubswochen fühlten sich wieder einmal viel länger an und waren mit so vielen Eindrücken versehen – einfach nur schön! Die Arbeitswochen zwischendurch kamen mir stressfrei vor. Alle Arbeiten, die zu Hause liegengeblieben waren, wurden in den paar Tagen geschafft, und wir freuten uns schon auf die nächste Tour. Auch die Kosten waren nicht so hoch, wie ich befürchtet hatte, obwohl wir es uns wirklich haben gutgehen lassen. So oft essen sind wir schon lange nicht mehr gegangen, auch ich hatte diesbezüglich wirklich Urlaub.

Herrlich war es, einen Teil der nordfriesischen Inseln zu besuchen und so nette Leute kennengelernt zu haben.

Es wäre schön, wenn wir vielleicht im nächsten Jahr noch einmal so eine Tour machen könnten. Amrum ist bestimmt nochmal einen Besuch wert, denn im Norddorf sind wir noch gar nicht gewesen. Und Pellworm mussten wir wegen des Wetters ausfallen lassen (wir hatten ja meistens sehr viel Glück damit, aber aufgrund der Strecke zurück mussten wir bei Starkwind doch mal die Route ändern).

Also, hoffentlich auf ein Neues im nächsten Jahr.

Rechtschreibfehler sind beabsichtigt und sollen zur Belustigung beitragen.

Wer sie findet, darf sie behalten.

Danke an alle, die diesen Urlaub möglich gemacht haben.

Ingo (Skipper) und **Gila** (Deckscrew, Smutje, Steuerfrau)