

Reiseberichte 2006

11. Bericht: 20. April 2006

NOK und Ostsee: Cuxhaven - Flensburger Förde

Wattenmeer ade, Cuxhaven wir kommen!



Auf unserer Fahrt von Wangerooge zur Elbmündung galt es nun den richtigen Zeitpunkt zu treffen, um aus dem geschützten Wattenmeer auf die offene Nordsee zu fahren. Auch dafür müssen verschiedenen Faktoren sorgfältig beachtet werden. Wie schon in unserem letzten Bericht beschrieben, nagt die Strömung, die durch Ebbe und Flut entsteht, sehr stark an der Westküste von Wangerooge. Deshalb wurden extrem lange Buhnen gebaut, Steinmauern die im rechten Winkel zum Ufer verlaufen, welche das Wegschwemmen der Insel verhindern. Für die Schifffahrt können sie jedoch recht gefährlich werden, denn bei Hochwasser kann man sie kaum sehen. Wie uns der Hafenmeister von Wangerooge erzählte, fahren jeden

Sommer immer wieder Sportboote auf, die dann geborgen werden müssen.

Die Ausfahrt zur Nordsee zwischen den Watteninseln, wird Seegat genannt und an dieser Stelle fließt der Strom sehr stark. Sobald der Strom jedoch die freie See vor den Inseln erreicht hat, verpufft seine Kraft, die Geschwindigkeit lässt nach, das Treibgut (Sand, Schlick) kann zu Boden sinken und bildet dort die grossen, gefährlichen Sandbänke. Die kritischste Stelle auf diesen Bänken ist die so genannte Barre. Diese Barre und das Seegat sind für die Bootsfahrer die gefährlichsten Stellen, natürlich nicht immer; bei ruhigem Wasser und nahe Hochwasser sind sie nicht gefährlich. Was man jedoch auf jeden Fall vermeiden muss, ist die Konstellation Wind über 4 Bft. gegen Strom, dann entsteht eine Brandungswelle die wirklich gefährlich werden kann. Die Kneipen an der Küste sind voll von Männern, die zu diesem Thema die tollsten Geschichten wissen.

Das hiess für uns im Klartext, nachdem wir aufmerksam den Wetterbericht hörten; Tagwache am Donnerstag 20. April um 5:00 Uhr, damit wir spätestens zwei Stunden nach Hochwasser bei der Barre waren. Der Wind wurde mit 2-3 Bft. West gemeldet was ebenfalls in unserem Sinne war. Die Anspannung war gross, als wir mit dem starken Strom an der langen Buhne vorbei sausten und das Wasser rundherum brodelte wie im Hexenkessel. Später war das Wasser wieder tief, doch wie in unserem Handbuch beschrieben, nimmt die Wassertiefe weit draussen nochmals abrupt ab, das war dann eben die Barre. Endlich sind wir draussen auf offener See, wir haben viel Wasser unter dem Kiel, was für ein schönes befreiendes Gefühl. Doch mit dem vorausgesagten Westwind wird es nichts. Der Wind nimmt immer mehr ab wir erleben die grosse, wilde Nordsee als Ententeich mit Dünnungswellen und müssen dann eben unter Motor Richtung Elbe fahren. Auch in der Elbemündung sollten wir zur rechten Zeit sein, damit uns der Flutstrom die Elbe aufwärts bis Cuxhaven schieben kann. Unsere Berechnungen stimmen und wir kommen nach 12 Stunden, müde und zufrieden in Cuxhaven an.

Besichtigung von Cuxhaven



Am nächsten Tag ist natürlich eine Besichtigung von Cuxhaven angesagt. Als erstes radeln wir zu der bekannten „Alten Liebe“, eine grosse Holzterrasse mit Aussicht auf die Elbe, die viele Besucher anzieht. Wie kam es zu diesem Namen? Die erste Anlegestelle wurde immer wieder weggeschwemmt, daraufhin wurden drei alte Schiffe mit schweren Steinen gefüllt und versenkt, das erste von den drei Schiffen hiess „Alte Liebe“. So entstand das Fundament zu den heutigen Landungsbrücken. Nebenan finden wir auch eine weitere interessante Attraktion mit der dazugehörigen Beschreibung; ein so genanntes Semaphor:

Das Wort Semaphor kommt aus dem Griechischen und bedeutet Zeichenträger.

Lange Zeit hatten die Seeleute das Problem, dass sie nicht wussten welche Wetterverhältnisse sie auf offener See erwartete. Erst durch die Initiative des Nautischen Vereins in Hamburg war

man durch den Bau des Cuxhavener Semaphors in der Lage, die Windrichtung und Windstärke in der Deutschen Bucht anzugeben. Das Semaphor zeigt dann auch die Windrichtung und die Windstärke auf Helgoland (H) und der Insel Borkum (B) an, wobei jeder Signalarm für 2 Windstärken steht und der Richtungspfeil die Windrichtung anzeigt. Es ist heute das letzte in Europa erhaltene technische Denkmal seiner Art. Seit 1982 ist das Semaphor in Cuxhaven ausser Dienst gestellt und wird heute auf private Initiative weiter betrieben. Mit einem Spaziergang durch den schönen Park des Schloss Ritzbüttel beendeten wir unsere Cuxhaven Stadt Besichtigung. Es gab noch einiges einzukaufen und vorzubereiten für unsere Weiterfahrt Elbe aufwärts nach Brunsbüttel zum Nordostsee Kanal.

Der Nordostseekanal (Abkürzung NOK)

Wir nutzen am Samstag 22. April das Abendhochwasser und verlassen Cuxhaven um 16:00 Uhr. Es ist für uns immer noch kaum zu glauben, mit wie viel Kraft uns die Tide gegen den natürlichen Flusslauf der Elbe, also flussaufwärts nach Brunsbüttel schiebt. Wir fahren unter Motor, denn wir haben den Wind gegen uns und wir müssen ankommen, bevor der Strom wieder kehrt. Ganz heimlich freuen wir uns schon auf die Ostsee, wo unser Zeitplan nicht nur von Gezeiten, Strömungen und Wasserständen diktiert wird. Vor der Schleuseneinfahrt ziehen noch schnell zwei grosse Containerfrachter vorbei und wir müssen die breite Elbe queren. Zusammen mit einem dänischen Sportboot stehen wir in der Schleuse, mit den Leuten halten wir einen netten Schwatz, quer von einer Schleusenseite zur anderen.



Hinter der grossen Schleuse von Brunsbüttel liegt ein kleiner Yachthafen wo wir übernachten. Nebenan, etwa 15m entfernt fuhren 200m lange Containerschiffe in oder aus der Schleuse, dicht an uns vorbei.

Als gerade wieder so ein Riesenkahn vorbei zog und der Hafenmeister zum Einkassieren kam, sagte Ursula zu ihm: „Ihr bietet euren Kunden wenigstens etwas fürs Geld!“ Er gab zur Antwort: „Ja und wir achten sehr darauf, dass es immer andere Schiffe sind, damit es auch wirklich nicht langweilig wird.“ Natürlich fahren die grossen Schiffe die ganze Nacht durch (time is money), was uns nicht gerade

einen göttlichen Schlaf bescherte.

Der NOK, verbindet die Unterelbe bei Brunsbüttel mit der Kieler Förde bei Kiel-Holtenau. Er ist 98.6 km lang und zwischen 90 und 162 m breit, die Wassertiefe beträgt 11m. Die grossen Schleusenanlagen an jedem Ende, halten den Wasserstand dieser künstlichen Wasserstrasse konstant und schleusen Schiffe bis 235 m Länge, 32.5 m Breite und 9.5 m Tiefgang. Mit rund 70`000 Wasserfahrzeugen jährlich davon 40`000 Berufsschiffen, ist der NOK die meist befahrene Wasserstrasse der Welt.

Als Sportboot dürfen wir nur bei Tag und guter Sicht auf dem Kanal fahren, deshalb gibt es auf dem NOK einige Häfen oder Ankerplätze zum Übernachten. Wir haben es nicht eilig, geniessen die Landschaft die links und rechts an uns vorbeizieht und nutzen die schönen, ruhigen Ankerplätze zum Übernachten. Auf dem Kanal sind mehrere Ausweichstellen mit Lichtsignalen eingebaut, wo die Frachter aufeinander warten müssen damit sie aneinander vorbeikommen. Über Funk hören wir zu, wie die Lotsen immer wieder Bericht erstatten, wo sich welche Schiffe gerade befinden und welche wo zu warten haben. Wir Sportboote werden in diesen Meldungen als „Langsamläufer“ bezeichnet. Wir hoffen Prüveda ist durch diese Bezeichnung nicht allzu sehr beleidigt.

Motorboot im Schlepp von Prüveda



An einer Weichenstelle sahen wir plötzlich ein Motorboot, welches an einem grossen Pfahl festgemacht war. Wir fanden das etwas suspekt, winkten jedoch zum Gruss einfach mal freundlich hinüber. Der Mann winkte aus dem qualmenden Motorboot mit beiden Armen überkreuzt, was als Notsignal zu deuten ist. Wir fuhren zu ihm hinüber auf die andere Seite und erkundigten uns was los ist. Der ältere Herr war alleine auf dem Boot, nervös erzählte er uns, dass der Motor gekocht hat und Kühlwasser ausgelaufen sei. Wir versuchten die Leitstelle mit UKW Funk über die Situation zu informieren, die eine Funkstelle konnte uns verstehen, gab aber den Ball weiter an die andere, die uns aber nicht verstand. Soviel zur Organisation in

diesem Kanal. Wir schleppten dann das kleine Motorboot mit seinem verwirrten „Kapitän“ längsseits nach Rendsburg und lieferten die beiden in der nächsten Werft ab.

Schwebefähre



In Rendsburg steht eine 42m hohe Eisenbahn-Stahlbrücke mit einer an Stahlseilen hängenden Schwebefähre daran. Diese interessante Konstruktion ist beinahe 100 Jahre alt und funktioniert immer noch einwandfrei. Vier Autos und etliche Fussgänger finden darauf Platz, die Fähre ist gratis, so fuhren wir hin und zurück.

Am nördlichen Ufer befindet sich ein „Ship's Welcome Point“, ein kleines Glashaus mit einem sehr beschäftigten Brückenwart. Nähert sich ein Schiff der Brücke, hält er mit dem Fernglas Ausschau, sucht in seiner Kartei und erzählt dann über die Lautsprecheranlage Details über das vorbeiziehende Schiff. Als krönender Höhepunkt spielt er noch die jeweilige Landeshymne. Unsere Prüveda war leider noch nicht in seiner Kartei.

Rendsburg liegt im Obereidersee, hat mehrere Yachthäfen und ist ein schönes Städtchen. Hier liessen wir Prüveda drei Tage am Steg und waren zu Gast bei einer lieben Bekannten, die uns am Hafen abholte, nach Neumünster brachte und uns fürstlich bewirtete. Wir konnten in ihrer Wohnung unseren neuen Laptop in Empfang nehmen und alles wieder neu darauf einrichten. Dafür benötigten wir einen Internet Anschluss und wir waren mehr als froh, dies dort verrichten zu können. Es war das erste Mal seit eineinhalb Jahren, dass wir auswärts übernachteten.



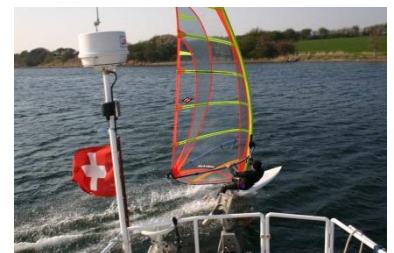
Segeln in der Ostsee



In Kiel verliessen wir den NOK und befanden uns von nun an in der Ostsee. Bei ganz leichtem Wind wollten wir die Kieler Förde verlassen und nordwärts Richtung Schlei segeln. Als sich der Wind wieder verabschiedete, entschieden wir uns für eine Nacht in der Marina Strande um nicht motoren zu müssen. Bei den heutigen Treibstoffpreisen möchten wir den Gratis Wind natürlich mehr nutzen. Am nächsten Tag blies es wieder und wir segelten bei schönstem Wetter nach Maasholm in die Schlei. Die Einfahrt zu diesem malerisch schönen ca. 40 km langen Ostseefjord ist alles andere als malerisch. Brandungsartige Wellen türmen sich in der ca. 100m breiten Einfahrt, Prüveda sprang mit Getöse darüber, doch es rumpelte ganz schön

heftig, etwas weiter im Fjord wurde es dann aber wieder ruhig. In Maasholm ankerten wir zwei Tage hinter dem Dorf. Wir freuten uns wieder ankern zu können und per Beiboot fuhren wir an Land. Unser kleiner Aussenborder, der ein Geschenk eines Seglerfreundes war, bewährt sich gut und tuckert uns vom Schiff zum Strand. Natürlich haben wir die Riemen dabei und unser faltbares Bananaboot (so heisst das Beiboot nämlich) lässt sich hervorragend auch gegen starken Wind rudern. Es ist in gut fünf Minuten aufgestellt und per Kran wird es Rücken schonend ins- und auch wieder aus dem Wasser gehievt. Da wir zu wenig genaues Seekartenmaterial von der Schlei hatten, verliessen wir diese wieder auf demselben Weg mit dem Ziel Flensburger Förde.

Traumhafte Segelbedingungen gepaart mit schönstem Segelwetter und dem richtigen Wind begleiten uns in die Flensburger Förde. Ein lang anhaltendes Hoch beschert uns die bisher schönsten Segeltage unserer Reise. Wir segeln mit dem nun gut funktionierenden Dschunkenrigg und sind mehr als begeistert von dessen wahren Qualitäten. Ausser das sich neugierige Segler und Motorbootfahrer fast etwas zu nahe an uns heranwagen, ab sofort verlangen wir Eintrittsgeld! Nachts ankern wir meistens auf der dänischen Seite in einer idyllischen Bucht.



Küche unter Wasser

Beim ausprobieren unserer Entsalzungsanlage passiert Wolfgang ein „kleines“ Malheur. Eins von den vielen Ventilen war nicht richtig geschlossen, dadurch pumpte unsere grosse ein Zoll Impellerpumpe das Salzwasser nicht wie geplant aus dem Schiff, sondern über den Abwassertank direkt ins Schiff hinein! Plötzlich roch es eher unappetitlich und wir entdeckten gleichzeitig, dass literweise Abwasser aus der Küchenspüle über die Küchenablage lief und sich in der Bilge samt Batterienraum sammelte. Auch die Badewanne war bis zur Hälfte mit der grauen stinkenden salzhaltigen Brühe gefüllt. Daraufhin waren wir den Rest des Tages beschäftigt, die Sonne trocknete unseren Teppich und all die Lappen und Tücher, die wir zum aufputzen verwendeten. Glücklicherweise ist unser Abwassertank kein Fäkalientank, sonst hätte uns die ganze Sache noch etwas mehr „gestunken“. Was war da geschehen, wir verfolgten alle möglichen Spuren. Als Wolfgang die Abwasserpumpe öffnete, wunderten wir uns wie die Gummis in den



Rückschlagventilen aussahen. Normalerweise öffnet sich so ein Gummistück in eine Richtung und schliesst sich bei Gegendruck aus der anderen Richtung. Unsere Gummis hatten statt einer geschlossenen Lippe ein ca. 2cm grosses Loch, erst als wir sie umstülpten hatten sie wieder ihre ursprüngliche Form. Das Leck war gefunden, die motorengetriebene Impellerpumpe hat das Wasser durch zwei Rückschlagventile der Abwasserpumpe gedrückt und zuerst den Abwassertank gefüllt und danach die Küche überflutet.

Wir gaben die Übung jedoch nicht auf und am nächsten Tag produzierte unsere Entsalzungsanlage in einer Stunde 40 Liter glasklares Süsswasser aus dem salzigen Ostseewasser. Wir sind mächtig stolz, dass wir nun unser eigenes Wasser produzieren können und somit noch weniger von teuren Hafenanlagen abhängig sein werden.

Flensburg



In Flensburg lagen wir drei Tage bei sommerlichen Temperaturen im zentralen Stadthafen. Zur Altstadt und der Einkaufsmeile „dem Holm“ war es nur ein Katzensprung. Wir waren überrascht von den wunderbar renovierten Wohnhäusern und den sehenswerten wiederhergestellten Zuckerspeichern. Flensburg war früher als Rumstadt bekannt, das Zuckerrohr zur Verarbeitung kam aus Westindien, der heutigen Karibik. Wir bunkerten alles andere als Rum und füllten unsere Vorräte im preisgünstigen

Deutschland noch mal so richtig auf, bevor es nach Dänemark weiterging. Auch Prüveda erhielt ein Geschenk; vier neue weiche Festmacherleinen, zwei Fender und einen Ruderlageranzeiger, damit wir endlich mal wissen wie das Ruder steht. Ursula lobt dieses kleine Gerät schon heute über alles.

