

## Einmal Nordsee und zurück

Joe, Dieter, Hans und Hartmut starteten am 19.05.2009 pünktlich um 1125 Uhr nach Hamburg. Nach einem kleinen Mahl im Flughafenrestaurant brachte uns eine Taxe nach Hamburg – Harburg in einen kleinen Hafen, in dem die Galatea lag, die für die nächsten fünf Tage unser Zuhause sein sollte. Die Galatea ist eine kuttergetakelte Mahagonislup mit 30 Tonnen Gewicht, 15,60 m Länge und 2,50 m Tiefgang. Skipper Heinz schickte uns zunächst in den in der Nachbarschaft liegenden Supermarkt und mit zwei hochbepackten Einkaufswagen –das sollte für einen Teil der 5 Tage reichen- kamen wir zurück. Proviant einräumen und Kojen beziehen und gegen 1630 Uhr wurden die Leinen eingeholt und abgelegt. Unmittelbar neben dem Hafenbecken durfte Hans seine erste Schleuse befahren, die uns auf die knapp zwei Meter niedrigere Wasserhöhe der Süderelbe brachte. Leider mußten wir nach einer halben Stunde Fahrzeit auf die Öffnung der Kattwykbrücke warten, die erst um 1800 Uhr geöffnet wurde. An der imposanten Köhlbrandbrücke vorbei ging es in das

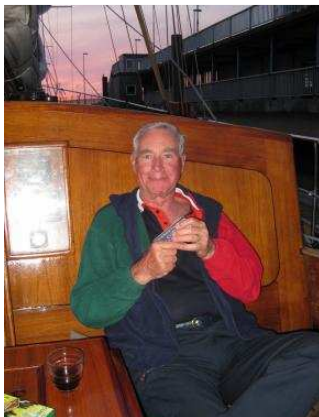


Hauptfahrwasser der Elbe und vorbei am Museumshafen Övelgönne richtete sich unser Bug flußabwärts. Blankenese mit seinen weißen Villen grüßte die vorbeifahrenden Schiffe und wir bekamen die ersten Eindrücke, das der Passierabstand zu großen Seeschiffen durchaus unter 40 Meter liegen kann. Im größten Yachthafen der Elbe, in Wedel, belegten wir einen Platz an der Tankstelle, da wir am nächsten Morgen tanken wollten. Doch siehe da, hier schlug die Servicewüste zum ersten Mal zu. Die Tankstelle öffnete erst am nächsten Tag um 1300 Uhr.



Am nächsten Tag früh ablegen, weil in Glückstadt Mechaniker einer Werft warteten, die beim Einbau eines neuen Kartenplotters den alten Plotter einfach abgeklemmt hatten, der nun keinen Satelliten mehr fand. Also rein in der Hafen von Glückstadt. Die Fehler wurden teilweise behoben und weiter ging unsere Fahrt die Elbe hinab nach Cuxhaven. An der dortigen Tankstelle die nächste Überraschung. Nur noch Betankung von Berufsschiffen, den Service für Sportboote hatte man eingestellt. Nach Erkundung und Durchfrageaktionen wurde schließlich eine kleine Werft gefunden, die uns Diesel abgeben wollte. Der Schlauch war allerdings so kurz, das unser Boot auf 10 cm genau unter dem Rüssel liegen musste und dann passte der Zapfhahn auch nur teilweise hinein. So kam, was kommen musste, ein Dieselschwall ergoß sich auf die Sitzducht. Mittlerweile war das Wasser so tief abgelaufen, dass wir sofort ablegen mussten und nicht mehr auf Dieter warten konnten, der zur Bezahlung

des Diesels noch in der Werft war. Also Hartmut auch auf die Landungsbrücke um Dieter zu informieren und die Galatea schob sich durch den Schlick des Hafenbeckens. Schon kam Dieter um die Ecke und beide „Landgänger“ erreichten die Galatea über einen alten Schlepper. Dabei wurde Hartmut beim Übersteigen vom Schlepper auf die Galatea von einer Hexe ins Kreuz geschossen, was seine Bewegungsfähigkeit in den nächsten Tagen teilweise einschränkte. Im Yachthafen Cuxhaven fanden wir einen guten Liegeplatz. Zum duschen und für die Toilettengänge mußte man an einem Automaten für 20,- € eine Magnetkarte ziehen, von der aber nur zwei € als Duschgebühr abgebucht wurden. Dieter zog sich kurz nach uns eine Karte und ging etwas später in den Duschbereich. In der Dusche steckte Dieter seine Karte in das Lesegerät, aber es kam kein Wasser. Einem zweiten „Nackerten“ ging es ebenso. Da wir schon fertig waren, überließen wir Dieter unsere Restwassermenge und machten uns auf, um beim Hafenmeister Dieters Karte umzutauschen. Wir trafen ihn 30 m von seinem Büro entfernt und trotz freundlicher Schilderung der für Dieter prekären Situation –eingeseift, aber nicht abgespült- kam als Antwort: „Dann muss er noch ½ bis ¾ Stunde warten oder morgen duschen. Ich muß jetzt erst eine Runde durch den Hafen machen!“ Deutschland: Servicewüste!!! Nach einer ausgiebigen Speisung im Marinarestaurant entleerten sich die Füllungen von Bierdosen und Weinflaschen wie durch Wunderhand in unsere Mägen und Dieter hat bei in das Nordseewasser stürzender



Sonne mit seiner Mundharmonika die Yachties unterhalten. Es kamen auch sehr sinnvolle Unterhaltungen zustande. Beispiel:

„Heinz, weißt Du, wie das Schnarchen unterbunden wird?“

„Nein“

„Du legst Dich auf den Rücken, machst die Beine breit, dann rutscht der Sa.. vor das A...loch. Dann hast Du keinen Durchzug mehr!“

Oder Heinz nach Beschwerden wegen Lärms von einem Nachbarschiff:“ Die von dem Rattendampfer, ich hätte sie ja eingeladen, wenn es nicht so spät gewesen wäre.“

Am nächsten Tag Start bei Hochwasser, um mit dem abfließenden Wasser Helgoland zu erreichen. Zunächst immer am Rand des Fahrwassers vorbei an der Kugelbake –dem Wahrzeichen Cuxhavens-, den Inseln Neuwerk und Scharnhörn und bei Tonne 3 kurz vor dem VTG das Fahrwasser gequert, um dann Kurs auf Helgoland zu nehmen. Dabei mußte der Verkehr sehr aufmerksam beobachtet werden, da Seeschiffe sich doch mit ordentlicher Fahrt annähern und man rechtzeitig seine Ausweichentscheidungen treffen muss.



Langsam sackte das Land achteraus und nur noch Wasser um uns herum, bis vor dem Bug klein und schemenhaft am Horizont ein Schatten auftauchte. Helgoland! Langsam verdeutlichten sich die Konturen der Insel und bei der Fahrwassertonne 1 der südlichen Zufahrt Kurs auf das Richtfeuer auf der Düne und als die Hafeneinfahrt querab ist, rein in den Hafen. Gleich rechts um die Ecke nach der Einfahrt liegt der modernste und größte Rettungskreuzer der DGzRS,



die „Herrmann Marwede“. Schnell fanden wir Platz als drittes Boot in einem Päckchen und lagen bald fest mit zwei Brustleinen, zwei Springs und Vor- und Achterleinen zum Land. Da man nur im Päckchen liegen kann, ist vorgeschrieben, dass man bezogen auf die Bootsgröße nur in bestimmten Bereichen des Hafens liegen darf. Alle haben wir mal irgendwann gelernt, das es zur guten Seemannschaft gehört, das man als äußeres Boot Fender ausbringt, um zu signalisieren, das man damit einverstanden ist, wenn andere Boote anlegen wollen. Wir haben es gemacht, aber wir haben das bei keinem anderen Boot gesehen. Ganz selbstverständlich suchten alle anderen einlaufenden Boote sich ein Päckchen aus und machten fest. Genauso selbstverständlich kletterte man über die anderen Boote, um an Land zu kommen. Aber man hielt hier wenigstens die Yachtetikette ein und ging nur über das Vorschiff der jeweiligen Boote. Ein kleiner Erkundungsgang durch das Unterland, mit anschließendem Abendessen in der Eckkneipe am Hafen und ein feucht fröhlicher Bordabend mit Wein, Bier und Gesang.

Am folgenden Tag großer Inselrundgang: Hoch über dem westlichen Steilufer ging der Weg an das Nordende, vorbei an den Klippen, an denen tausende verschiedenster Seevögel brüten, die mit Ihrem Geschrei das Geleit zur „Langen Anna“, dem Wahrzeichen Helgolands geben.

An Schrebergärten vorbei kommt man bald wieder in den Bereich der Häuser auf dem Oberland, und in den „Mockastuben“ wurde eine kleine Stärkung eingenommen. Zurück im Unterland Einkauf zollfreier Waren, obwohl wir eigentlich tanken wollten, aber der Wasserstand war schon zu niedrig.

Zusammen mit dem zweiten Boot im Päckchen haben wir verlegt, weil wir am nächsten Morgen früh um 0600 Uhr ablegen mussten.

Uns hat nur verwundert, dass viele Skipper rückwärts mit dem Wind anlegen und dann doch teilweise etliche Wiederholungsmanöver notwendig wurden. Gegen den Wind wäre sinnvoller gewesen.



Zum Abendessen gab es in den Mockastuben eine Helgoländer Spezialität: „Knieper“, die Scheren von Taschenkrebse. Das ist zwar etwas mühevoll, aber das Fleisch schmeckt einfach saugut.

Früh um sechs Uhr am nächsten Tag fielen die Leinen und Helgoland versank langsam achteraus am Horizont. Strahlender Sonnenschein aber nur 6° Celsius. Das machte mit dem Fahrtwind gefühlte 0°

Celsius. Quer durch das VTG Elbe und dann immer am Tonnenstrich entlang in die Elbe bis nach Glückstadt. Heinz hat uns ins Zentrum zum „Kandelaber“ geführt. Dort gab es zufällig eines Matjesaktion. Acht verschiedenen Zubereitungen von Matjes mit Bratkartoffeln und Bohnen so viel man wollte. Wir wollten viel und haben unsere Mägen mit Matjes gefüllt, weil die doch so gut schmeckten. Zurück im Hafen stellten wir fest, das Boot um Boot einer Regatta einlief, die ebenfalls in Päckchen festmachten. Zwei der Regattaboote machten bei uns fest. Unser Hinweis, das wir am nächsten Morgen um 0930 Uhr ablegen wollten, führte zur Antwort: „Da sind wir längst weg!“



Am nächsten Morgen war natürlich kein Boot weg. Also brachte das Boot neben uns je eine lange Bug- und Heckleine hinter unserem Heck herum an Land. Wir haben unsere Leinen eingeholt und schon waren wir wieder in der Elbe und motorten am Tonnenstrich entlang. Plötzlich stotternde Geräusche vom Motor, die Drehzahl sackte ab und der Motor nahm kein Gas mehr an. Irgendwann lief er wieder normal, aber kurze Zeit später das selbe Fehlerbild. Trotz intensiver Suche von Heinz und Hans war

der Fehler nicht zu finden. Mit einem stotternden Motor in den Hamburger Hafen einzulaufen, wäre Leichtsinn gewesen. Also hat Heinz vor dem Yachthafen Wedel geankert und über die zufällig vorbeikommende DLRG Schlepphilfe durch den Hafenmeister geordert. Der kam nach einer halben Stunde und im Schlepp ging es in den Yachthafen Wedel. Bei viel zu viel Restfahrt wollte der Hafenmeister die Schleppleine loswerfen und wir hätten mit dem Wind anlegen sollen. Wir hätten die Galatea niemals aufstoppen können und wären mit hoher Fahrt in den Nachbarsteg geknallt. Durch lautstarke Anweisungen gelang es, den Hafenmeister zu überzeugen uns umzudrehen, damit wir unter geringer Fahrt gegen den Wind am Kopf des Steges anlegen konnten. Ein freundlicher Motorbootfahrer hat beim Anleger geholfen und die Leinen angenommen.



Um eventuellen Spritmangel auszuschließen, hat Heinz noch 20 Liter von der Tankstelle geholt –es waren aber noch mit der Meßlatte gemessene 90 Liter im Tank- aber der Fehler blieb. Wir haben dann beschlossen in Wedel abzumustern, damit wir unseren Flieger noch erreichen konnten. Heinz hat seine Frau angerufen und nach Wedel gebeten und hat uns freundlicherweise mit seinem Auto zum Flughafen gebracht. Damit hatten wir eigentlich nicht gerechnet, weil wir ursprünglich mit einer Taxe fahren wollten. Hier hat Heinz einen Spitzenservice gezeigt.

Im Flughafen hast Joe festgestellt, dass er offensichtlich beim Einchecken seine gute Sonnenbrille verloren hat.

Wie geplant, brachte uns die Lufthansa nach München, wo Dieter schon sehnsüchtig von seiner Gerdi erwartet wurde.

Was bleibt?

Das Fahrtgebiet ist für einen Mittelmeersegler ungewohnt, weil man doch oftmals für unsere Verhältnisse sehr engen Kontakt zur Berufsschifffahrt hat.

Die Gezeiten bestimmen die Tagesetmale.

Die Temperaturen der Nordseeküste entsprechen nicht denen des Mittelmeeres.

Bezogen auf die Spritversorgung ist der Bereich Hamburg – Cuxhaven eine Servicewüste.

Die Galatea ist ein wunderschönes Schiff, mit großzügigem Platzangebot, sicheren Fahreigenschaften und reichhaltiger Ausrüstung.

Trotz der kleinen Pannen hat der Törn sehr viel Spass gemacht, war lehrreich und kurzweilig.

Nachtrag:

Joe´s Sonnenbrille ist gefunden worden, er bekommt sie zugeschickt.

Info von Heinz: der Motor der Galatea läuft wieder. Die Hauptleitung vom Tank zu den Filtern war mit Teerbröckchen verstopft. Offensichtlich war der Sprit aus Cuxhaven mit Teer verdreckt.

