Deutsche Nordsee
Tourenbericht: Hamburg - Helgoland
(ACC-Hamburg – Glückstadt – Scharhörn – Helgoland) (3 Tage / 176 km)

Text: Hans-Jörg Otto (1963)
Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf

Am Bootshaus
Durch die Alsterschleuse (6 km)
Auf der Elbe in die Dunkelheit hinein bis nach Glückstadt (52 km)
Richtung Scharhörn (73 km)
… und nun das Wetter
20.15: Kurs Helgoland (45 km)
21.30: Das helgoländer Feuer
23.45: 4-5 Bft. Wind
0.35: Auf Kollisionskurs
0.45: Geschafft!

Am Bootshaus

Donnerstagabend 20 Uhr, Clubabend im Bootshaus des ***Alster-Canoe-Club e.V.***, Hamburg. Es ist 1963, die Woche vor Pfingsten und viele sind damit beschäftigt, ihre Boote für das kommende Feiertagswochenende fertig zu machen, auf die Autos zu laden. Nur einer bringt sein Faltboot, ein **Kette-Langeiner**, zum Clubsteg an der Alster. Wieso fängt er denn auch noch an, Gepäck zu verstauen? Warum probiert er den Sitz aus? Weshalb fummelt er die Steuerseile fest? … und das alles am Donnerstag vor Pfingsten? *„Sag' mal, Langer,"* damit bin ich gemeint, *„hast du heute Abend noch etwas Bestimmtes vor?" – „Och, mal sehn, wollt' noch auf die Unterelbe."* Natürlich ist man nach dieser Antwort genauso schlau wie vorher; denn die Unterelbe reicht ja von Hamburg bis Cuxhaven. Aber man gibt sich zunächst damit zufrieden. Doch als ich noch eine volle „Gummikuh" und den Booteswagen anschleppe, werden die Clubkameraden stutzig. *„Der hat doch etwas Besonderes vor!"* Ein anderer meint: *„Immer dieselben, die Pfingsten nicht mit dem Club paddeln."* Ich merke schon, die wollen nur wissen, was ich vorhabe, und so murmele ich noch einiges Unverständliches und tue so, als fühle ich mich vollkommen unverstanden. Im Übrigen kann ich mich auf keine lange Diskussion einlassen. Es ist 21 Uhr und nach 22 Uhr werden die Schleusen zur Elbe nicht mehr geöffnet. Nichts vergessen? Dann kann es ja losgehen.

Durch die Alsterschleuse

Noch vor 22 Uhr erreiche ich die erste Alsterschleuse. Die Schotten sind hochgezogen, und ganz schüchtern versuche ich, mich bemerkbar zu machen: *„SCHLEUSE!"* Mehrere Male, immer lauter und kräftiger. Auf der Schleuse regt sich nichts. Nur einige Leute, die vom Hamburger Rathausmarkt schräg gegenüber kommen, bleiben stehen und wundern sich, wieso der Kerl dort unten so blöd schreit. *„Jetzt umtragen? … gar nicht daran zu denken!"* Ich klettere auf die Schleuse. Alles abgeschlossen. *„Das darf doch nicht wahr sein! Ausgerechnet heute? Sollen die Leute ruhig denken, hier liefe ein Verrückter herum!?" – „SCHLEUUUUUSE!"* – Nichts! Endlich finde ich am rechten Ufer in einem engen Raum den Schleusenmeister. Das Radio war voll aufgedreht. Freddy sang gerade sein *„Junge komm' bald wieder ….* Ich öffnete die Tür und meinte nur: *„Mensch Schleusenwärter, was ist los, hier draußen spielt die Musik. Da wartet eine Junge darauf geschleust zu werden."* Inzwischen ist es schon 22.15 Uhr geworden und ich bitte darum, bei der nächsten Schleuse 700 m weiter unten Bescheid zu sagen. Hier erwartet man mich auch schon und wenig später

taucht der Steven meines Faltbootes in die ersten salzigen Hafenwellen. Ungläubig guckt man mir nach, als ich im Stauwasser an den Hamburger Landungsbrücken vorbeifahre. Auf meiner Steuerbordseite liegen die Häuser der Hafenstraße. Alles ist ruhig! Gegen 23 Uhr setzt die Ebbe ein und hinter mir klingt der Lichterschein Hamburgs allmählich ab. Noch einmal wird es heller, als ich querab der Deutschen Werft liege. Dann paddele ich ins Dunkle vor mir.

Auf der Elbe in die Dunkelheit hinein bis nach Glückstadt

Nach vielen Fahrten auf der Elbe weiß ich hier gut Bescheid, kenne den genauen Fahrrinnenverlauf und jedes Leuchtfeuer. Ab 1 Uhr wird der Schiffsverkehr ruhiger und ich brauche nicht mehr ganz so scharf aufzupassen. Nur etwas anderes kommt hinzu: Ich bin schrecklich müde geworden. Meine Paddelfreudigkeit ist am absoluten Nullpunkt angelangt. Vor mir blinkt der Pagensand-Leuchtturm. Ich erkenne deutlich den weißen Sandstreifen. Das kleine Wäldchen dahinter lädt zur Übernachtung ein. Aber hier zu bleiben, ist ungünstig für mich, da ich dann morgen mit der nächsten Tide nur etwa die Ostemündung erreichen würde und es dort bei Niedrigwasser wegen der weiten Schlickbänke unmöglich ist, das Land zu erreichen. Der Ehrgeiz hat mich gepackt und gegen 4 Uhr erreiche ich den Glückstädter Hafen.

Der Gedanke, gleich im Schlafsack zu liegen, lässt die Müdigkeit für die nächste halbe Stunde verschwinden und die lästige „Aufblaserei“ der Luftmatratze bald beenden. Die unersetzlichen „Kernigen“ (Köllnflocken) beschließen den „Abend“. Ein Blick in den Tidenkalender sagt mir, dass ich um 7.30 Uhr schon wieder ans Abbauen meiner Lagerstätte denken muss. Also Wecker auf 7.30 stellen! Wecker? Ich höre immer Wecker. Verzweifelt suche ich im Kleiderbeutel. Auch das noch … wo ich doch sooo müde bin. Noch im Halbschlaf murmele ich siebenuhrdreißig, siebendreißig, siebendreißig ….

Richtung Scharhörn

Es gelingt! Vor 3 Stunden noch für völlig unmöglich gehalten, traue ich kaum meinen Augen, als ich zum ersten Mal auf die Uhr sehe und es 7.35 ist. Das ist ein gutes Vorzeichen. Um 9.30 Uhr passiere ich die Glückstädter Feuer.

Ich habe mir heute viel vorgenommen und wenn das Wetter so bleibt, vielleicht komme ich bis … Na, wir werden sehen. Bald wird es angenehm warm. Ich kann mit freiem Oberkörper paddeln und die Mühen der letzten Nacht sind vergessen. Mein Faltboot läuft gut und der Strom tut das Seinige. Brunsbüttelkoog taucht auf und ich kreuze die Fahrrinne. Ab Ostemünde erwische ich einen Sog, das heißt, es gelingt mir, auf eine seitliche Welle eines „Kümos“ zu kommen. So rutsche ich auf seiner Welle bis Cuxhaven, bin dadurch vielleicht 3 km/h schneller und die körperliche Anstrengung, von der nervlichen mal abgesehen, ist geringer. Dabei ist es immer am günstigsten, auf der Steuerbordseite zu surfen, da sich hier die Wellen des Gegenverkehrs nicht auswirken können. Vor der Kugelbake verlasse ich den Sog, da mir Wellenreiten auf der Nordsee doch zu riskant ist, zumal um die Kugelbake meist eine kabblige See steht.

Es ist mittlerweile 12.45 Uhr, als ich die Kugelbake seitlich liegen lasse. Niedrigwasser in Cuxhaven ist heute um 13.46 Uhr. Daraus ergibt sich für Scharhörn das Niedrigwasser um 12.43 Uhr. Der Stau in diesem Teil der Elbe dauert jedoch ca. 1 ½ Std. Das heißt, die Flut setzt erst 1 ½ Std. nach Niedrigwasser ein. Also verbleiben mir noch 1 ½ Std. für die ca. 20 km bis Scharhörn. Die Zeit wird knapp. Verschenke ich jetzt ¼ Stunde, so erreicht mich die Flut etwa 3 km eher. Gegen 14.30 Uhr beginnt das Wasser aufzulaufen. Doch Scharhörn liegt greifbar nahe und gegen 15 Uhr fahre ich durch die ersten Brandungswellen auf den Strand zu.

Der Vogelwärter hat mich natürlich schon lange mit seinem Fernglas beobachtet und erwartet mich am Strand. Wir kennen uns noch vom letzten Jahr, sodass von vornherein sämtliche Unklarheiten beseitigt sind. Gemeinsam (Anmerkung: das ganze ereignete sich ja in den „Goldenen 60er Jahren“) schleppen wir mein Faltboot über das Watt, dann den Strand hoch bis zur letzten Hochwassergrenze. Wir haben Nipptide. Bei dem schwachen Ostwind kann das Boot hier ruhig liegen bleiben. Mit Kleider- und Essbeutel beladen stampfen wir zur Düne. Es ist schön, wieder den weißen Sand unter den Füßen zu spüren. Wir gehen einen genau abgesteckten Pfad, um keines der vielen Gelege zu zerstören. Der Vogelwärter erzählt mir von einer Springtide, bei der ein Großteil der Austernfischer-.Brut vernichtet wurde. Austernfischer brüten merkwürdigerweise in der Nahe der Hochwassergrenze … und Springtiden lassen sich nicht so leicht reglementieren wie Kanuten!

Es ist angenehm warm in der Schutzhütte, und der Vogelwärter staunt über meinen Appetit. Nach solch einer Paddelei schmecken die „Kernigen“ besonderes gut. Satt und müde lege ich mich ins sogenannte Fremdenzimmer auf eine Matratze. Augenblicklich ist es das Beste, was ich machen kann.

… und nun das Wetter

Mein „Wärter“ weckt mich gegen 19 Uhr. Ich stelle das Radio an und höre den Wetterbericht. Die Deutsche Bucht scheint heute Abend recht ruhig zu sein. Ich überlege noch einmal alles gut durch. Der leiseste Zweifel am Gelingen der Fahrt, aus welchem Grund auch immer, würde mich zurückhalten!? Es ist vollkommen sinnlos, hier etwas gegen die Natur zu versuchen! Entscheidend ist dabei das Erkennen der Gefahr zu wissen, wo liegen meine Grenzen. Alle Voraussetzungen müssen eben vorhanden sein. Sind sie es nicht, dann heißt es warten. Vielleicht ein anderes Mal. Nur nichts erzwingen! Ich war schon einmal mit dem gleichen Ziel hier. Aber ein schwacher Nordwest ließ mich lieber wieder nach Hause paddeln. Es war bestimmt besser. *„Mut ist Wissen um die Gefahr im Gegensatz zu Leichtsinn.“* Nur so ein Gedanke, nicht von mir, sondern von Plato.

Draußen ist es ruhig und nur auf dem Ausguck der Hütte spürte ich eine schwache Brise aus Ost-Südost. Wer sich einmal eine Karte von diesem Gebiet ansieht, weiß, dass das in etwa Rückwind bedeutet. Außerdem fühle ich mich nach dem Schlaf wieder gut in Form. Mein Entschluss steht fest: Ich werde es wagen, nach Helgoland zu paddeln!

20.15 Uhr: Kurs Helgoland

Die Sonne steht etwa 10 Grad über dem Horizont, den sie im Westen so gut beleuchtet, dass wir Helgoland – natürlich nicht aus der Paddlerperspektive, wohl aber – aus der Vogelwärterperspektive, d.h. vom Vogelwärterhäuschen aus mit bloßem Auge sehen können! Im Fernglas ist auch der Fernsehturm schwach zu erkennen!!!

Gegen 20.15 Uhr verlasse ich die Insel und kann jetzt bei Hochwasser direkten Kurs auf die Fahrrinne nehmen, ohne Gefahr zu laufen, auf dem Scharhörn-Riff hängen zu bleiben. Ich steuere auf das Feuerschiff „Elbe 2“ zu, das sich mit der einsetzenden Ebbe elbabwärts dreht, bleibe dann am linken Tonnenrand und lasse „Elbe 2“ steuerbords liegen. Scharhörn wird allmählich kleiner, nur ihre Bake bleibt bis zum Dunkelwerden zu sehen.

Die See ist zwar nicht völlig ruhig, doch im Augenblick scheint es mir, als sei der Wind eingeschlafen und so bin ich zuversichtlich. Einer merkwürdigen Stimmung kann ich mich allerdings nicht erwehren. Ein ähnliches Gefühl kenne ich nur noch vom Wildwasserfahren. Ich habe die „Fünfer“-Stelle besichtigt, beschließe, sie zu befahren und treibe nun allmählich auf sie zu. Der einzige Unterschied liegt heute darin, dass ich lange warten muss, bis ich die „Fünfer“-Stelle erreicht habe. Ein Gefühl, das ich vorher noch nicht eingeplant habe, und

auch gar nicht konnte, da ich es jetzt zum ersten Mal verspüre. Ich weiß eben, dass ich mich mit jedem Paddelschlag weiter vom Festland entferne.

Ich habe etwa die Mitte zwischen „Elbe 1“ und „Elbe 2“ erreicht, als die Sonne westlich von Helgoland untergeht. Während sie langsam ins Meer eintaucht, erkenne ich einen kleinen schwarzen Streifen am Horizont – Helgoland! (hervorgerufen wahrscheinlich durch die Beugung der Lichtstrahlen der versinkenden Sonne) Erst kann ich es kaum glauben, denn es ist unter normalen Bedingungen völlig ausgeschlossen, Helgoland vom Kajak aus in einer Entfernung von etwa 19 Seemeilen zu erkennen.

Ein ständiger Strom elbaufwärts und elbab fahrender Schiffe gibt mir ein sicheres Gefühl. Noch bin ich vollkommen allein. Ich möchte allerdings nicht wissen, was sich die Seeleute dabei denken, wenn sie meinen „Seelenverkäufer“ - mehrere Stunden vom Festland entfernt beim Dunkelwerden mutig gen Westen paddeln - sehen. Im Augenblick spielt das aber keine Rolle. Ich muss jetzt sehen, möglichst schnell die Fahrrinne zu queren, um dann direkten Kurs auf Helgoland zu nehmen. Aber es dauert noch eine Weile; denn der Schiffsverkehr hat zugenommen. Die Hälfte der Fahrrinne liegt hinter mir, als ein „Kümo“, der am rechten Tonnenstrich in Richtung „Elbe 1“ fährt, stoppt und in meiner Fahrtrichtung liegen bleibt. Zunächst paddle ich noch weiter, stoppe dann ebenfalls und harre der Dinge, die da kommen sollen. Doch die Sache ist mir nicht ganz geheuer. Ich drehe mein Faltboot um 90 Grad und fahre in einem großen Bogen hinter ihm herum. Dann tuckert auch er wieder weiter.

21.30: Das helgoländer Feuer

Ein Blick zur Uhr: 21.30. Dreiunddreißig Kilometer liegen noch vor mir. „Elbe 1“ und „Elbe 2“ haben ihre Feuer gesetzt und jetzt blinkt auch vor mir der Helgoländer Leuchtturm! Vielleicht wird sich spätestens jetzt der Leser die Frage gestellt haben, warum ich nachts fahre? Ist es im Dunkeln nicht viel gefährlicher? Meiner Meinung nach ist das Gegenteil der Fall. Fährt ich am Tage, so bin ich während der ganzen Strecke darauf angewiesen, mich nach dem Kompass zu richten. Ich werde dazu gezwungen, ihn dauernd zu beobachten, darf ihn nie aus den Augen lassen. Rundherum keinerlei feste Punkte, nur die graue See. Rechne ich dann noch den Seegang hinzu, dann ist eine genaue Kurshaltung nicht mehr möglich, da entweder die Magnetnadel am Deckglas hängen bleibt, oder das Innere eines Flüssigkeitskompasses wild zu tanzen anfängt. Hinzu kommt die Gefahr, durch Gezeiten und Wind versetzt zu werden und an Helgoland vorbei zufahren. Sorgen um den Kompass brauche ich mir aber nachts nicht zu machen; denn das helgoländer Feuer ist deutlich zu erkennen. Um die Abdrift, bedingt durch die Ebbe und den zunehmenden Ostwind, auszugleichen, steuere ich nicht direkt auf das Feuer, sondern einige Grade nördlicher.

23.45: 4 – 5 Bft. Wind

Es ist Nacht geworden. Der Wind hat an Stärke zugenommen und der Himmel hat sich langsam von Osten her bewölkt. Manchmal zerreißt die Wolkendecke und der Mond wirft sein fahles Licht auf die bewegte Nordsee. In dieser gespenstischen Beleuchtung wirken die Wellen recht unheimlich. Der Mond lässt diese Nacht nicht vollkommen dunkel werden, sodass ich zumindest die Wasseroberfläche und die seitlich heranrollenden Wellen sehen kann. In völliger Dunkelheit und in diesem Seegang zu paddeln, wäre beinahe unmöglich. Es fehlte dann der Bezugspunkt und von ausreichender Bootssicherheit könnte keine Rede mehr sein.

Das Fahrwasser nach Helgoland ist durch zwei Tonnen H1 und H2, die zwischen „Elbe 1“ und Helgoland liegen, gekennzeichnet. Als die erste Tonne backbords vorbeischlingert, weiß ich, dass ich zügig vorangekommen bin und noch auf dem richtigen Kurs liege. Die Abdrift ist trotz des Windes nicht allzu stark. Nach etwa 3 ½ Std., gegen 23.45 Uhr, ist das Leuchtfeuer kaum merklich näher gekommen und bis auf den Seegang hat sich nichts geändert. Der aber umso merklicher. Ich schätze 4-5 Bft. Windstärken und erfahre später, dass

gegen 0 Uhr auf Helgoland 5 Bft., und bei „Elbe 1“ sogar 6 Bft. Windstärken geherrscht haben.

Links und rechts rauschen die Wellenberge vorbei, teilweise sich überschlagend. Die Schaumkronen und die weiße Gischt, beleuchtet durch das trübe Mondlicht, gaben der See einen gefährlichen Anblick. Erscheinen mir die anrollenden Wogen zu gewaltig, versuche ich ihnen auszuweichen, indem ich entweder verhaltend fahre oder noch vor ihnen vorbeischrubbe, sodass sie sich erst hinter mir überschlagen. Natürlich gelingt es nicht immer, und bricht sich die Welle unter dem Faltboot, so läuft mir das Wasser oben in die Paddeljacke. Aber noch fühle ich mich sicher in meinem Boot und Salzwasser in den Augen verscheucht schließlich die Müdigkeit. Zugute kommt mir jetzt das tägliche Training auf der Alster. Etwa 100 km die Woche im Rennboot geben vor allen Dingen eine gewisse Bootssicherheit. Sie ist entscheidend und nicht so sehr die Muskelkraft der Arme; denn im schweren Seegang verliert man zuerst das Gefühl für das Boot.

Nur langsam wächst das helgoländer Feuer. Allmählich verliere ich das Gefühl für die Zeit. Zur Uhr sehen kann ich nicht. Das ist zu gefährlich. Es ist schon schwierig genug, dauernd nach Positionslichtern von Küstenmotorschiffen Ausschau zu halten, um einem Schiff mit gleichem Ziel rechtzeitig ausweichen zu können. Gegen 0 Uhr werden vor mir weitere kleinere Lichter deutlich. Helgoland scheint nicht mehr allzu fern zu sein. Aber es dauert noch eine gute ½ Stunde, bis ich die Positionslampen der Hafenmole unterscheiden kann.

0:35: Auf Kollisionskurs

Vor mir taucht der graue Umriss der Mole aus dem Wasser auf. Die See, in die ich hineinfahre, ist gewaltig. Die Wellen schlagen gegen die Molle und rollen in der gleichen Größe zurück, um sich dann mit den neu hinzukommenden Brechern zu verstärken. Ein Kabbelwaser von einer Gewalt und Wucht, wie ich es vorher noch nicht erlebt habe. Ich muss mich ziemlich zusammenreißen, um bei diesem tosenden, vom Mond kaum mehr beleuchteten Durcheinander von Berg und Tal, von Wasser und Wind, die Nerven zu behalten. Zu allem Ärger kreuzt direkt vor der Mole ein Segler, der auch versucht, in die Einfahrt zu gelangen.

Doch es wird noch schlimmer. Helgoland will erkämpft werden! Plötzlich tauchen doch tatsächlich backbords zwei Positionslichter auf und nehmen ebenfalls Kurs auf die Mole. Noch 100 Meter vor der Einfahrt entfernt bleibt mir keine andere Wahl, als liegen zu bleiben und das Boot, eine Polizeibarkasse, in einem Abstand von 20 m vorbeirauschen zu lassen. Die Heckwelle solcher Fahrzeuge bei voller Fahrt ist beachtenswert und zusammen mit dem herrschenden Seegang kaum zu meistern. Kurz und steil ziehen die Wellenberge unter mir durch. An Vorwärtspaddeln ist nicht zu denken. Weit lege ich mich aufs Paddel. Im Wellental sitze ich bis zum Bauch im Wasser und oben wieder angelangt, schlägt mir die Gischt ins Gesicht. Viel Hoffnung habe ich nicht mehr, zur Mole zu kommen. doch irgendwie bleibe ich oben. Heil und glücklich erreiche ich den Hafen.

0.45: Geschafft!

An einer Schute für Hafen-Bauarbeiten ziehe ich mein Faltboot hoch. Es ist 0.45 Uhr. 4 ½ Stunden habe ich demnach für die 45 km lange Strecke benötigt. Keine Lust, noch einen Zeltplatz ausfindig zu machen, lege ich mich unter einen Verschlag auf der Schutz zur lang ersehnten Ruhe.

Stimmen wecken mich und ich höre nur noch, wie jemand sagt: *„Das ist der Wahnsinnige, der heute Nacht mit dem Faltboot gekommen ist, den lass mal schlafen.“* Die Stimmen entfernen sich, und ich gucke aus dem Schlafsack in die blinzelnde Sonne. Zunächst begutachte ich meine Hände. Sie sind noch ein wenig steif, aber sonst scheint alles in Ordnung zu sein.

Heute ruhe ich mich aus und besichtige die „Rote Insel“ Als am nächsten Tag der Ostwind immer noch nicht abflaut, löse ich eine Dampferfahrkarte nach Cuxhaven. …

Anmerkung: Hans-Jörg Otto ist Rennboot-, Wildwasserfahrer, Flusspaddler und Küstenkanuwanderer zugleich. Er war damals 21 Jahre alt. Mit 27 Jahren wurde er 1. Vorsitzender des „Alster-Canoe-Club e.V.“ Hamburg. Derzeit ist er 1. Vorsitzender des „Hamburger Kanu-Verband e.V.“