

# Einmal Helgoland und zurück

Ein Fahrtenbericht von einer Tagestour von St.Peter-Ording nach Helgoland und zurück, durchgeführt von Karl Wolfner & Matthias Panknin (ca. 100 km in 17 Std.)

---

**Text:** Matthias Panknin (1997)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf)

Die letzten 12 Stunden vor dem Start  
Der Start und „Udo´s letzte Worte“  
Wir sehen Helgoland!  
Die Entscheidung: „Einmal anklatschen und dann zurück!“  
Wir küssen den Strand von Helgoland!  
Abfahrt von Helgoland  
Der NO-Wind setzt ein - wie vorhergesagt - mit ca. 3- 4 Bft.  
Der Ebbstrom macht Probleme  
Glückliche Rückkehr nach 17 h.  
Nach Helgoland nur wenn alles stimmt!

Am letzten Mai-Wochenende (**31.5./1.6.97**) wurden wieder einmal Brandungsübungen in St. Peter-Ording von Udo Beier angeboten - an denen ich ab und zu teilnahm. Doch die Brandungspaddler hatten wie so oft Pech: Schon die ganze Woche über breitete sich ein Hochdruckgebiet über Norddeutschland aus und die Vorhersagen meldeten nachlassende Winde bis Windstille. Es war demnach zwar schlechtes Wetter zum Brandungspaddeln, aber super Wetter für eine erste Helgolandfahrt (so dachte ich es jedenfalls). Also nahm ich mir schon Mitte der Woche vor, nicht mit dem Kajak in der Brandung zu spielen, sondern am Samstag nach Helgoland zu paddeln ...

... jedoch nicht alleine. Von einer Tour in Westfriesland kannte ich Karl Wolfner aus Bremen, der mir einerseits als kräftiger Paddler auffiel und der andererseits - obwohl er erst seit etwa 2 Jahren paddelte - auch sein Boot und die Eskimorolle beherrschte. Also rief ich ihn Mitte der Woche an und fragte ihn, ob er am Wochenende mitkommen wolle. Karl, der eh zu Udo´s Brandungsübungen fahren wollte, war begeistert und sagte sofort zu.

St. Peter-Ording wurde von mir natürlich nicht deshalb als Startort für eine Helgolandfahrt ausgewählt, weil dort zufällig Brandungsübungen abgehalten wurden. Vielmehr aus folgenden Gründen:

- 1.) Der Strom läuft über 2/3 einer Tide direkt in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung, also paddelt man über 4 Stunden mit dem Tidenstrom.
- 2.) Auf dieser Route ist im Vergleich zur Querung des Unter-Elbe-Fahrwassers kaum Schiffsverkehr, der einem gefährlich werden könnte.
- 3.) Es ist mit ca. 50 km (27 sm) die kürzeste Entfernung, zumindest vom Festland aus: Alle anderen ähnlich nahen Startorte befinden sich auf Inseln (Neuwerk und Wangerooge). Sie sind zwar etwa gleich weit entfernt, aber nicht direkt mit dem Auto zu erreichen, so dass zu der eigentlichen Hin- und Rückfahrt zusätzlich die Entfernung bzw. Zeit zum Festland dazukommt, was eventuell jeweils ein bis zwei weitere Tage erfordert, so dass eine Wochenendtour nach Helgoland praktisch nicht möglich wäre.

## Die letzten 12 Stunden vor dem Start

Am Abend vor der Helgolandtour nahmen ich noch das abendliche Grillen am Strand zusammen mit den anderen Brandungspaddlern mit. Anschließend legte ich mich in meinen

Ford Fiesta zum Schlafen - ich wollte das Abbauen des Zelttes am Morgen sparen und dachte dadurch länger schlafen zu können. Ich hatte mich aber getäuscht. Viel zu früh wachte ich wegen der Sonne in meinem Gesicht auf (Sonnenaufgang war um 5 Uhr!). Außerdem war es wegen der unbequemen Lage und der Erwartung des nächsten Tages (schließlich startete ich das erste Mal in Richtung Helgoland) mit meiner Ruhe sowieso nicht weit her. So hatte ich nur etwa 4 bis 5 h geschlafen. Leider hatte ich auch die Tage zuvor nicht so übermäßig viel Schlaf abbekommen - unter anderem weil ich jeden Abend alles noch mal durchplante und die Tour gründlich vorbereitete. So war ich nicht wirklich ausgeruht, was ich später auch noch spüren sollte.

Der Seewetterbericht um 6.40 Uhr (DLF, 1269 kHz) meldete in der 12 h-Vorhersage östl. Winde 2 – 3! Ideal! Eine bessere Vorhersage konnte es für die Hinfahrt nicht geben! Die Vorhersage für die anschließenden 12 h verstand ich leider nicht. Ich hörte zwar etwas von NO 5 bis 6, da der Empfang aber sehr schlecht war, konnte ich diese Prognose keinem Vorhersagegebiet zuordnen. Statt mir für 2 DM per Telefon über 0190/116931 (5-Tage-Vorhersage) Klarheit über das nicht Gehörte zu verschaffen, glaubten wir beide einfach, weiter mit dem Super-Hoch rechnen zu können, und meinten, dass es kaum jemals eine bessere Situation für Helgoland geben könnte. Notfalls müsste uns eben ein Bäderschiff (Helgoland → Büsum oder Helgoland → Eidersperrwerk) wieder mit ans Festland bringen. Dass dies möglich gewesen wäre, hatte ich sicherheitshalber einige Tage vorher telefonisch mit der zuständigen Reederei abgeklärt. Insofern waren wir beide insgesamt eher sorglos, denn wir hatten ja für den Fall einer Wetterverschlechterung eine weitere sichere Möglichkeit, zurück zu kommen. Außerdem wollte ich auch auf dem Wasser noch mal Seewetterbericht hören: Dieses war möglich um 8.30 Uhr (972 kHz, NDR4), 11.05 Uhr (1269 kHz, DLF/DR) oder um 13.55 Uhr (6075 kHz, Deutsche Welle).

## **Der Start und „Udo´s letzte Worte“**

Der Start war für 9.00 Uhr angesetzt, ca. 1 h nach Hochwasser Helgoland (7.52 Uhr) und etwa 1 h bevor der Ebbstrom Richtung Westen richtig einsetzen sollte (ab ca. 10.00 Uhr). Da ich so früh wach war und auch Karl alle Vorbereitungen schon um etwa 7.15 Uhr erledigt hatte, beschlossen wir, mit unseren Bootswagen vom Campingplatz "Ording" Richtung Strand loszuziehen. Udo Beier begleitete uns bis zum Strand. Er selbst war 1994, also 3 Jahre früher, mit einer 7er-Gruppe von Neuwerk aus nach Helgoland und anschließend weiter nach St. Peter-Ording gepaddelt. Damals hatte er mich eingeladen, doch mitzukommen, aber ich lehnte damals ab, weil ich damals Sitzprobleme hatte - z.B. einschlafende Beine und vor allem Schmerzen in den Hacken durch das Verkeilen im Boot - und deshalb die lange Zeit im Boot fürchtete. Diese Probleme waren jetzt aber weitgehend behoben.

Ich erzählte ihm nun auch, dass ich nur die 12 h-Vorhersage verstanden habe, aber nicht genau den weiteren Verlauf kennen würde...in irgendeinem Seegebiet sei für morgen NO 5 - 6 angesagt, aber ich wüsste nicht genau in welchem...wir würden aber unterwegs noch mal Radio hören können. Da meinte Udo so ganz nebenbei: „Wenn für morgen Gegenwind angesagt ist, könnt Ihr ja gleich wieder zurückfahren - das hat bisher noch keiner gemacht!“. Wir lachten, denn wir wussten noch nicht, dass dieser für einen Witz gehaltene Satz später Realität werden würde.

Punkt 8.00 Uhr, also genau eine Stunde früher als geplant, setzten wir bei Ententeichbedingungen unsere beiden Seekajaks am Strand von Ording (nördlichster Ortsteil von St. Peter-Ording) ins flache Wasser und stachen in See mit Kurs Helgoland (Peilung 250 Grad). Wegen der angesagten Hitze verzichtete ich auf den Trockenanzug (er lag aber im Boot). Ich fuhr einfach in meiner Helly-Hansen-Lifaunterwäsche. Und selbst das war zu warm. Karl hatte trotz alledem seinen dicken Neo angezogen, den er aber bald herunterkrepelte!

Als Navigationshilfe hatte ich neben Karte und Kompass mein erst vor 2 Monaten neu gekauftes GPS-Gerät „Garmin GPS 38“ dabei – natürlich wasserdicht eingepackt. Es funktioniert auch heute - Januar 2006 - noch wie am ersten Tag. Karl's mittlerweile 3. Gerät innerhalb eines Jahres (ebenfalls alle 3 vom Typ „Garmin GPS 38“) war dagegen wie die beiden Vorgängermodelle gerade mal wieder „abgesoffen“. Er wartete mal wieder auf Umtausch - er wollte nämlich lange Zeit nicht einsehen, dass die Geräte - trotz Prospektaussagen - nicht wasserdicht sind. Aus diesem Grund waren wir nur mit meinem GPS ausgestattet, was aber ausreichte, da das Gerät in einer speziellen Klarsichttasche wasserdicht verpackt, einwandfrei funktionierte. Ein Funkgerät (UKW-Seefunk-Handy) hatte ich zum damaligen Zeitpunkt noch nicht und ein normales Handy hatten wir auch noch nicht dabei.

## **Wir sehen Helgoland!**

Die ersten 1 bis 1,5 Stunden nach dem Start hatten wir noch etwas Gegenstrom und eine ganz leichte erfrischende Brise von See. Also ganz schwachen Gegenwind, der immer mehr nachließ bis hin zur Windstille. Die Tide begann erst nach 2 h (also ab ca. 10.00 Uhr) zu kippen und dann mitzulaufen – und das leider nicht sehr stark, denn wir hatten unglücklicherweise Nipptide (es war 2 Tage nach Halbmond).

Wir passierten die Ansteuerungstonne des Heverstromes (Tonne Süderhever 1) um ca. 10.00 Uhr. Die Tonne zeigte keine Strömung, diese sollte aber auch erst einsetzen. Wir waren aber schon 2 h auf dem Wasser und hatten wegen Gegenwind, -strom und Pinkelpausen erst 7 sm (= 13 km) geschafft. Wir hatten also incl. Pausen eine Geschwindigkeit von 3,5 kn (6,5 km/h), d.h. wir waren nicht sehr schnell, aber alles lief wie geplant. Die Sicht war erstaunlich, ja einmalig gut! Total klare Luft! Und ich wollte zuerst meinen Augen nicht trauen, aber ich konnte jetzt um 10.00 Uhr nach 2 h Paddeln bereits Helgoland sehen! In genau 37 km Entfernung (km-Angabe laut GPS) war ein kleiner dunkler Strich am Horizont zu sehen (nämlich der Leuchtturm von Helgoland), der genau mit der Gradzahl 250 übereinstimmte, die mein GPS mir verriet! Karl sah noch nichts und wollte es nicht recht glauben, holte dann aber sein Fernglas heraus und konnte es auch sehen. Und hinter uns war auch noch St. Peter-Ording sehr gut zu erkennen! Na das ist ja toll – nach Helgoland auf Sicht fahren! Das hatte ich bei meiner Planung nicht vermutet! Optimal! Trotzdem habe ich jede volle Stunde Position, Entfernung, Kurs, Abdrift, Geschwindigkeit und Restzeit mit meinem GPS kontrolliert. Klasse so ein Gerät!

Eine Stunde später, ab ca. 11.00 Uhr war es absolut windstill, schwül und richtig heiß geworden. Dazu die bleierne, fast spiegelglatte See. Ich war froh, keinen Trockenanzug zu tragen. Ständig mußte ich meine Kopfbedeckung in's Wasser tauchen, um Kühlung zu bekommen. Wie Karl es im heruntergekrempeelten Long-John aushielt, weiß ich nicht. Zum Teil fuhren wir auch mit offener Spritzdecke. Später passierten wir dann bei ca. höchstem Sonnenstand so gegen 13.00 Uhr die Steingrund-Tonne. Schiffe haben wir während der ganzen Hinfahrt nur eines in weiter Ferne gesehen, nämlich das südlich parallel zu uns fahrende Bäderschiff vom Eidersperrwerk nach Helgoland, welches uns notfalls ja zurück bringen sollte!

## **Die Entscheidung: „Einmal anklatschen und dann zurück!“**

Um 13.55 Uhr, also nur noch 1,5 h (laut GPS) vor dem Ziel hörten wir dann den Seewetterbericht auf 6075 kHz. Helgoland lag jetzt zum Greifen nahe. Die Deutsche Welle meldete bis Mitternacht zunächst weiterhin NO 2-3 Bft. (wie bereits bekannt), später aber zunehmend 4 (!) und für die weiteren 12 h, also von Mitternacht bis Sonntagmittag NO 5 - 6! Diese Vorhersage stellte zunächst keine Gefahr dar, da wir ja jetzt um 14.00 Uhr unmittelbar vor Helgoland waren und es ja absolut windstill war. Mit so viel Gegenwind würden wir am Sonntag aber natürlich auf gar keinen Fall auf eigenem Kiel zurück nach St. Peter-Ording

fahren können! Mist! Hatte ich am Morgen also doch richtig gehört! Ich Idiot! Hätten wir doch bloß den Seewetterbericht über Telefon vor der Abfahrt noch mal abgehört! Ich glaube, dann wäre ich vielleicht nicht gefahren, weil es immer mein Ziel war, auf eigenem Kiel auch zurück zu kommen. Was sollten wir aber jetzt tun? Ich fragte Karl nach seiner Meinung, bezüglich der 3 folgenden Möglichkeiten, die wir meines Erachtens hatten:

1. Möglichkeit: Sofort umdrehen. Die Tide sollte um 15.17 Uhr kippen, also in gut einer Stunde. Dann hätten wir sogar ideale Rückfahrtbedingungen gehabt und wären in 6 Stunden, also ca. um 20.00 Uhr, spätestens um 20.30 Uhr, zurück in St. Peter-Ording gewesen. Sonnenuntergang hätten wir erst um 21.45 Uhr gehabt, also reichlich Zeit, um bis zum Einbruch der Dunkelheit bei den anderen Kameraden zum Grillen am Strand zu sein. Aber: Helgoland war jetzt greifbar nahe!!! In nur knapp 1,5 h würden wir eines der größten Traumziele vieler Seekajakfahrer erreicht haben! Sollten wir jetzt reumütig und nach dann insgesamt 12 h „sinnloser“ Paddelerei zu den anderen zurückkehren, ohne Helgoland je betreten zu haben? Diese "Schadenfreude"!? Nein! Das ließen die Nähe zum Ziel und unser sportlicher Ehrgeiz nicht zu!!!

2. Möglichkeit: In aller Ruhe weiterfahren, Helgoland besichtigen, dort 1 Nacht wie geplant zelten und dann mit dem Bäderschiff am Sonntagnachmittag nach Büsum oder zum Eidersperrwerk fahren. Ich hatte ja sichergestellt, dass dieses möglich ist. Diese Lösung wäre eigentlich die vernünftigste gewesen. Aber wenn schon Helgoland, dann möglichst auf eigenem Kiel hin und zurück! Es wäre auch etwas umständlich gewesen, z.B. von Büsum am Sonntagabend nach St. Peter-Ording zu unseren Autos zu kommen. Außerdem lagen uns Udo's "letzte Worte" noch im Ohr:

3. Möglichkeit: "... gleich wieder zurückfahren - das hat bisher noch keiner gemacht!" Das bedeutet: Kurz auf Helgoland pausieren und dann gleich zurück fahren. Das ist zwar ziemlich verwegen, aber: "... das wäre doch was!" dachten wir in unserem jugendlichen Leichtsinn (Karl war übrigens noch frische 57 Jahre alt und ich 36).

Karls kurze Antwort auf meine Frage, welche der 3 Möglichkeiten wir vorziehen sollten, war schlicht: „Einmal anklatschen und dann zurück!“. Diese wenigen, aber einprägsamen Worte werde ich wohl nie vergessen. Na gut. Ich war einverstanden. Also zunächst einmal hin und dann sofort zurück - 3 zusätzliche Stunden! Konnten wir doch Helgoland fast greifen! Es war uns aber klar, dass wir erst in der Dunkelheit zurück sein würden – ich rechnete mir ca. 24.00 Uhr aus, nämlich 7,5 h hin und 8 h zurück (wegen der nachlassenden Kraft). Ich hatte jedoch bei dieser Rechnung den nach Hochwasser einsetzenden Gegenstrom nicht bedacht. Tatsächlich brauchten wir nämlich 9 h zurück, waren also erst um 1.00 Uhr nachts wieder in St. Peter - genau eine Stunde später als geplant.

## **Wir küssen den Strand von Helgoland!**

Wir fahren nördlich um die Düneninsel, die Helgoland vorgelagert ist, herum zum Süstrand der Hauptinsel: "Wenn schon denn schon!" Mit der flachen, ca. gut 2 km näheren "Düne", auf der auch der Zeltplatz ist, wollten wir uns nicht zufrieden geben - das würde nicht zählen! Um 15.30, also tatsächlich genau 1,5 h nach der obigen Entscheidung landeten wir wie vom GPS berechnet auf „heiliger Erde“ an und küssten freudig und voller Begeisterung den Strand der Hauptinsel. Wir hatten jetzt 50 km (27 sm) in 7,5 h geschafft, das sind 6,7 km/h (3,6 kn) einschließlich zahlreicher Pausen wie Essen, Trinken, Pipi, GPS-Ablesen und Seewetterbericht hören. Aus eigener Kraft leisteten wir rechnerisch incl. aller Pausen ca. 3,2 kn und die Tide legte ca. 0,4 kn dazu - also eine ganz normale Fahrtengeschwindigkeit. Wir paddelten auch nur "ganz normal", schließlich sollte es auch für die Rücktour reichen!

Ich war während der Überfahrt die ganze Zeit hoch begeistert - vor allem von dem Anblick der Insel, der uns bei der Annäherung über 5 h (!) gegönnt war! Spannung pur! Diese wunderschöne Felseninsel außerhalb des Wattenmeeres! Hochseestimmung! Dazu dann bei der Ankunft super tolles Wetter und unheimlich reges, buntes Treiben auf der Insel! Nur 50 m weiter rechts war nämlich sehr große Hektik angesagt: Die Börteboote fuhren die vielen Touristen zurück zu den Bäderschiffen, welche geschützt zwischen "Düne" und Hauptinsel ankerten. Es war um diese Uhrzeit gerade Rückreiseverkehr angesagt. Wir hätten jetzt natürlich gleich zu einem dieser Schiffe an die niedrige Luke paddeln und um Mitnahme bitten können, dann wären wir in 3 – 4 Stunden in Büsum gewesen! Aber der Entschluss war gefasst: „Wir fahren gleich auf eigenem Kiel nach St. Peter-Ording zurück!“. Noch fühlten wir uns ganz fit. Hat doch bisher alles gut geklappt und bis Mitternacht sind es noch 8 h, in denen noch kein Starkwind einsetzen sollte. Bis dahin wollten wir den Strand vom Ortseil Ording wieder erreicht haben.

## **Abfahrt von Helgoland**

Wir legten nach 30 Minuten, also um Punkt 16.00 Uhr wieder ab. Zuvor zog ich Neoschuhe an. Ich fuhr nämlich bis Helgoland barfuß und hatte dadurch trotz einer Unterlegmatte Druckstellen an den Hacken bekommen, die jetzt ziemlich schmerzten. Mit den Neoschuhen wurde es wirklich besser. An Deck unter einem Gepäcknetz hinterm Sitz legte ich dann noch für die Rückfahrt griffbereit genug Wasser, Verpflegung und die angeblich wasserdichte Stirnlampe (Petzl Duo) zurecht. Die Lampe fiel zwar nicht aus, hatte aber später etwas Salzwasser im Batteriekasten. Karl hatte sich darüber hinaus in seinem Trinkgefäß eine neue Portion seiner von ihm selbst so genannten „Dröhnung“ (ein Diätdrink von Aldi) flüssig angemischt, damit er auf der Rückfahrt das Zeug schnell und einfach in sich hineinkippen konnte. Sein Argument: So konnte er Essen und Trinken gleichzeitig erledigen. Vielleicht hätte ich auch besser diesen Zaubertrank dabei haben sollen statt der Berge von Vollkornbrot, die ich mir bereits zuhause geschmiert hatte.

Wir umfuhren diesmal die Düneninsel südlich und nahmen wieder Kurs auf unseren Startplatz in St. Peter-Ording, den ich bereits zuvor bei der Abfahrt als „Wegpunkt“ in mein GPS eingespeichert hatte. Peilung 70 Grad, Entfernung wieder ca. 50 km (27 sm).

## **Der NO-Wind setzt ein - wie vorhergesagt - mit ca. 3- 4 Bft.**

Bei der Abfahrt war es immer noch absolut windstill, sehr sonnig und sehr warm. Ideale Bedingungen für die Rücktour (dachten wir). Aber schon ab ca. 17.00 Uhr begann es auf dem Wasser ganz leicht aus NO zu kräuseln, vielleicht mit 1 Bft., was sogar eine Erfrischung bedeutete. Immerhin waren ja auch noch Nordostwind Stärke 2 - 3 angesagt. Wir passierten wieder die Steingrund-Tonne und bis etwa 21.30 Uhr, also bis kurz vor Sonnenuntergang (SU = 21.45) lief noch alles wie geschmiert. Wir waren jetzt wieder 5,5 h gepaddelt. In Wirklichkeit hatten wir schon 13 h Paddelei auf dem Buckel. Natürlich waren wir jetzt längst nicht mehr so frisch wie beim Start, aber wir kamen vorwärts.

Plötzlich und ohne Vorankündigung begann der Wind mit ca. 3 - 4 Bft. aus NO zu blasen. Dieses ist eigentlich für Seekajakfahrer noch kein starker Wind, aber wenn man schon über 13 h unterwegs in seinem Seekajak sitzt, sieht plötzlich alles anders aus. Die ca. 30 - 40 cm hohen steileren Wellen ("Wind gegen Strom") ließen die Boote bereits etwas stampfen. Außerdem bremste der Winddruck unsere Fahrt schon merklich ab.

Trotz alledem, es herrschte weiterhin extrem klare Luft und damit sehr gute Sicht. Hinter uns war Helgoland die ganze Zeit gut zu sehen gewesen, jetzt aber blinkte nur noch gut sichtbar der Leuchtturm mit seinem starken Feuer zu uns herüber. Zur Not hätten wir also mit Rückenwind auf Sicht (allerdings bei Nacht) wieder nach Helgoland zurück fahren kön-

nen. Das gab mir Sicherheit für den Fall, dass der Wind doch früher als angesagt auf 5 – 6 Bft. aus NO ansteigen würde.

Um kurz nach 22.00 Uhr fing es an zu dämmern. Wir waren wieder kurz vor der Ansteuerungstonne des Heverstromes (Tonne Süderhever 1), also etwa 7 sm (13 km) vom Ziel entfernt - dort wo wir auf der Hinfahrt das erste Mal Helgoland sahen. Fast geschafft dachten wir! Restzeit nur noch gute 2 h bis zum Ziel, zumindest laut GPS bei 3 kn Geschwindigkeit. Juhu!

## **Der Ebbstrom macht Probleme**

Um ca. 22.20 Uhr setzte aber wieder voll der Ebbstrom in westliche Richtung ein. Wir befanden uns direkt im Mündungsbereich des hier sehr breiten Heverstroms, der in südwestliche Richtung sehr weit ins Meer hinausreicht. Der Heverstrom ist für seine starke Strömung bekannt, entwässert er doch den gesamten südlichen Bereich des nordfriesischen Wattenmeeres zwischen Eiderstedt und der Hamburger Hallig! Dass wir in diesen Ebbstrom geraten würden hatte ich nicht eingeplant. Aber es hätte auch nicht viel genützt, wenn wir uns weiter südlich gehalten hätten; denn dort wären wir in den nicht minder starken Ebbstrom geraten, der vom Mündungsbereich der Eide aus hinaus läuft.

Kurz vor 23.00 Uhr, jetzt war es schon richtig dunkel geworden, zeigte mein GPS nur noch 5 sm Entfernung an, aber aufgrund des Gegenstromes und des Windes meldete das GPS nur noch eine Geschwindigkeit von knapp 2,5 kn! Das bedeutete, dass wir dem Ziel zwar um etwa 2 sm näher gekommen waren, aber die Restzeit blieb weiter bei genau 2 h! Mist! Wieder eine weitere Kontrollstunde später, also um Mitternacht ebenfalls das gleiche Problem: Entfernung ca. 3 sm, Geschwindigkeit ca. 1,5 kn. Restzeit also wiederum 2 h!

Es war zum Verrücktwerden! Wir kamen zwar dem Ziel näher, aber die Restzeit von 2 h verändert sich nicht, da wir immer langsamer wurden! Ich kontrollierte mein GPS jetzt häufiger und vermutete schon, dass es kaputt sei, denn es zeigte plötzlich auch noch die völlig falsche Richtung an, die wir angeblich fahren sollten: Der Richtungspfeil deutete nach Helgoland! Es dauerte etwas, bis ich dahinter kam: Immer wenn ich das Paddel aus der Hand legte und jetzt im Dunkeln zunächst eine Taste auf dem GPS drückte um die Hintergrundbeleuchtung einzuschalten - wurde ich sofort durch Wind und Strömung rückwärts gedrückt - Richtung Helgoland. Das GPS arbeitet im Sekundentakt und bemerkt dieses natürlich sofort und zeigte deshalb die gegenteilige Richtung an.

Nun, was tun? Wir peilten ja den Strand vom Ortsteil Ording an, der etwa 2-3 km nördlich vom Strand von St. Peter-Bad liegt. Kurs 70 Grad. Ziemlich genau aus dieser Richtung kamen Wind und Strom. Deshalb kamen wir nur mit 2,5 kn voran, während ansonsten 3 bis 3,5 kn drin gewesen wären. Wir entschlossen uns daher, unser Ziel, den Strand vom Ortsteil Ording "links" liegen zu lassen und den weiter südlich gelegenen Strandabschnitt, genau die westlichste Spitze der Halbinsel Eiderstedt anzusteuern. Diesen "Wegepunkt" hatte ich ebenfalls in weiser Voraussicht bereits zuhause in mein GPS eingegeben. Statt 70 fuhren wir nun 85 Grad. Mit dem nun eingeschlagenen östlicheren Kurs erhofften wir uns, wieder etwas mehr Fahrt über Grund zu machen.

In der Zwischenzeit war jetzt alles sehr dunkel. Wir hatten beide neben unserer Beleuchtung die Petzl-Duo-Stirnlampe auf dem Kopf, um uns nicht zu verlieren und um den Kompass ablesen zu können. Mein Silva-Kugelkompass reflektierte jedoch das Licht, so dass die Zahlen nur schwer zu erkennen waren. Zum Glück hatten wir eine sternklare Nacht und die Lichter der Hochhäuser von St. Peter-Ording, aber auch die 3 umliegenden und sehr leicht zu identifizierenden Leuchttürme Süderoogsand, Westerhever und St. Peter-

Böhl waren gut zu sehen. So konnten wir diese Lichter als Orientierung nehmen. Die Navigation war also kein Problem.

Ich war jetzt jedoch relativ schlapp und vor allem müde und sagte Karl, dass ich gerne eine Pause machen würde. Schließlich waren wir seit 15 1/2 h am "Reinstecken und Ziehen". Zudem hatte ich jetzt um Mitternacht gerade meine Tiefphase. Außerdem war ich dieses Jahr auch noch nicht besonders gut im Training, da ich im Frühjahr fast gar nicht paddelnd unterwegs gewesen war. Jetzt rächte es sich auch, dass ich die ganze letzte Woche und auch die letzte Nacht zu wenig Schlaf bekommen hatte. Mir fielen immer wieder die Augen zu und ich paddelte schon zeitweise mit geschlossenen Augen. Mit meinem Seekajak Modell "Mariner" (515x54 cm; ca. 340 Liter Volumen) von der britischen Firma North Shore war das aber bezüglich der Kippstabilität kein Problem, da dieses Kajak eine sehr hohe Anfangsstabilität hat. Ich hatte also trotz Wellen und Dunkelheit und der zeitweise geschlossenen Augen kein Gefühl der Unsicherheit. Karl fuhr übrigens seinen "Pintail" (523x55 cm; ca. 300 Liter Vol.) vom ebenfalls britischen Hersteller Valley. Er entschloss sich, mich während meiner kurzen Pause ein Stück zu schleppen, statt die gut gemachte Höhe zu verlieren - denn wir wussten jetzt ja, dass jede Pause sofort eine Rückwärtsbewegung bedeutete. Nach einigen Minuten ging es mir wieder besser und ich paddelte wieder mit. Dabei machten wir die stromfressende Beleuchtung aus (sparsame LED-Stirnlampen gab es noch nicht). Denn wir wussten ja nicht wie lange die Batterien noch halten würden. Da wir uns "angeleint" nicht verlieren konnten und wir uns einen Lichtpunkt am Horizont als Ansteuerung merkten, waren die Lampen zur Zeit auch nicht von Nöten. Nach dem insgesamt etwa 10 Minuten dauernden Schlepp vergaßen wir jedoch, die Lampen wieder an zu machen und verloren uns sofort in der tiefen Dunkelheit. Ein sehr ungutes Gefühl! Ich dachte: "Was mache ich, wenn Karl jetzt kentert und seine Lampe ausfällt und ich ihn nicht wieder finde?". Hätte ich dann allein weiterfahren sollen? Ich machte die Lampe sofort an und zum Glück hatten wir uns bald wieder. Wir blieben jetzt dichter beisammen. Leider hatten wir keine Knicklichter eingesteckt.

## **Glückliche Rückkehr nach 17 h.**

Der Wind ließ ab Mitternacht erstaunlicherweise und abweichend zum Seewetterbericht deutlich nach und pendelte sich bei etwa 1 - 2 Bft. ein. Auf der Insel Helgoland war es um 16 Uhr noch schweißtreibend warm gewesen und die Sonne knallte nur so vom Himmel. Trotzdem hatte Karl auf seinen Neo aus Platzgründen im Boot nicht verzichtet und ihn immer noch an. Jetzt war es wegen der klaren Nacht kalt geworden. Ich hatte dagegen wegen der Sonne meine Sonnenbrille aufgelassen und konnte sie auch leider auf dem Wasser auch nicht mehr wechseln weil die andere Brille tief im Boot steckte so fuhr ich also durch die Dunkelheit mit Sonnenbrille mit 90 %igem UVA- und UVB-Filter! Kein Wunder dass es so dunkel war! Übrigens, auch die Pinkelpausen wurden verkürzt, d.h. "vereinfacht". Uns war nur noch eines wichtig: Ankommen! So roch bei uns beiden nachher alles etwas strenger!

Zum Glück kamen wir jetzt aus dem Heverstrom heraus und erreichten jene Zone vor den Stränden St. Peter-Ordings, in der es nicht mehr ganz so stark strömte. So erhöhte sich unsere Geschwindigkeit laut GPS wieder. Auch die "Entfernung zum Ziel" auf dem GPS wurde schnell weniger. Diese Information baut auf! Dann verloschen plötzlich die Lichter von St. Peter-Ording und ich dachte: "Das liegt wohl an der Uhrzeit. Jetzt sind wohl auch die letzten Friesen ins Bett gegangen". Aber es lag an der Abdeckung des Waldes, der sich durch den steileren Blickwinkel vom nahen Strand vor die Häuser schob. Es war jedenfalls plötzlich vor uns stockdunkel. Wir sahen nichts, außer unsere 3 Leuchttürme.

Plötzlich, ganz unerwartet, ohne Wasser oder Land unterscheiden oder irgendein Ufer bzw. den Strand erkennen zu können, stieß ich "bei voller Fahrt" mit dem Paddeln auf Grund

und gleich darauf lief auch schon mein Bug auf den Sand. Ich bekam richtig einen Schrecken, da es so unvorbereitet geschah! Eine Sekunde später wich der Schrecken und pure Freude kam auf! Wir hatten es geschafft! Waaaaahnsinn! Es war genau 1.00 Uhr in der Nacht. Stockdunkel! Wir haben somit 9 h zurück von Helgoland gebraucht. Die Tide lief schon seit über 2,5 h (seit ca. 22.20 Uhr) wieder ab! Ich konnte es kaum glauben. Wir hatten etwas geschafft, was ich mir vor 24 h noch nicht hätte vorstellen können oder wollen! Die Anspannung der letzten 2 Stunden in absoluter Dunkelheit bei Gegenwind, Gegenstrom, Wellen und ziemlicher Müdigkeit fiel von mir ab. Ich war sehr erleichtert und freute mich, das alles geschafft zu haben. Wir umarmten uns vor Freude.

Andererseits war meine Freude auch nicht zu überschwänglich, denn ich war mir wohl der Fehler bewusst, die wir gemacht hatten. Zum Glück waren wir morgens zufällig schon 1 h früher als geplant gestartet, sonst hätten wir noch mehr Probleme mit dem Gegenstrom bekommen und hätten noch länger in der Dunkelheit gepaddelt!

Insgesamt waren wir 17 h unterwegs (von morgens 8.00 bis nachts 1.00 Uhr), davon 16,5 h paddelnd auf dem Wasser und 30 Minuten auf Helgoland. Kein besonders gutes Verhältnis von Aufwand und Ertrag!? Aber schließlich ist ja der Weg das Ziel, auch wenn dieses Mal das Ziel den Weg vorgegeben hat. Im Nachhinein möchte ich das Erlebnis nicht missen. Ich bin mir aber nicht sicher, ob ich diese "Retour-Tour" wiederholen würde. Die Umstände waren aber so, dass sie uns "in die Wiege gelegt" wurde.

Wir bauten Karls Zelt für uns beide direkt am Strand, gleich hinterm Spülsaum auf. Es bestand ja keine Überflutungsgefahr; denn das Wasser kam erst in 7 Stunden wieder zurück, wir hatten Ostwind und Nipptide. Mir war jetzt alles egal, nur kurz umziehen und endlich schlafen. Ein letzter Blick nach Westen wies uns den Weg nach Helgoland: Wir hatten ja eine ungewöhnlich klare Nacht und am Himmel war tatsächlich deutlich der rotierende Schein des Helgoländer Leuchtturms zu sehen. Glücklicherweise, aber auch ziemlich fertig schlief ich ein. Noch 3 Wochen lang spürte ich in einigen Fingern ein Taubheitsgefühl - vermutlich waren einige Nerven durch die Dauerbelastung abgeklemmt worden.

## **Nach Helgoland nur wenn alles stimmt!**

Wie in diesem Bericht vielleicht zu erkennen ist, sind Fahrten nach Helgoland keine "Selbstgänger". Die aufgetretenen Schwierigkeiten lassen sich im Nachhinein mit viel Schmunzeln lesen, jedoch sollten die beschriebenen Probleme ernst genommen werden. Ich möchte mit diesem Artikel niemanden dazu animieren eine Fahrt nach Helgoland zu planen oder gar durchzuführen - im Gegenteil: Der Artikel soll zwar einerseits unterhaltsam sein, aber andererseits auch vor Übermut warnen und an einigen Beispielen mögliche Probleme aufzeigen. Es gibt bei "Pannen" kein rettendes Ufer wie im Wattenmeer zwischen den Inseln und Sandbänken. Helgoland ist nur etwa so groß wie die kleine Hallig Gröde: 50 km offene See mit anschließender Punktlandung in einem sehr begrenzten Zeitrahmen einer Tide (der unbedingt einzuhalten ist!) bei sehr häufig diesiger Sicht ist wesentlich anspruchsvoller und nicht zu vergleichen mit einer ähnlich langen Tour entlang unserer Küsten. Deshalb muss bei so einer Fahrt "alles stimmen". Damit meine ich vor allem das Wetter, das Wetter und noch mal das Wetter. Dann die Ausdauer/Fitness und das Wohlbefinden ohne Seekrankheit über einen halben Tag auf See in einem kleinen Boot, voll auf sich allein gestellt. Und natürlich die Navigation (notfalls auch ohne GPS) incl. der ganz wichtigen Kenntnisse über die Stromstärken und -richtungen während verschiedener Tidenzeiten in der Deutschen Bucht.

Ich habe für mich festgestellt: Um wenigstens einmal ohne Wetterrisiko nach Helgoland fahren zu können, musste ich bereit sein etwa zehnmal die Tour erneut zu planen, Urlaub zu nehmen und sämtliche Ausrüstung zu packen, um dann in den allerletzten Stunden vor

der Abfahrt schließlich doch aufgrund der Wetterprognose alles hin zu schmeißen. So erging es mir jedenfalls über viele Jahre!

Ob ich noch mal hin will? Nein - ich denke nicht. Herausforderungen auf anderen Gebieten die ebenfalls viel Zeit beanspruchen warten auf mich. Insgesamt 3 mal auf eigenem Kiel glücklich hin und zurück ohne die Fähre nehmen zu müssen reichen mir. Alle guten Dinge sind 3 und man soll das Unglück ja auch nicht herausfordern.

**\*\*\* \* \*\*\***