

Vom Ijsselmeer nach Kiel

Vorwort:

„Wenn du einen Törnbericht über uns schreibst, dann aber so, dass uns keiner wiedererkennt.“ betteln meine Segelkameraden. „Ganz großes Ehrenwort – beim Klauterermann!“ verspreche ich.

Nun denn:

Personen und Ereignisse sind also frei erfunden und stimmen mit lebenden Personen und tatsächlichen Sachverhalten nur rein zufällig überein. Und damit auch keine Rückschlüsse gezogen werden können, benutze ich einfach mal ein paar Anonyme:

An Bord (erste Woche) sind

- Benjamin B. aus D., Schiffsführer; Ähnlichkeiten mit einem wahren berühmten Benjamin Blümchen bestehen nur insoweit, als beide gutmütig und hilfsbereit sind und kein Porzellan zerschlagen – töö-rrööö!!
- Gerlinde aus D. (aber anderes „D.“!), Schiffsärztin
- Sigrid aus D., Schatzmeisterin eines Wassersportvereins – genannt „Klopfer“ (wegen angeblich gesteigerter Beinaktivitäten während des Schlafes),
- Michael aus D. (wieder anderes „D.“, auf alle Fälle – laut Benjamin B. – jedoch „kurz vor Sibirien“), Deckshand
- Susi aus der näheren Umgebung (glaube ich), Smutje (oder wie sagt man bei Damen??), denn sie spricht niederrheinisches Hochdeutsch – Köchin aus Leidenschaft, aber nicht als Köchin angestellt,
- „ich“, Deckshand und Chronist; auch „von jenseits der Zivilisationsgrenze“, wie Benjamin B. sich getraut zu behaupten und woraus ich mal logisch folgern will, dass die Seidenstadt und deren umliegende Wohnlagen von „Unzivilisierten“ aus D. regiert wird ...

E-Mail an mich:

Ahoi!

Klar, Geschirrtücher habe ich schon eingepackt. Sonne habe ich auch schon bestellt (ist auch schon da) zur Einstimmung. Skiunterwäsche eingepackt, in der Hoffnung, sie nicht zu brauchen. Seid ihr eigentlich auch alle an leckerem Cappuccino interessiert? Manni unser berühmt, berüchtigter Schaumschläger auf jeden Fall, das weiß ich schon, daher nehme ich auch meine espressokanne und den milchschaumer mit. Und was die Häppchen für zwischendurch angeht, davon lebt man auf ´nem Törn doch den ganzen Tag ;-)) , untermalt mit einem Pharisäer - ja kann das Leben denn noch schöner sein?

Ich freu mich auf ´ne schöne Woche.

Bis Samstag

Un nu jeet's los!!

190630UTC Apr (für Nichtfunker: 19. April, 8³⁰ Uhr Mitteleuropäische Sommerzeit) auf Position 51°58.88' N und 005°58,78' E, also in Arnheim (NL):

„Schei...! Kann mal einer nachsehen, ob jemand die Rettungsinsel sieht?“ Das Gesicht unseres aktuellen Fahrers Benjamin B. verliert jegliche jugendliche Farbe.

„Nää, ich seh' nix.“ – „Isch auch nischt!“

Klar, kann man auch nicht, denn bis zur Garage von Benjamin B. kann man nicht sehen.

„Wir müssen noch mal zurück – ich hab’s vergessen, die Insel in den Wagen zu schmeißen. Ohne Rettungsinsel können wir nicht fahren – ihr kennt ja SOLAS.“

Ein paar Sekunden schneller für diese weit reichende Erkenntnis, und die Ausfahrt wäre nicht schon vorüber... Also nächste Ausfahrt runter.

„Das kostet ja wohl eine dicke, doppelte Runde, lieber Benjamin.“ Der Vorschlag wird von vier Mitfahrern eifrigst abgenickt, nur einer verzieht das Gesicht. Mal sehen, wann die Runde fließt.

190715UTC Apr, also viertel nach 9:

Peter ruft aus NL an, will wissen, wann er mit der Ablösung rechnen kann.

„Da hat es ein Problem gegeben: Wir haben die Rettungsinsel vergessen und mussten noch mal zurück. Wir sind jetzt in Duisburg. Kannst ruhig noch mal raus fahren. Rechne so mit 13 Uhr.“ berichtet Benjamin B.

„Der war wohl nicht begeistert, was?“ vermutet Susi. – „Nun ja. Aber er hat schon zwischen 10 und 12 Uhr gerechnet.“ – „Und warum hast du ihm nicht gesagt, dass wir zwar in Duisburg, aber noch auf dem Weg zu deinem Hause sind?“ Allgemeines Gegiffel, und Benjamin B. zuckt mit den Schultern.

10¹⁵ Uhr MESZ:

Wir verlassen die Krefeld-Duisburger Zivilisation zum zweiten Mal, nachdem die Rettungsinsel und noch 6 Weizenbiertgläser verstaubt worden sind. Wir schaffen es wirklich bis Stavoren ohne weitere Komplikation.

Die meteorologische Törnplanung ergibt wegen des stabilen Hochs mit stetigen E-Winden, dass wir zwar recht bequem aus dem Ijsselmeer herauskämen und auch bis zu den Inseln – aber was dann? Der Weg nach Deutschland bedeutet Stundenlanges Kreuzen. Also bleiben wir erst einmal hier im Ijsselmeer.

„Auf nach Urk! Leinen los!“

Frischer Wind, 45° Schräglage (oder so ähnlich). Aus der Klokabine befreit sich „Klopfer“ mit herunter gelassener Seglerhose. Ich grinse: „Das erinnert mich an meine Kinder vor vielen, vielen Jahren: Papa! Hose hoch!“

Unser Skipper Benjamin achtet auf alles. „Blas mal die Kerze aus, bevor wir das Schiff verlassen.“ – „Ich kann jetzt nicht blasen, ich habe Nüsse im Mund.“

Da gibt es in Urk (Stadthafen) mehrere Toilettenhäuschen in Sichtweite; das erste ist fast nebenan. Öffnungszeit: 8 bis 20 Uhr. Dann eben das nächste in Sicht, also um ein ganzes Hafenbecken herum – 10 Minuten Fußmarsch. Öffnungszeit: 8 bis 20 Uhr.

Wir haben halb Zehn. Also 10 Minuten zurück und 10 Minuten in die andere Richtung zum dritten Häuschen. Das ist geöffnet. Es ist eben noch keine Hauptsaison.

200945MESZ Apr

Ich will das Schiff aus dem Hafen lenken und kontrolliere die Ruderlage. Irgendwie läuft das Rad nicht rund, es ruckelt und hakt bei Hartruderlage Backbord.

„Benjamin, das schau ich mir mal an, bevor ich ablege.“ Sag’s und habe schon die Backskiste geöffnet. Hinter der Abdeckung ist die Ruderanlage zu sehen. „Verdammt! Schau dir mal die Ruderstange an! Woher kommt denn dieses ‘Ei’?“

„Damit möchte ich erst einmal nicht fahren.“ diagnostiziert Skipper B. fachmännisch. „Ich vermute, da ist jemand achteraus gefahren und hat das Steuerrad los gelassen, und die massive Ruderstange ist dann mit voller Wucht so fest am Ruderschaft angeschlagen, dass sie stark verbogen ist.“

Also kramen wir erst einmal die Werkzeugkiste unter der Sitzbank im Salon heraus ... „Woher kommt eigentlich das viele Wasser in der Bilge?“ fragt sich Michael. Benjamin krabbelt aus der Backskiste heraus und stolpert den Niedergang hinunter. „Das ist aber verdammt viel Wasser. Ich dachte, das wäre im Winterlager mal repariert worden.“ kratzt er sich hinterm Ohr. „Keine Ahnung, woher das kommt.“

„Salzwasser?“ will Michael wissen.

„Da müssen wir warten, bis wir auf der Nordsee sind. Bis dahin erst einmal abpumpen und beobachten.“

Mit großen und kleinen Schraubenschlüsseln und „Engländern“ wird die Ruderstange demontiert und auf der Werkbank eines neben uns liegenden Arbeitsschiffes mit vereinten Kräften gerade gebogen. Der Einbau ist eine „Pfriemelei“; wenn ich mir vorstelle, das müssten wir auf See erledigen... Ein Sturzhelm wäre ein nützliches Utensil gegen Kopfnüsse in der engen Kiste.



Richtung Enkhuizen; Wind: E, 4 Bft.

Wieso sind auf dem GPS die Peilstrahlen von Recht-voraus und Kurs über Grund nicht in Deckung, obwohl weder Wind- noch Stromversatz vorhanden sind? Das bedeutet doch, dass der rechtweisende Kurs nicht mit dem Kurs über Grund übereinstimmt. Das muss doch wohl am Fluxgate-Kompass liegen, der nicht mehr in Kiellinie ausgerichtet ist! Wo ist denn das Ding versteckt?

„In der Mädels-Kabine im Schrank ganz oben.“ weiß Benjamin.

„Ö-höm... – ob ich wohl mal bei euch in der Kabine, also im Schrank nach dem Kompass sehen dürfte ... also ich ja will nur mal sehen, warum der Kompass falsche Werte angibt.“ frage ich dezent nach.

„Wie? Was? Der Kompass läuft falsch? Das ist mir aber neu, dass meine Dessous da im Schrank ein ganzes Schiff aus dem Kurs bringen.“ wundert sich Sigrid und kann es gar nicht fassen.

„Wahrscheinlich die Metallbügel im BH.“ grinst Benjamin.

Und ich setze ein fachmännisch-sachliches Gesicht auf (wohlgemerkt: aufgesetzt...) und stelle klar: „Ich muss da mal ran und den Kompass richten.“ Und dann richte ich und richte und ... bis die Peilungen korrekt stehen.

Vor Enkhuizen MOB-Manöver üben:

„Wenn jetzt unser Skipper an der Genua arbeitet und über Bord fällt: Was ist dann die Pflicht des Rudergängers?“ – „Kurs halten!“ kommt die prompte Antwort.

Nun-ja. Wir werfen dann also nicht den Skipper über Bord, sondern die Markierungsboje – und die wird dann kurzerhand auch wieder rausgefischt.

So ganz nebenbei: Wem ist eigentlich schon mal aufgefallen, dass die am Rettungskragen befestigte Rettungsleine „schön“ aufgeschossen und zusammengeknotet ist und mit einem festen Knoten dauerhaft mit der Reling verbunden ist? Wenn ich mir einen Ernstfall vorstelle: Da wird der Rettungskragen aus der Ta-

sche gerissen und über Bord geworfen. Und dann hängt er direkt am Spiegel, vielleicht wird er noch nicht einmal nass... Es zählen aber Sekunden – Beispiel:

- Wenn man für 100 m in nasser Kleidung und kaltem Wasser etwa 4 Minuten benötigt,
- wenn der Rettungskragen erst vom Heckkorb losgebändselt werden muss (etwa 40 Sekunden), was bei 5 kn Fahrt eine Strecke von 100 m ausmacht,
- wenn der Rettungskragen mit $14 \frac{m}{Minute}$ abdriftet,

dann hat die Person keine Chance mehr, den Kragen zu erreichen... Und wenn das alles nachts passiert – gut, dann kann ja der arme Mensch im Wasser die Blinkboje hochhalten, damit man ihn wiederfindet. Dafür jedoch bräuchte er aber noch einen Dynamo: Denn in der Boje ist wohl noch nie eine Batterie gewesen – oder warum liegt noch der Beutel mit dem Salz im Batteriefach?!

Im Hafen treffen wir unsere Klubkameraden von der *Op Jöck* mit Kirsten als Skipperin. Am Abend sitzen dann 10 „Mann“ im Kuschelpack bei uns im Salon.

Aus dem Logbuch: „Es ist einer dieser Abende, die wir uns im hohen Alter gerne wieder vor Augen führen. Morgen werden wir uns schweren Herzens trennen, die *Op Jöck* geht nach Amsterdam; wir werden nach Workum segeln.“

Mal wieder Windwarnung: E mit 5 Bft. Es werden 6 Bft am **21.4.2008**, also schlagen wir die Genua ab und setzen die Genua 3.

Ansteuerung Workum: Wir haben eine Sanduhr in der Genua 3 – schei...! Bei 6 gegenan hat sich eine Blase in der aufgerollten Genua gebildet und die schöne Wicklung auseinander gezogen.

Eingepickt rutsche ich zum Bug und versuche, die Trommel per Hand zu bewegen, um das Segel aufzufieren. Keine Chance!

Wir gehen auf Vorwindkurs, um Winddruck weg zu nehmen. Das Rigg vibriert rhythmisch, die erste Latte geht fliegen, dann die zweite.

„Schoten abschlagen!“ rufe ich nach achtern. Sie schnüren das Segel ein, und ich will sie entgegen der Wicklung führen, damit ich die Blase frei kriege. Wenn mir jetzt noch eine Schot ins Wasser fällt, dann haben wir die im Propeller...

Endlich! Die Sanduhr ist weg! Im Hafen müssen wir mal untersuchen, warum sich die Reffleine für die Trommel so schwer bewegen lässt. (Festgestellte Ursache: Viel zu dick! Damit könnte man ja ein Auto abschleppen. Und manche Rollen laufen schon nicht mehr rund, weil sie verklemmen.)

Im Hafen tauschen wir die Genua 3 wieder aus und sehen dann die Schäden des Malheurs: 2 Latten weg, 2 Taschen aufgerissen, ein kleines rechtwinklig gerissenes Loch von 3 mal 3 cm. Glück gehabt, hätte schlimmer kommen können! Ein Segelmacher ist um diese Uhrzeit nicht mehr erreichbar, morgen haben wir keine Lust, uns einen ganzen Tag stehlen zu lassen. Also: Ab in die Segellast und zu Hause repariert!

Und warum hat das Rigg so vibriert? Die Wanten sind viel zu locker und müssen unbedingt gespannt werden. Wer geht in die Luft?

Ich schlage Gerlinde vor, da haben wir mutmaßlich am wenigsten zu rackern. Aber Gerlinde schwindet die Farbe aus dem Gesicht bei meinem Angebot. „Und wer kümmert sich um das Abendessen?“ – Auch ein Argument!

Benjamin will hoch hinaus: Bootsmannsstuhl, Werkzeug eingepackt, Spifall und Sicherung eingepickt, und dann: Kurbeln, was das Zeug hält!

Jetzt ist er ganz oben. Smutje ruft aus der Kombüse: „Backen und Banken!“ Aha: Essen ist fertig!

Sofort werden die Klemmen belegt und dem Befehl Folge geleistet. Wir stolpern den Niedergang runter. Warum sollen wir unseren Skip denn erst runter lassen, nur um ihn nachher wieder zu liften?



22.4.2008: Rauschefahrt nach West-Terschelling mit E/NE, 4-5 Bft; nur $\frac{2}{3}$ Genua, kein Großsegel

„Den nächsten, den wir überholen, grüssen wir freundlich und zeigen ihm die Abschlepptrasse.“ grinst unser Benjamin. „Und dann ziehen wir langsam den Treibanker hoch...“ flachst Michael.

Terschelling ist nach etlichen Kreuzschlägen endlich erreicht. Sigrid zieht sich erleichtert ihre Seglerhose aus und stellt fest: „Meine Hose ist drinnen ganz feucht.“

Zwei Jungs fortgeschrittenen Alters auf einer benachbarten Yacht HR 53 sitzen mit Rennfahrersonnenbrille und starren in die hinter Wolken untergehende Sonne, die Kuchenbude mit geöffneter Luke ausgerechnet in Luv...

Michael muss Mittwoch zur Fähre: Sein Chef hat kein Erbarmen, meint, er sei eine so wichtige Persönlichkeit, dass er unbedingt anwesend sein muss – auch ein Kompliment. Nur kann er sich dafür nichts „kaufen“, sondern wird am Schreibtisch sitzen, in die Ferne blicken und sehnsüchtige SMS an uns schreiben und Wetterberichte durchgeben.

Benjamin kommt vom Hafenmeister zurück und hat den Wetterbericht in der Hand. Herrliches Segelwetter: Seit Tagen strahlend blauer Himmel und 6 Bft Wind aus Ost. Raus auf die Nordsee und dann Richtung Deutschland wäre kein Problem. Aber der nächste brauchbare Hafen (Borkum) liegt dann im Osten, also im Wind.

„Wollt ihr einen Hafentag oder Sklavenarbeit auf der Kreuz nach Borkum bis übermorgen früh?“ Und er schaut uns dabei so flehentlich an, dass wir unverzüglich seinem Herzenswunsch entsprechen. Er ist ob unserer Entscheidung so glücklich, dass er unverzüglich eine Runde ausgibt: Weizenbier aus dem Kühlschrank.



Aus dem Logbuch: „Leider ist die Windvorhersage denkbar ungünstig, um nach Deutschland zu segeln. Morgen wird M. uns leider verlassen.“

Und dann wird repariert, was das Zeug hält (also nur eine andere Art von Sklavenarbeit):

- Wieder ist Wasser in der Bilge (zum Glück Süßwasser), und die Pumpe ist etwas „schwach auf der Brust“, es plätschert nur etwas aus dem Borddurchlass. Benjamin schimpft, dass das auch im Winterlager hätte ...
Filter auseinander nehmen, Sieb säubern – fertig. Aber woher – verdammt! – kommt immer das Wasser??!
- Der Choke am Motorblock ist notdürftig mit Kabelbindern befestigt; Mutter suchen (passt nicht), also die vorhandene halbieren (passt)
- Klodeckel befestigen
- Ruderschaden nochmals begutachten und Ruderstange justieren; hoffentlich hält das! (Hält nicht – aber das später.)
- Scharniere am Schapp ölen und justieren
- Backskistendeckel quietscht
- Klobürste erneuern, Halter reinigen und befestigen

Morgen soll der Wind auf S/SW drehen, also: Auf nach Borkum!! Vorher wird aber noch ein gemütlicher Kneipenbesuch absolviert, nein: genossen; kostet uns ja nichts, denn das zahlt ja die Bordkasse...

240430UTC Apr -- mitten in der Nacht:



„Heiß auf die Genua.“ Dabei sind wir schon seit etwa 2 ½ Stunden (also seit kurz vor 4) auf dem Meer zwischen einem Dutzend durcheinander blinkender Lichter. Der nicht-mehr-ganz-Vollmond hat sich hinter einer geschlossenen Wolkendecke verzogen; der Scheinwerferstrahl huscht gelegentlich durch die Dunkelheit: Hier wird doch wohl keine unbeleuchtete Tonne... Im Hintergrund kreist das Feuer von Terschelling. Bloß nicht in der Dunkelheit und im Strom aus dem Fahrwasser laufen! Es wird nicht viel gesprochen, nur das Notwendige. Die Konzentration ist richtig zu spüren. Ich sitze am Radar und vor der Karte und gebe die Kennungen und Kurse durch. Alle Tonnen sind auf dem Schirm gut erkennbar, und die Kennungen haben System.

„Steuerbord voraus blinkt die Untiefentonne!“ ruft

Benjamin am Ruder. – „Ich hab’ sie auf dem Bildschirm. Noch eine Meile Kurs halten, wir haben Stromversatz, dann an Backbord lassen!“

Langsam dämmert es, aber es bleibt wegen der Wolkendecke noch dunkel. An Steuerbord schickt immer noch in großer Gleichmäßigkeit Terschelling seinen Lichtkegel durch die Nacht – nur wenige Meilen entfernt sind wir vor 2 ½ Stunden gewesen. Mit einer Hubkielyacht oder einem Kat hätten wir die Abkürzung nehmen können, aber mit 2,1 m Tiefgang lieber nicht.

Den Strom haben wir sauber berechnet, er schiebt uns aus dem Wattenmeer auf die offene See und die meiste Zeit nach Borkum. Wer hätte sich sonst auch mitten in der Nacht aufs dunkle Meer gemacht?

Aus dem Logbuch: „Ein schöner Segeltag! Das frühe Aufstehen hat sich gelohnt. Der Strom trägt uns mit 8 ½ Knoten über Grund nach E.

Der Burkana-Hafen auf Borkum ist wie immer gemütlich wie ein Bahnhof. Der einzige Lichtblick ist der freundliche Hafenmeister. Wegen der Vorsaison gibt es nur 1 (!) Dusche für den gesamten Hafen. Diese ist allerdings kochend heiß. Damit man notfalls die Flucht aus dem Badezimmer (noch vier Waschbecken, Waschmaschine, Trockner) ohne Verzug antreten kann, hat man auf eine Verriegelungsmöglichkeit der Badezimmertür verzichtet. Abends wettern wir eine Schauerfront gemütlich unter Deck ab.“

Wir lassen beim Weizenbier unserer Fantasie freien Lauf: „Die Situation mit dem Duschaum hat doch auch so seine Vorteile. Was haltet ihr denn von einer Polonaise durch die Dusche: Jeder wäscht dem Vordermann bzw. Vorderfrau den Rücken, während man im Kreis laufend immer mal wieder kurz unter die heiße Dusche geschupst wird. Das ist ökonomisch, und man kann mit einer einzigen Duschmarke die ganze Crew sauber kriegen.“

Und? Und weiter? Ist die Idee auch umgesetzt worden? – Auf diese Frage habe ich schon gewartet! Das aber wiederum geht euch gar nichts an, verehrte Leser! Nur so viel: Achteraus von unserem Schiff liegt das Feuerschiff *Borkumer Riff*.

25.4.2008

22 sm unter Vollzeug nach Emden!

Die Alte Schleuse ist gesperrt. Der Schleusenwärter lässt sich die Nachricht entlocken, dass in einer knappen Stunde durch die Seeschleuse geschleust werde. Vor der Schleuse müssen wir dann noch 1 ½ Stunden warten, obwohl gar kein Verkehr ist. Vielleicht musste der Herr Schleusenwärter zum Mittagessen mit anschließender Siesta.

Logbucheintrag: „Da es vor der Schleuse keine Möglichkeit zum Festmachen gibt und sich der Herr Schleusenwärter keine weitere Zeitangabe entlocken lässt, haben wir verschiedene Möglichkeiten ausprobiert, das Schiff bei kräftigem Wind auf der Stelle zu halten.“

Der Brückenwärter der DB ist auf Zack: Nur zwei Minuten nach der angesagten Zeit geht die Brücke hoch. Wir machen im Alten Hafen vor dem Rathaus und dem Feuerschiff *Deutsche Bucht – Amrumbank* fest.

Der Abend klingt aus mit einem Essen im Restaurant auf dem Feuerschiff.

„Und nun zur Krönung des schönen Abends noch einen Pharisäer?“ frage ich anschließend an Bord.

„Pharisäer“ kennt ihr nicht? Alles muss man euch erklären... Das ist etwas Leckeres zu jeder Tages- und Nachtzeit, meinen jedenfalls die Nordfriesen und auch die Crewmitglieder. Woher der Name „Pharisäer“ kommt? Moment mal, ich glaube, ich habe in meinem Logbuch eine Postkarte von meinem letzten Besuch auf der Insel Nordstrand, da steht die uralte Geschichte



drauf:

Wie ein braver Pastor einem höchst fürtrefflichen Getränk zu einem höchst unchristlichen Namen verhalf:

Vor langer Zeit traf es sich einmal, dass droben im Friesischen ein streitbarer Pastor neu in Amt und Würden trat. Dem wackeren Pfarrherrn blieb es nicht lange verborgen, dass die Bewohner der Insel Nordstrand einem kräftigen, wärmenden Schluck nie abhold waren und dass man zum zweiten und dritten Glase nicht nein zu sagen pflegte. Wiewohl der getreue Diener des Herrn von der Kanzel herab auch dagegen zu Felde zog, sein Eifern vermochte wenig auszurichten.

Nun geschah es, dass unser guter Pastor von einem Bauern zur Kindstaupe eingeladen wurde. Da man nun zur Kaffeetafel bat, gedachte der brave Hirte, seinen Schäflein eine heilsame Lehre zu erteilen.

„Ich will...“, so sprach er bei sich, „die Gelegenheit beim Schopfe fassen und so lange zu Gast bleiben, bis der Letzte gegangen ist.“ Glaubte er doch, durch seine gestrenge Anwesenheit all die scharfen Trünke und Tränklein vom Tisch zu verbannen, denen die trinkfesten Nordstrander bei ähnlichen Gelegenheiten gemeinhin wacker zuzusprechen pflegten.

Und um zu beweisen, dass man auch ohne starke Getränke fidel sein konnte, mühte sich der Pastor nach Kräften, mit lustigen Histörchen die Festversammlung zu ergötzen. Und der Erfolg schien ihm Recht zu geben – war doch nach etlichen Schwänken und mehreren Tassen heißen Kaffees die Festversammlung in der heitersten Stimmung, die man sich nur denken kann.

Armer Pastor! Dass in der Küche der Kaffee der Gäste – bis auf den des Pfarrherrn – mit einem kräftigen Schuss Rum gewürzt wurde, entging seiner Aufmerksamkeit. Wie sollte er es auch bemerken, da doch die Mägde wohlweislich eine tüchtige Lage Schlagsahne auf den Kaffee gaben, damit der Rum sich nicht durch seinen Duft verriete.

Aber wie's das Unglück wollte, geschah es, dass zu vorgerückter Stunde dem Pastor ein Kaffee gereicht wurde, der mitnichten für ihn bestimmt war. Den Betrug erkennend, sprang der wackere Gottesknecht hochroten Kopfes vom Stuhle auf und wettete voll gerechten Zornes in den Saal: „Oh, ihr scheinheiliges Volk! Ihr Pharisäer!“

So ward dieser Tag zu einer doppelten Taufe. Gesellte sich doch beim Kind des braven Bauern ein weiterer Täufling zu: eben jenes köstliche Kaffee-Rum-Getränk, das von Stund' an nur noch „Pharisäer“ genannt wurde.

26.4.2008

Öffnungszeit des Toilettenhäuschens: „8 Uhr bis 20 Uhr“ Vorher und nachher wird das Bedürfnis ausgeschwitzt!

Ok., also 10 Minuten nach 8 zum Waschen: geschlossen.

Um Viertel vor Neun Anruf bei der AG Ems, dem Betreiber: „Es pressiert!“ – „Wir rufen den Hafenmeister an.“

Dann lasst uns doch erst mal frühstücken!

09³⁰ Uhr: Der Nachbarlieger kommt unverrichteter „Dinge“ im Morgenmantel zu seinem Schiff.

Ich kürze ab: Während des Gepäckwechsels (mittlerweile ist meine neue Crew eingetroffen), also so gegen 11 Uhr wird der Hafenmeister freudig von den Skippern begrüßt: „Harte Nacht gestern gewesen, was?!“

Nach einer schnellen Wäsche folgt ein trauriger Moment: Ich muss Abschied nehmen von meinen lieben Mitseglern, mit denen ich eine Woche lang Freud und Leid geteilt habe, denn sie gehen von Bord, und ich bleibe noch für eine weitere Woche; ich habe solange Ausgang bekommen. Der Abschied fällt mir ... Keine Sentimentalitäten:

Der Bus verschwindet um die Ecke, und die neue Crew richtet sich im Schiff häuslich ein.

Und das ist sie, die neue Crew:

- Siegfried, der Skipper
- Wolfgang, sein Bruder
- Andreas
- Lutz
- Renate, seine Frau
- und ich, derselbe „ich“ wie schon oben

Wenigstens hält sich der Brückenwärter der DB an die bekannt gegebenen Öffnungszeiten.

Vor der Seeschleuse das bekannte „Spiel“ des Schleusenwärters: Nichts Genaues weiß er nicht, also erst und einfach mal die Schleuse zu! Er hält es „für empfehlenswert“, irgendwo festzumachen – aber wo?! Ich glaube, dem ist kürzlich seine Frau abgehauen. Etliche Yachten dümpeln in Sichtweite.

Lutz bugsiert unsere Yacht gerade an ein paar schwimmende Baumstämme, da hören wir über Funk, dass ein Plattbodenschiff schleusen will. Das ist die Rettung! Sonst läuft uns noch die Tide auf der Ems ab. Merke: Ein Schiff von mindestens 20 Metern entern und den Skipper irgendwie dazu „überreden“, durch die Seeschleuse von Emden zu fahren, denn sonst kriegt der Schleusenwärter seinen Hintern nicht aus dem Sessel.

261245UTC Apr (= viertel vor drei am 26.4):

Endlich durch! Freiheit der Meere, wir kommen! Und mit Rauschefahrt geht es Richtung Borkum.

In Sicht der Fischerbalje legt sich der Wind zur Nachtruhe, und Lutz kämpft sich unter Motor gegen den Ebbstrom (2 kn!) nach Burkana-Hafen vor. Unser – d.h. mein – „Stammplatz“ von gestern am Steiger ist belegt. Per Funk lotst uns der Hafenmeister an einen anderen Steiger ganz nah am Ufer: Das Lot meldet 0,0 m Wasser (also Schlamm) unterm Kiel. Stimmt in etwa, das haben mir mit der Lotleine überprüft: 2,5 m Wassertiefe.

Auch diese Crew nimmt das „Angebot“ des Duschraums gelassen hin. Den Sonnenuntergang (hinter Wolken) verbringen wir bei einem gepflegten Bierchen im Kuhstall – also so heißt die gemütliche Kneipe in Sichtweite. Überall Kühe in allen erdenklichen Bildern und Figuren. Irgendwann wird das Bier wohl aus einem Euter abgezapft werden – muuuh! Aber lecker, das Bier.

270800UTC Apr

Ablegen Burkana-Hafen – die Gezeit treibt uns aus den Schlafsäcken und der Ebbstrom unter Genua und Groß auf die offene See.

Wo steht eigentlich der einzige Bahnhof in Deutschland, der keinen Gleisanschluss hat? Ehrlich: Bahnhofshalle, Schalter, Gepäckabfertigung, Fahrscheinautomaten: alles vorhanden – aber kein einziges Gleis!

Richtig! Norderney ist erreicht. Und auf dem „Bahnhofs-“Parkplatz stapeln sich die Autos.

Fürchterlich, diese Betonburgen, die die Strandansicht verschandeln! Überall gibt es Plastikentchen und Schaufelchen und Gummibällchen und und und... Die ruhigen, sehenswerteren Gassen muss man sich erwandern, tun wir auch. An der Strandpromenade finden wir eine windgeschützte Einkehrmöglichkeit.



28. April

Lutz ist am Ruder: „Warum haben wir eigentlich den ... wie heißt das Ding? Bullenstander? ... gesetzt?“ Unser Skipper – staubtrocken: „Weil du am Ruder stehst und deshalb immer ein Risiko bist.“ Und er grinst verschmitzt, der Skipper und auch Lutz. Wir verstehen uns schon prima.

Um 11 Uhr geht's los: Erst einmal Regen, und dann trifft die Regel zu: Der Regen macht den Wind kaputt. Und es nieselt und wird zunehmend diesig.

„Kannst du dich erinnern, Lutz, an unsere SSS-Wetterkunde? Ursachen von Nebel?“ frage ich, denn Lutz wollte auf dem Törn noch etwas für seine Praxisprüfung mitnehmen.

„Eine Warmfront ist eben durchgezogen, feuchte Luft über kaltem Wasser: Kaltwassernebel besonders im Frühjahr.“ kommt es wie aus der Pistole geschossen.

Vor der Querung des Fahrwassers der Weseransteuerung – ausgerechnet! – ist die Sicht auf $\frac{1}{2}$ sm gesunken. Nebelhörner tuuuuten, wir antworten: lang-kurz-kurz. Wie schön, dass wir Radar an Bord haben! Und das brauchen wir jetzt dringend. Konzentriert mitplotten!

„Seht ihr das Ziel Steuerbord voraus?“ – „Nöö – wo denn?“ – „Kursänderung 0-5-0 ° nach Steuerbord!“ – „Liegt an!“ Das Ziel wandert aus.

Ja-ja, ich weiß: Folgerungen aus unzulänglichen Radarinformationen (eines kleinen Yachtradars) müssen nach KVR unterbleiben. Aber alle Ziele, auch die kleinen Tonnen, habe ich klar auf dem Monitor, und der Nahbereich ist noch nicht erreicht, und die Pötte im Fahrwasser haben nun mal Vorfahrt, und der Strom würde uns ins Fahrwasser schieben und unter Motor hört man auch nicht besser und ... und ... und...

Wir sind durch. Vor uns die *Neue-Weser-N-Reede*: Bei Nebel mitten durch die Ankerlieger schlängeln – Bullenstander gesetzt und Genua ausgebaumt. Und dann dreht der Wind und frischt auf: Alles wieder abbauen! Wenn doch nur der Regen aufhörte... Die armen Rudergänger!

Grün ist das Land,
rot ist die Kant',
weiß ist der Strand:
Das sind die Farben von Helgoland.



Es ist schon dunkel, ziemlich dunkel. Liegen im Päckchen ist im Hafen von Helgoland üblich, also gehen wir mal längsseits. Wo, bitte, geht's hier zu einer ordentlichen Hafenkneipe? Erst einmal die Hafenmauer entern – und jetzt ist Niedrigwasser. Sind es 10 m oder weniger? Auf alle Fälle geht es senkrecht in die Höhe.



„Ja, bin ich denn Reinhold Messner? Das ist ja hier wie auf einem Klettersteig in den Alpen! Wie soll ich denn da rauf kommen?“ – „Du kannst ja geliftet werden, so mit ...“ – „Ich? Geliftet werden?! Denn netter kann man es nicht sagen. Also, ehrlich. Nee, macht euch mal keine Sorgen. Ich bleibe an Bord und werde sicher ein leckeres Tröpfchen finden.“
Wie sollen wir es klar machen, dass genau das unsere Sorge ist?

Nun denn! Egal, in der Dunkelheit spielt der Aufstieg eh keine Rolle. Klar wird uns schon jetzt, dass ein tiefer Blick ins Glas einen tiefen Sturz ins Wasser zur Folge haben kann, denn es gibt keinen anderen Weg zurück auf unser Schiff. Am Binnenhafen neben den Hummerbuden werden wir fündig, schon wieder in einem Kuhstall: „Bunte Kuh“. Ich genehmige mir einen Helgoländer Eiergrog. Draußen ist es kalt, in meinem Magen wird es warm. Und anschließend noch einen Grog, bitte. Der Abstieg geschieht ohne Absturz, war auch nicht mehr gar so tief, denn es geht auf Hochwasser zu.

29. April: Inseltag

Der Hafen leert sich; wir verholen erst einmal das Schiff an einen frei gewordenen Schwimmsteiger. Und dann geht die gesamte Crew verschiedenen Aktivitäten nach:

- Meerwasserschwimmbad „Mare Frisicum spa Helgoland“
- Fotojagd
- Bummel rund um und über die Insel
- Museum
- Lehrpfade



Der „Pinneberg“, der höchste Berg von Helgoland (61 m)



Verlaufen ist nicht möglich, irgendwo trifft man sich wieder auf dem See-

heilbad Helgoland, und so vereinbaren wir kurzerhand einen Restaurantbesuch mit Blick rüber zur Insel „Düne“. Den „Absacker“ genehmigen wir uns wieder in der „Bunten Kuh“.

30. April: Hexentanz auf dem Blocksberg (morgen ist der 1. Mai)

Nein, das meine ich nun nicht, dass unsere Bordfrau ... also bitte! Da will ich ja nicht nur mal das leckere Essen hervorheben!

Der verhexte Tanz beginnt schon in Helgoland. Wir wollen durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK), also grober Kurs SE. Kein Problem – normalerweise, aber was ist an einem 30. April schon normal? Wind aus SE mit vorhergesagten 5 Bft. Seit vielen Tagen herrschen östliche bis südöstliche Winde. Mist, dass unsere Genua 3 beim Segelmacher ist; damit könnten wir gut Höhe laufen. Wenigstens regnet es nicht – noch nicht, denn heute ist ja ...

Genua und Groß im ersten Reff, schöne lange Schläge.

„Land in Sicht!“ – „Wo? - Wo?“ – „Dort Backbord achteraus.“ – „Das ist... das ist doch wohl nicht etwa ...?“

Es **ist** Helgoland immer noch! Nach vier Stunden versinkt Helgoland langsam im Dunst. Frust!! Der verflüchtigt sich aber bei der Annäherung an die Elbemündung. Jetzt wird's schmal, die Schläge kürzer, die Navigation ganz präzise.

Gegen den Wind die Elbe rauf? Aber klar doch! Harte Männer schlecken keinen Honig – die kauen Bienen! Aber die Uhrzeit haben wir genau abgepasst: Auflaufendes Wasser.

„Auf alle Fälle vor der grün-weißen Stange wenden!“ ruft Andreas vom Navi-Tisch hoch. „Dahinter können die Enten im Wasser stehen.“

„Klar zur Wende!“ – „Ist klar.“ – „Re!“ Und schön langsam durch den Wind, damit Zeit bleibt, die Genua auf dem anderen Bord ohne zu kurbeln dicht zu holen. Hektik muss ja nicht sein! Die kommt auch dann nicht auf, als Dickschiffe aus beiden Richtungen in Sicht kommen. Wenn nur nicht dieser Fischer noch mitten drin herumdümpeln wurde...

„Heiße Würstchen für die Crew, damit die Stimmung nicht sinkt! Wer will zuerst?“ – „Ich!“ – „Ich!“ – „Ich!“

Hinter Cuxhaven wird es ganz schmal, der Himmel dunkel, und der Wind steht genau gegenan.

„Maschine an und ohne Kursänderung alle Segel bergen!“ entscheidet unser Skipper.

Brunsbüttel-Schleuse erreichen bedeutet Warten und Warten vor der Schleuse im vorgesehenen Bereich. Im Yachtpiloten steht, man werde schon vom Schleusenwärter gesehen. Auch wenn es dunkel ist? Also parken wir irgendwie auf der Stelle bei

Wind und Strom aus unterschiedlichen Richtungen – und in absoluter Dunkelheit, keine Laterne leuchtet.

„Drei Meter – 2,50 m – 2,10 m – 1,50 m!“ ruft Renate. Schemenhaft taucht in der Dunkelheit eine Untiefentonne auf – „sinnigerweise“ unbeleuchtet im vorgeschriebenen Warteraum. In der Detailkarte der Schleuse und im Hafenhandbuch ist keine Tonne verzeichnet. Arbeitsbeschaffungsmaßnahme? Ein Schelm, wer Arges dabei denkt!!

„Handscheinwerfer!“ bittet Siegfried. Ein toller Scheinwerfer! Wenn er doch nicht nur so ausgesprochen kurze Zeit so „stark auf der Brust“ wäre. Aus dem Suchscheinwerfer wird innerhalb einer Minute eine Tranfunzel. Der Scheinwerfer mit dem Anschlusskabel tut es dann dauerhaft; gut, dass ich beim Einführungstörn mit Skipper Benjamin B. erfahren habe, in welcher Backskiste die Anschlussbuchse ist!

Wohl eine Stunde Warten in der Dunkelheit ist verstrichen. Der Rudergänger macht Fahrt achteraus und will dann das Schiff vom Ufer wegdrehen. „Nicht weiter drehen, auf die rote Tonne dort zu.“ empfehle ich. Das Schiff dreht weiter. „Dorthin – nicht weiter drehen!“ Das Schiff dreht weiter und macht Fahrt. Schemenhaft taucht die verdammte Untiefentonne vor uns auf.

„Orientierung verloren?? Was ist los?“ schießt es mir durch den Kopf. Die Tonne kommt immer näher, denn wir haben immer noch Strom. Reflexartig stehe ich neben dem Ruder, gebe Fahrt zurück und greife ins Steuerrad. Entschuldige bitte, ein Reflex! Ich drehe das Steuerrad zurück: leer! Andere Richtung: leer!!! Nichts tut sich, das Schiff macht keine Fahrt, dreht wenigstens nicht mehr. „Anker klar zum Fallen!“ rufe ich nach unten. Zwei Mann hechten zum Anker und klarieren. „Lass fallen!“ – „Wieso denn? – Was ist los?“ Sie kommen wieder nach achtern. „Runter mit dem Eisen!! Schnell! Wir treiben auf Legerwall!!“ Siegfried schaut ganz entgeistert.

Endlich rasselt der Anker in die Tiefe. „Zwei Meter – 1,50 m – 1 Meter ...“ lese ich am Lot. Bei 70 cm steht die Peilung. Ich lasse das Rad wortlos nach rechts und links kreisen: Kein Anschlag. Ich kann verstehen, dass Siegfried es zuerst nicht glauben kann. Hexentanz vor Brunsbüttel! Er dreht und dreht ... „Notpinne raus!“ ordnet er an.

Die ist auch schnell herausgezogen, nur das Aufstecken ist eine Sache für sich. Das Ruder ist auf Hartruderlage Backbord, die Stifte wollen nicht in die Nut der Pinne. Ich verklemme die halb aufgesetzte Pinne, indem ich sie runter drücke, und versuche, das Ruder etwas zu bewegen. Nichts! Das Ding sitzt fest!

„Scheiß Konstruktion! Der Deckel der Backskiste ist zu niedrig. Ich krieg die Pinne nicht tief genug aufgesetzt, sie rastet nicht ein.“ Das Wasser läuft langsam ab. Hexentanz vor Brunsbüttel! Die ganze Crew drängelt sich im Cockpit. Andreas beugt sich vor und stößt dabei den hochstehenden Backskistendeckel zu. Und schon hat die Notpinne genug „Luft“ und rastet ein. Eine echt „geniale“ Konstruktion!! Man sollte die Bedienungsanleitung für das Schiff ergänzen: „Nach dem Entnehmen der Notpinne aus der Backskiste nicht vergessen, beide Backskistendeckel wieder zu schließen!“

Ich kenne mich ja seit der Reparatur vor einer Woche mit dem Mechanismus aus und tauche in die wieder geöffnete Backskiste ab. „Beweg mal die Pinne!“ Siegfried versucht es. „Schei...!“ zische ich zwischen die Zähne. „Blockiert!“ melde ich nach oben. „Das Lager der Stange an der Steuersäule zum Ruderschaft ist über den toten Punkt hinaus gelangt. Ich muss die Stange am Ruderschaft demontieren. Ich brauche Schraubenschlüssel, 21er, glaub' ich, oder am besten gleich einen 'Engländer'.“

Der Ebbstrom wird stärker, die Wassertiefe verringert sich. Und es regnet – warum auch nicht, denn heute ist ja Hexentanz vor Brunsbüttel.

Mit geschicktem Hebeleinsatz und Kraft gelingt es Siegfried, die Steuerstange zu lösen, und die Notpinne kann endlich aufgesteckt werden. Das Ruder reagiert, keine weiteren Schäden: Hurra! Hätte ich doch heute früh noch ein Brötchen mehr gegessen! Wegen des arg kurzen Hebelarms der Pinne braucht man ganz viele Muckis. Achteraus bloß nicht mehr als $\frac{1}{2}$ kn Fahrt! Sonst werden die Kräfte zu groß, und die Pinne wird aus der Hand gerissen. Im Ernstfall ... wir haben ja noch etwas Wasser unterm Kiel und keinen Schwell, eine Nacht auf schrägen Planken wäre ja nicht ernst ... also im richtigen Ernstfall, dann müsste man die Notpinne über die Winschen führen.

Der Hexentanz geht weiter: Skipper Siegfried meldet der Schleuse den Ruderschaden, und wir erhalten nach etlichen weiteren Runden (nehmen wir es positiv: zum Eingewöhnen beim Steuern unter Notpinne) das Signal zum Einlaufen. Zu sehen ist für mich nach vorn sowieso nichts, denn ich hocke neben der Pinne und kralle mich daran fest; alle Kurse und Abstände werden mir zugerufen. Der Versuch, die Pinne zwischen die Unterschenkel zu nehmen, könnte funktionieren, aber wenn meine Frau meine Beine in wenigen Tagen sieht: bei so vielen Schwellungen und blauen, grünen und gelben Flecken verklagt sie glatt den Klub wegen Körperverletzung ...

Also hocke ich mich und mache wieder eine tiefe Verbeugung vor unserem Skipper. So bin ich noch nie in eine Schleuse eingelaufen.

Und das alles bei Nacht, es ist halb 12. Endlich fest! Nee, noch nicht, noch lange nicht! Ein kleines Segelschiffchen liegt erst einmal in einer riesigen Schleuse ganz allein. Nach der Ausfahrt die nächsten Runden drehen: Die andere Schleusenkammer hat geöffnet, wir wollen zum Yachthafen queren. Gut, dass Lutz den Hafen schon kennt und mich durch die schmale Einfahrt fädelt. Und wo anlegen? In der Dunkelheit sehen wir nicht viel; beim nächsten Mal nehmen wir eine Katze mit und binden sie im Bugkorb fest. Siegfried sieht ein Doppelpäckchen, und ich bringe nach einer Drehung unser Schiff daneben zum Stehen. Der nette Nachbarlieger nimmt die Leinen und ich mir einen „Anleger“. UFF! Nie war er so wertvoll wie heute!! Und dann liege ich in der Koje: Viertel vor Eins am ersten Mai: Ende des Hexentanzes!!

Alle Welt feiert „Vatertag“, und wir kriechen in die Backskisten und andere Schapps (Trafo des Landstromwandlers scheppert – Hexentanz?!) und in die Toilettenkabine – warum wohl?! Siegfried und ich nehmen die Ruderanlage auseinander. Irgendwo muss doch – verdammt noch mal! – eine Konstruktionszeichnung zu finden sein! Gefunden! Das Studium ergibt: Die Zahnkranzscheibe unter dem Steuerkompass auf der senkrechten Achse ist etwas zu weit gedreht, so dass das darin eigentlich eingreifende Ritzel von der Achse des Steuerrades frei läuft. Eines der beiden recht massiven Widerlager ganz unten, die die Ruderausschläge begrenzen (sollen), ist so stark verbogen, dass der Totpunkt überschritten wird. Ursache: Beim Achterausfahren entstehen schon bei mäßiger Geschwindigkeit extrem starke Ruderkräfte, und wer das Steuerrad nicht ganz konzentriert mit der Hand festhält (mal so locker wie beim Autofahren mit Servolenkung), dem wird es glatt aus der Hand gerissen mit der Folge: verbogene massive Ruderstange und Widerlager. Wir verlängern die Stange in der Hoffnung, dass der Totpunkt (im Normalfall) nicht überschritten wird, und das Zahnrad rastet wieder in die Zahnscheibe ein. Hoffentlich wird mein Warnaufkleber auf der Rudersäule von den nachfolgenden Crews auch beachtet!



Maibräuche gibt es am NOK! „Foto! Foto!“ Renate ist ganz aufgeregt. „Wo?! - Was?! - Wer?!“ Alles, was nicht schon im Cockpit ist, stürzt an Deck. „Da! Steuerbord voraus!“ Acht junge Männer stehen rückwärts zum Kanal und haben ihre Hosen halb herunter gelassen; acht nackte Hintern glänzen in der Sonne. „Dass ich das noch mal erleben durfte!“ freut sich ... nein, dieser Seufzer stammt nicht von Renate, dieser Freudenschrei entfährt unserem doch gar nicht alten Skipper Siegfried.

„Eine Seefahrt, die ist lustig; eine Seefahrt, die ist schön! Denn dann kann man nackte Hintern am NOK stehen sehn!“ Aber erst einen Tag nach dem Hexentanz auf dem Blocksberg oder vor Brunsbüttel oder wo auch immer. Und das Foto? Tut mir Leid! Ehrlich, aber wir waren so vom Anblick begeistert, dass ... Leider keines



Passt! – Passt nicht!



Sag ich doch: Passt!

im Kasten!

Wenn man wegen der ganzen „Repariererei“ erst mittags ablegen kann, muss man eben übernachten am NOK: Marina Borgstedt kurz hinter der Rendsburger Eisenbahnbrücke. Und noch einen Grund gibt es: Wir haben kein Fernsehen an Bord. Bayern München gegen St. Petersburg steht auf dem Programm. Im Hafen wird doch irgendwo ein TV aufzutreiben sein! Gibt es sogar! Kaum, dass die Leinen belegt sind, ist das Schiff fast verlassen; das Spiel hat ja schon längst angefangen! Wenn auch so mancher Fußballfreund kein Freund von Bayern München ist, wenn’s um die nationale Ehre geht, dann wird eben bei jedem Tor der Bayern gejubelt. Trete ich jetzt jemandem zu nahe, wenn ich sachlich feststelle, dass die Bayern in ihren Mitspielern von St. Petersburg ihre Lehrmeister gefunden haben? So viele Gegentore – das tut schon weh. Man sieht es den „Heimkehrern“ an. „Jetzt brauch’ ich erst mal ein gepflegtes Bierchen.“ Also: Jacken über und ab ins Dorf.

Erste Kneipe: geschlossen.

Zweiter Kneipe: geschlossen.

„Wo kann man denn um diese Zeit noch ein Bier trinken?“ – „Tja, dann müssen Sie dort die Straße runter gehen, aus dem Ort raus, in den nächsten Ort rein, das ist Büdelsdorf. Und da werden Sie sicher noch ein Bier kriegen.“

„In den nächsten Ort?! Wie weit ist das denn so ungefähr?“ – „Oooch, so 10 Minuten.“ – „Mit dem Auto oder zu Fuß?“ – „Nee, zu Fuß.“

Ich habe da so ein verdammt ungutes Gefühl: Wenn ich jemanden nach der Wegzeit frage, müsste ich eigentlich erst einmal rauskriegen, ob dieser Mensch mit dem Auto zum Zigarettenautomaten fährt oder auch zu Fuß geht. Da gibt es schon große Unterschiede beim Schätzen von Wegzeiten!!

Und wir wandern – und wir wandern – von einem Ort zum ...

Am Ortsrand von Borgstedt taucht schemenhaft am Horizont die Skyline von Büdelsdorf auf. Geschätzte Distanz: 2 ½ km. Rückweg noch nicht eingerechnet. „Nee. Ihr Lieben, das geht so nicht.“ Renate legt ein Veto ein. „Ich leide immer noch an einer Erkrankung an den Beinen. Das schaffe ich nicht; ich gehe mit Lutz zurück.“

„Wir freuen uns auf ein leckereres, kühles Bierchen. Wir trinken auch auf dein Wohl!“ verspricht Andreas. Und wir wandern – und wir wandern...

Der Pförtner im Druckzentrum SHZ schickt uns „in diese Richtung da“. Dort liegt ein feines Hotel-Restaurant am Wege: eigentlich nicht unser „Ding“. Aber fragen kann man ja mal, wo es da eine „kleine Kneipe in unserer Straße ...“ Der Empfangs-Chef hält Rücksprache mit dem Restaurantleiter („Entschuldigung, ich bin nicht von hier.“). Der lässt uns ausrichten: Geradeaus – zweite links vor dem Autohaus – wieder links – bis zur Feuerwehr – ungefähr 10 Minuten

„10 Minuten?!?“ Wir sehen uns wortlos an; irgendwo muss ich das heute schon mal gehört haben!

Nach weiteren 20 Minuten stehen wir neben der Feuerwache vor der kleinen Kneipe: Heute Ruhetag.

Ich kann verstehen, dass die Gegend dort so dünn besiedelt ist: Wenn man erst zum kleinen Bier in die nächste große Stadt fahren muss – 10 Minuten, mehr nicht ...

Frustriert vom Fußballergebnis und ausgemergelt vom Durst stolpern wir den Niedergang in den Salon. „Wasser!!“ – „Es kann auch'n Bier sein!“ rasseln die Worte aus der trocken-heiseren Kehle von Wolfgang.

„Sag jetzt kein Wort!“ raune ich Renate zu. „Kein einziges Wort! „Sonst wirst du kielgeholt und das auf der Stelle und vor dem ersten Bier und hier im Hafen!“

Und dann wird fröhlich das Wiedersehen gefeiert bis nach Mitternacht.

So oder so ähnlich kann sich der Alltag an Bord unseres schönen Schiffes auf seiner Fahrt vom platten Ijsselmeer nach Kiel abgespielt haben. Alle wörtlichen Reden habe ich den Akteuren selbstverständlich wortgetreu in den Mund gelegt.

Schiff ahoi und immer eine Hand breit ... Rum im Glas wünscht
Reinhard Kindla