Runde 90 Tage Ostsee
Segeln mit Hindernissen
Peter Thiemt
DIENSTREISE

Zu diesem Buch:

Längst nicht jeder Reisende landet am gewünschten Ziel. Längst nicht alles läuft ausnahmslos völlig glatt. Und längst nicht jede Technik arbeitet genau so zuverlässig wie gewünscht.

Nein, auf dieser Reise passiert mitnichten alles, wie es soll.

Der Autor nimmt uns mit auf seine humorig und durchaus selbstironisch beschriebene Bootstour und nach wenigen Minuten glauben wir, mit auf seinem Schiff zu sitzen.

Den Götakanal werden wir nicht erreichen, das wird schon auf den ersten Seiten deutlich, dafür aber gibt es reichlich Entschädigung, wir landen in manch interessanter Ostseestadt, wir genießen die Landschaft, lernen spannende und hilfsbereite Menschen kennen und greifen dem Protagonisten hin und wieder bei kleineren Reparaturen unter die Arme.

Außerdem sind wir nah dran beim Test eines in jahrelanger Arbeit entwickelten Blockheizkraftwerks, wir beschaffen neue Simkarten und Handytelefone, bewältigen einen – zum Glück nicht bedrohlichen – Wassereinbruch im Boot und zu allem Überfluss werden wir am ersten Tag in schwedischen Gewässern auch noch ausgeraubt. Das und manches mehr wird unaufgeregt, kurzweilig und mit lächelnder Feder beschrieben.

Drei Monate spannend interessantes Leben - ein Buch, ganz gewiss nicht nur für Segler und Motorbootfahrer!

Peter Thiemt wurde 1954 in Bad Rothenfelde geboren und lebt heute im kleinen Melle bei Osnabrück. Bis Ende 2016 war er runde 40 Jahre selbstständig unternehmerisch tätig.

Seit Übergabe der Geschäfte an seine Nachfolger genießt er einen ganz und gar nicht langweiligen Ruhestand und widmet sich vielfältigen Hobbys. Mit Segelbooten, anfangs waren es kleine Jollen, ist der Autor seit seinem 20ten Lebensjahr unterwegs.

Peter Thiemt

Dienstreise

Runde 90 Tage Ostsee
Segeln mit Hindernissen

eine Reiseerzählung

Mein Dank gilt Conny und Jörg,

Conny dafür, dass sie seit
etlichen Jahren und immer
gewaltigem Urvertrauen
gemeinsam mit mir
auf dem Wasser reist.

Und Jörg für seine Geduld, seine
grenzenlose Hilfsbereitschaft
und für seine immer
angenehme Gesellschaft.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

© 2017

Text: Peter Thiemt
Fotos: Cornelia + Peter Thiemt
Lektorat: ManufacHerenia

Kontakt: kohinoor@thiemt.net

Herstellung und Verlag:
BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7460-1812-6

Prolog

Im vergangenen Jahr waren wir auch unterwegs, die Frau, die wir Cornelia nennen wollen zum einen und zum anderen ich, der Steuermann – acht Wochen lang am Stück. Und jeder, der Frau Cornelia kennt, wird es nicht glauben: Am Ende der Reise, wir sitzen wieder in unserem kleinen, völlig verschlickten Hafen in Weener an der Ems, da sagte sie:

„Ach, hätte auch ruhig noch etwas länger sein können."

Mir hüpfte das Herz. Fährt sie doch eigentlich immer nur mir zu Liebe mit. Sie ist keine echte Seefrau, sie steuert nicht gern, sie setzt die Segel nicht gern, sie macht die Kartenarbeit nicht gern und sie fährt nicht gerne nachts. Aber sie geht mir immer gut zur Hand und wir sind ein eingespieltes Team, seit deutlich über 30 Jahren schon. Und im Vertrauen: Auch ich bin kein echter Seemann. Aber ich liebe das Reisen mit dem Boot, genauer mit unserem Boot.

Unser Boot, ja das ist eine Sparkman + Stephens 38. Gebaut im Jahre 1976 in Finnland. Ein urstabiles Schiff von knapp 12 Meter Länge und 3,70 Meter Breite aus GFK mit einem wunderschönen Teakausbau und guten Segeleigenschaften. Trotz viel zu alter Segel macht es so manch neuem Riss noch immer eine lange Nase.

Ich persönlich schone diese alten Segel gerne mal – immer dann, wenn es nicht richtig passt: zuwenig Wind, zuviel Wind, Wind aus falscher Richtung und so weiter. Auch deshalb bin ich kein richtiger Seemann. Sicher gibt es noch andere Gründe. Die aber bleiben hier unerwähnt.

Zwei Monate waren wir also unterwegs gewesen. Und am Schluss sagt die Frau Cornelia, dass es ja ruhig noch etwas länger hätte sein können. Natürlich vergess ich das nicht und spreche das Thema im Winter, so um Weihnachten herum, an:

„Du Spatzerl, was hältst du denn von einer etwas längeren Reise im nächsten Jahr?“

„Hm...“

„Ja, ich dachte, du weißt, ich wollte doch immer gern den Götakanal machen, haben wir doch schon häufiger drüber gesprochen. Fandest du doch auch gar nicht so schlecht die Idee...“

Etliche „hm’s“ später ist die Sache klar.

Sie: „Wir machen das. Vielleicht aber fahr ich zwischendurch mal für ein paar Tage nach Hause. Und die Nordsee, die will ich nicht mitfahren, das könnte Jörg doch mit dir machen.“

Im Grunde ist sie gern auf dem Schiff, die Frau Cornelia. Nur schaukeln soll es nach Möglichkeit nicht. Ich kann das gut verstehen.

Kurze Zeit später kommt Jörg uns besuchen:

„Klar, Nordsee mach ich. Und auch noch’n Stück weiter, wenn’s sein soll.“

So weit, so gut. Und ich fang an zu planen. Route, Häfen, Etmale, Hafentage, Sehenswürdigkeiten und alles was man so macht, wenn man eine längere Reise vorbereitet. Macht Spaß. Ist so, wie schon mal fahren. Nur trockener.

Unten im Bauch hab ich dabei allerdings ein schlechtes Gefühl. Immer, wenn ich bislang eine Reise ausführlich plante, wurde das nichts. Oder es wurde völlig anders. Na, wir werden sehen. Diesmal klappt es bestimmt.

Der normale Mensch hat das Glück, oder, je nach Sicht der Dinge, Pech, neben anderen Aktivitäten auch arbeiten zu müssen; ich habe dieses, aus meiner Sicht, überwiegende Privileg seit einiger Zeit nicht mehr, bin gewissermaßen Rentner, allerdings ohne die damit gemeinhin verbundenen Bezüge. Leider! Und trotz des Rentnerdaseins ist meine Zeit

äußerst knapp bemessen. Ein Umstand, der, wie man aus gut unterrichteten Kreisen häufiger hört, nicht ungewöhnlich ist. Im Grunde weiß ich nicht, wie ich mein früheres Leben bewältigt habe. Das vor dem Rentendasein.

Die Reiseplanung lastet, dies sei hier zugegeben, nicht vollständig aus. Dürfte auch gar nicht, denn nebenher ist noch einiges zu erledigen, zum Beispiel Dinge, die mit meinem Ausstieg aus dem Arbeitsleben zusammenhängen und manches am Schiff. Polieren, saubermachen, Plicht neu lackieren, den Bugkorb ändern, damit wir endlich altersgerecht über denselben aussteigen können. Und natürlich die Seitenleiter so modifizieren, dass sie in den Bugkorb eingehängt werden kann, um größere Höhendifferenzen elegant zu überwinden.

Vor Jahren musste Frau Cornelia nach einem übermütig gewagten Sprung von Bord drei Fischkisten heranschleppen und zu einer Treppe stapeln, damit wir überhaupt eine Chance hatten, unser Schiff wieder zu betreten. Ich hätte es nicht einmal verlassen können.

Und dann ist da noch das Projekt mit dem Blockheizkraftwerk, das endlich abgeschlossen werden soll. Es bekommt eine der höchsten Prioritäten. Ich muss das kurz erklären:

Vor etlichen Jahren, ich stand noch deutlich im aktiven Arbeitsleben, begann ich ein winzig kleines BHKW (Blockheizkraftwerk) für Boote zu entwickeln. Für zum Beispiel Wohnmobile hätte man es auch einsetzen können. Oder für Jagdhütten. Keine schlechte Idee eigentlich. Schlägt man doch mehrere Fliegen mit einer Klappe. Mein BHKW macht nämlich drei Dinge: Strom, warme Luft zum Heizen und warmes Wasser für Menschen, die gern warm duschen. Das Ding hilft also gewaltig, wenn mal keine Steckdose für das Landstromkabel zur Verfügung steht. Einen Markt gibt es dafür bestimmt.

Nach Hunderten von Stunden und Zig-tausenden von investierten Euros war ein erster Prototyp fertig und wurde auf unserer Kohinoor, das ist die beschriebene S + S 38, installiert. Auf kleinstem Raum übrigens. Nicht viel größer als eine ordentliche Kühlbox ist mein BHKW. Und so leise wie ich es mir gewünscht hatte. Im Salon kaum zu hören. Nur leider arbeitete das Ding nicht wirklich zuverlässig. Was ganz wesentlich an dem zur Energieumwandlung eingesetzten Dieselmotor lag. Ein Modell, das gerne Öl absonderte und Unmengen Ruß produzierte und zudem noch stank. Keine echte Freude für eventuelle Neben- oder Hinterlieger. Auch ließ es schon mal einen Anlasser verglühen oder Stehbolzengewinde lösten sich in Nichts auf. Die Chinesen, sie waren die Lieferanten des Motors, sind in solchen Dingen offensichtlich wesentlich schmerzfreier als ich.

Darüber hinaus gab es den einen oder anderen selbstgemachten Mangel. Insgesamt betrachtet war ein gewisser Optimierungsbedarf vorhanden. So jedenfalls war das Ding, anders als geplant, nicht vermarktbar. Und leider machten widrige Umstände es unmöglich, die Entwicklung weiter zu verfolgen. Das an sich sehr interessante Projekt wurde in die Zukunft vertagt.

Diese Zukunft konnte jetzt, einige Jahre später, beginnen – mit meinem Eintritt in den Ruhestand. Und schön wäre es eben, wenn wir das modifizierte Ding mit auf unsere Reise nehmen könnten. Um es auf Herz und Nieren zu testen und vielleicht vorhandene Restmängel zu beseitigen. So wäre unsere Reise nicht einfach nur eine Reise, sondern eine dienstlich veranlasste. Eine Dienstreise also. Unbedingt ein interessantes Thema für steuerberatende Berufe.

Nach der Reise wären wir dann sehr viel näher dran an der Vermarktung unseres „Power Blocks“. So lautet der Arbeitsname des Gerätes, das aus Diesel Strom, Wärme und auch heißes Wasser macht.

Also, wo ist das Problem? Den Alten raus, den Neuen rein. Für den Umbau kalkulierte ich großzügig zwei Wochen, für zusätzliche Arbeiten noch mal eine weitere. Nach rund zweieinhalb Monaten drehen, fräsen, verkabeln, programmieren, optimieren usw., war ich schon soweit, dass man sagen konnte: könnte wohl laufen – einbauen!

Ich hatte, viel schlauer geworden, trotz des dreifachen Preises einen wunderschönen Diesel aus deutscher Produktion verbaut und nur ein unverbesserlicher Optimist konnte verdrängen, dass dieser Motor es nötig machen würde, nahezu alle Teile, die in der wunderschönen Schallschutzkiste untergebracht waren, neu zu fertigen.

Wüssten wir darum, wie beschwerlich das Leben sein kann, würden wir es dann überhaupt beginnen? Hätte Herr Edison seine Glühbirne entwickelt, wenn er gewusst hätte, wieviel Lebenszeit ihn das kostet? Wahrscheinlich ja.

Der von mir geplante Abfahrtstermin war wegen der aus Platzgründen nur unzureichend beschriebenen Aktivitäten inzwischen beinahe verstrichen, Mitte Mai sollte Abfahrt sein – es würde vermutlich später werden, das Lackieren der Plicht hatte ich schon auf eine ferne Zukunft verschoben. Ordentlich mit „Rot/Weiß“ polieren muss für dieses Jahr noch mal reichen.

Zusätzlich tauchte ein neues Problem auf, nämlich eines der beiden Knie von Frau Cornelia. Sie hatte wegen ständiger Schmerzen einen Vertreter der ärztlichen Zunft aufgesucht:

„Großes Problem! An Urlaub – drei Monate auf dem Boot – gar nicht zu denken. Hier ist eine Operation angezeigt. Unbedingt und sofort! Und danach: ausgiebige Rekonvaleszenz. Alles kaputt. Keine Chance auf konventionelle Heilung.“

So etwa ließ sich der sehr selbstbewusste Weißkittel ein.

Ich hab's doch gewusst. Plane nie mehr als 24 Stunden im Voraus!

„Spatzerl", sagte ich, „wir brauchen einen anderen Doktor."

Ein MRT und zwei hochspezialisierte Doktoren folgten. Einer der beiden pries als unbedingt wirksame Therapie Nahrungsergänzungsmittel an, die er geschäftstüchtigerweise für mehrere hundert Euro aus seiner Praxis heraus verkaufte. Der Rat desjenigen Doktors, der keine Schwindelpräparate empfahl, war dann der Folgende:

„Sie sollten, Frau Cornelia, das Knie nicht zu stark belasten, aber regelmäßig in Bewegung halten, Fahrrad fahren ist gut, gehen auch, aber Taue in deutlich über 50 Schleusen des Götakanals bergauf, bergab zu schleppen, ist keine gute Idee. Operieren aber würde ich in diesem Stadium nicht. Warten wir ab, wie es sich entwickelt."

Soweit der Befund des Arztes, der uns am ehesten zusagte. Und dem Patientenwohl sicherlich am nächsten kam.

Also, Götakanal ade. Vielleicht später mal. Machen wir halt was anderes. Ohne große Pläne. Und unseren „Power Block" können wir natürlich überall auf der Ostsee testen.

Gut, dann kann es ja bald losgehen. Nur noch wenige Tage. Karten müssen bestellt werden. Prima, dass ich das noch nicht gemacht habe. Es werden solche vom NX-Verlag (Name geändert) aus Papier und gleichzeitig auch Digital. Meine alten Ostseekarten sind von 2001 und 2003. Mann, Mann, so lange ist das schon her. Da wir nicht genau wissen, wohin es gehen soll, decke ich große Bereiche der Ostsee ab.

Ich hab trotz Bildschirmzeiten gern eine Papierkarte, es lässt sich wunderschön damit planen und im Fall der Fälle gibt es kaum Besseres – nicht nur zum Heizen. Die digitale Version der Karte soll meinen Navigationscomputer wieder auf Vordermann bringen, 2001 ist doch schon zu lange her. Den Computer mit meinem Fugawi-Navigationsprogramm

mag ich sehr gern, viel lieber als den auch vorhandenen Kartenplotter, der als Zweitgerät installiert ist.

Montag, Neun Tage vor Abfahrt

Wie so oft in den letzten Wochen: Wieder nach Weener zum Schiff. Restarbeiten sind zu erledigen. Einiges ist noch zu testen. Auch die Lüftereinheit vom „Power Block“ muss wieder eingebaut werden. Es gab ein konstruktives Problem mit einer Zahnriemenscheibe. Das Ding hatte sich auf der Welle gelöst und wanderte, was dazu führte, dass sich der Lüfter nicht mehr drehte und die entstehende Wärme nicht abgeführt werden konnte. Nicht gut! Ein Hohlstift wird dafür sorgen, dass das nicht mehr passiert.

Alles wieder einbauen. Ist schnell erledigt, Gerät verschließen und starten. Scheiße! Es kommt keine Luft. Das stimmt nicht ganz, es kommt Luft, aber da wo sie nicht soll. Wie kann das sein? Oh Mann, da liegt ja noch ein Luftschlauch in der Plicht. Hätt’ ich besser nicht vergessen sollen. Also: Alles wieder auf, Luftschlauch einsetzen, zuschrauben, starten – läuft. Verdammt, du wolltest doch nicht mehr so hektisch arbeiten.

Jetzt bin ich autark. Landstrom aus, Wechselrichter an. Prima. Bis zu 3.000 Watt mit 230 Volt stehen zur Verfügung. Was für ein Luxus. Da hab ich mir einen schönen Senseo-Kaffee verdient. Endlich wieder mit eigenem Strom. Lecker! Noch einer kann auch nicht schaden. Kaffee wurde ja kürzlich wissenschaftlicherseits für nicht mehr schädlich erklärt.

Senseo wieder an. Neues Pad rein. Es brummt im Elektroschrank. Und es brummt in der Kaffeemaschine. Die Spannung schwankt, sinkt auf 190 Volt. Und aus ist der Wechselrichter. Überlast! Wie kann das sein? Denken, prüfen,

Kaffeemaschine wieder an. Das Gleiche. Statt Senseo jetzt den Wasserboiler an. Funktioniert. Ok. Also ist die Senseo Schrott. Die kann man neu bekommen. Morgen. Der Rest des Tages ist Routine. Eben noch zum Yachtservice. Unter anderem den seit dem Winter verschwundenen Festmacher suchen. Natürlich vergeblich. Und ein bisschen mit André klönen.

Es ist kalt heute Nacht. „Power Block“ heizt bestens und es gibt reichlich warmes Wasser. Und Strom als Geschenk obendrauf. Das hat sich gelohnt.

Dienstag, Acht Tage vor Abfahrt

Die neue Senseo eingekauft. Zum Glück gab es das gleiche Model in vornehm gedeckten Braun. Aus nicht nachzuvollziehenden Gründen ist der Wassertank kleiner. Das versteh wer will. Anschließen – testkochen. Geht doch! Ralf anrufen - Ralf ist Kaffeemaschinenhändler - und ihn loben:

„Gutes Ding – nur zu kleiner Tank.“

Zwischendurch kommt Kuno Buseman und erzählt, dass ein Päckchen, eher ein Paket, für mich eingetroffen sei. Die neuen Karten sind geliefert. Ein ordentlicher Stapel. Die kommen erst mal auf die Lotsenkoje, irgendwann abends werd ich mal drüberschauen und die elektronischen einlesen, nur heute nicht. Es ist noch soviel anderes.

Ein zweiter Test: Brummen im Schrank. Die neue Senseo ächzt, versucht zu pumpen, vergeblich, Rumps – Wechselrichter aus. Das kann nicht wahr sein! Wechselrichter wieder an. Neuer Versuch mit gleichem Ergebnis. Versuch mit dem Wasserboiler. Wieder – Wechselrichter aus! Oh, oh, da hat der beste Ingenieur aller Zeiten wohl eine falsche Diagnose gestellt. Kein Kaffeemaschinenproblem, wohl eher eins mit dem Konverter. Und eines mit der Selbsteinschätzung. Mann, Mann, Mann.

Dann hab ich jetzt wohl zwei Kaffeemaschinen, da will ich die neue mal wegstauen. Ersatz für den Notfall.

Anruf bei André, dem seit kurzem neuen Betreiber des Yachtservice in Weener.

„Jo, ich komm gleich mal längs. Wir bauen den dann eben aus und gucken mal wo's liegt."

Gegen Abend sitzen wir zu dritt, Jörg ist auch dabei, im Yachtservice, der Wechselrichter ist zum zweiten Mal völlig ausgeweidet und überlegen, was zu tun ist. Mal läuft er, meist läuft er nicht. Und wenn er läuft, der Schweinekopf, dann nicht lange. Ein Trafo defekt? Ein Temperaturgeber vielleicht? Messen, überlegen, denken. Aber bei Licht betrachtet: Es ist ein Stochern im Heuhaufen. Sehr komplex das Ding.

Licht ins Dunkel soll morgen ein Anruf beim Lieferanten bringen, die haben sicher eine Idee. Ok, Abendprogramm mit Brötchen und ohne Karten, die sind morgen dran.

Mittwoch, Sieben Tage vor Abfahrt

Der geänderte Bugkorb ist fertig, André holt ihn ab, ich verlege Kohinoor an die Kade beim Yachtservice, dort können wir in Ruhe schrauben. Es muss ja auch noch eine Halterung für unsere Seitenleiter gebaut werden. Damit wollen wir dieselbe multifunktional machen, einsetzbar als einhängbare Bugleiter und ohne Halterung weiterhin als Seitenleiter.

Die kurze Reise gestaltet sich schwierig, wie fast immer in den letzten Jahren. Nach nur wenigen Metern zeigt das Echolot nur noch 1,60 Meter Wassertiefe, mein Schiff möchte zwei Meter. Und das trotz umfangreicher Baggerarbeiten in diesem Frühjahr. Mit viel Elan hat man wieder einmal versucht, dem aus der Ems eindringenden Schlick Herr zu werden. Diese Aktion kostete neben vermutlich viel Geld

sogar einen ganzen Bagger. Der nämlich rutschte in einer Nacht aus bislang ungeklärten Gründen von seiner Pontonkonstruktion, die sich aus ebenso ungeklärten Gründen zur Hälfte mit Wasser gefüllt hatte und genau deshalb die notwendige Tragfähigkeit verlor. Ein besonderes Schauspiel war die nachfolgende Bergungsaktion, die einen ganzen Tag lang viel Publikum im Hafen versammelte und zu etlichen fachkundigen Kommentaren der interessierten Zuschauer führte.

André hat inzwischen mit dem Wechselrichterlieferanten telefoniert, natürlich nicht ohne das Fehlerbild zu beschreiben. Die Reaktion:

Selbst reparieren könne man an den Geräten gar nichts, nein, einen Tipp geben ginge auch nicht. Defekte Geräte seien immer einzuschicken, man hülfe gern und natürlich so schnell wie eben möglich. Mit rund vier Wochen Reparaturzeit sei zu rechnen - wenn alles gut liefe. Nein, Leihgeräte habe man nicht. Der Kunde müsse sich schon entsprechend gedulden.

Der vordere Radius hätte etwas größer sein können. Aber so ist es sehr praktisch.

Hm, da braucht man nicht zu rechnen, das passt in keinem Fall zu unserer Abfahrtszeit, läuft nicht richtig mit, heute.

Dafür aber die Leiterkonstruktion. André übertrifft sich selbst und leistet wirklich gute Arbeit. Und seine Idee zur Lösung der multifunktionalen Leiter ist sensationell. Ich lobe

nicht gern, hier bleibt mir nichts anderes übrig. Einige Minuszeichen in Andrés Beurteilungsheftchen müssen gestrichen werden. Mit wirklich wenigen Handgriffen lässt sich die Leiter umrüsten. Ein voller Erfolg.

Diesen Erfolg brauchten wir auch, denn vorher hatten wir den Bugkorb zur Montage vorbereitet. Lediglich das Stromkabel für die Buglaterne musste um einige Ecken herum wieder durch die Rohre gezogen werden, glücklicherweise hat André fachmännisch einen Sorgdraht eingezogen, bevor das Ding zum Schweißen ging. Also Kabel mit dem Draht verbinden, vorsichtig ziehen und schon in der ersten engen Kurve trennen sich Kabel und Draht mit einem nicht zu lauten „Plong". Für immer. Pech gehabt!

Mit größtem Fingerspitzengefühl der drei beteiligten Personen konnten wir die Konstruktion in kleinen eineinhalb Stunden überlisten – das Kabel ist drin und wenige Minuten später ist der Bugkorb dann montiert und ziert das Schiff mit neuem, aussteigefreundlichen Gesicht.

Wegen des Konverters überlegen wir noch mal neu und beschließen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit die verbauten Kondensatoren schuld am Desaster sind. Ich bestelle neue bei dem Elektronikfachhändler, der immer innerhalb von 24 Stunden liefert. Der Name wird hier nicht genannt, weil es anders kommt. Nämlich so: Am späten Nachmittag erhalte ich eine Mail mit wenig erbaulichem Inhalt. Man entschuldigt sich. Die angeforderten Teile seien derzeit nicht im Vorrat. Man liefere so schnell wie möglich. Und so schnell wie möglich hieße in diesem Fall etwa am 28.06.2017. Jo, genau so war das.

Quasi gleichzeitig kommt André vorbei und gibt mir einen nicht zu schweren schwarzen Aluminiumkasten:

„Hier, ist Jörgs alter. Ist zwar kein Sinuswechselrichter, aber vielleicht geht er ja. Und hat zwei KW Leistung. Probier ma aus."

Das ist vielleicht nicht die allerkulanteste Lösung, aber doch eine, die uns am besten hilft. Also alles gut soweit. Ich übernehme das Ruder wieder. Wir setzen Segel und haben bei der einzigen für uns akzeptablen Windstärke von drei Bft einen schönen Segeltag mit fünf bis sechs Knoten Tempo.

In Dragör ist Waschtag. Bettwäsche und dies und das landen in der Maschine. Der übergroße Trockner begeistert Frau Cornelia:

„Besser als Zuhause."

Waschen und Trocknen sind im Hafengeld von 170 Kreuzern nicht enthalten. Eben sowenig der Strom. Gelandet sind wir in der durchaus hässlichen und versandeten Marina von Dragör, im alten Hafen war kein einziger freier Liegeplatz im Vorrat.

Morgen wollen wir früh los, Liegeplätze seien in Kopenhagen schwer zu haben, heißt es, da rächt sich zu spätes Ankommen. Unser Plan ist, um elf Uhr in der Stadt zu sein. Zu bewältigen haben wir bis dahin nur knappe zehn Meilen. Die Stromversorgung übernimmt für heute Abend unser „Power Block".

06.07.2017, Donnerstag

Um kurz vor neun laufen wir in den Fischereihafen um zu tanken, ungefrühstückt. Kaffee gab es wohl. Die Senseo tut ihren Dienst. Der Wechselrichter arbeitet seit den Eskapaden gestern einwandfrei. Wir sind die ersten an der Kreditkartendieselsäule und kommen um 09:20 Uhr los. Auf unserem Weg liegt die Einflugschneise des Kopenhagener Flughafens. Im Minutentakt fliegen die Maschinen über unseren Köpfen ein.

Um fünf vor elf liegen wir vor der Brücke zum „Christianshavn". Ausgesucht haben wir ihn, weil er mitten in

der Stadt liegt. Mitten im Leben. In Wahrheit ist es kein echter Hafen, in den wir einlaufen, sondern ein Kanal. Links und rechts Liegeplätze. Teilweise Boxen mit Heckpfählen, teilweise Längsseitsplätze. An diesen wird fast ausschließlich im Päckchen gelegen.

Ein Bootskollege im Außenhafen

Der Hafen ist voll. Es ist höllisch viel Verkehr. Ständig laufen Rundfahrtboote durch. Begegnen kann man sich eigentlich nicht. Dazu ist es zu eng. Immer wenn ein Sightseeingboot kommt, müssen wir uns in eine Lücke drängen. Sonst kämen sie nicht durch mit ihrer Touristenfracht. Wir finden zwei freie Boxen. Eine davon wählen wir für uns aus.

Liegeplätze im Christianshavn

Sofort werden wir von einer ganz lieben Hafenmeisterin empfangen. Wir machen ohne Probleme fest, bekommen von der freundlichen Dame wichtige Informationen über die Stadt und zahlen für ersteinmal zwei Tage

300 Kreuzer. Das ist günstig. Strom gibt es, der ist im Preis enthalten, Wasser gibt es nicht, eine Müllentsorgung ist auch nicht vorgesehen. Aber wir werden zurechtkommen, in unseren Tanks lagert reichlich Wasser. Und Duschräume, die es auch nicht gibt, brauchen wir ohnehin nicht

Nach wenigen Minuten kommt die Hafenmeisterin noch mal längs und bringt einen Stadtplan. Das ist schon mehr als nett. Wir brauchen ihn auch. Wir sind völlige Novizen hier. Meine Kopenhagenerinnerung liegt wohl 25 Jahre zurück und beschränkt sich auf das Umsteigen von einem in ein anderes Flugzeug auf dem hiesigen Flughafen Kastrup.

Frau Cornelia drängt verhalten. Ja, wir wollen los. Erst mal nur so. Ohne Plan. Ohne Plan ist gut, ich weiß das.

Wir marschieren an unserem Kanal entlang Richtung der Brücke, unter der wir vorhin durchfuhren. Landen tun wir nach wenigen Metern im Stadtteil Nyhavn, wiederum an einem Kanal. Hier tobt das Leben. Touristen drängen sich die Straße entlang, die vielen Restaurants reihen sich zu einer einzigen großen Außengastronomie unter weißen Sonnenschirmen aneinander. Ein junger Mann spielt Blues auf der Gitarre und singt, beides kann er hervorragend. Einige unserer Kreuzer landen in seinem Hut. Weiter zu einem großen Platz, dem Kongens Nytor. Hier wird aktuell Straßenbau betrieben. Vom Platz ist nichts zu sehen außer einer riesigen Baustelle. Männer bringen mit schwerem Gerät Asphalt auf die Straße auf, Männer verlegen kindskopfgroße Basaltpflastersteine im Sandbett, Männer bewegen Schotter und Sand mit dröhnenden Baggern. Die Luft ist voller Teergeruch und laut. Beeindruckende Architektur rahmt die Baustelle ein.

„Moment“, lässt sich Frau Cornelia nach einem Blick auf den Stadtplan der Hafenmeisterin ein, „da schau, da ist doch dies Amalienborg, wohnt da nicht die, wie heißt sie noch. Ich glaube, sie raucht Kette. Die Königin eben.“

Museumshafen

Restaurant an Restaurant

Parkanlagen bei Schloß Amalienborg

Schloß Amalienborg (Wohnhaus von Margrethe)

Ich lasse das unkommentiert. Klar ist allerdings: Wir haben ein Ziel.

Vorbei am Museumshafen, Liegeplatz für vorwiegend Traditionssegler, derzeit wenig gefüllt, geht es zum Schloss, der Residenz von Margrethe II. Die um den achteckigen Platz drapierten barocken Gebäude sind nahezu baugleich und für den Architekturinteressierten gut anzusehen.

Margrethe ist leider nicht zuhause, das wird der Grund dafür sein, dass wir nicht hereingebeten werden. Wir laufen einen Bogen schlagend weiter, wieder Richtung Kanal mit dem vielem Leben. Unter einem der unendlich vielen Schirme nehmen wir Kaffee und Wasser. Danach für das Abendprogramm zurück zum Schiff.

07.07.2017, Freitag (Hafentag)

Wir sind sehr spät mit dem Frühstück durch.

„Sag mal“, frage ich, „wie ist es denn mit deinem Knie? Was machen die Schmerzen? Wie verträgst du die Fahrerei und das Rumturnen auf dem Schiff?“

„Gut, eigentlich sehr gut“, kommt es zurück. „Im Grunde ist kaum was zu spüren, vielleicht achte ich zu sehr drauf, darum denke ich manchmal schon, das es ein klein wenig schmerzt. Kann aber sein, dass ich mir das eben nur einbilde. Nein gut, wirklich gut.“

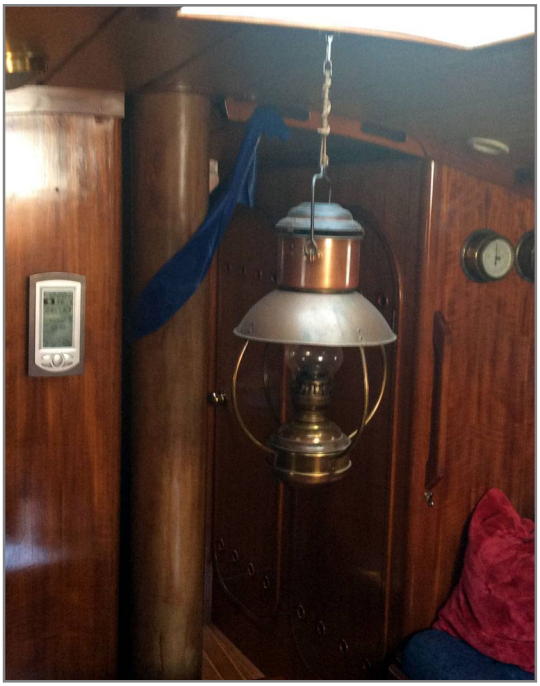
„Ja super, das ist ja Klasse. Das freut mich wirklich. Sag mal, dann können wir doch das blaue Gummiband vom Mast nehmen. Oder? Was meinst du?“

„Mann, jetzt ist mir klar, warum du so fürsorglich bist. Ja, ich nehm’s ab.“

Zur Erklärung: Seit gut zwei Wochen fahren wir mit einem überdimensionalen Gummiband durch die Gegend. Es ist im Salon um den Mast geknotet und ziert ihn nicht

wirklich. Eigentlich stört mich das Ding. Aber ich hab es akzeptiert. Denn der Grund für den Anbau war sehr einleuchtend und aus Therapiegründen angezeigt.

„Ich brauche das täglich“, hatte es beim Anbau durch Frau Cornelia geheißen. Sie müsse jetzt täglich zweimal ihr Knie trainieren um zusätzliche Muskeln aufzubauen, so hätte sie es mit ihrer Krankengymnastin besprochen. Dann wäre es eher möglich, eine Operation dauerhaft zu vermeiden.



Unser blaues Band

Ich erzähl es nicht gern, dieses Training hat genau einmal stattgefunden. Und deshalb, vielleicht bin ich kleinlich, denke ich, dass es an der Zeit ist, dieses blaue Band zu entfernen.

Wir sind durch mit dem Thema, warten wir mal, was passiert. Der zweite Landgang steht an, ist quasi befohlen. Ich frage, wie die Pläne seien?

Freetown Christiania

Zuerst in die Freistadt Christiana, ist die Antwort. Ok, das ist nicht weit, kann man machen.

Uns erwarten die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, damals war der Freistaat auch bei uns viel besprochenes Thema. Hier in Christiana, das ist mein Eindruck, scheint die Uhr vor runden vierzig Jahren stehengeblieben.

Wir wandern durch den Ort, ich finde es durchweg unordentlich und schmuddelig dort. Als besonders verblüffend empfinde ich den an den Tag gelegten Geschäftssinn der Menschen hier. Es wird den reichlich durch den Ort strömenden Touristen unglaublicher Tand angeboten, wenig, was ich mit den vermeintlichen Idealen der Bewohner in Einklang bringen kann.

Nun gut, wir müssen das nicht kaufen. Lassen wir das letzte Jahrhundert hinter uns, wenden wir uns dem Heute zu. Auf also in die Haupteinkaufsstraßen der Stadt, lautet die Anweisung.

Ein für mich ordentlicher Marsch steht an, aber ich halte bis in die gewaltige Fußgängerzone durch.

Wir werden nett empfangen, auf dem Platz, über den wir in das Einkaufsviertel kommen, spielt eine Jazzband Musik von Armstrong & Co. Wir verweilen und hören gern zu. Heute beginnen, lernen wir nebenbei, die diesjährigen Jazztage mit unendlich vielen Bands an den verschiedensten Orten in der Stadt.

Kopenhagen
Einkaufsmeile

Pause!

Es ist unglaublich voll auf der Einkaufsmeile, Menschenmassen schieben sich durch die Straßen, neben allem,

was das Herz an Kleidung, Schmuck und Sonstigem begehrt, kann man hier und da auch Kleinkunstdarbietungen genießen. Irgendwann machen wir Pause. Die Füße brauchen Ruhe.

Ebenso der Kopf. Zuviele Menschen, die ohne erkennbare Ordnung unbekannten Zielen entgegenstreben.

Und dann machen wir was wirklich Irres, eine Kanal- und Hafenrundfahrt. Sie wird an verschiedenen Abgangsorten angeboten, wir stellen Preise von 80 Kreuzern, aber auch von 40 für die vermeintlich gleiche Leistung fest und entscheiden uns für das Angebot zu 40 Kreuzern für eine Stunde Rundfahrt.

Es ist ok, aber nicht wirklich dolle, früher in Amsterdam habe ich solche Ausflüge mehr genossen. Vielleicht lag es auch am Führer, der, wie er mir erzählte, den Job erst am dritten Tag machte. Er war bemüht, musste seine Texte allerdings vom Blatt ablesen, in Dänisch, Englisch und Deutsch. Darunter kann die Atmosphäre schon mal leiden.

Ich bin sicher, in einigen Wochen wird er es besser draufhaben. Ich wünsche ihm das Beste – war ein netter Kerl. Kurz vor Ende unserer Tour wurden wir für unseren Mut belohnt – mit einem kräftigen Regenschauer im offenen Rundfahrtboot.

Am Abend gehen wir aus. Ein schönes Restaurantessen wollen wir uns gönnen. Wir durchstreifen unser Quartier, finden nichts außer einem Außer-Haus-Pizzabäcker.

Sollten wir uns vielleicht doch was holen und auf dem Schiff essen? Nein, sollten wir nicht. Es ist aber nichts zu finden. Ich weiß aus dem Studium der Internetunterlagen: Es gibt ganz in der Nähe einen alten Papierumschlagplatz, eine riesige Halle. Heute sollen dort fast vierzig Lokale untergebracht sein. Da muss ja was dabei sein. Die einzuschlagende Route kenne ich vage. Also machen wir uns auf den Weg dorthin.

Knappe zehn Minuten brauchen wir und stellen fest: Nicht nur wir haben die Idee gehabt, rund die Hälfte aller Einwohner der Stadt, insgesamt sind das deutlich 600.000 und vermutlich eine gute Anzahl an Touristen, hat genau unsere Pläne kopiert.

Ein Strom von Menschen wälzt sich auf das Gelände. Es ist kaum ein Durchkommen. Überall Menschen, sitzend, stehend, teils auch liegend, schon vor den Hallen. Wir werfen einen Blick hinein. Nein, da wollen wir nicht mitspielen. Auch drinnen großes Gedränge. Zudem scheinen wir trotz der Masse an Leuten den Altersdurchschnitt deutlich nach oben zu korrigieren. Das hier ist weit weg von unserer Welt. Da sind wir einig.

Unsere Entscheidung ob der widrigen Umstände: Wir holen uns eine Pizza bei dem Italiener, den wir vorhin sahen. So wird's gemacht. Also zurück.

Und den Gang buchen wir als interessanten und umfangreichen Abendspaziergang. Die Pizzen sind ordentlich, die Leute waren freundlich und bemühten sich sogar, Deutsch zu sprechen und wir haben es gemütlich ruhig in unserem Kellerloch.

Also: ein gelungener Abend.

08.07.2017, Samstag (Hafentag)

Aufwachen, Kaffee kochen. Die erste Tasse, meist allein im Salon, ist ganz was Besonderes.

Heute nix Kaffee kochen. Kein Strom im Schiff. Komisch. Dann mach ich eben den Konverter an. Es wird wohl die Sicherung am Steg rausgeflogen sein. Unser Nachbar hängt auch mit an unserem Kabel, weil das seinige zu kurz ist. Der Wechselrichter läuft sofort! Man muss auch Glück haben.

Irgendwann später ist dann Frühstück. Wir strecken es enorm, denn es regnet in Strömen.

Zwischendurch lauf ich nach der Sicherung gucken und stelle fest, dass irgendein freundlicher Zeitgenosse sich den Spaß gemacht hat, den Landstromstecker aus der Dose zu ziehen. Also, alles bestens, der Schaden lässt sich mit einem Handgriff beheben. Unsere Hafenmeisterin allerdings, sie kommt dazu während ich den Stecker wieder einstecke, findet das überhaupt nicht witzig.

Immer wieder würde sowas passieren und es sei doch auch gefährlich. Vor einigen Wochen hätte sie Gäste aus Schweden im Hafen gehabt. Die Frau habe ein Atemgerät benötigt. Und auch da sei der Stecker in der Nacht gezogen worden. Zum Glück habe der Mann den Stromausfall sehr schnell bemerkt.

Wir beschließen, dass, solange es regnet, „freies Spielen“ angesagt ist und wir danach ein wenig bummeln gehen und einige Lebensmittel einkaufen.

Ich hoffe, es regnet noch lange. Tut es aber nicht. Gegen gut Mittag klart es auf, wir ziehen los. Nach dem Einkaufen laufen wir durch einige noch nicht besuchte Straßen, sitzen bei inzwischen strahlender Sonne, wie es sich für ein älteres Paar gehört auf einer Parkbank, streifen noch einmal Margrethes Wohnsitz und landen am späten Nachmittag wieder auf der Kohinoor. Morgen früh um zehn Uhr soll es durch die Brücke gehen und dann weiter nach Helsingborg, unserer ersten Begegnung mit Schweden.

Dort werden wir Daggi und Harald treffen, so ist es geplant. Sie bringen ein paar Dinge mit, unter anderem auch den neuen Wechselrichter, er ist pünktlich eingetroffen. Und einen Satz Karten, der mir noch für den Bereich Göteborg fehlt. Clariet schickt eine moderne WhatsApp, sie kämen nun morgen nach Kopenhagen, die Winsch sei repariert, ob

Kunst? Kunst!
Von Ai Weiwei!
Schwimmwesten in
Fensternischen.

Von Herrn Maersk
(Reeder) gespendete
Oper

Nochmal bei der
Königsfamilie

wir noch da seien? Schade, da werden wir uns ganz kurz verpassen.

09.07.2017, Sonntag

Gegen 13:00 Uhr wechsele ich die Gastlandflaggen, die dänische fällt, die schwedische wird unter der Saling gesetzt. Das Wetter ist ordentlich, sogar Sonne. Der Morgen war nicht so witzig. Der Wechselrichter. Er startete, ging auf Störung,

Die „Sabijn“ von Clariet und Onno in Kopenhagen

lief nach dem dritten Versuch augenscheinlich stabil, ich starte den Rechner. Alles bestens bis kurz nach der Brücke. Bildschirm dunkel. Starten. Störung. Alles schon Routine. Nu läuft

er. Bis zum nächsten Absturz. Danach, als er sich dann bequemt, zuverlässig Strom zu liefern, sind alle Routen weg und alle bislang gelaufenen Tracks ebenfalls. Beim Rechnerabsturz vernichtet!

Danke, Herr Wechselrichterlieferant.

Die Route für die heutige Tour ist schnell wieder zusammengestrickt, man könnte gut auch ohne fahren. Während ich mich unten ärgere, führt Frau Cornelia das Steuerrad. Um drei Uhr sind wir im Hafen, Helsingborg ist erreicht, wir sind zum ersten Mal mit dem Schiff in Schweden. Daggi und Harald sind auch schon vor Ort, sie haben vor kurzem die Fähre verlassen und werden nach einigen wichtigen Einkäufen zu uns in den Hafen kommen. In Schweden kann man auch am Sonntag einkaufen. Ich finde das nicht gut.

Wir finden einen schönen Längsseitsliegeplatz direkt an der Promenade, er hat zwar nur dreiviertel Schiffslänge, aber es passt, es gefällt uns besser als in einer Box zu liegen. Strom gibt es hier augenscheinlich nicht, ist aber egal. Machen wir halt selbst welchen. Es gibt einen schönen Schwedenbegrüßungskaffee mit Plätzchen.

Dann kommen die beiden angeradelt. Sie haben ganz in der Nähe einen Parkplatz für ihr mobiles Heim gefunden. Großes Hallo und schön, dass ihr da seid. Sie haben Kuchen mitgebracht, müssen aber kurz noch mal los. Das Auto umstellen. Die Parkuhr läuft bald ab. Und wir müssen auch noch zahlen beim eisernen Hafenmeister. Was wir auch tun. Exakt 300 Schwedenkronen werden uns berechnet, das sind über den Daumen 30 Euro. Eine einfache Währung. Durch zehn teilen und es passt – zumindest grob.

Wieder zurück wird die Senseo angeschmissen und der Kuchen aus dem Kühlschrank genommen. Gemütlich. Ein Mann tritt zu uns ans Schiff. Ob wir Strom brauchten? Das

Ein erster Eindruck von Schweden

Liegeplatz in Helsingborg

Ein kurzer Gang in die Stadt

wäre kein Problem. Und würde nichts kosten. Dort, gleich da vorn, sei sein privater Anschluss, dort könnten wir uns anschließen. Wir brauchen keinen, finden das aber sehr nett und danken herzlich für das Angebot.

Irgendetwas stimmt nicht. Harald ist sauer.

Oh, fragt Daggi, ob er das noch nicht erzählt hätte?

„Was denn?“

Keine fünf Minuten hätten sie die Parkzeit überschritten, keine fünf Minuten, der Kerl sei noch dagewesen, hätte ihnen das Knöllchen persönlich übergeben. Und so gar nicht mit sich reden lassen. Harald sei noch hinterhergegangen, aber nichts, der habe gar nicht reagiert. Harald hätte ihm dann das Knöllchen zu guter Letzt in sein Auto geworfen. Blöder Kerl der. Bisschen kulanter könnte man doch sein.

Ich sage, irgendwo müsse doch die Grenze sein, wann die denn sein solle? Nach fünf Minuten Überschreitung, zehn Minuten oder wann? Für mich sei die vereinbarte Grenze eben das Ende der Parkzeit.

Ich komme damit nicht an, bleibe unverstanden. Die Grundstimmung ist trotzdem gut. Wir freuen uns, uns zu sehen, haben einen schönen Restnachmittag und schließen den Tag mit einer Pizza für jeden, später noch mal mit rotem Wein für Daggi und mich, mit weißem für Conny und mit Cola für Harald.

Dann ist Schluss, wir wollen früh los und durchgehen bis Falkenberg. Das sind rund 60 Meilen und für uns ne ordentliche Strecke, die runde zehn Stunden braucht.

10.07.2017, Montag

Um acht ist für mich aufstehen. Raus aus der Heckkajüte und stutzen. Es stimmt was nicht. Was? Einen Moment

11.07.2017, Dienstag

Wir sind früh, um 08:45 Uhr ziehen wir die Steckschots aus der Schiene, vorher wurde natürlich die Alarmanlage entschärft und entfernt. Kein Besuchsversuch in dieser Nacht.

Als wir um 08:50 Uhr die Leinen lösen, steht die badebemantelte Nachbarin mit strengem Blick und fenderbewaffnet parat. Sie will um jeden Preis vermeiden, dass wir ihr Schiff verletzen. Wir danken nur verhalten für ihre Hilfe und ziehen vondannen. Die Beiden werden um 09:00 Uhr nicht loskommen. So schnell werden sie ihre Bademäntel nicht gegen segelgerechte Kleidung tauschen können.

Es bläst milde mit 2 – 3 Bft, wir laufen mit halbem Wind nach Falkenberg. Der Wechselrichter macht keine Probleme, er läuft seit vorgestern durch und hat deshalb keinerlei Veranlassung zu zicken. Um 14:15 Uhr liegen wir längsseits am Steg, allerdings an dem der Stadt gegenüberliegenden Ufer. Ins Zentrum also ist es ein gutes Stück Weg.

Zwei Aufgaben warten auf uns. Die Erste: Beschaffung einer schwedischen SIM-Karte. Und die Zweite: Proviantteinkauf. Frau Cornelia hat im Vorfeld recherchiert und weiß genau, wohin wir müssen. Die Fahrräder runter vom Schiff und los über die nicht allzu ferne Brücke. Wir fahren nach elektronischer Karte von Frau Cornelias Handytelefon und landen punktgenau vor einem Telefonshop. Kein Vergleich zu unserer Tour in Schleswig.

Drinnen gediegen modernes Ambiente, Helligkeit, mannigfaltige Telefone und jegliches Zubehör. Dazu im Laden verteilt drei Stehbesprechungstische. Zwei davon sind belegt. Dort ist man im Gespräch, erklärt vermutlich die Vorzüge eines Telefonmodels oder aber eines Handytarifs. Am dritten Tisch ein junger Mann, offensichtlich zum Geschäft gehörig. Wir wenden uns an ihn:

„Deutsch?“

„Leider Nein.“

„Englisch?“

„Ja, kein Problem.“

Frau Cornelia schildert unser Anliegen. Eine schwedische Karte solle es werden, eine mit reichlich Datenvolumen.

„Ja, natürlich. Warten Sie bitte einen Moment.“

Der wirklich freundliche junge Verkäufer blättert in seinen Unterlagen, befragt seinen Rechner, blickt nach kurzer Zeitspanne auf und fragt:

„So etwas, ist das das, was Sie suchen?“

„Ja genau, ist ja noch billiger als ich rausgesucht hatte.“

Der Handel scheint perfekt, doch da trübt sich das Gesicht des netten Kerls nach weiterem Studium der Unterlagen ein.

Er brauche, um diese Karte an uns zu verkaufen, eine schwedische Personenkennnummer von uns. Und die, so würde er vermuten, hätten wir wohl nicht. Aber, vielleicht gäbe es andere Möglichkeiten. Hier, wie es denn damit wäre?

„Nein, nein, viel zu wenige Gigabytes“. Frau Cornelia ist da nicht kompromissbereit.

Fazit der umfangreichen Beratungstätigkeit ist, dass uns leider nicht geholfen werden kann. Und das, obwohl zwischendurch auch noch das hauseigene „Backoffice“ um Rat gefragt wurde.

Leider, ich kann wirklich nicht helfen, sagt das Gesicht unseres netten Beraters, dann zieht er einen Zettel hervor, malt eine Skizze drauf und schreibt etwas hinzu:

„Bitteschön, das ist die Adresse eines Wettbewerbers hier im Ort, der hat viel mehr im Angebot als wir. Sie sollten es da versuchen.“

Wir danken herzlich, finden dank der Beschreibung fix das Ladenlokal und werden auch hier prima und vor allen Dingen erfolgreich bedient.

Die zu erwerbende Karte hat ein mehr als ausreichendes Volumen und wird netterweise von dem zuvorkommenden und auch recht jungen Verkäufer des Wettbewerbers freigeschaltet. Nebenbei schwärmt er von einem Berlinaufenthalt vor wenigen Tagen, er hat die Stadt genossen und mindestens genauso das in Deutschland so preiswerte Bier.

Nebenstraße in Falkenberg

Wir freuen uns über soviel Hilfsbereitschaft, ändern zumindest temporär unsere Ansichten über junge Leute und fahren noch kurz beim ersten Verkäufer vorbei und rufen ihm ein weiteres Dankeschön ins Geschäft.

Dann geht es zum Lebensmitteleinkauf. Die Fahrt zum Supermarkt bestärkt erneut meine Meinung über die mangelhafte Zuverlässigkeit moderner Ortungssysteme, beziehungsweise alternativ des Bedienungspersonals.

Mit irgendwann doch noch gefüllten Taschen halten wir beim Hafenmeister und zahlen zum ersten Mal seit geraumer Zeit bei einem lebendigen Menschen. Der allerdings

steht auf Kriegsfuß mit seinem Kartenlesegerät. Zwei schnell herbeigerufene und mit elektrischen Zahlungen vertraute Sachkundige aber sorgen dafür, dass der Prozess erfolgreich abgeschlossen werden kann und 300 Schwedenkronen den Besitzer wechseln. Den mitbezahlten Strom können wir nicht nutzen, unser Landstromkabel ist um einige Meter zu kurz für den Weg bis zum Stromkasten. Macht nichts.

12.07.2017, Mittwoch

Wettervorhersage ist 4 – 5 Bft aus West. Wir verlassen den nicht sehr einladenden Hafen von Falkenberg.

Die ersten Schärchen

Schon am Hafenmund erwartet uns eine unruhige See. Und draußen wird es nicht besser. Für diesen Wind ungewöhnlich steile, bis zu 1,5 Meter hohe und kurze See begleitet uns bis kurz vor die für heute als Nachtlager geplante Ankerbucht. Wir laufen mit knapp halbem Wind unter Genua, werden heftig durchgeschüttelt und haben später an unserer Anker-

Skallahamn, unsere Ankerbucht

boje einiges aufzuräumen im Schiff. Alles was nicht wirklich gut gestaut war, hat sich auf knapp 40 Meilen Strecke heftig durch den Salon bewegt.

Mit Erreichen der ersten Schärenvorboten bekommen wir Landabdeckung, es wird viel ruhiger. Nach einem erfolglosen Ankerversuch auf einer undurchdringlichen Seegrasmatte finden wir eine Boje und legen uns an diese.

Den Anker übrigens darf ich per Hand wieder einholen. Die Winsch, eigentlich elektrisch arbeitend, tut keinen Mucks. Ich schwöre, vor Abfahrt habe ich sie geprüft – und sie lief vorzüglich.

Unsere Ruhe in der Bucht stören nur einige Wasserskiläufer, die immer wieder ihre Runden drehen, gezogen von einem mit ordentlicher Leistung versehenen Speedboot. Und das macht richtig Krach.

Irgendwann spät muckt „Power Block". Er kommt nicht aus seiner Startroutine heraus, er merkt nicht, dass sein Motor dreht und startet deshalb mehrfach nacheinander. Was nicht gut ist und auch nicht gut klingt, wie jeder weiß, der seinen Autoanlasser schon einmal versehentlich bei laufender Maschine betätigt hat.

Ich tippe auf einen Fehler des Drehzahlaufnehmers und verschiebe die genaue Diagnose und Reparatur auf morgen. Oder vielleicht übermorgen. Das Ding wird abgestellt, unsere Batterien werden reichen für den Rest von Abend und Nacht.

Auch hier am Ankerplatz kommt unsere süße kleine Alarmanlage zum Einsatz. Besser ist besser.

Es bedarf noch der nachträglichen Erwähnung, dass ich mich im Verlauf des Abends ärgern muss. Frau Cornelia hat mit der neuen SIM-Karte schon gestern unser provisorisches WLAN-Netz wieder aufgebaut. Nun ist es kein Dänisches mehr, sondern ein Schwedisches. Seitdem kann ich

keine E-Mails mehr versenden, das Empfangen hingegen funktioniert tadellos.

Einen guten Teil des Abends verdaddele ich mit verschiedensten Versuchen dem Bordrechner beizubringen, dass geschriebene Mails auch versendet werden müssen, natürlich auch über das schwedische Netz. Egal was ich anstelle, ich bleibe erfolglos, bin aber und das muss gesagt werden, weit davon entfernt, die Schuld für mein Versagen bei Frau Cornelia zu suchen.

13.07.2017, Donnerstag

Ich mache Frühstück, wie fast an jedem Morgen unterwegs. Mein Blick fällt, während ich die Senseo bediene, mehr zufällig auf die Temperaturanzeige des Kühlschranks.

Kann nicht wahr sein. Nur zehn Grad. Normal sind 4 – 5. Die Betriebs-LED zeigt rot. Das hat ja gerade noch gefehlt. Das Aggregat ist keine zwei Jahre alt. Der Vorgänger hielt doch wohl fast 25 Jahre.

Wie auch immer. Erst wird gefrühstückt. Dann sehen wir weiter. Vielleicht liegt es an der Batteriespannung. Die aber beträgt noch immerhin zwölf Volt. Trotz unseres abendlichen und hemmungslosen Stromverbrauchs für Fernseher, Satellitenschüssel, Rechner, Kaffeemaschine und, und, und.

Letztlich, sagen wir uns, wir sitzen das Problem erstmal aus.

Wenn gucken, was da los ist, erst am Nachmittag im Hafen. Bis dahin wird es wohl gehen mit der Temperatur. Schließlich liegen genügend Kühlakkus in Form von Flaschen mit weißem Wein im großen Bauch von unserer Kühlung.

Also nesteln wir die Festmacherleine von der Boje und laufen gemütlich langsam aus der Bucht.

Kleine zwanzig Minuten später kann ich melden:

„Kühlschrank läuft wieder. Problem hat sich selbstständig behoben."

Manchmal ist eben doch auch ein Quäntchen Glück im Spiel. Es war wohl doch zu niedrige Spannung. Ich werd das prüfen. Vielleicht ist ja der Spannungsabfall zum Kühlschrank hin zu groß. Dann zieh ich eine neue Leitung.

Wir haben vier Bft aus NW. Die See ist nicht glatt, wohl aber erheblich entspannter als gestern. Unsere Route nach Kullavik können wir eben anliegen und landen schon um 14:30 Uhr in einem optisch kleinen Naturhafen.

Später sollen wir erfahren, dass hier immerhin 400 Boote ein Zuhause haben. Von einer schwedischen Hallberg Rassy aus wird uns zugewunken:

„Dort, dort könnt ihr euch hinlegen."

Und schon eilt der Winker von seinem Schiff und wartet am Steg, um unsere Leinen anzunehmen. Ein schöner Liegeplatz an der Hafenmole, fein säuberlich ausgerichtet nach Westen. So ist es gut bei diesem Wetter mit vorherrschend westlichen Winden.

Während Frau Cornelia vorn noch mit den Leinen beschäftigt ist, wird sie von einer etwa gleichaltrigen Frau angesprochen. Sie ist verehelicht mit dem Winker, wie wir bald erfahren.

Ja, sagt sie in bestem Deutsch, schön, dass wir in ihren Hafen gefunden hätten, die Toiletten seien da, die Duschen da, ein kleines Restaurant gäbe es am Ende der Hafenmole, der Müll würde beim Hafenmeister gesammelt, usw., usw.

Eigentlich aber habe sie eine Bitte. Hier, wenn Frau Cornelia doch einmal schauen wolle, auf der Stromsäule sei ein deutscher Text mit Hinweisen zum Bezahlen des Liegegeldes und dieser Text sei, sie wisse das, grottenschlecht formuliert. Völlig unverständlich. Sie selbst könne es aber nicht besser machen. Ob wir vielleicht so freundlich sein würden. Sie sei, erzählt sie noch, im Vorstand dieses Vereins-

hafens und es ärgere sie maßlos, deutschen Gästen einen solchen Text zuzumuten.

„Ja natürlich, überhaupt kein Problem. Das machen wir gern. Bis später dann."

Kurz darauf fällt Frau Cornelia ein, dass doch einiges an Wäsche zu machen ist, sie geht rüber zum Winker, der sein Deck schrubbt und fragt nach einer Hafenwaschmaschine. Auch er spricht übrigens gutes Deutsch.

Oh sorry, das wisse er leider nicht genau, wahrscheinlich gäbe es keine, aber er würde seine Frau fragen.

Gar nicht lange hin und sie steht an unserem Bug. Wir bitten sie auf's Schiff und bieten Kaffee an. Sie nimmt ihn gern und stellt sich vor:

„Christina. Hallo."

"Cornelia und Peter."

Es täte ihr schrecklich leid. Eine Waschmaschine hätten sie nicht im Hafen. Es kämen nicht so viele Gäste. Aber sie verstünde unser Problem gut. Gerade wenn man lange unterwegs sei, so wie wir. Und im Grunde sei das doch gar kein Problem. Sie müsste ohnehin gleich nach Hause, sie wohnten nicht weit von hier, dann nähme sie die Wäsche mit und wüsche sie für uns. Nein, das sei überhaupt keine Arbeit für sie, sie täte das gern. Und überhaupt, Liegegeld brauchten wir auf keinen Fall zu bezahlen, sie spräche gleich mit dem Hafenmeister.

Wir wollen das nicht annehmen, haben aber keine Chance.

Nein, wenn wir doch die Übersetzung machten, müsste sie sich auch erkenntlich zeigen.

Später kommt auch noch Lars, der Ehemann, hinzu. Wir sitzen gemeinsam in unserer Plicht und plaudern über alles Mögliche. Die beiden waren bis vor kurzem mit ihrer „Thalassa" in Kroatien, haben das Schiff jetzt aber per LKW

auch einigen Spontankäufen. Croissants für Jörg fanden wir erst im vierten der angefahrenen Geschäfte, das von Frau Cornelia präferierte Pflaumenmus war trotz intensiven Suchens nicht beizubringen. Später beim Stauen der Vorräte findet sie noch zwei jungfräuliche Blechbehälter mit dem von ihr so geliebten Mus. Sie müssen sich aktiv vor ihr versteckt haben.

Mein Versuch, das Liegegeld für heute zu bezahlen, scheitert am Hafenmeister. Er will es nicht, auf keinen Fall. Vielleicht hängt das damit zusammen, dass ich ihn vorgestern mit zwei Stücken von Frau Cornelias Herrenkuchen bestochen habe. Oder damit, dass ich ihm heute eine Flasche Bourbon zusteckte. Die sollte allerdings nur ein kleines Dankeschön dafür sein, dass er uns netterweise für die nächste Woche einen Parkplatz für meinen alten Audi zur Verfügung stellt.

05.08.2017, Samstag

Um kurz vor zwölf wollen wir vor der Klappbrücke in Wieck liegen. Ich geh mich noch eben verabschieden. Das ist schon deshalb eine besonders gute Idee, weil ich quasi beiläufig erfahre, wieder mal zu den schlecht unterrichteten Kreisen zu gehören. Die Brücke hat um zwölf immer Mittag, auch heute. Also haben wir noch eine Stunde.

Unser heutiges Ziel ist Peenemünde, gern möchten Jörg und ich dort das Museum der ehemaligen Heeresversuchsanstalt besuchen, Frau Cornelia ist davon nicht restlos begeistert. Museum und zugehörige Freiflächen berichten über die Raketenforschung im Dritten Reich, über die damit im Zusammenhang stehenden verbrecherischen Taten und über den Stand der Raketenforschung in jüngerer Vergangenheit. Tatsächlich ist das kein echtes Mädchenthema.

Die nicht zu große Distanz bis in den Peenestrom legen wir segelnd zurück, das Wetter ist mit gestern nicht vergleichbar. Unterwegs zickt der „Power Block“.

Klappbrücke in Wieck an der Mündung der Ryk

Seit etlichen Tagen zum ersten Mal. Er springt an, um ein wenig Saft in die Batterien zu pumpen, wie es seine Aufgabe ist, hört aber gar nicht wieder auf zu laufen. Als mir das komisch wird, geh ich runter um zu prüfen, was denn wohl los ist. Er läuft prima, macht aber keinen Strom. Wir werden nachher im Hafen wohl nachsehen müssen. Vielleicht der zweite Zahnriemen?

Peenemünde verfügt über drei Häfen. Der Nordhafen kommt für uns nicht in Frage. Er ist zu weit vom Museumsgelände entfernt. Dann gibt es den Südhafen und einen kleinen Yachthafen, beide liegen in unmittelbarer Nähe zum Museum.

Wir entscheiden uns für den Südhafen. Wir mögen es gern etwas schmuddelig. Und hier, das wird sofort überdeutlich, haben wir ins Schwarze getroffen. Rostzerfressene windschiefe Spundwände, einige aneinandergekettete Schnellboote, sie sehen aus als wären sie seit Jahrzehnten nicht mehr betreten worden und würden nur durch ihre Landleinen über Wasser gehalten. Darüber hinaus wachsen aus einem übergroß mit „Restaurant“ beschriftetem Holzschiff etliche Birken,

Aus dieser Perspektive macht der Südhafen einen sympathischen Eindruck

Deck und Reling sind grasbewachsen. Dahinter ein Objekt, das sich „Hafenbar“ nennt, aus uns nicht erklärlichen Gründen schwimmt es trotz großer klaffender Löcher im Rumpf.

Neben dieser Hafenbar eine Steganlage für Sportboote, der Zustand ist nicht der Beste. Wir wählen den Steg, vorher hatten wir kurz an einer der eben beschriebenen Spundwände festgemacht. Dort mangelte es leider an einem Wasseranschluss. Und Wasser benötigen wir dringend, der letzte Tank ist im Anbruch und wir planen zwei Tage Aufenthalt.

Nach dem Anlegekaffee inspizieren Jörg und ich den Steg und wollen gleich weiter zum Hafenmeister, das Liegegeld bringen. Es gibt Strom am Steg, nur nicht für uns. Die wenigen Steckdosen sind belegt. Das ist nicht schlimm. Wir können ohne. Brauchen nur eben „Power Block“ zu reparieren. Aus dem auch vorhandenen Wasserhahn tröpfelt es nicht mal, wir wissen bald warum. Die zum Steg führende Wasserleitung ist einfach kurz vor dem Steg aufgetrennt. Darum kein Wasser. Nun, wir werden das mit dem Hafenmeister klären. Ein Hinweisschild weist den Weg:

„Hafenmeister in der Hafenbar“

Wir fassen es nicht. In diesem verluderten Kahn, der von Nahem noch viel weniger vertrauenerweckend erscheint, als von der Wasserseite aus.

Durch einiges Gerümpel bahnen wir uns den Weg zu der an das Wrack genagelten Gangway, überlegen dann lange, ob wir das nach unserer Einschätzung erheblich sinkgefährdete Schiff betreten sollen. Wir wagen es, nachdem wir feststellen, dass sich tatsächlich Menschen an Bord befinden und augenscheinlich auch lebendig sind. Ein mit „Hafenmeister“ beschrifteter Pfeil weist uns in den Bauch des Schiffes. Unten angekommen ein im Stil der späten Sechziger barähnlich eingerichteter Laderaum mit einer Theke aus rohen Brettern. Dort zwei kräftige Jungs:

„Ihr seit mittem Auto da? Da eintragen!“

Wir grüßen und erklären, nicht einem Auto dazusein, wohl aber mit einem Boot.

„Auch da eintragen!“

Ok, das wissen wir schon mal. Ich beginne zu schreiben und frage zwischendrinn, wie es denn mit Wasser aussähe.

„Kein Problem“, heißt es, „wie seid ihr denn gekommen?“

Wir schauen uns ratlos an.

„Ja, doch wohl durchs Wasser, oda watt?“

Ein guter Scherz. Dafür gibt es ein gequältes Lächeln von uns. Wir erklären unsere Wassernot noch einmal neu, auch unter Hinweis darauf, dass wir wohl zwei Tage bleiben wollten.

Ja, heißt es, oben bei den Wohnmobilen hätten sie einen Schlauch, der würde aber wohl nicht reichen bis zum Steg. Ob wir denn Eimer an Bord hätten?

Natürlich freut uns der zum zweiten Mal bewiesene feine Humor der Jungs.

Darüber hinaus fehlt ihnen jedwedes Interesse daran, irgendwie in unserem Sinne tätig zu werden. Die mangelnde Dienstbeflissenheit der beiden kommt bei uns nicht ausschließlich gut an, ich streiche die schon in der Liste gemachten Angaben akribisch durch und wir verabschieden uns freundlich, wir wollen uns doch lieber beim Wettbewerb einen Platz buchen.

Danke und Tschüß. Die Jungs tangiert das wenig.

Wir werfen das Schiff los und vermerken in unserem Erinnerungsschatz: Nicht jeder Schmuddelhafen ist auch ein netter Hafen. Da letzte Alternative, verholen wir uns in den wenige hundert Meter entfernten Yachthafen. Auch er liegt fußläufig entfernt zum Marinemuseum und macht keinen

schlechten Eindruck, klein und recht ordentlich, wohl schlecht geschützt gegen Schwell.

Wir liegen zwischen Heckpfählen mit dem Bug zum Wind, also gar nicht verkehrt, Jörg und ich machen uns sofort auf, um den Hafenmeister und einen Wasserhahn zu suchen. Den Wasserhahn finden wir am Stegende, runde fünfzig Meter Distanz sind es zu unserer Kohinoor, er tropft, lässt sich aber nicht öffnen. Selbst wenn er sich öffnen ließe, es würde uns nicht helfen, unser Schlauch ist bestenfalls fünfzehn Meter lang. Wir werden sehen.

Als nächstes entdecken wir eine weiße Tafel mit umfangreichem Text bedruckt. Auf ihr werden wir zunächst freundlich als Gäste des Vereinshafens begrüßt. Dann wird es förmlich: Mit dem Festmachen im Hafen unterwerfen wir uns der Hafenordnung, heißt es. Und wir hätten in jedem Falle den Anordnungen der Vereinsmitglieder Folge zu leisten. Zusätzlich steht geschrieben, dass Reparaturen an Motoren und anderen Aggregaten in jedem Falle der Zustimmung des Vorstandes bedürfen.

Das kommt mir entgegen. Heute werde ich nach „Power Block“ nicht zu sehen brauchen. So schnell wird der Vorstand keine Entscheidung herbeiführen können.

Den Hafenmeister finden wir in einer aufgeräumten Bootshalle. Wie sich schnell zeigt, ist es nicht nur ein Hafenmeister. Sondern einer, wohl der Haupthafenmeister, der einen zweiten ausbildet. Beides freundliche Kerle, wir frotzeln so vor uns hin. Unsere Frage nach Wasser stellt der Hafenmeister in Ausbildung zurück.

Auf eine Art allerdings, die deutlich macht, dass eine Lösung zu erwarten ist. Wir erledigen umfangreiche Formalitäten, Bootsname, Heimathafen, wohin, woher, wieviele Menschen an Bord, Haustiere, sind Duschmarken gewünscht, uns werden zu diesem Thema briefmarkenähnliche Coupons mit unterschiedlichen Codes für Männlein und Weiblein

übergeben. Das hatten wir noch nie. Aber bitte, alles muss seine Ordnung haben.

All unsere Angaben werden in eine, einem amerikanischen Journal ähnelnden Kladde eingetragen. Dann kommen wir wieder auf das benötigte Wasser zu sprechen.

Ja selbstverständlich, wieviel wir den bräuchten? So um 300 Liter, ja das sei möglich, aber wir müssten wissen, die Satzung sähe vor, dass das Wasser zu berechnen sei. Früher sei es gratis gewesen, aber leider, heute ginge das nicht mehr. Wir müssten bitte Verständnis haben.

Wieviel es denn kosten würde?

Ja, Moment. Ein Blick auf eine umfangreiche Tabelle. Dreihundert Liter würden mit drei Euro zu Buche schlagen, die müssten sie zusätzlich zum Hafengeld erheben, das machte dann insgesamt, ja insgesamt genau neunzehn Euro.

Ich wundere mich:

„Für zwei Tage nur sechzehn Euro?“

Wie zwei Tage wollten wir bleiben? Nein, er hätte nun nur einen abgerechnet. Ein flehend bittender Blick in Richtung des Haupthafenmeisters. Was er denn nun machen solle, fragt der Lehrling von geschätzten fünfundfünfzig Lebensjahren. Die Eintragungen seien doch schon gemacht.

Die beiden lösen das buchhalterische Problem gemeinsam durch geschickte Streichungen und Neueintragungen im Hafenjournal. Die neue und für uns gültige Zahlsumme lautet 35 Euro inklusive Wasser und Strom. Wobei der Strom pauschal im Preis enthalten ist. Unverständlich bei dem Aufwand um das Wasser.

Für uns waren das kurzweilige Minuten. Die beiden Männer haben eine liebenswerte Art, die Dinge zu verkomplizieren; und insbesondere der Hafenmeister in Ausbildung ist nicht völlig frei von Selbstironie.

Wir sind also soweit. Alle Formalitäten sind komplett erledigt.

Wo bitte wir denn nun das Wasser bunkern sollten?

„Moment“, heißt es, „ihr braucht euch um nichts zu kümmern.“

Und schon setzt sich der Haupthafenmeister in Bewegung und zieht einen überdimensionalen Schlauchwagen hinter sich her. Damit geht es zum von uns schon auf dem Hinweg gefundenen Wasserhahn. Fünfzig Meter Schlauch werden hurtig ausgerollt, der Schlauchwagen wird mit dem Wasserhahn verbunden, natürlich wird nicht vergessen, den Zählerstand des am Wasserhahn montierten Zählers zu notieren und schon kann gebunkert werden, alles eine Sache von höchstens zehn Minuten.

Hinzu kommen noch einmal rund fünfzehn Minuten Tankzeit und das Aufrollen der fünfzig Meter Schlauch. Helfen dürfen wir nicht. Auch nicht beim Rückbau der Tankapparatur.

Nein, da habe er sein eigenes System, sagt der Hafenmeister.

Insgesamt sprechen wir über eine Aktion von einer guten halben Stunde. Für drei Euro. Ich finde das nicht überteuert und bekomme zusätzlich die Information, dass meine Tanks genau 256 Liter gefasst haben.

Leider, erstatten könne man nichts, der Preis von drei Euro sei gültig für Abnahmemengen zwischen einhundert und sechshundert Litern. Pauschal.

Mir ist wichtig anzuführen: Ich habe nicht nach einer Erstattung gefragt.