

Heiligenhafen - St. Pauli

Schon in der Karibik haben Frank und ich verabredet, den Saisonauftakt nach St. Pauli gemeinsam zu segeln. Als Axel davon Wind bekommt (weiler ganz in der Nähe von Frank wohnt) gibt's kein Halten mehr. Na gut, segeln die drei "Freunde der Nacht" zum Tätowieren auf die sündige Meile. Nur vorher muss Frank unbedingt an sein "Spielzeug" kommen. Ohne dem geht nichts! Sein große faible für technisches Spielzeug ist die "Rendsburger Schwebefähre", ein Überbleibsel aus kaiserlichen Zeiten. Beinahe wäre Frank zuhause geblieben, weil ein Frachter die Schwebefähre aus dem Weg räumen wollte. Am 08. Januar gab es eine folgenschwere Kollision auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, kuckstu hier:

<https://www.youtube.com/watch?v=MDErrxMszJw>



Ohne schwebendes Museum (Foto oben aus dem letzten Jahr) ist der Kanal für Frank nicht wirklich attraktiv. Nur mit Mühe gelingt es mir, den Maschinisten doch noch an Bord zu locken. Vielleicht gelingt es uns, die demolierte Schwebefähre im Hafen der WSA in Rendsburg zu besichtigen. Das gilt es herauszufinden. Soweit die Vorgeschichte.

Freitag, 08. April

Viel zu früh schlagen die beiden Süddeutschen am Nachmittag in Heiligenhafen auf, ein paar Reste aus dem Winterlager muss ich noch wegputzen. Die Dschunxx kaufen inzwischen ein und als wir wie gewohnt in "Weinigels Fährhaus" bei Matjes und Veltins in die Törnplanung einsteigen nur noch strahlende Gesichter. Das ändert sich auch nicht, als wir an Bord in die "Karten kucken" und feststellen, dass die niegelagerten Seekarten aus dem NV-Verlag in diesem Jahr nur noch als Buch auf dem Markt sind. Das ist wirklich gewöhnungsbedürftig. Der Übersegler der Kieler Bucht ist plötzlich zweigeteilt. Immerhin soll sich der immer noch kräftige Südwestwind bis morgen verzogen haben.

Samstag, 09. April: Heiligenhafen - Kiel-Holtenau



Hier die beiden untätowierten süddeutschen Seeleute voller Vorfreude auf ihr Tattoo. Um

1000 wollen wir ablegen und tatsächlich sind wir um 1015 raus. Vorher zeige ich euch noch ein Foto von der "Kalami Star" mit der neuen Besegelung:



Der Seewetterbericht: Westliche Ostsee: Schwach umlaufend, ostdrehend um 3, anfangs Küstenebelfelder, See 0,5 Meter.

Wie auf dem Foto oben "still ruht der See", ein mäßiges Brieschen aus Südost bringt keinen Vortrieb, Maschinenfahrt - da freut sich der Maschinist. Weil wir wissen, dass die Ostsee 5 oder 6° "warm" ist, steigen wir in die polaren Segelklamotten, lang drunter und lang drüber.



Nach einer Weile fangen wir in der Sonne an zu "kochen". Das beginnt in den Seestiefeln und endet unter der Wollmütze. Wir schauen uns ungläubig an. Lange hält das nicht aus und so nach und nach fällt ein polares Kleidungsstück nach dem nächsten. Am Ende sitze ich mit kurzer Hose und mit ohne Schuhen im Cockpit. Von wegen Küstenebelfelder.

Der erste Schweinswal (1125) hält es dann auch nicht mehr länger aus und schaut nach dem Rechten. Fotografieren lassen will sich der Außenbordskamerad aber nicht. Sofort geben wir die Sichtung ans Meeresmuseum nach Stralsund weiter. Na klar folgt ein Gruß an Anne mit der Frage, ob die "Meins" schon im Wasser ist?

Kann mir mal jemand sagen, warum die Bundeswehr auch am Samstag schießen muss. Das Warngbiet Putlos müssen wir tatsächlich umfahren, weil noch bis 1400 geschossen wird. Okay, der "Umweg" kostet uns vielleicht zwei Meilen. Erst an der P7/T12 können wir direkten Kurs auf die "Kolberger Heide" absetzen, von da geht es direkt rein in die Kieler Förde. Der Wind legt ein wenig zu, aber alle Segelversuche scheitern. Blöderweise entdecken wir, dass die Reffleine für das 3. Reff um einiges zu kurz ist. Da muss nochmal nachgebessert werden.

Erst um 1430, inzwischen haben wir 30 sm auf der Uhr, reicht der Wind für den 87 qm großen Gennaker - übrigens der "alte" Blister brachte es auf 62 qm. Wir lassen den Gennaker frei fliegen und 14 Knoten Wind ziehen jetzt 6 Tonnen mit 6 Knoten Richtung Förde. Ein wunderschönes Bild. Das Segel macht uns große Freude, kuckstu nächste Seite.



Gegen 1700 sollten wir Holtenau erreichen. Eigentlich wollen wir hier bleiben, aber vielleicht schaffen wir es sogar noch bis Rendsburg? Kurz vor 1700 erreichen wir tatsächlich Kiel-Holtenau und warten, warten, warten vor der Schleuse. Wir drehen Kringel und lernen, uns rückwärts in den Wind zu stellen. Doch der Wind kommt inzwischen mit 4 Bft. über das eiskalte Wasser und treibt uns zurück in die polaren Segelklamotten. Gefühlt ist es jetzt schweinekalt. Ein Frachter nach dem anderen geht in die Schleuse, doch wir müssen draußen bleiben. Wollen wir nicht doch in Holtenau bleiben? Nee, wenn wir hier 90 Minuten warten, will ich mich morgen nicht wieder hinten anstellen, das wären dann 180! Also weiter frieren und warten. Die Schleuser sind einfach gnadenlos unbarmherzig.

Um 1900, also nach zwei Stunden, dürfen wir endlich in die Schleuse. Gut, wir dürfen sogar umsonst durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, weil ein findiger Staatsdiener heraus gefunden hat, dass man uns die nun wirklich kurze Leiter nicht mehr zumuten mag, kuckstu hier <http://www.yacht.de/panorama/news/fuer-sportboote-vorerst-kostenlos/a105859.html>

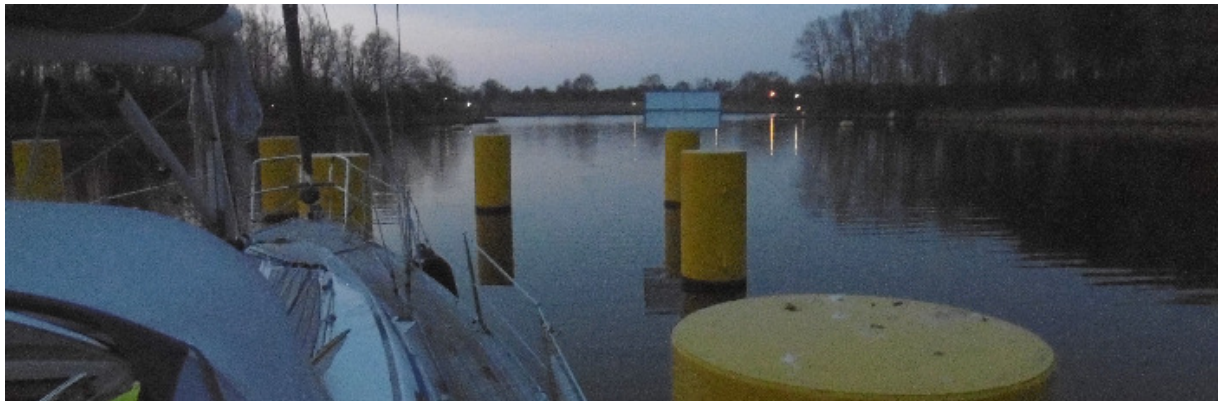


"Zieht an den Frachtern vorbei bis ganz nach vorne und geht als erstes raus", lautet die Anweisung. Natürlich sind wir heilfroh, als wir die Schleuse hinter uns haben, aber wie sollen wir in einer Stunde die 19 Meilen bis Rendsburg schaffen? Der Kiel-Kanal darf von Sportbooten während der Nacht nicht befahren werden und um 2012 ist Sonnenuntergang! Der Blick auf die Karte stoppt im Flemhuder See. Das kleine, lang gestreckte Gewässer bietet geschützte Ankerplätze direkt am Kanal. Irgendwie fehlt mir dieses Abenteuer immer noch und die Crew ist sogar begeistert von der Aussicht auf "Neuland". Also weiter zum Flemhuder See! Aber darf man da wirklich rein? Darf man, auch wenn die Symbole z.B. auf Open Seemap eher eine Sperrung andeuten. Als wir die Einfahrt voraus haben, schauen wir

auf eine "gelbe Wand" aus dicken Pfählen und da nun mal Sperrgebietstonnen gelb sind, liegt dieser Gedanke sehr nahe, aber es ist nicht so.



Als wir näher kommen ist klar, an diesen Dingern darfst du nicht nur, sondern solltest du sogar festmachen. Die 20 Pfähle haben einen Durchmesser von jeweils rund 80 cm und eine Tafel weist drauf hin, wie man hier anzulegen hat. Geht's noch?



Und so machen wir denn um 2030 nach 48 sm an den Pfählen im Flemhuder See fest - im Hintergrund die Einfahrt aus dem NOK. Essen gehen ist natürlich nicht, es gibt Linsensuppe aus der Dose - hatten wir für den Notfall gekauft und der ist wohl gerade eingetreten. Fühlt sich ganz gut an, so ein Notfall. Gute Nacht.

Sonntag, 10. April: Flemhuder See - Brunsbüttel

Nach der Sonntagskatzenwäsche gibt's traditionell Rührei und das wertet die Notration Dosenlinsensuppe denn auch kräftig auf. Um 1000 legen wir wieder ab - es ist gar nicht mehr so furchtbar kalt wie gestern Abend. Wir nehmen uns ein wenig Zeit für die Navigation im Flemhuder See und es ist inzwischen hell genug für ein paar Fotos.



Als wir gestern Abend hier reinkamen konnten wir dieses Schild nicht mehr wirklich entziffern. Wenn du die Pfähle vor dir hast erklärt sich das leider auch nicht. Offenbar haben

wir aber alles richtig gemacht. Ca. 50 m "hinter" den Pfählen dann das Zeichen (Vorseite unten rechts) bis hierher und nicht weiter. So, wisster Bescheid.

Auf dem Kanal ist bis Rendsburg nicht viel los. Die vielen Angler, die wir am Ufer sehen, haben dazu eine ganz andere Meinung. Selbst im NOK sind die Heringe los. Offenbar so viele, dass wir die Angler sehr genau im Blick behalten - wer will schon eine Angelschnur im Propeller. Andersrum will sicher auch kein Angler einen Propeller als Blinker.



Um 1200 legen wir einen kurzen "Sanitärstopp" beim Rendsburger Regattaverein (oben) ein, fünf Minuten später sind wir wieder auf Kurs und bald schlägt Franks große Stunde. Bereits gestern habe ich mit dem WSA-Rendsburg telefoniert und gefragt, ob wir ausnahmsweise mal in den WSA-Hafen rutschen dürfen, damit Frank "seine" demolierte Schwebefähre sehen kann. Der Mitarbeiter findet das eine prima Idee, darf es uns aber "offiziell" nicht erlauben, "Naja, wenn die Wasserschutzpolizei dabei zuschaut, solltet ihr das nicht gerade machen," und dann legt Werner* (Name geändert) augenzwinkernd auf.

Als wir den WSA-Hafen erreichen sehe ich dort bereits aus der Ferne Autos und dass an einem Schiff gearbeitet wird. Das hat Werner sicher nicht gewusst und damit wir ihn nicht in Verlegenheit bringen können, gehen wir nicht in den Hafen.



Die Schwebefähre ist auch vom Kanal aus gut zu sehen (oben), die demolierte Seite zeigt sie uns zum Glück lieber nicht. Bereits wenig später die Rendsburger Hochbrücke - ohne Schwebefähre. Frank ist trotzdem glücklich und bereut keine Minute dieses Törns.





Unter der Hochbrücke die Schiffsbegrüßungsanlage, eine Attraktion für Touristen - links. Da ich das Procedere kenne, nehme ich den neuen Adenauer und dippe damit vor den vielen Touris, die zu uns rüber winken. Der "Lautsprecher" bedauert, damit habe er nicht gerechnet. Gelächter bei den Touris auf der Terrasse. Schwamm drüber.



Ab Rendsburg wird es eng auf dem Kanal. Plötzlich stecken wir mitten in einem Konvoi - hier beim Lotsenwechsel vor Rüsterbergen. Wenig später passieren wir den Abzweig in den Giselaumkanal. Über die Giselauschleuse kommst du bis in die Eider und an Tönning vorbei in die Nordsee. Ein wunderbarer Nordseezugang, doch der Kanal steht vor dem Aus!!! Der Bundesverkehrsminister hat die Schleusen der Bundeswasserstraße verrotten lassen und will den maroden Kanal nicht mehr betreiben. Derzeit werden die maroden Schleusen untersucht, doch eigentlich steht längst fest, dass der Bund keine Finanzierung mehr übernehmen will. Damit stehen viele Hafen und Winterlagerbetreiber hinter der Schleuse vor dem Aus. Die Weiße Flotte, die ab Rendsburg Giselaue und Eider befährt kommt mit Kanalfahrten sicher nicht mehr über die Runden. Schade. Hätte der Bund seine Wasserstraße gepflegt und vielleicht dem Land ohne Sanierungsstau übergeben, würde ich hier nicht rummaulen. Dieser Kurs jedenfalls ist nicht akzeptabel. Es wäre schön, wenn ihr euch per online-Petition hier ebenfalls einmischen würdet: <http://www.yacht.de/panorama/news/wird-die-eider-zur-sackgasse/a104127.html>



Eine Stunde nach der Giselaue stecken wir im "Stau". Ein Dampfer mit explosiver Ladung und ein tiefgangbehindertes Schiff, aus Brunsbüttel kommend, haben Wegerecht.



Vorsichtig laufen wir auf den vor uns fahrenden Dampfer auf. Passieren können wir nicht, dafür bereitet uns das Schraubenwasser richtig Probleme. Sechs Tonnen werden ohne Fahrt zum Spielball. Hinter uns bremst der nächste Dampfer und lässt auch schon mal ein Achtungssignal in unsere Richtung los. Was können wir anders machen?



So eng habe ich es auf dem NOK noch nie erlebt und heute ist Sonntag. So langsam nimmt der Konvoi wieder Fahrt auf und bei uns ist nach einer Stunde mal wieder Wechsel am Ruder. Nach der Grümentaler Hochbrücke geht die Fahrt in flaches Gelände, wir sind im Marschenland, Dithmaschen. Manchmal liegt die Marsch tiefer als der Kanal, rechts und links Deiche. Die letzte Hochbrücke liegt schon kurz vor Brunsbüttel. An Backbord und Steuerbord Petrochemie, Bayer Leverkusen und hier schließen wir wieder auf unseren Konvoi auf, passieren alle Dampfer, die uns überholt haben und können viel später sogar noch bei deren Schleusung zugucken.



Um 1830 sind wir nach 44 sm (Gesamt 92) fest im Kanalhafen Brunsbüttel. Als hätte der Hafenmeister auf uns gewartet sind wir mit 10 € !!! dabei. Strom und Wasser inclusive, die Duschen kostenlos. Wo gibt's denn noch so was?

Sein Gourmettipp führt uns gleich gegenüber ins Torhaus. Es scheint wirklich der beste Platz am Ort. Von hier aus der Blick auf die Schleusen und die eigene Yacht, besser geht's nicht.

In der Nacht hörst du immer wieder das "Sirren" der Schiffspropeller, die vielleicht 30 m entfernt in die Schleuse fahren. Unser Schiffsrumpf wirkt dabei wie ein Lautsprecher. Gewöhnungsbedürftig, am Ende schläfert es dann wohl doch ein. Wir schlafen bis um 0800

Montag, 11. April. Brunsbüttel - Freiburg/Elbe

Zunächst einmal wird ausgiebig geduscht, kost' ja nichts. Dann muss der Kleinste die Brötchen holen, also trifft mich das schwere Los. Okay, die Hauptstraße runter bis zum Bäcker. Doch dann traue ich meinen Augen nicht und lasse Bäcker Bäcker sein. Bei Edeka gibt's frische Frauen. Das kann nicht wahr sein. "Welche Frau hätten's denn gern", stelle ich mir die Frage der hübschen Verkäuferin vor und finde mich an der Brötchentheke wieder.



"Drei Weltmeisterinnen und drei Roggenkrüstchen", nehme ich mit, "die BILD gibt's umsonst dazu", ruft mir die Verkäuferin hinterher, aber da bin ich schon weg. Als ich meinen Dschunxx das Foto zeige, packen sie das Leergut ein und gehen einkaufen - bei "Frauen", so heißt der Laden wirklich.

Na und weil wir erst bei Niedrigwasser am Nachmittag raus können, besuchen wir das Kanalmuseum und erfahren, dass Wilhelm II den Nord-Ostseekanal bei der Einweihung kurzerhand auf seinen Namen umgetauft hat. Wir wissen aber auch, dass die Berufsschiffahrt nur von Kiel-Kanal spricht. Weißte auch Bescheid.

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Ost 4, Cuxhaven 5, etwas abnehmend.

Um 1430 verlassen wir den Yachthafen von Brunsbüttel und daddeln noch mit dem Autopiloten auf dem NOK rum. So richtig klappt das mit dem Calibrieren nicht, also stellen wir uns vor der Schleuse an. Nach ca. 30 Minuten hat man ein Einsehen und bald sind wir auf der Elbe.



Das auflaufende Wasser schiebt uns mit 3 Knoten stromauf, doch aus der Gegenrichtung 6 Bft.: Wind gegen Strom ist auch im 2. Reff immer wieder für eine Überraschung gut, wir werden ganz schön nass gemacht.



Da wir den Frachtern (Vorseite) Vorfahrt lassen müssen, folgen einige Wenden kurz hintereinander. Manchmal bleibt die Schot am Spibaum hängen - auch nicht so lustig (das beheben wir im Hafen).



Wir kreuzen die Elbe aufwärts und haben schon bald die Pricken vor dem Bug, die uns in den Freiburger Hafenpril leiten - oben.



Und dann sind wir drin - im Pril und haben zeitweise nur noch 30 cm unter'm Kiel. Zwei Kilometer zieht sich das schmale Gewässer, das bei Niedrigwasser trocken fällt, bis Freiburg.



Erstaunte Gesichter, als eine Yacht aus der Landeshauptstadt die Saison eröffnet. Wir sind bestimmt die erste Yacht, die hier einläuft und "um zwei Ecken" festmacht. Die Boote auf dem Foto sind noch nicht wirklich startklar.



Vom Hafenmeister keine Spur, aber Strom gibt es schon. Wir fragen im Vereinshafen nach und erfahren, dass der Hafenmeister wohl noch nicht so gut von seinem Sofa runter kommt.

Dort ist man uns auch in anderer Hinsicht behilflich: Die Segelfreunde lassen Dusche und Toilette nur für uns geöffnet. Vielen Dank.

"Wer um diese Jahreszeit auf der Elbe segelt hat nicht mehr alle Latten am Zaun", lerne ich von Claus aus Cuxhaven, den wir im Hafen treffen (ist ohne Yacht hier). Claus verfolgt meine Reisen schon länger im Internet und hat uns beinahe hier erwartet. Na prima.



Is eigentlich ganz schön hier in Freiburg - hätten wir Juli! Egal, wir erwischen die einzige geöffnete Kneipe im Ort, bestellen Wildschwein für 12,50 € und werden dazu noch eingeräuchert - in einem Restaurant darf üblicherweise nicht geraucht werden, doch einen Aufstand gegen die einheimischen Bauern wollen wir lieber nicht riskieren. Mit dem Wildschwein sind wir bestraft genug.

Zurück an Bord hat der Skipper "All is lost" als Kinoabend versprochen, aber der Blue Ray Player auf dem Laptop spielt das Ding einfach nicht ab. Also quäle ich die Crew mit meinem Segelfilm "Schweden Rund". Is offenbar gut angekommen - die Crew schläft, während ich hier noch tippe.

Dienstag, 12. April: Freiburg/Elbe - Glückstadt

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Ost 3, Cuxhaven anfangs 5, etwas abnehmend, später strichweise diesig.



Hochwasser Freiburg 0720. Um 0600 klingelt der Wecker und um Punkt 0700 laufen wir aus. Ein paar Minuten später liegt Freiburg achteraus (oben). Die nächtlichen Schauer haben sich verzogen, der Ostwind lässt uns frösteln. Wir tragen polare Kluft. Wieder haben wir zeitweise 30 cm unter'm Kiel. Mit 1,85 m Tiefgang ist die Gezeitennavigation durchaus knifflig. Glückstadt kannste bei jedem Wasserstand anlaufen, doch aus Freiburg raus kommste nur bei Hochwasser. Und dennoch, du kommst als Segler nur mit ganz viel Mühe (und einer kräftigen Maschine) gegen den Strom nach Glückstadt.



Auf der grauen Elbe (oben) wenig Verkehr. Ein Vermessungsboot (natürlich tiefgang-behindert) behindert uns nicht. Das AKW Brokdorf schickt stillgelegte Grübe aus der Wilster Marsch und weit voraus die ersten Fähren, die Glückstadt und Wischhafen verbinden. Es wird eine kurze Fahrt heute und höchste Zeit, dass wir Glückstadt erreichen, wir haben bereits ablaufendes Wasser. 1,5 Knoten Strom kommen uns entgegen.



Um 0930 sind wir nach 13 sm (Gesamt 115) fest im Außenhafen von Glückstadt. In den Innenhafen kommst du nur, wenn du bei Hochwasser ankommst. Nur dann öffnet das Sperrwerk (heute z.B. um 1745). Wir wollen da auch nicht rein, weil wir dann auch nur bei HW wieder rauskämen. Liegegeld 11 €, Strom und Wasser kostenlos, Dusche 1 €.



Vom Sperrwerk hat man einen schönen Blick auf den alten Hafen und das überprüfen wir bei einem Stadtrundgang. Glückstadt ist eine dänische Stadtgründung. Mehr dazu erzählt die website für Stadtbesucher <http://www.glueckstadt-tourismus.de/> Insofern muss ich unseren Stadtbesuch auch nicht weiter kommentieren. Die Bilder sprechen ohnehin für sich.





Morgen werden wir bei Niedrigwasser weiter elbaufwärts segeln. Leider könnten wir zwar nach Stade rein, kommen aber bei Niedrigwasser nicht raus um mit dem auflaufenden Wasser nach Hamburg zu fahren. Insofern geht es morgen wohl nach Wedel.

Mittwoch, 13. April: Glückstadt - Wedel

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Schwachwindig, Schauer- und strichweise Gewitterböen.

Um 1345 legen wir in Glückstadts Außenhafen ab. Hier drehen wir einige Kringel und kalibrieren endlich erfolgreich den Autopiloten. Das hatten wir vor ein paar Tagen auf dem NOK schon mal versucht und waren grandios gescheitert, weil der Skipper eine alte Bedienungsanleitung heraus gekramt hatte. Heute sagter, er wollte nur mal testen, ob die Crew das merkt. Wer's glaubt ...



Danach geht's wieder raus auf die Elbe. Noch läuft das Wasser ab, dazu ist es nahezu windstill, an Segeln ist nicht zu denken. Es ist ziemlich diesig auf dem Wasser und dann scheint für einen Moment die Sonne. "Schauer- und strichweise Gitterböen" sind zum Glück nicht in Sicht.



Stillwasser, doch weiterhin Maschinenfahrt. Dann ein wenig Wind und wir versuchen es mal mit Maschine und Genua, doch es bleibt beim Versuch. Erst um 1630 geht der Wind auf 13 Knoten. Schnell ist das Groß oben, die Genua ausgerollt und schon machen wir 5,5 Knoten durchs Wasser. 2 Knoten Strom schieben uns jetzt zusätzlich nach Süden.



Wir passieren die Einfahrt nach Stade, das Flüsschen Schwinge (oben), und gleich darauf das

AKW-Stade - wie Brokdorf längst still gelegt. Der Segeltörn führt uns scheinbar durch ein strahlendes Industriemuseum.



Wann die "YM Warmth" mit 368 m Länge ins Museum gehen wird, bleibt ebenso ungewiss



wie die 4 m kürzere "NYK BLUE JAY", die uns um 1730 passiert. Das Alte Land an Steuerbord kommt der markante Radarturm auf dem Nordufer in Sicht - davor der Yachthafen Wedel. Wir queren vorsichtig das Fahrwasser und haben die Osteinfahrt vor dem Bug, aber



hinein ist ein richtiges Stück Arbeit, 3 Knoten schieben da vorbei. Dann sind wir nach 22 sm (Gesamt 137) drin in Deutschlands größtem Yachthafen. 2.000 Yachten finden hier Platz, doch zu Saisonbeginn sind vielleicht 300 Plätze belegt. Eine solche "Massenveranstaltung" muss man nicht mögen, aber der Hafen hat alles, was du brauchst. Der Hafenmeister knöpft



uns 10 € ab, Strom, Duschen und Wasser sind kostenlos. Mit der "Tonne 122" hat Wedel das für uns passende Restaurant. Als Hafenrestauranttester gibt es also nichts zu meckern, denn der Yachthafen liegt quasi auf der grünen Wiese, noch in Schleswig Holstein. Bis Wedel sind es 2 km, zu weit für ein Schnitzel "Holsteiner Art".

Donnerstag, 14. April: Wedel - City Sporthafen Hamburg

Früher als gewohnt klettert die Crew aus dem Schlafsack. Wir wollen noch tanken und möglichst nah am Hochwasser, das wird um 1027 sein, im City Sporthafen Hamburg festmachen. Um 0900 sind wir von der Tanke weg und auf der Elbe verstehe ich endlich, warum wir diesen Törn segeln. Bereits mit 15 bin ich auf dem Kümo "Siegerland" die Elbe rauf und runter gefahren, hab stolz wie Oscar am Ruder gestanden, bis zur Sietas Werft in Cranz. Zwei Jahre später auf der "Treuenfels" und 1968 war ich Rudergänger auf der "Uhenfels". Damals waren "wir" Weltmeister! Die "Uhenfels" wurde bei Blohm & Voss zum stärksten Schwergutfrachter weltweit umgebaut. 600 Tonnen mit eigenem Ladegeschirr konnte kein anderer Dampfer liften. Warum nur erinnere ich mich hier vor Wedel an meine ersten Seereisen? Am Wetter liegt es nicht:

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Umlaufend 2 bis 3, süddrehend, anfangs die-sig, Schauerböen



Wir haben reichlich Verkehr in der Luft und auf dem Wasser, da ist an Segeln nicht mehr zu denken. Ganz nah überfliegt uns ein Airbus-Transporter und liefert Teile für den Flugzeugbau. Wenig später liegt Blankenese (oben) achteraus. Containerdampfer, Tanker, Fähren,



Schlepper, viele Binnenschiffe, der Verkehr auf der Elbe nimmt kräftig zu. Mittendrin im Schiffsverkehr sichten wir einen Schweinswal und 12 Minuten später noch einmal zwei. Noch



Läuft der Strom mit und schiebt uns Richtung Altona. Die ersten Containerterminals lassen wir an Steuerbord. Wir bleiben auch bewusst auf der Backbordfahrwasserseite, damit wir nicht in das Gewusel der Berufsschifffahrt kommen. Bei Oevelgönne (unten) wird es dann Zeit, auf die andere Straßenseite zu wechseln, sonst bekommen wir Ärger mit den Fähren.



Frank fährt uns prima rein, doch als wir Blohm & Voss (unten) passieren muss ich selbst ans Ruder. Wir rutschen langsam über den alten Elbtunnel, beinahe mit einigen Barkassen auf



Tuchföhlung. Wenig später haben wir die Landungsbrücken Backbord querab, die Musicalhallen an Steuerbord. Hier sollten die olympischen Spiele stattfinden. Niemals hätte ich mir träumen lassen, dass wir auf eigenem Kiel hierher fahren würden, jetzt sind wir hier.



Inzwischen ist der Strom gekentert, läuft das Wasser aber noch sutsche seewärts. Umso mehr Zeit haben wir, das Panorama zu genießen. Sogar die Elbphilharmonie ist von Kränen befreit und wunderbar raus geputzt. Wann steigt hier eigentlich das erste Konzert (am 11. Januar 17 wird die Elbphilharmonie eingeweiht)? Wir wechseln ein letztes Mal die Stromseite und haben Speicherstadt und City Sport-hafen vor dem Bug. Hier gehen wir rückwärts an den Schwimmsteg, doch der Hafen-

meister bittet uns, wieder "andersrum" festzumachen, weil offenbar viele Motorbratzen an diesem Manöver scheitern. Damit die nicht auf die Idee kommen rückwärts einzuparken, soll es natürlich niemand "vormachen". Na gut, dann eben wieder andersrum.



Hier unten schon beinahe das Ende unseres Törns, aber eine Nacht haben wir ja noch. Um 1145 sind wir nach 14 sm (Gesamt 151) fest im City Sporthafen Hamburg.

Nun glaubt man bloß nicht, so richtige Kerle zögen nicht um die Häuser. Während wir den Lieben daheim mitteilen, dass wir den Tag im Miniatur-Wunderland (www.miniatur-wunderland.de) verbringen, schlafen die Kerle schon mal für die Nacht vor. Ganz entspannt sind wir dann um 2300 los auf die sündige Meile und haben, zugegeben, die Bordkasse reichlich strapaziert.

Natürlich sind wir in Ina Müllers "Schellfischposten" gestartet. In der kleinsten Kneipe Hamburgs, in der Carsten-Rehder-Straße und 50 Meter von der Elbe entfernt, wurde sauber vorgeglüht. Danach auf die sündige Meile in den "Clochard". Hier treffen sich Kerle, die nur eine Richtung kennen: Trinken bis zum Umfallen. Trotzdem kannst du hier Klönen, Kickern, Nägel in einen Baumstumpf hämmern und die Nacht zum Tage machen. Vor allem kannst du hier "Auf der Reeperbahn nachts um halb eins" singen als gäb's kein morgen. So lautstark konnte ich meine Crew noch gar nicht. Doch die wollen jetzt mehr.

Szenenwechsel: Im "Goldenen Handschuh", der rund um die Uhr geöffnet ist, wird mit Seeleuten geschnackt und mit Ladies in Leder getanzt. Wenn in anderen Kneipen zum Zapfenstreich geblasen wird, trinkt so mancher Gast und Türsteher der anderen Kneipen hier gerne noch mal eben seinen Absacker um 4 Uhr morgens. Hier trifft sich alles, was noch nicht nach Hause will. Morten gehört dazu, früher in Århus ein gefürchteter Tattookönig. Meine Dschunxx, bereits seit 0200 jenseits von gut und böse, wollen natürlich Nachweise für Mortens Tattookunst sehen und so landen wir in einem Kellerraum des "Goldenen Handschuh".



Als der sonst so aufmerksame und kluge Maschinist Frank ein Moto-Guzzi-Tattoo sieht, ist es um ihn geschehen. Der Guzzi-Californiafahrer muss unbedingt so ein Tattoo haben, noch in dieser Nacht, jetzt sofort! Morten lässt sich nicht lange bitten und sticht ihm dieses Guzzi Panorama auf den Oberarm. Axel hingegen ist seit ein paar Tagen



dem Segelvirus verfallen, "... und von Hamburg", wird er nicht müde zu betonen, "bin ich unheilbar krank". Morten sticht ihm die Symbiose von beidem (links) und Axel ist unheilbar glücklich.

Zurück aus dem Keller feiern wir im "Goldenen Handschuh" gemeinsam mit Morten den Abschied vom Meer. "Wir sind eine wunderbar entspannte Reise gesegelt", lacht Frank mit unverkennbar bayerischem Akzent und wenn er von "wir" spricht, meint er sich, seine Ente und dann kommen "wir". Frank kann sogar ohne Alkohol vor Glück besoffen sein, doch jetzt muss ein Ouzo her, nur einer. "στην υγειά μας" sagter, was so viel wie "auf unsere Gesundheit" heißt oder eben jamas! Geht doch.

Dem ist nichts hinzu zu fügen. Kommt gut nach Hause, Dschunxx!

Es soll ja Ungläubige unter den Lesern dieser Logbücher geben. Peter R. z.B. ist so einer und der mailt doch tatsächlich:

(...) Diesmal wollen wir bei der Tätowierung dabei sein, also bitte den Vorgang filmen - notfalls mit einem Handy.

Werter Peter R. aus H.: Selbstverständlich wollte ich Mortens Handwerk für die Ewigkeit festhalten, doch der studierte Däne (in Århus sagte man Dr. Morten) ist Mitglied der Gema und wollte einer unkontrollierten Veröffentlichung nicht zustimmen - außerdem, es hätte wirklich die Magie gestört, sagter. Damit wollen wir es belassen und Sie werden das verschmerzen, Peter. Nein, doch noch etwas: Wer solcherart Beweise verlangt, zweifelt an sich selbst, an der Kraft des geschriebenen Wortes und verzweifelt vielleicht sogar am Wahrheitsgehalt eines amtlichen Logbuches.

Man kann diese Haltung teilen, fair ist das nicht, findet ihr

Ralf U.

So, wisster wieder Bescheid. Aber wenn ihr glaubt, so isses gewesen, es könnte auch ganz anders gewesen sein.

Fairwinds & Gruß

Hamburg, 15. April 16

