

„laattidatgootgahn!“ Im Hier und Jetzt – und Nu?

2023 – in diesem Jahr, ist es endlich soweit. Die Rente! Mit 66 Jahren. Dann endlich gibt es genügend Zeit den Lebenstraum anzugehen. So plant mein Mann Lu(dger) schon seit Jahrzehnten einmal rund um die Ostsee zu segeln, vom Köhlfleet (Elbe), über Wedel (HYG) durch den NOK (Nord-Ostsee-Kanal), Kieler Bucht, dann rechts abbiegen und den Osten Deutschlands entlang nach Polen. Dort ein Landbesuch in Szczeciński, dem ehemaligen Stargard, dem Geburtsort unseres lieben Nachbarn am Ammersee, Dr. Peter. Ihm durfte ich, die Schreiberin, vor zwei Jahren seine wunderbaren tragisch-komischen Erzählungen lesen, korrigieren, layouts und drucken. Darin schreibt er über seine Flucht vor den heranrückenden Russen als vierjähriger Bub - mit Mutter, Bruder und Großmutter bis ins bayerische Geretsried. Mit Dr. Peter würden wir gerne Szczeciński (Stargard) und die Orte seiner frühen Kindheit besuchen.

In längeren Tagesschlägen wollen wir die polnische Küste weiter entlangfahren. Von Gdansk (Danzig) einen langen, langen Schlag nach Norden mitten in die Ostsee hinein an der Tonne Fl(6)Y.20s.Rec.St. vorbei, die in den schwedischen Gewässern liegt. Sie markiert quasi die unsichtbaren Grenzen zwischen Schweden, Polen, Russland und Lettland. Dann nach Steuerbord wendend Richtung Südosten, auf Klaipéda zuhaltend, um in die Kuršiu Marios (kurische Nehrung) nach Nida, auch Thomas Manns Nidden, zu kommen und das russische Ostseegebiet vor Kaliningrad nicht um ein Milligrad zu touchieren – auf gar keinen Fall in diesem Jahr und in diesen dramatischen Zeiten. Krieg brauchen wir alle nicht. Alles Lebende auf dieser Erde braucht ihn nicht. Da werden heute noch immer Tonnen an Munition aus der Ostsee von den beiden Weltkriegen in allen Anrainer-Staaten gehoben und schon fangen wir Menschen wieder an zu schießen. Manöver und regelmäßige militärische Schießübungen wie „Air Defender“ und „Baltops“ häufen sich, um sich gegenseitig abzuschrecken. Unsere Pläne und unsere Seewege hängen nicht nur vom Wind allein ab.



Tonne mitten in der Ostsee. „Vierländereck“: Schweden, Polen, Russland, Litauen.

Auch die Umsegelung des russischen Ostsee-Gebietes wird ein Teil unserer Reise werden, denn wir wollen Russland keinen Grund geben uns zu kontaktieren. Wir holen relevante Infos ein. Entsprechende Einträge ins Logbuch entstehen. Die Updates auf den digitalen NV-Charts sowie von ELWIS und BSH nehmen wir ernst und deren Beachtung steht für uns außer Frage.

Woche um Woche Vorbereitung. In unserem Zuhause vermehren sich die „das müssen wir auch mitnehmen-Türme“ in Wohn-, Schlafzimmer, Flur und auf der Treppe, dort, wo eben Platz ist und man einen guten Überblick behält.

Passt das alles in unser Auto? Wir brauchen die Dachbox. Wir müssen chronologisch packen. Arbeitsklamotten und unser „Wanderwerkzeug“, einen Begriff, den wir benutzen, denn Werkzeug brauchen wir im Süden dahoam wie im Norden an Bord. Auto und Dachbox werden chronologisch gepackt. Das, was wir zuerst brauchen, wird am Ende verstaut. Tatsächlich passt alles rein.

Donnerstag, 27. April, 05.30h der Wecker klingelt. Noch schnell Kaffee kochen. Brotzeit schmieren und die selbstgemachten Fleischpflanzerl unserer Freunde Sonja und Hias einpacken, auf den Steg gehen und in Ruhe „Servus zum See“ sagen. Rundumblick. Abschließen. Farewell liebes Zuhause. Auf geht's nach Norden. Sieben bis acht Stunden Fahrt. Pausen. Diesmal haben wir Pech. Mehrere Staus. Das erste Mal. Das hatten wir in den letzten drei Jahren nicht einmal. Glück gehabt bisher. Na, irgendwann trifft's jeden. Um 23 Uhr kommen wir erst in Cranz bei unserer Ferienwohnung an. Der Schlüssel steckt in der Haustüre. Hier ist die Welt noch in Ordnung – hier zwischen den Apfel- und Birnbäumen, die so langsam zu blühen beginnen. Ob wir die Blüte noch sehen werden? Hoffnung! Kühl ist es noch. Nachts gibt es noch Frost. Die dicken Rymhart Troyer sind noch zu tragen. Die Wollsocken auch, ganz zu schweigen von den Longjohns.

Trotz aller Planungen und aller Vorbereitungen ist der Wechsel von Süden nach Norden doch einer, der bewältigt werden will. Am Tag vor der Abreise mussten wir leider noch unsere Familienhündin „Toni“ einschläfern und beerdigen. Alles nicht einfach. Alles ein bisschen viel. Meine Schwester signalisiert: „Kein Wunder, das Du noch nicht in HH bist, ... einfach weiter schwimmen, der Strom trägt dich dann schon zu Dir. Alles himmelblau.“ Und die Elbe trug – täglich ein bisschen mehr.

Im SC0e ging es auch gleich an die Arbeit. Abslippen am Samstag, nein, ab jetzt heißt das, Sonnabend. **Sonnabend, 29. April.** Slipbeginn 0900. Tide ist günstig. Mit drei weiteren Booten tuckern wir danach gleich nach Wedel an den Liegeplatz. Maststellen ist für **Dienstag, 2. Mai** geplant, da wir mit Rigger Norbert Dittmer noch ein Kutterstag anbringen wollen. Alles geht gut. Alles passt. Gute Stimmung. Freude aufs baldige Segel einziehen und Leinen los. Davor aber noch die obligatorische Gasprüfung. Wir können uns an den Termin von Andrea & Karl von SY Seehexe (SC0e) dranhängen. Zu ihnen kommt Jens Winter von der Wegener Jachtwerft und geht dann auch gleich noch zu Christa & Axel von SY Windspiel (ESV). Das klappt alles wie am Schnürchen. Super. Jens kündigt für den nächsten Morgen noch den Austausch eines Gasschlauches bei uns an. Wir lassen Hein Mück offen, damit er gleich morgens rein kann und fahren zurück in unsere Ferienwohnung nach Cranz, um dort so langsam unsere Zelte abzubauen und aufs Boot zu ziehen.

Mittwoch, 3. Mai, früh am Vormittag klingelt das Telefon, Jens Winter ist dran: „Sag mal, ist das bei Euch normal, dass eine Wasserfontäne rausspritzt, wenn man am Niedergang auf Eure Bodenbretter tritt?“ „NEIN!“ Ach Du meine Güte, alles liegen und stehen lassen, rein ins Auto, rüber auf die andere Elbseite – hoffentlich gibt es keinen Stau im Elbtunnel – los, los fahr doch schneller da vorne – mein Gott – was dauert denn da so lange ... endlich, im Hafen. Parken. Runter zum Boot, rein, Handpumpe raus und raus mit dem Elbwasser – wo kommt das bloß her? Wieso ging die Bilgenpumpe nicht an? Was ist hier nur los? Ventile alle zu! Alles so, wie es sein sollte. Wo steckt das Problem? Dann endlich, es tropft von der PSS-Wellendichtung. Nicht gut. Gar nicht gut. Welle bewegt - bei drei und bei neun Uhr Elbwasser dringt im Strahl ein. Welle in Mittelstellung gebracht und in Ruhe gelassen. Neuen Schwimmer gekauft. Ausgetauscht. Bilgenpumpe geht wieder. Alles aufgeputzt.

Mit Freunden und Vereinskollegen besprechen wird die Lage und die Empfehlung auch vom Hafenmeister bekommen, Martin Kähler von BoMoTec anzusprechen. Wir machen tägliche Kontrollen und sind noch etwas ratlos, wie wir vorgehen sollten. Können wir das selbst reparieren? Trauen wir es uns zu. Es gibt viele hilfreiche Ideen von allen Seiten. Jede hat ihren Wert. Wir brauchen noch etwas mit der Entscheidung. Es dringt zum Glück kein Wasser mehr ein.

Am **Sonnabend, 6. Mai** ist Arbeitstag im SCOe. Wir leisten auch unseren Beitrag. Zur Belohnung wird mit alle Mann und Frau gegrillt und wir dürfen mit Petrus auf dem Köhlfleet eine kleine Runde „Tuckerboot“ fahren.

Am **Sonntag, 7. Mai**, sehen wir uns die Auslaufparade des Hamburger Hafenfestes am Bubendey Ufer an, fühlen uns schon fast dazugehörig in Hamburg, was in uns ein wohliges Gefühl erzeugt und tragen immer noch Wollmützen, Wollpullis und feste Jacken gegen das kühle Wetter. Unser Motto steht: „laatdidatgootgahn!“



Hamburger Hafenfest Auslaufparade – Feuerschiff ELBE 3 trat 1888 seinen Dienst als Leuchtschiff Weser an.

Am **Montag, 8. Mai** packen wir unsere sieben Arbeitssachen und unser Wanderwerkzeug in unserer Ferienwohnung zusammen, die nach fast elf Tagen ‚a home away from home‘ wurde. Unsere Gastfamilie, bei der wir uns nun schon zum dritten Mal einquartiert hatten, fiebert mit uns und bitten auf dem Laufenden gehalten zu werden.

Wir erhalten Asyl bei Freunden auf deren gelber Couch. Ganz wunderbar. Neben sehr guten Gesprächen, schönen Unternehmungen gibt es allabendlich ein 3-Hauben-Essen des Hausherrn wie z.B. Kabeljau-Rotbarsch mit Kartoffel-Rote Beete-Stampf. Schlaraffenland. Und, wir sind nun auch viel näher an Hein Mück, der Stau im Elbtunnel ist uns auf einen Schlag „wurscht“. Anfahrt zum Boot ist nur noch ca. 20 Minuten und dienstags sehen wir in der Ferne die „Rosenheim Cops“ und amüsieren uns göttlich über die immer wiederkehrenden blöden Phrasen der Protagonisten von „es gabbert a Leich‘!“ von Miriam Stockl, ohne e versteht sich, bis zu dem Moment, wenn der oder die Täterin dann endlich überführt wurden und vom Polizisten Michi Mohr höflich bayersich aufgefordert werden „Wenn Sie mir dann bitte folgen würden!“ hinter Gitter gebracht wird. Nein, so ist unser Bayern nicht und das ist auch nicht Bayern. Aber mei, wenn ma ned dahoam is, ko ma des scho a moi oschaun.

Dienstag, 9. Mai. Endlich erster telefonischer Kontakt mit Martin Kähler von BoMoTec. Er will kommen und sich unsere Maschine ansehen.

Am Abend tickert eine traurige Nachricht über alle Kanäle. Wilfried Erdmann ist gestorben. Wir sind bestürzt, traurig und denken an Astrid. Tags darauf setzen wir uns bei Kühle und regnerischem Wetter im Carroux Café in Blankenese in das Nebenzimmer und schreiben, jeder für sich, einen Brief an Astrid, die wir auch gleich zusammen in einem Umschlag versenden. In der evangelischen Kirche am Markt zünden wir eine Kerze für ihn an – eine zweite für uns und unsere Familien. Wir fangen an Wilfrieds letztes Buch zu lesen: „Ingeborg und das Meer“.



Wilfried Erdmann © Nico Krauss

Donnerstag, 11. Mai, später Nachmittag. Martin kommt auf Hein Mück. Dann endlich seine Bestätigung, dessen, was wir schon vermutet hatten. Der Motor steht nicht in der Flucht. Die „Pratzen“ (Motorfüße) unseres Nanni Diesels von 2006 sind altersmüde, die Weichmacher im Gummi sind verschwunden. Motor vibriert viel zu stark. Vibrationen übertragen sich auf die Welle... alles läuft unrund. Wir sprechen mit Dirk, dem Voreigner, mit dem wir uns sehr gut verstehen – er ist erschüttert und erzählt von seinem Ärger mit der Werkstatt, die 2006 den neuen Diesel eingebaut hatte ... es fallen für ihn sehr ungewöhnlich kräftige Bezeichnungen für die Herren der Werkstatt und er erzählt, dass er damals kurz vor einem Prozess mit ihnen stand.

Tja, hilft nu leider nix. Der Motor muss in die Flucht gestellt werden, neue Füße und eine neue PSS-Wellendichtung müssen rein – keine andere passt wohl, da das Stevenrohr einen Durchmesser von 53 mm hat.

Die PSS-Wellendichtung gibts bei SVB für einen gerade reduzierten Preis, recherchiere ich übers Internet im Beisein von Martin.

„Nö, nö – nicht immer gleich zu SVB, bitte. Ich besorg Euch die schon.“, sagt Martin.

Am nächsten Morgen flattert eine WhatsApp Nachricht von Martin rein. „Dichtung ist schnell da. Kostet bei mir Summe X. Wollt ihr die?“

„JA! Klar. Gerne. Und was ist mit den Pratzen...?“ „Die kommen aus Frankreich. Das kann dauern.“ Oh oh!

Das Warten auf die Motorfüße gestalten wir mit Unternehmungen, die wir immer schon mal in Hamburg machen wollten ... wir spazieren durch verschiedene Stadtbezirke, gehen in Ausstellungen, lernen über die Sprayer-Szene Hamburgs und finden schließlich die Erklärung zu den immer noch sehr präsenten Tags „OZ“, die uns in den letzten Jahren immer wieder aufgefallen sind: es sind die Werke vom „Großvater der Sprüherzene“, von „OZ“, bürgerlicher Name Walter Josef Fischer (1950 - 2014) mit seiner bewegten Lebens- und Leidensgeschichte.

Freitag, 12. Mai. Wir sprechen mit Kay Sörensen, dem Kranmeister in der HYG, ob er uns mit stehendem Mast auskranzt. „Ne Hornet 32? Nö! Auf keinen Fall.“ Wir überlegen und sagen Kay, dass Dirk, der Voreigner, die Wanten versetzen ließ. Dazu zeigen wir Kay Fotos vom Boot und er kommt am Schlenkel vorbei, um die Lage vor Ort zu prüfen. „Alles gut!“, sagt er, „Ich krane Euch mit stehendem Mast!“. Musik in unseren Ohren. Wir planen den Termin für **Dienstag, 23. Mai**, bis dahin sollten die Nanni-Motorfüße ja aus Frankreich da sein.

Sonnabend, 13. Mai. Die Sonne scheint. Es wird wärmer. Wir sind gewiss, alles wird bald gut und wir können endlich mit Hein Mück los. Wir fahren früh mit dem Auto nach Flensburg über Land. Schönes Land. Gelbe Rapsfelder. Flensburg, wie immer hübsch, wir treffen einen Bekannten, gehen ins Café im Museumshafen, essen Fischbrötchen, unternehmen einen langen Spaziergang in Holnis an der Flensburger Innenförde und fahren zurück zu unseren Freunden und der gelben Couch, wo wieder ein wunderbares 3-Hauben-Abendessen auf uns wartet, diesmal Spargel. Ein rundum schöner Tag!

Sonntag, 14. Mai. Wir packen unsere sieben Sachen, sagen „Tschüss“ zur gelben Couch und ziehen nach sechs heimeligen Übernachtungen nun endlich auf Hein Mück. Wir treffen den halben Verein – die meisten Eigner am K-Schlenkel sind auf ihren Booten, basteln, zupfen, räumen ein und bereiten sich weiter auf die Saison vor. Wir auch – aber ... immer noch wartend auf die französischen Motorfüße. Wieso brauchen die denn bloß so lange? Wir

rätself und rätself. Mir kommt der Gedanke, es wäre ja schneller nach Frankreich zu fahren und sie selbst abzuholen ...

Montag/Dienstag/Mittwoch, 15./16./17. Mai. Es pfeift. In Böen 6-7. Wir bauen die Kuchenbude auf. Gleich ist es gefühlte 5 Grad wärmer. Wir richten uns auf Hein Mück ein, sortieren, nehmen Überflüssiges raus. Schön ists an Bord! Wir warten auf die Motorfüße.

Donnerstag, 18. Mai – Vatertag. Heute können leider keine Motorfüße ankommen. Wir radeln mit einem Freund bis Hetlingen und darüber hinaus. Lu stürzt vor einem der Schafsgatter vom Faltrad. Es hat sich buchstäblich zusammengefaltet. Der Sturz sah schlimmer aus als er zum Glück war. Puuh!

Freitag, 19. Mai. Keine Motorfüße.

Sonnabend, 20. Mai. Wir fahren nach Hamburg. Nehmen ab Teufelsbrück die Fähre. Fahren gerne Fähre. Endlich auf dem Wasser. Treffen Kathi, unsere Tochter. Verbringen einen sehr schönen, langen Tag miteinander. Gehen spazieren. Ratschen. Kehren ein. Die Sonne scheint. Wir denken nicht an Motorenfüße.



Seemannshöft

Sonntag, 21. Mai. Wir wachen auf und haben beide den gleichen Gedanken.

„Komm, lass uns zu Wilfried fahren.“ Am Freitag war seine Beerdigung. Da wollten wir nicht hin. Wollten nicht stören. Fanden es nicht angebracht. Aber nun zwei Tage danach in aller Stille. Wir brechen auf nach Brodersby. Kaffee und belegte Brote an Bord. Wir wollen uns zu Wilfried setzen und noch mal eine Mug Kaffee mit ihm trinken, wie wir es oft mit ihm und Astrid durften. Wir nehmen die Missunder Fähre. Schön wieder an der Schlei zu sein. Der Friedhof liegt nicht weit davon entfernt. Ein kleiner, ruhiger, einfacher Friedhof eher wie ein englischer Garten. Die Sonne scheint, es weht ein leichter Wind, die Vögel versorgen ihre Brut, es ist still, der Blick auf ein Noor der Schlei ist zauberhaft. Ein friedvoller Ort. Neben Wilfrieds Grab steht eine Bank. Wir setzen uns, verabschieden uns in Gedanken von unserem lieben Freund. Lassen Revue passieren: die Begegnungen an der Schlei, bei Vorträgen, auf Messen und bei den beiden Vorträgen, die wir am Ammersee für ihn organisiert hatten, ... dann kommt sein Freund und Buchhändler aus Schleswig um die Kirchenecke und wir ratschen noch eine Stunde und trinken nun zu dritt Kaffee mit und für Wilfried. Sein Freund sagt dann noch den denkwürdigen Satz: „Wilfried liebte das Land sehr!“



Brodersby Friedhof. Blick auf ein Noor der Schlei.

Farewell Wilfried!
Danke.

Montag, 22. Mai

Keine Motorfüße. Kein Auskranen.

Dienstag, 23. Mai.

Keine Motorfüße. Kein Auskranen.

Mittwoch, 24. Mai.

Keine Motorfüße. Wir fahren mit der Fähre in die Stadt. Erkunden Hamburg.

Donnerstag, 25. Mai.

Keine Motorfüße. Wir fahren nochmal mit der Fähre in die Stadt. Gehen ins Museum.



Schön auf dem Wasser zu sein. Elbe-Fähre Richtung Westen.

Freitag, 26. Mai. Keine Motorfüße. Obwohl gerade keine „Evergiven“ im Suez-Kanal steckt. Die Füße kommen von Nanni direkt aus Frankreich hören wir und das dauert noch. Aha! Wir machen einen Washtag aus diesem Tag. Wir spannen eine Wäscheleine übers Boot. Dorothea kommt vorbei und sagt: „... endlich ein wenig Langfahrtfeeling hier im Hafen.“ Tja, schön wärs. Wenns nach uns ginge, gerne ... aber die Motorfüße.

Sonnabend, 27. Mai. Keine Motorfüße. Ab Freitagnachmittag füllt sich das Leben im Hafen, das können wir nun schon wieder beobachten. Unter der Woche ist still, zum Wochenende hin, wird es lebhafter. Boote werden vorbereitet, laufen aus, werden ein- und ausgeräumt, Karren werden hin und her geschoben, ein ganz normaler Sonnabend im Hafen mit vielen Menschen und schönen Begegnungen, Klönschnacks mit einigen unserer VereinskollegInnen.

Pfingstsonntag, 28. Mai. Wir fahren nach Neustadt in Holstein. Treffen Kerstin & Felix vom heimischen Ammersee Yacht-Club und ihre Miteigner des klassischen 50er Seefahrtskreuzers RASMUS (V76). Die Crew nimmt an der Max-Oertz-Regatta des FKY teil. Wir buchen uns auf ELLEN einem Kuttersegler aus Lübeck ein und fahren neben dem Regattafeld her. Schöne Möglichkeit Fotos zu machen. Nach der Regatta essen wir noch gemeinsam an Bord, Felix kocht Spargelrisotto, dann gehen wir zu siebt zur Siegerehrung, treffen alte FKY-Bekannte und sitzen spätabends im Auto zurück nach Wedel und denken an Motorfüße und wann wir wohl loskommen?



Spargelrisotto von Meisterkoch Felix an Bord der RASMUS, V76, 50er Seefahrtskreuzer

Pfingstmontag, 29. Mai. Wir werkeln an Bord. Treffen VereinskollegInnen. Helfen Torsten Rust beim Maststellen seiner Impala 27. Das beherrschende Thema: Motorfüße und die immerwährende Frage – was kann da sooooo lange dauern? Wir kriegen immer wieder den Tipp: „Geht zu Gummi Willbrandt und holt Euch dort Prätzen, das geht schneller.“ Martin will aber nur die Originalteile verbauen, schon allein wegen der Gewährleistung. Wir verstehen ihn. Ich schlage ihm vor, dass ich in Frankreich anrufe, da ich ein wenig französisch spräche ... „non, non Madame“, das machen wir in unserem Büro schon. Na gut, dann aber jetzt mal voran.

Dienstag, 30 Mai. Nun endlich – heute krant uns Kay mit stehendem Mast dann doch raus, da wir die Zusage von Martin haben, dass er morgen kommt und endlich mit den Arbeiten beginnt. Erinnerung: Erstkontaktaufnahme war telefonisch am 09. Mai. Sein Auftragsbüchlein sind so voll ... er kann gar nicht schneller ... arbeitet jeden Abend im Hafen bis Sonnenuntergang und sonnabends auch ... wir können das ja nun gut beobachten.



Auftragsbüchlein von Martin

Krantermin: 1330. Alles funktioniert wie am Schnürchen. Wir kriegen einen schönen aussichtsreichen Landplatz. Unsere Leiter zum „hohen Haus“ leihen wir uns von SY Krølle Bølle, ehemals ESV, die steht im Leiterlager der Halle 1 noch unangekettet rum.



Auskranken mit stehendem Mast



Nun ist erstmal „Wiese segeln“ statt Elbe segeln angesagt.

Mittwoch, 31. Mai. Heute soll Martin kommen. Er muss absagen. Mann. Mann. Mann. Verspricht am Freitag zu kommen. Wir sind demoralisiert. Wir sind gefrustet. Wir kaufen Fischstäbchen vom Käpt'n und essen dieses Junkfood zum Trost. Am Abend reißt mir der Geduldsfaden. Ich krame nochmals in den alten Unterlagen von Dirk, die er zum Glück aufgehoben hat und uns alle übergeben hat. Ich finde heraus, wer den Motor damals eingebaut hat und weitere Firmen, die am Motor bereits gearbeitet haben. Ich schreibe Mails an Scandiesel, Fa. Kiesow und Fa. Vogt in Kappeln, frage nach, ob sie Original-Nanni-Motorfüße auf Lager haben. Deren Resonanzen kommen tags darauf. Kiesow kann helfen und wir könnten gleich bestellen. Wären in 4 Tagen da. Scandiesel ist nun wj-partners und kann uns als Großhändler nicht helfen aber über Einzelhandel liefern. Ein Satz passende Füße wären da. Und Vogt kann uns mit einem anderen Fabrikat Motorfüße aushelfen. Wir fühlen uns dann doch verschaukelt ... aber es liegt am zu vollen Auftragsbuch von Martin – das wird uns immer klarer. Handwerker werden Mangelware. Mit dieser Info und einer heimlichen Reservierung wollen wir Martin am Freitag schonend zur Rede stellen.

Bis Sonntag, 4. Juni. Wir polieren noch mal die Außenhaut, helfen Torsten weiter bei seiner Impala, laden NV-Charts runter, werkeln hier und da, bereiten weiter vor. Räumen die Backskisten frei. Verstauen alles in der Segelkammer. Zu tun gibt es immer was.

Freitag, 2. Juni. Martin kommt an Bord. Sieht sich noch mal alles genau an, seit seinem ersten Besuch ist ja schon ein Weilchen vergangen. Löst die alte PSS-Wellendichtung, löst die Welle, regt sich über den Einbaupfusch des Handwerkers auf, der die Maschine vor 17 Jahren eingebaut hat. Dirk tut das heute auch immer noch. Am Befund ändert sich nichts. Und

bevor wir Martin zur Rede stellen können, sagt er freudestrahlend: „... und übrigens die Motorfüße sind angekommen!“ **Oha!**

Martin baut die neue PSS-Wellendichtung schon mal ein.

Alles gut. Es geht weiter. Wir freuen uns und aller Groll ist verfliegen. Hauptsache es geht weiter.

Ich sage den vier netten Herren vom vergangenen Mittwoch ab und Martin erzählen wir von unserer Aktion nicht alles.

Nun steht dann doch noch die Frage im Raum, wann geht's weiter? Wann hat Martin Zeit? Er weiß es noch nicht. Es ist zum Mäusemelken. Er zeigt auf die um uns herumstehenden Boote und erzählt wie lange, die schon an Land sind und dass er und sein Mitarbeiter Sebastian da auch noch ran müssen ... Himmel lass Handwerker regnen. Deutschland was passiert mit Deinen Handwerkern und warum müssen alle studieren und noch so ein paar Allerweltsprüche, die am Ende gar nix helfen, fallen uns ein. Also Luft holen, atmen, Augen zu, durch gehen und immer wieder sagen wir uns und fühlen es dann auch so: Wir haben kein Problem. Wir sind froh, dass dies alles hier in Hamburg/Wedel passiert. In unserem Heimathafen. Ganz nah bei unseren VereinskollegInnen und Freunden. In einem Hafen, der alles hat, was wir brauchen. Mit Stefan und Jan von Yachtprofi um die Ecke. Wir haben kein Problem. Und wir haben Zeit. Dann wird der Törn eben kleiner. Und wir lernen Wedel, das Umland und Hamburg besser kennen. Alles ist gut.



Einbau der neuen PSS-Wellendichtung.

Sonnabend, 3. Juni. Lu reinigt den Motorraum, erneuert alle Schlauchschellen, entfernt Roststellen, putzt den Motorblock. Ich besorge Werkzeug und Material und koche.



Lu steigt in den „Maschinenraum“ über die Backskiste ein.

Sonntag, 4. Juni. Ruhig. Gemütlich. Klönschnack. Am späteren Nachmittag helfen wir Sadia & Sascha von SY Wellenfunktion beim Stellen ihres Mastes. Zum Dank laden sie uns in die Tonne 122 ein. Sehr netter Abend.

Montag/Dienstag, 5./6. Juni. Werkeln, Lebensmitteleinkäufe, Orga, Emails ...

Der Tag der Tage: Mittwoch, 7. Juni – die Glückszahl: 7!

Fast einen Monat nach erster Kontaktaufnahme. Sebastian, Martins Mitarbeiter ist um 0900 an Bord, löst die alten Füße, tauscht sie gegen die neuen aus, packt die neuen von Martin zugeschnittenen Unterlegblöcke darunter und richtet den Motor schon mal aus bis Martin mittags dazu kommt und beide nach einem gemeinsamen warmen Mittagessen, das ich für alle zur Stärkung gekocht habe, mit uns bis ca. 1700 alle Arbeiten fertigbekommen. Motor anheben, absenken, ein wenig weiter nach backbord, nein doch steuerbord, nochmal rauf, noch mal runter, irgendwann höre ich aus dem Motorraum ... jetzt passt es! Dann ist es 1700 und die drei Herren, Lu hat mitgeholfen, tauchen zufrieden, verschwitzt und mit Öl verschmiert aus der Bilge/„dem Maschinenraum“ auf. Wir sind ein glückliches Quartett.

Wir fragen Martin dann noch, was wir dem Motor als gute Pflege alles angedeihen lassen sollen... Getriebeölwechsel steht an und das, was nun kommt ist eine andere Geschichte. Fortsetzung folgt.



„Motor anheben, absenken, ein wenig weiter nach backbord, nein doch steuerbord, nochmal rauf, noch mal runter ...“



Warmes Mittagessen hilft immer! Danach geht alles gleich besser.



Jetzt passt es! ☺
Wieder auftauchen aus Hein Mücks engem „Maschinenraum“.

Ja, die Frage nach der guten Pflege eines Bootsmotors.

Das meiste, was uns Martin als Hausaufgabe gibt, machen wir jährlich.

Nur das eine ToDo. „Hmm, was meinst Du, wann wurde das Getriebeöl wohl das letzte Mal gewechselt?“ fragen wir uns. Wir wissen, dass wir es in den letzten beiden Jahren, seit dem „Hein Mück“ nun uns gehört, nicht gemacht haben. Also ist die Rechnung einfach. Irgendwas minus zwei Jahre ist ein zu langer Zeitraum. Also machen! Ist auch kein Hexenwerk.

Lu steigt bei sengender Hitze wieder über die Backskisten, die wir wohlweißlich noch nicht wieder eingeräumt und die Trennwände dazu auch noch nicht wieder angeschraubt haben, in die Bilge... Werkzeug reiche ich hinterher und er beginnt die Öleinfüllschraube des Getriebes zu öffnen. „Oh! Geht das leicht! Na prima.“ Dann löst er die Ölauslassschraube und das zu wechselnde Getriebeöl fließt zügig in die darunter gestellte Schale. Oben nochmal die Einfüllschraube lösen, damit genügend Luft nachkommt und das Öl schneller rausfließt.

Wieder die Bemerkung: „... die dreht wirklich leicht.“ Erste Zweifel. „Hmm? Na, erst mal alles rauslassen.“ Öl ist draußen, nun die Schraube oben ganz öffnen. „Ach du meine Güte! Die dreht ja hohl!“ Ein Versuch, zwei, drei, vier, fünf... unzählige. „Herrschaftszeiten! Das darf doch nicht wahr sein. Jetzt können wir wieder nicht los. Zum Kuckuck.“

Die Heimwerker-Problem-Lösungsidee von Schraubendreher unterstecken und gleichzeitig drehen, misslingt, da zum einen zu wenig Platz und zum anderen der Dreher immer abrutscht. Mit Crimpzange den Sechskantkopf fest greifen und nach oben kräftig ziehend drehen. Dazu reichen die Kräfte nicht. Thermische Anwendung: Kälte und Hitze auf den Schraubenkopf – lächerlich ... Besser die Fachleute machen lassen!

Martin anrufen. Hoffentlich hat er Zeit. Eieiei.

Davor aber noch mit unserem Geheimspezialisten telefonieren: Hias.

Hias, die Kurzform von Mattias. Hias aus Gilching. Gilching bei München. A waschechter Münchner mit ebensolchem bayrischem Schnauzbart, der mit den längeren leicht nach oben gewirbelten Enden. Er hat vor Jahrzehnten bei BMW-Marine gelernt und unzählige Bootsmotoren gebaut, repariert, gewartet. Nach einer langen Tradition als Hersteller von Bootsmotoren verkaufte BMW 1987 seine Marine-Sparte an Mercury Marine und konzentrierte sich auf seine Kernmärkte, die nicht auf dem Wasser liegen. Damals musste Hias sich einen neuen Job suchen. Hias geht ans Telefon. „Servus!“ „Servus!“ „Kannst helfen?“ „Ja, was is'n scho wieder los?“. Beschreibungen folgen. Darauf Erklärungen, Hilfestellungen „... Öleinfüllschraube anbohren, Hebel ansetzen, drehend aushebeln, neues größeres Gewinde, Achtung auf Spähne ... viel Vergnügen und gutes Gelingen. Meldet Euch wieder, wenn ihr was braucht.“ Himmel hilf. Zum Glück kann Martin noch am gleichen Tag seinen Mitarbeiter Sebastian schicken. Er versucht auch noch einmal die Schraube zu lösen. Auch er schafft es nicht. Sebastian rät das gleiche wie Hias. Wenig später kommt Martin vorbei. Gleiches Ergebnis. „Kannst Du uns helfen?“ „Ich muss mal schauen.“ „Wann?“ „Im Moment keine Ahnung“. Ich vergaß zu erwähnen, es ist **Donnerstag, 08. Juni**. Ein Tag nach der Glückszahl „7“. Aber die „8“ ist doch im Chinesischen eine Glückszahl. Daumen drücken.

Freitag, 9. Juni. Nix passiert.

Sonnabend, 10. Juni. Nix passiert.

Sonntag, 11. Juni. An Sonntagen passiert eh nix.

Montag, 12. Juni. Warum auch immer gehe ich an diesem Tag von unserem hohen Standplatz vor dem großen Kran im Hafen mal nicht durch die Halle 1 zur Damentoilette, sondern außen herum quasi am Ufer entlang. Aus dem Augenwinkel sehe ich das Grau der BoMoTec Poloshirts: „Martin!“ denke ich und rufe es zeitgleich. „Martin!“ Das graue Poloshirt verschwindet um die Ecke. Nönö. So geht das nicht. Ihm nach. Um die Ecke werkelt Martin in seinem Arbeitsbus. Holt Material raus. Ich: „Na, versteckst du dich vor mir? Parkst jetzt schon absichtlich auf der Westseite der Halle 1 damit ich dich auf der Ostseite nicht mehr abfangen kann?“

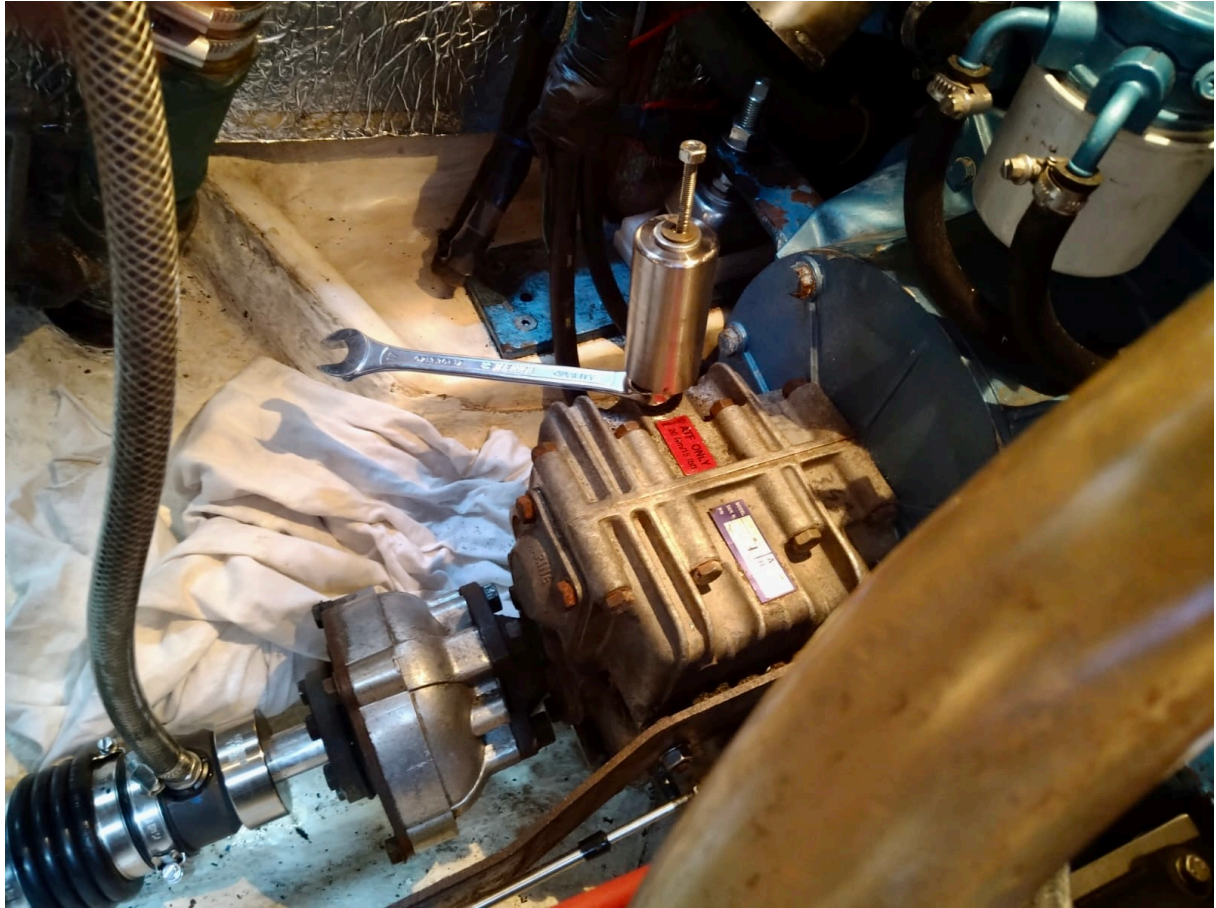
Er sagt: „Mann, vor dir ist man aber auch nirgends sicher.“

Wir lachen.

Und dann die erlösenden Worte. „Ich komm' gleich bei Euch vorbei.“

„Danke!“

Es wird 1545. Martin klettert die Leiter an Hein Mück hoch und verschwindet gleich wieder in der Backbordbackskiste. Lu in der Steuerbordbackskiste. Ich höre: „Oh, was hastn da für eine Apparatur dabei.“ „Habe ich extra für Euch gebaut.“ Metallene Geräusche aus der Bilge. „Gib mir mal die Knarre mit der 7er Nuss und den Staubsauger.“ Stöhn. Ächz. Metallschläge. Im Comic hieße es jetzt wohl: „Peng!“ „Boing!“ „Dang!“ „Zzzum!“ Dann ein leises „Blop!“ Lachen im Maschinenräumchen. „Jungs, was is los?“ Martin hat es mit seiner selbstgebauten Schlag-Zieh-Dreh-NeuesGewindeEinSchneid-Apparatur geschafft. Lu hat parallel gesaugt damit möglichst keine Metallspähne ins Getriebe fallen und wie im OP früher das „Operations-Besteck“ gereicht. Glückliche, verschwitzte und ölverschmierte Kerle steigen aus ihren Backskisten. Ein hochrotes Gesicht aus einem grauen Poloshirt schauend, lächelt mich stolz an. So, jetzt noch das alte Getriebeöl durch Haushaltspapier gefiltert wieder einschütten – nur zum Spülen, damit möglichst keine Metallspähne im Getriebe sind. Zwei Minipartikel kommen raus. Neues Getriebeöl einfüllen. Alte Öleinfüllschraube wird mit neuem Sechskantkopf und altem Peilstab eingepasst, da klopft Kay Sörensen, Kranwart und Meister über die tonnenschweren Gerätschaften auf der Kranplattform, schon an unserem Kiel und ruft hoch „1330. Kranzeit!“ Pünktlich ist der Mann.



Martins selbstgebaute Schlag-Zieh-Dreh-NeuesGewindeEinSchneid-Apparatur



Martin filtert das Getriebeöl liegend in der Steuerbordbackskiste.

Unglaublich, aber wahr! Hein Mück wird mit stehendem Mast wieder eingekrant. Pünktlich auf die Minute. Sogar die mithelfenden Hafenmeister haben ein Lächeln in ihrem Gesicht bei der nun schwebenden und bald wieder im Wasser schwimmenden Hein Mück.

„Na, ... “ schallt es von oben von der Kranplattform runter zu uns dreien an Bord: „... gutes Gefühl, nicht wahr!“ Und wie! „Dann schaut mal lieber nach, wie hoch die Bodenbretter

schon schwimmen!“ Wir drei schauen tatsächlich nach. Alles trocken. Dann der Moment, Motor an. Wir hängen noch in den Krangurten. Vorglühen. Ich zähle bis 10, drehe den Schlüssel rum, Motor geht an, jedoch am Heck spritzt kein Wasser raus. Kurze Hektik. Dann sagt Lu: „Seeventil – wir haben vergessen, das Seeventil zu öffnen. Moment!“ Und schon schnurrt und spuckt der Motor wie er soll. Dann folgt noch ein liebevoller Hinweis von oben: „Carina, Du weißt schon, jetzt vorwärts aus den Krangurten rausfahren!“ „Aye, Aye, Käpt’n Kay!“

Vorsichtig fahre ich Hein Mück raus, zaghaft fast. Langsam durch den Hafen, Martin bittet mich kurz rückwärtszufahren und dann geht’s durch die Hafeneinfahrt auf die Elbe. Testfahrt. Dichtigkeitsprüfung. Nach ca. 50 Min. sind wir zurück. Grünes Licht von Martin.



Testfahrt auf der Elbe mit Martin.

Wir gehen an unseren Liegeplatz, machen Hein Mück fest, trinken Kaffee und essen Brotzeit. Bayrische Brotzeit versteht sich und Martin erzählt, dass seine Familie, als er noch klein war, oft in Bayern Urlaub gemacht hat. Von Ost nach West, von Nord nach Süd. Und er auch später noch mit Freunden gerne z.B. in den Bayerischen Wald gefahren ist ...

Vivat Bavaria.

Das nennen wir Völkerverständigung.



Und auf diesen oder so einen Bootslagerbock wollen wir mit Hein Mück nach Möglichkeit nicht mehr. Von uns aus darf dieser Platz gerne verwaist bleiben.

Lu und ich sind glücklich.

Endlich, nach 46 Tagen können wir uns wieder daran machen, bald „Leinen los“ zu geben. Unser Ostsee-Törn kann beginnen. Anders. Aber beginnen.



Hein Mück auf der Elbe, 2021. Foto: © Stefan Böse

Carina Eickmann. 15. Juni 2023

SY Hein Mück, SCOE, Hamburg

www.scoe.de

Fotos: ©LuCa Eickmann

Und Mitglied im AYC, Ammersee

www.ammersee-yacht-club.de