

Das Boot mit dem Sog und dem Strudel im Tank

Von Annegret & Volker, September 2000

Seit April dieses Jahres sitzen wir nun schon an der schönen Schlei und haben den einmaligen deutschen Fjord noch nicht von der Wasserseite kennen gelernt. Das soll nun anders werden. Die Nachsaison hält für uns nicht feriengebundene Charterer interessante Tarife bereit. Das wollen wir uns nicht entgehen lassen und versuchen über Internet und Verkehrsvereine an einschlägige Adressen zu kommen. Auf Grund der scharfen Führerscheinvorschriften in deutschen Gewässern ist der Markt der Charterboote in unserem Land eher unbedeutend zu bezeichnen und wir müssen viel recherchieren.

Über einen kleinen Angelbootvermieter in Kappeln kommen wir an die Telefonnummer vom „Schiffcharter Nord“ in Langballigau an der Flensburger Außenförde gegenüber Egersund in Dänemark. Hier bietet man uns einen „Eurostar 665F“ mit oder ohne überdachtem Steuerstand an. Die Jahreszeit klingt für uns nach überdachtem Steuerstand. Angetrieben werden die Renner von einem Suzuki-Kraftpaket. Ein Außenbordmotor mit V6 Architektur, 2-Takt, 2,8 Liter Hubraum und 150 PS. Der Motor katapultiert den Rumpf bei Vollgas auf 46 Knoten/Seemeilen, circa 83 km/h. Das finden wir höchst spannend und wieder einmal nimmt das Abenteuer seinen Lauf. Das Boot soll pro Tag DM 300,- kosten. Für eine Woche handelt Volker einen Charterpreis von DM 900,- heraus. Damit sind wir zufrieden und bestellen unser Schnellboot für die Zeit vom 27. Sep. bis zum 3. Okt. 2000.



Mittwoch: Es ist warm am 27. September, die Sonne lacht am blauen Himmel. Gestern sind wir mit Rot- und Blaugolf2 in Lindaunis, unserem Wohnwagen-Sommerdomizil an der Schlei, angekommen. Heute fahren wir mit Blaugolf2 nach Langballigau, um dort das Boot zu übernehmen. Blaugolf2 bleibt dann die Woche in Langballigau allein zurück. Wir haben dann ja noch Rotgolf2 in Lindaunis, um beweglich zu bleiben. Um 09.30 Uhr sind wir nach ca. 35 Kilometern in Langballigau am Hafen. Ein Mittwochmorgen im September. Nichts los, nur ein paar gelangweilte Möwen. Am Liegeplatz 151 finden wir unseren Eurostar. Als sich bis 10.00 Uhr niemand von der Company zeigt, greifen wir zum Mobiltelefon und holen den Chef aus dem Bett. In seinem Laden, dem hiesigen Hafenasar, hängt noch seit gestern ein Schild: „Komme gleich wieder!“.....

Trotzdem behalten wir bei dem Kaiserwetter unsere gute Laune, als sich um 10.30 Uhr ein echter FlePi-Typ zeigt und uns fragt, ob wir die Charterer wären. Er sei vom Chef geschickt und soll den Einweiser für das Schiff spielen. Ahnung von dem Fahrzeug hätte er kei-

ne. Vorfahren könne er es nicht, da er erst im kommenden Winter den Sportschifferschein machen werde. Ob wir so einen Eurostar schon mal bewegt hätten, ist dann seine nächste Frage. Wir verneinen wahrheitsgemäß und unser FlePi-Man wird merklich ratlos. Er lenkt vom Thema ab und erklärt Zündschloss und die Tankanzeige. Diese steht auf „Voll“ und nach kurzer Einführung in Belanglosigkeiten guckt der FlePi-Man auf seine Armbanduhr und sagt, er müsse jetzt den Hafenasar aufschließen. Er würde mit uns auf seinem „Schnellboot“ durch den Hafen fahren und Volker als Skipper solle in 200 m Entfernung an einem Heringskutter längsseits gehen und ihn dort an Bord gehen lassen.

Nun gut, Schicksal! Zündung an, Choke gedrückt, Anlasserknopf bedient und heiser hechelt der Anlasser des Outboards. Da, nach kurzem Röcheln erwachen fast schlagartig 3 Liter 2-Takthubraum zum Turbo-Leben. Der Kühlwasserstrom brodeln um den Propeller wie nichts Gutes, dabei ist das doch erst der Leerlauf! Oh Gott, Oh Gott! Leise und **gaaanz langsamst** den Gashebel auf rückwärts geschoben; als dieser im Leerlauf einrastet, schieben wir uns mit ca. 850 U/m rückwärts vom Liegeplatz. Annegret hat am Bug die Leinen los und wir sind klar vorn und achtern. Schon nach nur 3 Sekunden Schub geht Volker wieder auf Leerlauf, unsere Rückwärtsfahrt wird ihm im engen Hafen zu schnell. Pensionierte Fischer winken grinsend am Ufer, der Bolidenmotor hat einen absolut dominanten Sound und wir sind im inzwischen erwachten Hafen nun natürlich kurzzeitig der Mittelpunkt. Auch skeptische Blicke von den großen Segelyachten treffen uns hart. Jetzt nur nichts falsch machen, **gaaanz** sinnig! Voll cool erwidern wir lässig Skippergrüße, wie gut, dass die unsere schweißigen Hände nicht zittern sehen! Schubweise für Sekunden kuppelt Volker ein, muss sofort wieder auskuppeln. Der Zossen wird jedes Mal blitzartig zu schnell für die sehr schmale Fahrinne. FlePi-Man grölt Volker vom Bug noch zu, dass das Langsamfahren mit dieser Höllenfahrtskiste sehr schwierig sei. Na toll! Schnellfahren vorm Wind sei dagegen die Erfüllung! Leider ist es noch nicht soweit. Erst muss Volker den Passagier an seinem Fischkutter von Bord lassen.

Zum Glück klappt das großartig. Mit einem kleinen Wasserstoß rückwärts machen wir souverän am Fischerfahrzeug fest. Fle-Pi-Man ist beeindruckt und winkt zum Abschied. Wir sagen uns noch für den 3. Okt. um ca. 12.00 Uhr zurück an. Gasgriff leicht auf Vorschub. Mit erhöhtem Leerlauf von 1.200 U/m gurgelt der bärige Motor mit dem Böötchen dran und uns darin, frech vorbei am Zoll, in das Fahrwasser der Flensburger Außenförde. 7 Knoten machen wir schon jetzt bei 1.300 U/m. Nach 10 Minuten erhöht Volker um 1.000 auf 2.300 U/m. Ganz nett, das Teil! Der Rumpf taucht langsam höher aus dem Wasser und wir gleiten. Das Fahrzeug wird ruhiger und lässt sich nun besser auf Kurs halten. Bald haben wir die Tonne „Langballigau“ direkt voraus und drehen auf Kompasskurs 110° in Richtung Kalkgrund Leuchtturm. Wie beim Pokerspiel juckt es dem Skipper in den Fingern und Volker erhöht auf 3.300 U/m. Nun scheint der Motor

langsam aufzuwachen. 25 Knoten und der Commodore hat das gute Gefühl das Kraftpaket sicher am Ruder zu haben. Wir haben rückdrehenden Wind aus Südsüdost der Stärke 4 bis 5. Annegret will die Fender einholen. Käptn hat nichts dagegen, aber bitte nur noch mit Rettungsweste. Bei unserer momentanen Geschwindigkeit dauert ein Frau-über-Bord-Mannöver schon einen Moment. Annegret berichtet nach längerem Suchen in der Kajüte mit den zwei Schlafplätzen, dass nur eine Rettungsweste an Bord sei. Schöner Mist! Wir trösten uns damit, dass das Ufer an der Schlei meist nicht sehr weit entfernt ist. Allerdings befinden wir uns zur Zeit in der Flensburger Außenförde und haben noch gut 50 Ostseekilometer vor uns. Im Bereich der Geltinger Bucht wird die See unruhiger und Annegret wird mulmig in der Magengegend. Nachdem wir Kalkgrund weit umrundet haben, sind wir auf der Flensburg-Kiel-Route mit ca. 140°. Die Sicht wird schlechter und es sieht nach Gewitter aus. Analog zur Sicht verringern wir den Abstand zur Küste. Wir haben kein GPS und kein Radar. Sind also auf Sichtbedingungen angewiesen. Mit unserem geringen Tiefgang können wir notfalls bei schlechtem Wetter dicht unter der Küste fahren. Dazu hilft ein Echolot als Tiefenmesser. Leider ist das Küstengebiet stellenweise unteuf und mit großen Steinen verunreinigt. Also schön Abstand halten und den Küstenverlauf an Steuerbord beobachten. Bald schon ist Leuchtturm „Falshöft“ in der Ferne in Sicht und wir nähern uns ganz allmählich der Schleimündung. Annegret ist tapfer wie immer und weicht nicht von der Seite des Schiffsführers. Die Zigarette schmeckt und wir toben mit ca. 60 Sachen über die Ostsee.

Die übrige Schifffahrt lassen wir lächelnd weit hinter uns und fühlen uns haushoch überlegen in unserer Nusschale.

Aber dann, oh Schreck! Ein zufälliger Blick auf die Tankuhr lässt Volkers das Lächeln blitzartig vergehen: der Tank ist fast leer! Wie kann das sein. Der FlePi-Man sprach von 200 Litern Fassungsvermögen und die Nadel hing auf Full-Position! Schöner Mist, damit kommen wir nie-nicht bis Maasholm, der nächsten Tankmöglichkeit voraus. 2 Kanister mit je 20 Litern Normalbenzin hat Volker als Notration mitgebracht und unten in der Bilge verstaut. Das hilft nun alles nichts, da müssen wir nun bei. Annegret guckt Volker ungläubig an, als er sie bittet, das Ruder zu übernehmen, um das Fahrzeug mit dem Bug im Wind zu halten. Sie gibt sich Mühe und Volker öffnet die Bodenluke im Achterdeck, hievt einen Kanister heraus und findet einen großen Trichter. Der Tankstutzen befindet sich natürlich sicherheitshalber außenbords am Heck neben dem Motor. Also Stutzen geöffnet, auf Annegret und den lieben Gott vertraut, hebt er sich den vollen 20 l Benzinkanister auf die rechte Schulter, Trichter in den Stutzen und mit rundem Buckel wie Quasimodo, der Glöckner vom Pariser Notre-Dame, kniend vor dem Trichter bei 4-5 Beaufort, den kostbaren Treibstoff in den Trichter gezirkelt. 2-3mal rollen wir etwas seitlich aus und das Benzin schwappt ihm über Kopf, Gesicht und Oberkörper. Bald sind die Kanister leer und Volker lässt das Benzin an seinem Körper vom Wind verdunsten. Dann übernimmt er, stinkend wie eine Tankstelle, das Ruder. Welch ein erhabenes Gefühl. Die Tankanzeige steht auf halbvoll. Damit schaffen wir es locker

bis in die Schlei. Dort ist es ruhiger und wir können notfalls in Maasholm bunkern.

Schleimünde-Leuchtturm taucht aus dem Dunst auf und wir nehmen Kurs 270° direkt in die Schlei. Vor uns und dicht hinter uns Fischereifahrzeuge, die nach Maasholm und nach Kappeln wollen. Die scheren sich nicht um die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 km/h von Schleimünde bis Kappeln. Um in der engen Einfahrt nicht in schwierige Lenkmanöver zu kommen, rauschen wir wie die Anderen in voller Fahrt in das Gewässer. Den Marinestützpunkt Olpenitz an Backbord, die Giftbude Schleimünde direkt an Steuerbord. Um Sog und Wellenschlag zu vermeiden gehen wir allmählich mit der Geschwindigkeit runter auf 7 Knoten. Die Drehbrücke in Kappeln ist für unsere Fahrzeughöhe kein Hindernis. Wir brauchen auf die Öffnung nicht warten und fahren einfach unter durch. Laut FlePi-Man ist ein Satz Kartenmaterial der kompletten westlichen Ostsee an Bord. Nur suchen wir den jetzt völlig vergeblich. Ausgerechnet das Blatt der Schlei. Nicht zu finden. Na ja, die Karte können wir uns am Campingplatzbüro in Lindaunis für die Woche leihen. Die Sicht ist mittlerweile gut und wir genießen die ständig wechselnde Sicht auf die linken und rechten Ufer der Schlei. Nach einer Biegung verjüngt sich der Ostseefjord und Bad Arnis taucht vor uns auf. Kleine Werften, eine Schleifähre und gemütliche Fischerhäuser mit niedrigen Dächern grüßen uns auf unserem Eurostar. Jetzt haben wir den Schaufel-Raddampfer „Mississippi-Queen“ vor uns. Den umrunden wir schnell einmal mit 360°. Nach gemütlicher Fahrt taucht bald die Klappbrücke Lindaunis am Horizont auf. Auch hier passen wir unter durch und sofort 90 ° Steuerbord und wir haben den Anleger unseres Campingplatzes in 500 Metern voraus.

Für das Anlegemanöver lassen wir uns Zeit. Zu viele Augenpaare zu Lande und zu Wasser beobachten uns voll kritisch. Das wissen wir genau und geben uns richtig Mühe. Wer will schon gern Saison-Gesprächsstoff auf dem Platz sein. Da zeigt man dann mit dem Finger auf uns und erklärt den Jüngsten: „Guck mal Heini. Das da sind die Pfeffersäcke aus Hamburg, die nicht bootfahren können, aber mit 80 Sachen auf der armen Schlei herum rasen!“ Wie peinlich!!!

Wenig später erstickt das Brodeln des Motors und der Eurostar liegt sicher vertäut am Steg. Das Boot ist seitens des Vercharterers nur haftpflichtversichert. Kaschutz gibt's aus Kostengründen nicht. Der Charterer kann das Boot nicht von seiner Seite aus versichern. Also immer schön vorsichtig und mit Verstand. Sonst dürfte der Kautionscheck von DM 1.500,- spielend leicht weg sein!

So, wir beginnen nun am Nachmittag mit dem täglichen Tankritual. In weiser Voraussicht hat Volker für den Zweitaktmotor 25 Liter Castrol GTX 15-40 von der Metro mitgebracht. 5 grüne 20-Liter-Kraftstoff-Kanister aus Blech hat er im Rotgolf2 gebunkert. Der Wagen ist ja hier bei uns. So fahren wir über die Schleibrücke von Lindaunis zur nächsten Tankstelle nach Rieseby, machen die Kanister voll und kehren zum Boot zurück. Beim Einfüllen ins Boot wird uns klar was mit der Tankanzeige ist. Als 80 Liter im Tank sind ist die Anzeige wieder auf der Vollmarke. Aber es gehen mühe-

los noch 120 Liter hinein. Mit dieser Erkenntnis können wir leben. Da wir über einen Entfernungsmesser verfügen, kennen wir unsere zurückgelegte Tagesstrecke. Da wir ca. pro Kilometer einen Liter Gemisch verbrauchen, kennen wir unseren Spritbedarf und haben ab jetzt immer genügend Reserverkanister dabei. 100 km = 100 ltr.

Am Abend haben wir einen romantischen Sonnenuntergang auf der Schlei. Wir fahren noch einmal raus und begleiten später die Sonne zu ihrem Untergang mit einem maritimen Cuba Libre auf dem Achterdeck. Die Petromax wird entzündet und noch lange sitzen wir an diesem schönen Bilderbuchabend im September draußen auf dem Boot.

Donnerstag: Leicht bewölkt, 18°, Wind aus Süd 3-4, gutes Wetter für eine gemütliche Küstenfahrt schleiabwärts, vorbei an Gütern, Badeorten und kleinen Dörfern. Idyllisch lassen sie sich von der Wasserseite in einem ganz anderen Licht betrachten. Wir legen in Schleimünde an der legendären Giftbude im großen Vogelschutzgebiet an. Die Kneipe ist schon in diesen Tagen nur noch am Wochenende geöffnet. Hierher kommt man nur per Seeweg. Entsprechend illustriert ist das Publikum, gerade wenn von einem längeren Segeltörn adrenaliert heimkommend. Uns treibt es bald weiter zum Yachthafen von Maasholm. Hier betreibt die Fischergenossenschaft ein beliebtes und entsprechend frequentiertes Stehrestaurant. Die Seefischware ist taufisch, delikater und appetitlich serviert. Hier sind wir immer wieder gern. Zwei Stunden später haben wir wieder Lindaunis erreicht. Herbstlicher Abenddunst umfängt uns auf dem Wasser. Unerbittlich zeigt uns die Jahreszeit, dass die maritime Saison bald vorbei sein wird.

Freitag: Sonnenschein, 19-20° C, Spätsommerwetter! Nach gutem Frühstück geht es heute schleiaufwärts via Missunde nach Schleswig. Wir erleben einen herrlichen Tag auf dem Boot. Ständig verändert sich die Uferlandschaft des größten deutschen Fjordes. Am heutigen lauen Herbstabend sitzen wir bis spät abends draußen und genießen die Herbstnacht.

Sonabend: Sonnenschein, 18° C., es frischt auf, Beaufort 4-6, heute wird eine ruhige Kugel geschoben. Volker nutzt die Zeit und baut sich eine Freisprecheinrichtung für sein Autotelefon in Rotgolf2 ein. Das Boot bleibt heute am Steg.

Sonntag: Sonnenschein, starker Frühdunst, 18° C, wir sind heute nur kurz auf dem Wasser. Annegret muss heute nach Hamburg retour und nimmt Volkers Rotgolf2 dazu. Um 17.00 Uhr kommen zwei von Volkers Wandsbeker Freunden, Hans & Gerd. Sie haben sich zu einem erheblichen Prozentsatz an dem Charterbetrag beteiligt und wollen nun natürlich übers Wochenende ihren Spaß mit dem Boot. Der erste Herrenabend an Bord wird lang und es wird bannig spät, ehe das Licht an Bord erlischt.

Montag: Starkregen, 16° C., mit Friesennerz und Südwester bummeln wir auf der Schlei nach Schleswig. Erkunden ausgiebig die Holmer Fischerbeliebung und das Kloster der edlen Fräulein. Eine Domführung mit dem einmaligen geschnitzten Altarbild rundet den

feuchten Kulturtag ab. Wir entern auf und erreichen abends unseren Liegeplatz in Lindaunis. Hier ist im stillgelegten Bahnhof ein respektierlicher kleiner Gasthof mit gutem Fisch. Dort lassen wir den Tag fröhlich ausklingen.

Dienstag: Starker Frühdunst auf dem Wasser, dann Sonnenschein. Gegen 11.00 Uhr Leinen los. 140 Liter Kraftstoff zur Reserve. Wir müssen heute das Boot in Langballigau zurückgeben.

Mit 15 km/h laufen wir gemächlich die Schlei herunter. Ab Maasholm gegen 12:00 Uhr dreht Skipper Volker ein bisschen auf. Das heute verbrauchte Benzin geht durch 3 Personen. Ist also herrlich „preiswert“!

Das spürt man dann deutlich am Gashebel an der frecheren Position. Achterlicher Wind, 3-4 Beaufort auf dem Kiel-Flensburg-Weg auf der schönen Ostsee. Bis dahin ist es nicht mehr sehr weit und ab Schleimünde gibt es kein Speedlimit mehr. Schleimünde hinter uns lassend gibt Volker behutsam mehr Schub, 15 Knoten, 20 Knoten, 30 Knoten, wir bewegen uns jetzt mit 55 km/h über Grund, fast wie ein Schnellboot. Meine beiden Freunde stehen achtern und japsen bei dem Fahrtwind auf dem Wasser, halten sich gut mit beiden Armen fest. Der V6 macht einen imposanten Sound. Der Bootsrumpf liegt der Geschwindigkeit angemessen ruhig auf dem Wasser. Wir gleiten wie auf Tragflächen und die uns folgenden Boote sind bald außer Sichtweite. Capitano will es wissen und verständigt seine Jungs, das wir jetzt auf V-Max gehen wollen. Die Freunde verkeilen sich irgendwie hinter dem Steuerstand und zeigen Daumen-nach-oben. Volker schiebt den Gashebel langsam dem Anschlag entgegen. Mon dieu!!! Mit was für einer Kraftentfaltung der Zweitakter uns im oberen Drehzahlbereich überraschen will. Das ist ihm fürwahr gänzlich gelungen. Mit gurgelndem Gegröhle aus 3 Litern Hubraum schießen wir dahin, die 150 Pferde lassen den Rumpf fast ganz aus dem Wasser tauchen, auf und nieder wippt der Bug im Einklang mit Welle und Wellental, jetzt nur das Ruder stille halten, 39 Knoten, 71 km/h, und noch kein Ende in Sicht. Der Ruderdruck lässt nach, kein sehr gutes Gefühl und Volker nimmt das Gas auf 35 Knoten zurück. Da spürt man immer noch, wie hart Wasser ist und wir schießen auf die Flensburger Außenförde zu. Nach Falshöft umrunden wir bald in großem Bogen Kalkgrund. Wir fliegen nur so an den Seglern vorbei, die mit ihren Skippergrößen äußerst sparsam sind.

Uns macht es jedenfalls Freude und nach knapp 3 Stunden taucht die Fahrwassertonne Langballigau auf 360° vor uns aus dem Dunst auf. 30 Minuten später liegt der Eurostar wieder sicher vertäut an seinem Stammplatz. Souverän sind wir durch den verdammt engen Yachthafen bugsiert und stolz, keine Schramme auf dem Törn fabriziert zu haben. Für uns war es das Boot mit dem Sog und dem Strudel im Tank!!!

Eine lustige und aufregende Woche ist vorbei und die Arbeit ruft uns zurück nach Hamburg. Blaugolf2 wartet am Pier und bringt uns heil nach Hause.

Normalbenzin ca. 700 Ltr., Öl 18 Ltr.

Alles ist gut. Skippers Dank!