

## Vom Stettiner Haff nach Mainz – eine Überführung

„Stopp – stopp stopp stopp!“ brüllt der Werftchef. „Stopp“ gibt in der Halle seine Frau nach hinten weiter. „Stopp“ rufen die Männer, die sich gegen die Büge stemmen und die zweieinhalb Tonnen doch nicht aufhalten können. Der Mann hinter der Halle hört die Rufe, zieht die Bremse an, das Drahtseil strafft sich, der Kat wippt – und steht. Das war knapp. Noch ein paar Zentimeter, und die Ziegelsteine hätten sich ins Gelcoat gegraben, in den schönen neuen Backbordrumpf des ersten F 108c.

Stapellauf am Stettiner Haff. Eng geht es zu, so eng wie schon die ganze letzte Woche. Das ist wohl immer so bei einem Stapellauf. Zwei, drei Tage hing die Werft hinter dem Zeitplan her, erst Mitte der Woche konnten wir beginnen, den Kasko zur Überführung fertig machen: Die Seereling setzten, das Bugnetz montieren, Steuertisch und Radsteuerung einbauen, die Außenborder und die Fernbedienung dafür montieren, die Elektrik und die DHI-Beleuchtung anbringen. Jürgen Peter, der Konstrukteur, ist da. Er hilft mir, das Schiff fahrfertig zu machen. Das steht zwar nicht in unserem Vertrag, aber er macht es. Hat seine Augen überall, arbeitet verblüffend schnell und effektiv und läßt keinen Zweifel: Samstag wird gekrant.

Am Hallentor schlagen sie noch mehr von der Backsteinlaibung weg, die Scheuerleiste wird demontiert, und dann schiebt sich der Kat mit seinen 6 Metern Breite millimeterweise ins Freie. Ich bin aufgeregt, glücklich, erleichtert, alles in einem, und mache Bilder. Der Autokran hebt das Schiff an, die Ruder werden von unten in die Koker geschoben, ausgerichtet und fixiert. Langsam schwenkt der Kranausleger über die Kaimauer, und dann schwimmt das Boot im Oderhaff. Es ist Samstag, der 12. April 2003, gegen 15 Uhr. Die Nachmittagssonne taucht die Szene in mildes Licht. Die Werftarbeiter drängt es nach den vielen Überstunden der letzten Tage nach Hause, Schaulustige und Presse verkrümeln sich, und Jürgen Peter und ich, der frischgebackene Eigner, trinken den ersten Sekt auf dem Schiff.

Am Sonntag kommt Norje. Über Ebay haben wir uns kennen gelernt, von ihm habe ich die Festmacherklampen, beste DDR-Qualität, Handschmeichler, so glatt sind die poliert. Jürgen Peter schneidet die Fensterausschnitte ins Dach über dem Brückendeck, Norje, sein Quasischwiegersonn Sandy und ich waschen den GFK-Staub innen von den Rumpfwänden. Richten uns ein mit Matratze, Kocher, Verpflegung, Bier und PortaPotti. Ein Bügelhocker gibt den Steuersitz ab. Norje mit seinen gut 90 Kilo Lebendgewicht wird ihn bald fluchend den A\*...kneifer nennen - die Sitzfläche ist knapp und spartanisch. Tomasz, der Werftbesitzer, muß noch mal kommen; mein Bügelanker liegt für mich unerreichbar in seinem Restaurant als maritime Dekoration.

Es ist früher Nachmittag, als Norje und ich schließlich ablegen. Die beiden Yamaha-Langschafter 9,9 PS springen an, laufen rund, Musik in meinen Ohren. Zwei Jahre haben sie darauf gewartet. Ich hatte sie zurücklegen lassen, als ich mitkriegte, daß Yamaha den Vertrieb dieser Motoren in Deutschland einstellt. Mittlerweile sind sie in Europa anscheinend gar nicht mehr zu bekommen, auch nicht in den USA; in Australien soll es sie noch geben. Sogar versichert sind wir : Jürgen Peter hat mir in letzter Minute auf seinen guten Namen eine Haft- und Kaskoversicherung verschafft, der ich seit drei Wochen vergeblich nachgejagt war. Er steckt mir lächelnd zwei Dosen Beauforti 10 zu, sein polnisches Lieblingsbier, damit ich später behaupten kann, "ich hatte vom ersten Tag an Windstärke 10 an Bord".

Wir lösen uns vom Werftkai, halten raus aufs freie Wasser und fahren ein paar Kringel zum Eingewöhnen. Traumhaft, wie willig der Kat dem Ruder folgt; fast auf der Stelle können wir einen Kreis fahren. Und mit einem Motor voraus, dem anderen zurück spielen wir Kreisel auf dem Wasser. Mir wird leicht schwindelig.

Wir legen am Zollkai an, einen Steinwurf von der Werft entfernt, wollen unsere Papiere abstempeln lassen und dann weiter. Aber wir kriegen keinen Stempel. Die Papiere stimmen

nicht. Oben rechts, wo TR stehen müßte, steht EX. Damit dürfen wir nach Usedom, wo wir nicht hinwollen, aber nicht nach Widuchowa oderaufwärts, wo wir hinwollen. EX durchstreichen und TR hinschreiben, das wäre zu einfach. Stattdessen Telefonate, allmähliche Verfinsterung der Mienen und eine Verabredung auf morgen, 8 Uhr. Der Abend dämmt, und Jürgen Peter verwöhnt uns mit Kartoffelpuffern und gebratenem Fisch von der kleinen Fischbude nebenan – das erste Abendessen auf dem neuen Schiff, lecker!

Seufzend kehrt Jürgen Peter ins Hotel zurück, bedenklich wiegt Norje sein Haupt. Beide drängen Termine, und auch meine Zeit drängt. Dennoch wird es ein ruhiger Abend. Das Wasser gluckst, die lange Dämmerung wirft fahles Licht. Nudeln mit Gulasch aus der Dose wärmen den Bauch, das Bier und die frische Luft machen mich müde. Nachts wache ich mehrmals auf, zitternd vor Kälte. Der Niedergang hat noch keine Türen, und so fällt die Eiskälte ungehindert ins Innere. Luftmatratze und Amischlafsack halten nicht warm. Schließlich liege ich mit mehreren Lagen Kleidung und bibbere mich in den Schlaf. In den nächsten Nächten folge ich Norjes Beispiel und werfe den Hot Pot an, eine Spiritusheizung. Das wärmt wunderbar.

Am Morgen liegt Reif auf dem Schiff. Wir lassen die Sonne für uns arbeiten, ehe wir uns runter trauen. In der Zollstation großes Palaver. Noch einmal Formulare ausfüllen und unterschreiben, prüfen, erklären. Dann endlich die Stempel. Wir sind frei. Wir dürfen los. Es ist 11 Uhr. Raus aus dem Hafen, raus aufs Haff. Das Wasser liegt breit und ruhig vor uns. Kein Schiff ist zu sehen. Wir fahren im Tonnenstrich, die Motoren surren erstaunlich leise, gedämpft vom achterlichen Dingideck, nicht das gefürchtete Gesäße, eher ein Brummen ist zu hören. Zweidrittel Gas bringen uns auf ca. 10 km/h (5,4 kn) über Grund. Noch ist die Strömung schwach, und wir kommen gut voran. Die Sonne scheint, aber der Wind ist kalt. An den Seitenfenstern schützt steife Plexiglasfolie, aber vom großen Frontfenster müssen wir sie wegnehmen, zu verschwommen ist die Sicht. Und so blasen Wind und Fahrtwind ins Gesicht, eisig und beißend. Wir mümmeln uns ein und lösen uns ab. Einer wärmt sich auf, der andre steuert.

Das Fahrwasser wird enger, Strömung verlangsamt unsere Fahrt. Am Ufer tauchen Industrieanlagen auf, dann Werften. Ein Tragflächenboot ist aufgepalmt, zwei nagelneue, große Frachter mit Wulstbügen liegen im Wasser. Wir passieren die schöne, weitgehend wieder aufgebaute historische Wasserfront Stettins. Zum Anlegen bleibt keine Zeit (verboten wär's ja auch, wir sind im Zolltransit), später unbedingt zurückkehren, denke ich, und daß wir es noch vor Dienstschluß zum deutschen und polnischen Zoll schaffen wollen.

„Nu müssn wa ooch noch de Ostoder nehmen, bloß wejn der Schleusenreparatua“ grummelt Norje im breiten Berlinerisch vor sich hin. Die sei zwar landschaftlich schöner, habe aber mehr Strömung. Stimmt beides und führt bei mir zu Sightseeing und bei Norje zum millimeterweisen Niederdrücken der beiden Gashebel. Wir schaffen's. Gegen halb fünf sind wir beim polnischen Zoll. Jürgen Peter ist auch schon da. Umstandslos kriegen wir unseren Stempel, und dann verabschieden uns die drei polnischen Zöllner zu ihren deutschen Kollegen. Warum nur lächeln sie so fein?

Der deutsche Grenzer hat seine Arbeit schnell erledigt. Die Pässe sind ok, von ihm aus können wir weiter. Aber der Zöllner in der Blüte seiner jungen Zwanziger, der weiß nicht. Fragt, telefoniert, wälzt Ordner, studiert die Papiere, fragt weiter, weiß nicht weiter, will mehr Papier sehen. Jürgen Peter studiert die Zimmerdecke und blickt gefaßt. Auch dann noch, als sie ihn in das Zollboot complimentieren auf eine Armsünderbank, während der Zöllner die Leinen loswirft und sich auf dem Vordeck breitbeinig mit vor der Brust verschränkten Armen für die Überfahrt ans polnische Ufer aufbaut, ganz Staatsmacht. Mit weiteren zwei Ordnern aus Peters Wagen kehren sie zurück, steigen mit ernsten Mienen den Eisensteg hoch und verschwinden erneut im Zollhäuschen.

Norje brodelte. Kochte. Stößte wilde Verwünschungen aus und Versprechungen, was er mit dem Zöllner anfangen wolle, wenn der auf den Steg käme. Mit Mühe halte ich ihn davon ab, es dem Zöllner in seinem Kabuff höchstpersönlich kund zu tun. Jürgen Peter schafft es

schließlich, uns die Erlaubnis zur Weiterfahrt zu erwirken, und so legt die Zollsache ab, ohne je vom Zöllner in Augenschein genommen worden zu sein. Später hörten wir, daß er seine Weiterbildung an den Akten noch geraume Zeit fortsetzte, ehe er einsah, daß das wohl alles so seine Richtigkeit habe. Geradezu aufdringlich mußte Jürgen Peter schließlich werden, damit der Zöllner auch das Geld annahm, die fällige Mehrwertsteuer. So viel Geld auf einmal, das hatte er noch nie gehabt, und wie sollte er das sicher verwahren?

Das feine Lächeln der polnischen Kollegen begleitete uns in die Nacht. Wir fahren durch bis Berlin, hatten wir beschlossen, und nun mußten wir sehen, daß wir die Schleuse Hohensaaten noch schafften. Die Strömung nahm zu, die Spannung nahm zu, wir telefonierten mit dem Schleusenwärter, der seinen Dienstschluß um 22 Uhr betonte, wir legten die Gashebel fast auf den Tisch, horchten auf die Motoren, ob die das durchstehen, sahen die Lichter der Schleuse quälend langsam über die weite Kurve der Ostoder näher kommen und dachten, zu spät.

Es war fast viertel nach zehn, als uns die Stimme des Schleusenwärters aus dem Lautsprecher aufforderte einzufahren. Wir waren baff und schier aus dem Häuschen. Bis wir durch waren, wurde es halb elf. Wir wollten hin und uns persönlich bedanken, aber das schien dem Schleusenwärter zu viel. Gute Fahrt wünschte er uns und „Dank zur Kenntnis genommen“. Na, wir atmeten tief durch, gönnten uns und den Motoren slow go, aßen zu Abend und gewöhnten unsere Augen an die Nacht.

„Wir erwarten Berufsschiffahrt; vor zwei Stunden werden wir Sie nicht heben können“, tönt es um Mitternacht aus dem Lautsprecher. Das Schiffshebewerk Niederfinow ragt vor uns auf, ein paar trübe Lampen verbreiten ihr trostloses Licht. Norje murmelt, ich geh mal gucken und was es mir wert sei, gleich weiterzufahren. Als er zurückkommt, haben sich die Verkehrslage ebenso wie die Kaffeekassenlage entschieden verbessert und wir dürfen einfahren. 36 Meter werden wir gehoben in dieser großen Wanne, das Wasser rauscht, es rumpelt, die Lichter unten werden kleiner. Mehr kriege ich nicht mit von diesem zweitgrößten Schiffshebewerk der Welt, ein technisches Meisterwerk, das nach sieben Jahren Bauzeit 1934 in Betrieb ging. Der geflutete Trog wiegt 4300 t, dennoch reicht wegen der Gegengewichte die Kraft eines Käfermotors, um ihn hoch und runter zu fahren.

Norje verzieht sich in die Koje. Er ist lange gefahren, müde, und morgen soll er uns durch Berlin lotsen. Rechts und links steht dunkler Wald, der Oder-Havel-Kanal liegt schmal unter dem hellen Mond. Ich muß aufmerksam steuern, Böschung und Schatten unterscheiden, immer schön in der Mitte und wach auch noch bleiben auf diesem fast schnurgeraden Kanal.

Irgendwann in der Nacht tauchen Lichter in der Ferne auf. Erst denke ich, ein Auto, aber dann kapiere ich, ich habe einen Entgegenkommer. Je näher er kommt, umso mehr blendet er mich. Ein Scheinwerfer tastet die rechte, ein anderer die linke Uferböschung ab, und ich frage mich, wohin ausweichen? Kurz bevor ich die Panik kriege, gehen die grellen Lichter aus, und irgendwie schaffen wir's aneinander vorbei. Ich bin hellwach, als der Schieber den Motor wieder hochfährt und mit seinen zwei Lastkähnen in der Nacht verschwindet.

Morgens um fünf rufe ich Norje hoch. Wir machen vor der Schleuse Lehnitz, Oranienburg, fest, warten, bis sie um sechs den Betrieb aufnimmt. Auf der Karte sehe ich: 500 Meter entfernt liegt das Gelände des früheren KZ Sachsenhausen. Norje bringt mir das Schleusen bei und schärft mir ein: Belege nie ein Tau in der Schleuse, fahre es immer aus der Hand. Sonst hängst du dein Schiff garantiert irgendwann auf, weil du nicht aufgepaßt hat, weil sich ein Ende beklemmt, weil du an den Poller nicht mehr rankommst. Also langsam in die Schleusenkammer, etwas vorlicher als mittschiffs den Festmacher über einen Poller werfen und auf Zug halten. Mitfieren oder Holen, bis der nächste Poller gut erreichbar ist und dann das Ende umstecken. Ich habe Bammel davor, daß ich den neuen Poller nicht erwischen könnte und das Boot abtreibt, aber es klappt. Mit jedem Pollerwechsel wächst das Selbstvertrauen, und schließlich finde ich's ganz einfach. Norje nickt, und raus geht's.

Die Fahrt über Havel und Spree wird zur Sightseeingtour. Jetzt sehe ich vom Wasser, was ich

aus meinem Studium und späteren Besuchen Berlins vom Land aus kenne: Charlottenburger Schloß, das neue Regierungsviertel mit Abgeordnetenhaus und Reichstag, Bahnhof Friedrichstraße, Museumsinsel und Berliner Dom, die Oberbaumbrücke. In Köpenicks altem Spreearm legen wir an. Norje wohnt um die Ecke, holt den Wagen, und wir machen Shopping im Laufschrift. Verpflegung, Sonnencreme, Benzin, ein herzlicher Abschied, und dann weiter. Ich fahre die ersten Meter übervorsichtig, nehme die Abzeigung rechts in den Teltowkanal und mache mir klar: Jetzt bin ich allein. Der Teltowkanal zeigt mir das graue Berlin, verfallende Industrie, das weiche Licht des späten Nachmittags liegt auf schmutzigen Häuserfassaden.

Die erste Schleuse allein naht, Kleinmachnow. Ich werde hellwach. Tierisch aufgeregt springe ich hin und her, bis die Fender draußen hängen und die Leinen klar liegen. Das Schleusentor kommt mir viel zu eng vor für meinen breiten Katamaran. In der Schleusenkammer brauche ich einen zweiten Anlauf, ehe ich genau am Poller zum Stehen komme und nach kurzem Sprint die Leine überwerfen kann. Der Rest geht leicht, Norjes Schule. Erleichtert fahre ich aus. Es geht also, ich kann alleine schleusen. Die Kanäle liegen offen vor mir.

Die Nacht verbringe ich unter der Glienicker Brücke. Ich ignoriere die Schilder, die nächtliches Liegen verbieten, bin einfach zu müde. Verschwommene Schwarzweißphotos vom Agentenaustausch aus dem Kalten Krieg tauchen auf, dann bin ich eingeschlafen.

Früh werde ich wach. Die Sonne geht auf und taucht die Landschaft in ihr warmes Licht. Der Blick von der Brücke ist wunderschön. Auch auf meine Kolibri. Ich mache Bilder, frühstücke, die Waschpo läßt mich in Frieden, dann löse ich die Leinen.

Ich nehme den Weg über den Jungfersee zur Unteren Havel. Seen, Fluss- und Kanalstrecken wechseln einander ab, weite Landschaften lagern im satten Frühlingsgrün unter der Sonne. Hinter Plauen rechts ab komme ich zum Elbe-Havel-Kanal. Eintönig soll er sein mit seinen kilometerlangen Kanalböschungen, aber es kommt ganz anders. In der Schleuse Wusterwitz bekomme ich einen Schlepp von STURMVOGEL aus dem Berliner Museumshafen. Sie wollen auch zur Elbe, und mit einer Hahnepot von den Bügen und nicht zu langer Schleppeine nahmen sie mich auf den Haken. Ja, sie haben wirklich einen. Es ist ein echter Binnenschlepper aus DDR-Zeiten, den sie hegen und pflegen.

Geschleppt werden ist himmlisch. Die Motoren sind aus, die Sprintsorgen vergessen, und aufpassen muß ich auch nur in Maßen. Sogar Schleusen geht im Schlepp. Eine Zeitlang haben wir Begleitung durch die Wasserschutzpolizei, wir fürchten schon, sie werden die etwas mangelhaften Schleppsignale beanstanden, aber sie interessieren sich nur für den Katamaran und fragen mich Löcher in den Bauch. Gegen halb zehn sind wir fest vor der Schleuse Niegrapp. Vater und Sohn zeigen mir den Schlepper mit seinem schönen Maschinenraum. Wir trinken noch ein Bier zusammen tief unten in der engen Kajüte, dann geht's ab in die Koje.

Der nächste Morgen sieht mich auf der Elbe. Es ist eisig, leichter Wind, morgens hatte ich wieder Raureif an Deck. Ich fahre mit 6 km/h gegen etwa 4 km/h Strömung. Nach dem Kanal genieße ich den Blick auf die weiten Elbauen. Zwei Frachter ziehen auf den etwa 11 Stromkilometern an mir vorbei. Das sind größere Schiffe als in Mitteldeutschland, denke ich, die wirken nicht so gemütlich. Einen anderen Ton bringt auch das mächtige Aquädukt in die Landschaft. Es quert die Elbe und verbindet in Zukunft Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal miteinander. 185 Meter Schiffsbrücke verkürzen den Wasserweg vom Westen nach Berlin und machen ihn unabhängig vom Wasserstand der Elbe.

„Wollen Sie ihr Schiff nicht festmachen?“, fragt mich freundlich der Mann vom Schiffshebewerk Rothensee. Ach ja, denke ich, ist ja eine Wanne, keine Schleuse, und belege. Um zwölf Uhr Mittags bin ich durch. Einen erst versprochenen Schlepp bekomme ich leider doch nicht. Der Schiffer hat Angst, er könnte mir meine Klampen aus dem Deck reißen. Ich kann ihn nicht von der leichten Last eines Katamarans überzeugen. Schade. Von Jürgen

Peter eine neue SMS; er wünscht mir frohe Ostern.

Der Mittellandkanal ist eine einzige Baustelle. Überall wird er verbreitert, damit ihn größere Schiffe befahren können. Aber noch ist er schmal. 4 bis 5 Wörter kann ich ins Tagebuch schreiben, dann muß ich wieder auf den Kurs sehen. Bei 6 Knoten Fahrt sitzt man schnell auf der Böschung. Zum Schiff Aufklaren vor und nach den Schleusen warte ich auf breitere Kanalabschnitte. Sprint an den Bugfender und von da nach achtern zu dem Heckfender. So kommt man am rettenden Steuerrad vorbei, und da muß man alle 15 bis 20 Sekunden auch sein für die nächste kleine Kurskorrektur. Nie zuvor habe ich Festmacher so schnell aufgeschossen.

Auf den fertigen neuen Kanalabschnitten ist das Leben viel angenehmer. Man kann ganze Sätze schreiben, man kann schnell was unter Deck holen, mehr als eine Scheibe Brot abschneiden, Tee kochen – Luxus geradezu. Es gibt große Gruppen von gleich aussehenden neuen Brücken, klare Stahlkonstruktionen, angestrichen in kräftigen Farben, schön anzusehen. Es ist schon dunkel, als ich durch Wolfsburg fahre. Der Kanal führt zwischen dem Bahnhof und dem Glaspalast für Neuwagen hindurch. „Autostadt Wolfsburg“ prangt in Neonlettern von der Böschung. Wirkt lächerlich auf mich.

Nachts um zehn in der Schleuse von Sülfeld passiert, was kommen mußte. Als ein 800-PS-Frachter vor mir einkuppelt, kann ich das Boot nicht mehr halten. Das Schraubenwasser drückt meinen Steuerbordbug weg von der Schleusenwand. Der Bb-Bug schlägt an die gegenüberliegende Schleusenwand. Das Heck landet knirschend in den Eisenlamellen des Abweisers vor dem Schleusentor. Rombus in der Schleusenkammer. Ein scheußliches Gefühl, als ich die Festmacherleine fahren lassen mußte. Dabei gab der Schiffer gar nicht voll voraus, ganz sachte fuhr er an. Aber was bei den kleinen Schiffen im Osten ging, haut hier nicht hin. 800 bis 1000 PS haben sie hier, und da kann ich die Leine nicht unbelegt fahren. Hab's ja auch nie gemacht mit meinem 7-to-Einrumpf, hab immer allen eingeschärft: Belegen, irgendwo die Leine rüberführen, nie lose aus der Hand, das hältst du nicht. Jetzt hänge ich hier quer in der Schleuse, und mir ist zum Heulen. Der Schleusenwärter kommt herunter: Er hat das Malheur beobachtet, schaut, beruhigt mich, der Heckschaden sei gering, und hilft mir beim Ablegen. Das tut gut. Fazit: Ein Bluterguß auf dem linken Handrücken, zwei Kerben im Backbordspiegel und eine Schramme am Bug.

Einen Morgen später geht's schon wieder. Es ist Karfreitag. Früher ruhte an diesem Tag die Schifffahrt. Auch das ist vorbei. Alle Frachter sind weg, als ich um sieben die Nase rausstrecke. An Deck wieder Raureif. Ich wasche mich mit dem eisigen Wasser und bin warm danach. Es ist bedeckt gegen halb neun, die Frühsonne hat sich verzogen; ein kalter Wind geht. Jürgen Peter hat eine SMS geschickt: Wasser-Ablauflöcher im Cockpit 5 bis 10 Zentimeter aus den Ecken, Durchmesser 40 bis 60 mm. Sind die dran, wird es regnen? Auch ich fahre trotz Karfreitag. Und denke an den kurzen Prozeß, den sie damals mit Jesus in Jerusalem machten. Um diese Zeit saß gerade der Hohe Rat zusammen. Das Steuerrad, blankes Niro, kann ich nur mit Handschuhen anfassen.

Die Sonne scheint wieder. Kirschblütenblätter wehen aufs Trampolin. Gestern fuhren da vorne zwei kleine Vögel mit. Leichte Last. Eben haben mich zwei Frachter mit hoher Fahrt passiert. Steile Bugwelle, die einen leicht versetzt, starker Sog, und dann tanzt die Kolibri in der Heckwelle und es scheppert im ganzen Schiff. Hoppla, das kannte ich noch nicht. Ich habe das letzte Benzin in die Tanks geschüttet. Wo bekomme ich neues her? Ich brauche pro Tag und Motor etwa einen Tank, 22 Liter Benzin. Die Schiffstankstellen haben nur Diesel.

Vor Anderten warte ich eine Stunde auf die Schleusung. Meine neue Schleusentaktik: Ich nehme das lange Ende der schon am Bug belegten Vorleine, fahre sie wie bisher etwas vorlicher als mittschiffs beim Heben bzw. Senken aus der Hand und belege sie dann vorne am Bug ganz kurz, sobald das Wasser zum Stillstand gekommen ist, noch bevor die Schiffer ihre Motoren anwerfen. An Steuerbord fest, gebe ich außerdem der Backbordmaschine leicht voraus, Steuerbord leicht zurück und halte den Kat so an der Schleusenmauer, während die

Frachter ausfahren. Ich warte, bis auch der letzte fast ganz aus der Schleuse raus ist und lege erst dann ab. Es geht wunderbar. Beruhigende Erfahrung.

Benzinjagd. Ein Schiffer hatte mir gesagt, gleich an der Schleuse sei eine Straßentankstelle. Ich frage mich durch. Eine junge Frau mit bildschönen, warmen Augen, atemberaubend auf ihrem minimalistischen Rennrad, weist mich in die falsche Richtung, eine Autofahrerin mit zwei quengelnden Kindern auf dem Rücksitz in die richtige. Ich kaufe den letzten Laib Brot und Schokolade. Der Rückweg mit 45 kg Benzin auf dem Einkaufsboy wird zur Tortur für meine Arme. Ich brauche dringend einen Benzinkarren.

Vier Segler von einem 11,30-Meter-Berkemaier-Aluschiiff, „Toni“ aus Kiel, bewundern den Kat, den Platz, und wie stabil der doch gebaut sei. Da hätten sie schon anderes gesehen.

Gegen sechs Uhr abends komme ich wieder los. Es wird immer kälter, der Himmel zieht zu, der Wind wird eisig. Selbst in meiner Segelkombination friere ich erbärmlich. Gegen 21 Uhr ist hinter Hannover-Garbsen Schluß.

Ein abendliches Gespräch am Liegeplatz beschert mir einen Schlepp nach Minden. Dafür stelle ich meinen Wecker auf 0530 Uhr. Um sechs Uhr hänge ich an der schweren Trosse der ALSLEBEN, und es geht wunderbar. Wieder bedeckt der Himmel, wieder eisig der Wind, ich sehe meinen Atemhauch. Im Westen ist es trüb, es sieht nach Regen aus. Der Schiffer stammt aus Würzburg, fährt mit der Frau, hat zwei Kinder im Seemannsheim und einen schon erwachsenen Sohn. Sein Schiff, 480 PS, will er demnächst auf 960 PS aufrüsten, später vielleicht auch den Kahn verlängern und verbreitern lassen. Nicht Polen oder Tschechen, sondern Holländer machten ihm das Leben schwer, meint er. Denn die müssen für Fahrten im Ausland keine Steuern zahlen, und so machen sie die Tonnagepreise kaputt. Er ist wütend darüber. Er könnte in die Niederlande ausflaggen. Man brauche da nicht mal zu wohnen, eine Adresse genüge. Aber er will seine deutsche Flagge am Heck fahren.

Ich fahre über meine erste Schiffsbrücke, über die Leine. Unten der Fluß und die Wiesen, oben wir. Eigenartig.

Am Vormittag für eine Stunde leichter Regen. Mit Lappen, Schwamm und Putzklumpen kämpfe ich gegen das Wasser im Cockpit. Der Wind kommt jetzt aus Nordwest, noch immer sehr kalt. Ich sehe viele Osterfeuer aufgeschichtet, auch beim MYC Lübbecke. Ich habe die warme Musto-Hose an, darüber das Ölzeug, dicke Strümpfe und Gummistiefel, Handschuhe, Mütze und Kapuze, und friere trotzdem. Heute vor einer Woche kam das Schiff zu Wasser. Die oberen Delrin-Ruderlager fehlten. Werftchef Tomasz meinte, er habe sie mir doch mitgegeben. Mühsam beherrschte ich mich. Jürgen Peter machte sich auf die Suche und fand die Lager im Staubeimer der Frauen, die das Schiff gesäubert hatten.

Um halb elf holt Schiffer Achim von der ALSLEBEN die Schlepptrosse ein. Wir sind am Wasserstraßenkreuz Minden. Die Alsleben geht nach Norden, ich weiter nach Westen. Vor Bramsche treffe ich meinen „kleinen“ Bruder mit seiner Familie. Er ist so aufgeregt, daß er kaum eine Leine annehmen kann. Sie alle freuen sich mit mir über das tolle Boot. Sie staunen über die großen Doppelkoben unter Deck und lassen sich zeigen, wo die Pantry und wo die Navigation hin sollen. Wir fahren zum Campingplatz. Ich dusche heiß, das erste Mal seit einer Woche, es ist wunderbar. Wir nehmen frisches Wasser mit zum Boot. Sie winken lange, und ich bin gerührt. Ich suche einen Liegeplatz für die Nacht, versuche, von einer dieser Nudel-Gulasch-Fertigdosen satt zu werden, und schlafe.

Ostermorgen. Ich möchte aller Welt „Frohe Ostern“ zurufen, aber da ist niemand. Heute hat das Hoffen neu begonnen. An einen Angler, alt und zerfurcht, werde ich meine Frohe Ostern los, und wir lachen uns an. Es sieht wieder nach Regen aus, die Sonne verschwindet.

Neun Uhr dreißig: Grundberührung. Ich nahm Fahrt aus dem Schiff, eilte unter Deck, suchte etwas zu lange, und als ich hoch kam, fuhr der Steuerbordbug gerade auf die steinige Böschung. Ich gab noch voll zurück, aber die BB-Maschine sprang hoch, die

Rückfahrarretierung hielt nicht, und die StB-Maschine ging aus. Es knirscht, in meinen Ohren fürchterlich, dann kann ich uns von den Steinen ziehen. Der Schmerz kommt mit Verzögerung. Ich fahre zurück zur Marina Recke und hoffe ein Beiboot zu finden, von dem aus ich die Rückfahrsperrre reparieren kann. Zittrig mache ich fest.

Sie helfen mir toll an diesem Ostermorgen. Heiko holt das Arbeitsboot, und mit einem Eisenflachband und Kabelbindern fixieren wir die Rückfahrsperrre. Durchs Schleppen hatte sich der Rückhaltehaken durch das Sperrholz genagt und war schließlich abgerutscht. Für diese Belastung ist die Konstruktion nicht ausgelegt. Normalerweise hätte ich im Schlepp die Motoren hochgezogen, aber die Mimik dafür ist noch nicht montiert.

Bei Bevergern endet der Mittellandkanal. Wiebke und meine beiden Söhne warten hier auf mich. Die Kinder finden das Schiff sofort ganz toll, und selbst Wiebke lobt die „für einen Kat schönen Linien“ und daß er nicht so wuchtig wirke. Genau das waren zwei entscheidende Gründe, weshalb ich mich für diesen Format-Katamaran entschied: Seine schöne Linie und seine Leichtigkeit, das genaue Gegenteil der Raumwunder, mit denen vergleichbare 11-Meter-Kats auf den Bootsmessen prassen. Wir machen eine kleine Spazierfahrt, Wiebke will auch mal ans Steuer, und packen die Osterpäckchen vom Bruder Hans aus: Den Jungs hat er jedem einen Seglertrinkbecher eingepackt, dazu Osterhasen und Bonbons. Wir bunkern Benzin, gehen ins „Nasse Eck“ zu Kuchen, Tee und Spezi, und dann innige Verabschiedung.

Die ALSLEBEN taucht auf. Zwei Stunden klöne ich mit Achim, dem Schiffer. Er erzählt, daß er sich einen guten Ruf für kitzlige Spezialtransporte und Millimeterarbeit unter Brückendurchfahrten erworben habe. Er vertelefoniert zwischen 300 und 1000 Euro im Monat für Aufträgeaquisition. Schon sein Vater war Schiffer, und der jüngere Sohn zeigt ebenfalls Interesse. Achim hat eine Umschulung zum Verwaltungsfachangestellten hinter sich, aber nur so gering bezahlte Stellen angeboten bekommen, daß er dann lieber Schiffer blieb, trotz seiner Allergien gegen Öle, Lacke und dgl. im Motorraum.

Abends kommt Hansjörg mit Susanne und den Kindern. Auch sie bestaunen das Schiff, den Platz und die schönen Linien. Ich bin ganz der stolze Skipper. Hansjörg hat die Idee, einen Plastikvorhang vor meine Kajüte zu hängen, und heute Nacht habe ich tatsächlich geschwitzt, obgleich ich keine Strümpfe an hatte. In der letzten Woche habe ich auch verstanden, warum sie früher Schlafmützen trugen: Auch ich kuschelte meinen Kopf, so gut es ging, in den Schlafsack. Am Kopf ist es beim Einschlafen immer am kältesten.

Tags darauf, Ostermontag, geht um zwanzig nach fünf der Wecker. Wieder bin ich im Schlepp der ALSLEBEN, jetzt im Dortmund-Ems-Kanal. Klarer Himmel, eisiger Nordwestwind, Atemhauch – mit dem Wetter habe ich großes Glück. Kalt kann es ruhig sein, aber Regen wäre schwierig. Wenn es wirklich pladderte, hätte ich schnell Wasser in den Rümpfen, denn an den Niedergängen fehlen noch die Abweiser. Die Sonne steigt am blaßblauen Himmel hoch. Ich hoffe auf ihre Wärme. Die Vögel zwitschern. Auch das genieße ich am Schlepp, die Ruhe auf dem Schiff. Nur das Wasser rauscht unter dem Dingideck und zerrt an den Außenbordern.

In der Schleuse Münster habe ich zu tun, mein Schiff zu halten. Ich darf es absolut keine Fahrt aufnehmen lassen. Zum Schluß ein wagemutiger Satz mit der Leine an Land zum Poller – die stehen etwas zu weit von der Schleusenwand fürs Drüberwerfen. Gaaanz langsam fährt die ALSLEBEN raus und übernimmt wieder die Schleppleine von mir. Der Kanal führt durch einen Park. Die Sonne wärmt jetzt am späten Vormittag, viele Leute genießen den Ostermontag draußen.

Die Entgegenkommer heißen Jamaica (ein Holländer), Marpa, Poseidon oder Paula-Lise. Ich lese die Rheinroute und bekomme leichten Bammel davor. Rücksichtslose Berufsschiffahrt, das hört sich nicht gut an.

Viertel vor vier: In Datteln ist endgültig Schleppende. Die ALSLEBEN geht nach Norden in

den Weser-Datteln-Kanal. Wir winken uns herzlich zu, dann bin ich wieder mit eigener Motorkraft unterwegs. Abraumhalden, stillgelegte Fördertürme, Reste von Kohlehalden, hohe Schornsteine – der Rhein-Herne-Kanal führt mich an der Industriebrache des Ruhrgebiets vorbei. Dazwischen ein Schäfer mit seiner Herde auf der Uferböschung. Und auf dem Kanal kleine Motorkajütboote, Ruderer, Paddler, Angler und Grillfeuer am Ufer. Selten stört ein Runabout die Beschaulichkeit dieses sonnigen Nachmittags.

Ein Paddlerpärchen hilft mir, auch die StB-Rückfahrsperrle mit einem Kabelbinder zu fixieren, dann nehme ich sie 6 Kilometer mit, nach Hause. Ich muß trotz langer Schleppleine ganz langsam fahren, so leicht schlagen sie quer.

Dagmar und Fritz haben angerufen. Fahr weiter, bring Dein Schiff nach Hause, sagen sie, wir sorgen für Deine Kinder. Auch Annette will sich kümmern. Ich bin ganz gerührt von so viel Hilfe, und froh, weiter fahren zu können. Sechs Tage bleiben mir noch, dann muß ich zu Hause sein.

Der Hafen des AMC Castrop-Rauxel ist die erste Marina dieser Fahrt. Ich treffe auf nette und neugierige Leute. Sie klettern an Bord, bestaunen den Platz, klopfen mit ihren Knöcheln an Bordwände und Schotts, loben die solide Bauqualität. Einer ist früher selbst gesegelt, bis sie am Bodensee in einen der schnell aufziehenden Stürme gerieten. Seine Frau bekam solche Angst, daß sie ihm das Versprechen abnahm, nicht mehr zu segeln. Jetzt fährt er ein Kajütboot auf dem Kanal. Lächelnd erzählt er es und ohne Groll. Seine Frau blickt ihn warmherzig von der Seite an. Wenn ich fertig sei, solle ich unbedingt noch mal vorbeikommen und zeigen, wie der Ausbau geworden ist.

Ich dusche heiß und lange, rasiere mich, ziehe frische Sachen an und setze mich in die Gaststätte „Zum Yachthafen“. Heute gönne ich mir ein Bier mehr.

Ich schlafe gut und lange, bis halb acht. Der Stegnachbar bringt ein frisches Brot mit. Es riecht nach Regen. Mit dem Strom vom Steg bohre ich endlich die Wasserabflüsse in den Boden des Mitteldecks. Dicki ruft die Schleuse an und sag, zügig einfahren, ist offen. Vor mir hantieren drei Männer hektisch auf einem hochgebauten, blauen Motorboot. Ein Charterschiff? Drei Schleusen weiter hat es ein wenig geträpselt, und es wird wärmer. Der Hafenmeister vom AMC meinte, auf den Rhein und mit dem Tampen winken sei das, was er kenne. Ich solle gleich einen Preis aushandeln, denn „die nehmen richtig Geld dafür“. Ich bin nervös. Es ist viertel nach eins, noch zwei Schleusen und ich werde es wissen.

Eine riesige Schute mit Schieber kommt mir entgegen. Vor deren geraden, schräg ansteigenden Bug darf ich nicht geraten, der drückt einen glatt unter Wasser. In Gelsenkirche überrascht mich das Amphitheater am Kanalufer – neue Antike und altes Industriezeitalter, so nah beieinander. Die Autobahnbrücke am Stadthafen Essen donnert bei jedem LKW, der darüber fährt. Ein merkwürdiges Gefühl, da drunter her zu fahren.

Die letzten Schleusen machen es mir leicht: Schwimmpoller, an denen man einfach fest macht und die mit einem an der Schleusenwand rauf- oder wie bei mir jetzt, runtergehen. Um halb vier bin ich im Duisburger Hafen und suche einen Schlepp. Aber wie? Der Hafen wirkt geradezu ausgestorben auf mich, so wenig ist da los. Das hatte ich mir ganz anders vorgestellt. Ein Tankschiffer klärt mich freundlich auf, sie dürften nicht mit Schleppanhang fahren, es sei verboten. Zwei, drei Güterschiffer kommen vorbei, winken aber ab. Soll ich mich auf den Rhein mit seiner Strömung rauswagen? Ich kann mir nicht vorstellen, wie ich das alleine hinkriegen soll, steuern und eine Schleppleine übernehmen. Es hilft nichts, hier im Hafenskanal werde ich versauern, ich muß raus! Mit viel Respekt und Spannung taste ich mich auf den Strom.

Der Rhein empfängt mich mit Niedrigwasser. Gut für mich, denke ich, das bedeutet geringe Strömung. Nach dem engen Kanal genieße ich den weiten Blick, die sanften Kurven, die Uferwiesen und den Sand. Backbord voraus entdecke ich das blaue Motorboot. Sie wissen nicht so recht, wo sie das rot-weiße Zeichen passieren sollen, und ich rufe ihnen zu, Abstand

und zum Fahrwasser hin halten. Bühnenfelder sind so markiert, sagt mein Rheinführer. Die drei hängen sich an mich ran und befördern mich, das absolute Greenhorn auf dem Rhein, zu ihrem Scout. Sie hätten das Boot gestern gekauft und wollten es nach Passau bringen. Das heute sei ihr erster Tag auf dem Boot.

Die ersten Schiffe überholen mich. Ich muß energisch Ruder legen, damit Kolibri in der Spur bleibt. Und dann der Thrill: Ein schnell fahrender Tanker überholt mich, und der Kat beginnt, auf dessen Bugwelle zu gleiten. Es dauert einen Moment, bis ich begreife, und dann hat es mich gepackt. Zwei, dreimal noch erwische ich einen Surf, der längste fast eine Minute. Ich bin baff und high – und denke, Mensch, hoffentlich kommst du beim Segeln mit diesem scharfen Teil klar.

Der Tampen versauert in meiner hochgereckten Hand. Manche Schiffer tun so, als sähen sie ihn nicht, andre schauen ostentativ weg, winken ab oder schütteln den Kopf. Kein Schlepp. Bei Kilometer 780 bin ich auf den Rhein, bei Km 762 gehe ich in den Hafen des Crefelder Yacht Clubs. Etwa zwei Stunden habe ich gebraucht, die Motoren haben ordentlich gedreht und ordentlich Sprit verbraucht. Sprit wird d a s Thema, denn auf einen Schlepp brauche ich nicht zu hoffen, sagen sie mir hier alle. Es sei zu viel passiert, die Geschwindigkeiten haben zugenommen, und ohne Funk geht gar nichts. Der Hafenmeister nennt mir alle ihm bekannten Benzintankmöglichkeiten auf meiner Strecke. Sie sind dünn gesät, aber es müßte gehen. Ich rechne aus, daß ich bei eigener Maschinenfahrt fünf Tage bis Mainz brauche. Dagmar ist am Telefon. Es läuft prima mit den Kindern. Sie halten sich an alle Verabredungen. Wie schön! Später meldet sich noch mal Johannes. Er hat einen Platten am Hinterrad. Es ist so schön, seine Stimme am Telefon zu hören. Er wünscht mir guten Appetit, und ich ihm in meiner Aufregung auch, obgleich sie längst gegessen haben.

Abendstille. Die Vögel zwitschern, ich liege absolut ruhig und sicher, die Rheinschiffahrt höre ich als leises Tuckern. Die Stege hier tragen Namen, Reeperbahn, Königsallee, Junfernstieg. Auf den Stegen stehen Bänke und Blumenkübel. Ich liege am Kopf der Königsallee längsseits am Schulungsmotorkutter. Kartoffeleintopf aus der Dose ist heute dran, nach zweimal Pichelsteiner und zweimal Nudelgulasch, Dosenverpflegung von Norje. Diese Doseneintöpfe wirken wie eine Zeitreise, sie schmecken wie vor 40 Jahren und satt machen sie noch immer nicht. Ab morgen muß ich die Verpflegung sorgfältig planen: Auf dem Strom komme ich kaum vom Ruder weg, zu viel Schiffahrt, schnell und wirklich nicht sonderlich rücksichtsvoll.

Der nächste Morgen sieht mich um halb acht wieder auf dem Rhein. Ich will nach Köln, da ist für Duschen keine Zeit. 9 ½ Stunden und zweimal über Kiesbänke schrammen später bin ich um fünf Uhr nachmittags im Stadtauafen fest – einem Hafen, den es schon seit dem 11. Jahrhundert gibt. Brote hatte ich mir vorher gestrichen, aber später merke ich, daß selbst auf dem Rhein ein 10-Sekunden-Sprint unter Deck und zurück drin ist. Das reicht für das Brot und die Wiener Würstchen zu Mittag. Düsseldorf ist noch am Aufwachen, als ich unter seinen schönen Brücken herfahre, BEYER Leverkusen grüßt von einem ollen Schornstein und schickt ihre Düfte herüber.

Johannes ruft an und weint. Gestern habe ihm Fritz verboten, um halb acht abends noch den Hund mit Andi auszuführen. Ja, wenn ich ihm das nicht erlaubt hätte, das sei was anderes, aber der Fritz? Doch, er dürfe das, sage ich, er vertrete mich ja jetzt bei ihm, bis ich wieder da sei. Dann dürfe er das natürlich nicht mehr, aber jetzt sei er sozusagen mein Stellvertreter. Na gut, meint Johannes, und schnieft, ich fehle ihm.

Jürgen Peter ruft an, er freut sich, wie gut das alles geht – klingt da heraus, daß er doch skeptisch war, ob die Fahrt alleine zu schaffen sei? Handy, Glas, Rheinführer, Sonnenbrille und –creme, alles liegt griffbereit vor mir auf dem kleinen provisorischen Steuertisch, den ich mit nach Polen nahm. Die Lenkung, die Peter entworfen hat, geht angenehm leicht, die Gaszüge dafür zu schwer. Da werde ich die Radien der Bowdenzüge zum Motor hin ändern. Jan der Tischler ruft aus Frankfurt/Main an. Er will das letzte Stück Rhein durchs Binger Loch mitfahren.

Ich hatte Besuch von der Waschpo. Herr S. trägt Ohrringe, sieht total gut aus und hat Burkhardt Pieske gelesen. Meine Papiere interessieren ihn weniger als das Boot. Ich erzähle von der Reise und warum es gerade dieses Boot geworden ist. Die Idee mit dem Cabriooverdeck, das mit wenigen Handgriffen einen Salon herzaubert, gefällt ihm sofort. Auch das offene Dach, die breiten Laufdecks, die niedrige Silhouette lobt er. Meine Fenster gefallen ihm nicht, man sehe zu undeutlich. Aber da kommen ja richtige Makrolonscheiben rein, das sei dann ok. Der Raum unter Deck überrascht ihn wie andere vor ihm, auch 320 Liter Wasser in zwei Kielen läßt er sich gefallen. Meinen 18-Kilo-Bügelanker sieht er mit Skepsis. Ob der im Notfall wirklich hält? Aber es freut ihn, daß er bereit liegt. Herr S. gibt mir den Tipp mit den Stadtauafen, hilft mir an einer der Treppen an der Hafenufermauer anlegen und sagt, oben über die Straße ist die Tankstelle für mein Benzin. Dann wünscht er mir gute Fahrt und steigt wieder über auf sein Wachboot.

Die drei Passauer laufen ein. Sie lagen gestern Nacht im Paradieshafen in Düsseldorf und wollen noch Köln unsicher machen. Ich bleibe auf meinem Boot. Benzin bunkern, ein Spaziergang zum Schokolademuseum nebenan, Kartoffelsuppe, ein Bier, Eis von der Tankstelle, dann kuschle ich mich in meinen Schlafsack.

Donnerstagabend, 24. April. Ich bin frisch geduscht, rasiert, frische Wäsche. Das tut gut und war nötig. Der Tag hatte es in sich. Anfangs ging alles gut. Ich tauschte mit den Passauern die Handynummern aus – ggf. wollen wir durchs Binger Loch zusammen einen Schlepp nehmen, tausend Mark soll der kosten, sagen sie.

Um acht lege ich ab. Um halb elf versuche ich, auf einem Sandfleckchen am Ufer zu landen. Ich muß mal. Ich bin fast dran, da knirscht es. Steine. Ich gebe rückwärts, aber der Strom drückt mich erst auf, dann von den Steinen runter. Ich bin bedient. Und dann, später bei Bonn, rumpelt es richtig. Breit liegt das Wasser vor mir, ich meine, ich bin wirklich gut im Fahrwasser, aber ich lande abrupt auf den Steinen. Full stop aus 6 km/h. Die Kamera fliegt den Niedergang runter. Der Kessel fliegt vom Kocher. Die Porta Potti fällt vom Thron. Es dauert eine quälende Minute, ehe ich den Kat von den Steinen runter habe. Stromkilometer 656 „Am Schänzchen“ um 1206 Uhr, da war's. Ich rechne mit einer größeren Reparatur und denke resigniert, na ja, ich kann's. Hab ja schließlich die Ruder gebaut. (Später an Land werde ich sehen, daß es halb so schlimm ist.) Deprimiert fahre ich weiter, auch zittrig. Erst langsam beruhige ich mich. Und stelle eine beunruhigende Wurschtigkeit bei mir fest: Wenn ich's jetzt zu Schrott gefahren hätte, das Boot, auf das ich mich so gefreut habe, ich hätte auch das apathisch hingenommen. Ich bin einfach müde, total müde. Es wird Zeit, daß ich ankomme.

Sonst kann ich mich nicht beklagen. Wieder Sonne, im Riesengebirge etwas trüb und Wind, aber das trockene Wetter hält sich. Habe ich da ein Glück! Und ich komme nach 10 Stunden in Neuwied an, abends um halb sieben. Etwa 50 Liter Benzin habe ich gebraucht für die 81 Kilometer stromauf. Jetzt sitze ich im Hafenrestaurant. Das Essen ist gekommen. Es tut gut, bedient zu werden. Noch ein Bier, dann schlafen.

Den nächsten Morgen trödele ich. Stehe erst um halb acht auf, frühstücke gemütlich. Ich schaue mir den Katamaran am nächsten Steg an. Ist das eine Prout? Der Mast liegt verzerrt auf dem Boot, viel Ausrüstung ist zu sehen. Der will nächste Woche auf Weltumsegelung gehen, meinte der Koch im Hafenrestaurant.

Ich telefoniere wegen des Kranens und Transports meiner KOLIBRI zum Bauplatz in Mainz-Gustavsburg. Der Hafenmeister sagt, ein so großes Schiff geht nicht an ihren Steg. Hinkommen und dann sofort aus dem Wasser, anders ginge es nicht. Also werde ich Zwischenstation in Wiesbaden-Schierstein machen. Den Hafen kenne ich gut. Als Kinder sind wir von dort auf die Rettbergsau geschwommen. War nicht ganz ohne mit der Strömung und dem Schiffsverkehr, auch wenn's weniger war als heute.

Die Passauer melden sich. Sie wollen in Neuwied Diesel bunkern. 500 Liter faßt ihr Tank. Ich

warte auf sie. Um kurz vor elf können wir schließlich los. SONJA läuft wirklich langsam. Meine Motoren laufen weniger als zwei Drittel Last, aber die Passauer kommen kaum mit.

Auch heute scheint die Sonne heiß. Ich habe die Strümpfe ausgezogen. Schon seit Tagen quillt die Zahnpasta ganz leicht aus der Tube, und der Honig ist geradezu flüssig. Ich muß den Löffel ordentlich drehen, daß was dran hängen bleibt. Trotzdem ist der grüne Tee weniger süß als letzte Woche. Ein Schlepp durchs Gebirge (Loreley)? Hafenmeister F. sagte, der sei schon zu kriegen, aber nur über UKW. Das aber haben auch die Passauer nicht an Bord.

Die Lichtenstein aus Heilbronn überholt mich so knapp, daß es eng wird zwischen dem Fahrgastschiff, mir und der Fahrwassertonne. Ich gebe einen Warnton, aber der Schiffer macht nur eine wegwerfende Handbewegung und schüttelt den Kopf. Ich passiere die grüne Tonne an der falschen Seite, obgleich ich von Grundberührungen genug habe. Meine Ruhe ist erst mal hin. DEO IUVANTE heißt der Holländer, der mich gerade passiert. Könnte das Motto meiner Fahrt sein.

Das Deutsche Eck taucht auf, klotzig die Festung Ehrenbreitstein, herrschaftlich reitet Kaiser Wilhelm I. für Preußen und das Reich auf seinem Denkmal, und ich wechsele für die Schifffahrt aus der Mosel an das rechte Rheinufer. Mit Schloss Stolzenfels an der Lahnmündung beginnt die Burgenstrecke. Ich schwinde mit der zu Berg fahrenden Berufsschifffahrt von Innenkurve zu Innenkurve, da ist die Strömung schwächer. Passieren an der „falschen Seite“, blaue Tafel an blauer Tafel, ist für mich inzwischen ein alter Hut, und auch gegen die Strömung geht es noch immer gut voran mit Zweidrittelgas.

Hunsrück und Hintertaunus schieben sich an den Rhein. Das Tal wird enger, die Gegend touristisch. Zu geizig sind die Fachwerke an Boppards Rheinfront nachgemalt, zu historisierend die Schilder an den Wirtshäusern. Im Studentakt rauscht der ICE vorbei, und zwischendrin überrascht eine echte Dampflokomotive mit alten Waggons.

Gegen sechs bin ich in St. Goar fest, meinem letzten Hafen vor dem Gebirge. Ich finde einen schönen Platz am Steg, das wäre im Sommer nicht möglich. Lange rede ich mit Herrn N., dem letzten Rheinfischer hier in der Gegend. Trage mit ihm Holz auf sein Schiff, das er gerade herrichtet. Er erklärt mir haarklein die Passage durchs Gebirge und wo ich an der engsten Stelle am Betteck ggf. hinter der grünen Tonne warten soll, wenn ein Verband zu Tal fährt und die ganze Fahrwasserbreite braucht, um die Kurve zu kriegen.

Der Hafenmeister wiegt bedenklich sein Haupt über 2x 10 PS und erläutert, die Strömung sei ja keineswegs geringer bei Niedrigwasser, wie die Leute glaubten, denn mit dem sinkenden Wasserstand werde ja auch das Flußbett enger. Ich werde sehen. Wenn alles nichts hilft, dann müssen wir uns schleppen lassen, an die 350 Euro würde das kosten. Ich hole Benzin von der Straßentankstelle 100 Meter weiter. Dafür haben sie hier eine extra Benzinkarre stehen, mit Kanister und Pumpe; sogar eine Bremse für die steile Rampe runter zum Steg ist dran!

Abends gegen zehn läuft SONJA ein, der Rückwärtsgang geht irgendwie nicht rein, und sie krachen auf den Steg. Holz splittert, eine Aluschiene fliegt weg, dann steht das Boot. Der Bug hat eine kräftige Beule, glücklicherweise Stahl, mit GFK wäre jetzt ein Loch drin. Wir sind alle etwas bedepfert. Später kommt der Hafenmeister. Er nimmt's glücklicherweise gelassen.

Samstag, mein letzter Tag dieser Überführung. Ich wache früh auf, dusche ausgiebig, koche Tee und studiere noch einmal das System der Hinweis- und Warntafeln auf der Warschaustrecke. Sie reicht von St. Goar bis Oberwesel und informiert über Entgegenkommer. Das Fahrwasser ist schmal, gesäumt von Felsriffen, die Strömung stark und die engen Kurven machen eine Navigation auf Sicht unmöglich. Auch Radar und UKW-Funk versagen hier; zu eng sind die Felsen an das Rheintal gerückt. Die fünf Kilometer haben es schon in sich. Die Loreley singt ein Lied davon.

Jan kommt, wir reden ein wenig, kennen uns ja nicht, dann brechen wir auf. Den Passauern steckt noch der Schreck von gestern in den Gliedern, sie wollen noch bleiben. Wir gehen raus auf den Rhein. Das Wetter ist diesig, schade. Kein Schiff fährt voraus, und auch hinter uns sehen wir keine Berufsschiffahrt. Wir haben wenige Entgegenkommer, die Loreley grüßt uns mit Nieselregen, am Betteck kommen wir glatt durch. Wir fahren mit Dreiviertelgas; voll voraus traue ich mich nicht, die Motoren werden in den nächsten Stunden noch gut zu tun haben.

Das Wasser kommt uns in Placken entgegen, rasch, lautlos, bedrohlich. Zäh geht es voran. Kammereck - Geisenrücken – Jungferngrund, dann, nach einer Stunde, das erste Aufatmen: Das enge Gebirge liegt hinter uns. Wir passieren die Kaiserpfalz bei Kaub, nehmen „Das wilde Gefährt“ und meiden die „Flottenreißer“ vor Bacharach.

Das Tal weitet sich, an den Hängen Weingärten. Hinter Trechtinghausen wartet die stärkste Strömung auf uns. Der Rhein hat sich durch Binger Loch gequält und tobt sich aus. Wir schätzen etwa 7 km/h Strömung, gegen die wir mit gut 5 km/h anmotoren. Noch wiegt die Kolibri nur zweieinhalb Tonnen; wie es ausgerüstet mit tausend Tonnen mehr aussähe, weiß ich nicht. Der Rheinführer nennt bei Trechtinghausen zuvorkommend die Telefonnummer für Vorspann (Schlepperhilfe), Havarie und Bergung. Wir brauchen sie glücklicherweise nicht. Um viertel nach zwölf passieren wir den Mäuseturm im Binger Loch. Wir haben es geschafft, wir sind durch.

Der Rest ist fast zu gemütlich. Der Rheingau mit seinen Weinbergen wirkt vom Wasser aus erstaunlich flach. Vom Land erinnere ich die berühmten Rieslinglagen als viel steiler. Bei Eltville suche ich nach der Kiedricher Kirche, schöne Gotik, und dem Kiedricher Klosterberg, der Lage meines Hausweines, ein trockener, völlig durchgegorener Riesling mit feiner Säure, ein echter Rheingauer eben.

Zwei Tanker überholen bei Ingelheim und bescheren uns letzte schöne Surfs auf ihren Bug- und Heckwellen. Am Heck des zweiten, ein großer Holländer, bleibe ich fast eine viertel Stunde dran, was den Schiffer erst irritiert und dann unterhält; lächelnd nickt er uns zu.

Es ist drei Uhr Nachmittags. Schierstein taucht auf. Ich gehe aus der Heckwelle, wechsele die Seite und laufe unter dem hohen Bogen der Fußgängerbrücke, über die ich so oft spaziert bin, in den Hafen ein. Nach einigem Suchen machen wir am Gästesteg des WSV fest, begrüßt im besten Hessisch. Boot aufklaren, Sachen packen, Niedergänge zuschrauben, was Jan ruckzuck hinhat, und dann holen mich Dagmar und Fritz ab. Erst langsam dämmert mir: Ich habe es wirklich geschafft. Ich bin angekommen.

Ein Jahr später ist klar: Es ist noch ein gutes Stück Arbeit, den Kat einzurichten und auszurüsten. Ich habe Zeit, aber ich kann Hilfe gebrauchen. Wenn also jemand Interesse hat, Ideen, Erfahrungen für ein eigenes Projekt sammeln will, kann er oder sie sich gerne bei mir melden. Auch Mast und Segel fehlen noch. Ideen, Vorschläge? KOLIBRI soll schließlich wieder zurück in sein Element. Das IMM in Riga 2005 ist ein schönes Ziel.

#### **Karten und Führer:**

Mitteleuropäische Wasserstraßen  
Binnenschiffahrts-Verlag Duisburg  
(Übersichtskarte)  
Sportschiffahrtskarten Binnen 1-3  
Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft, Arnis  
(für den Bereich Oderhaff-Berlin-Elbe)

Manfred Fenzl, Vom Rhein zur Nord- und Ostsee  
Edition Maritim, Hamburg  
(Elbe-Mittellandkanal-Duisburg)

Manfred Fenzl, Der Rhein

Edition Maritim, Hamburg  
PAGE

Seite PAGE 4