

ÜBERS WASSER

Andreas Gabriel

ÜBERS WASSER

Ein Mann, ein Boot –
unterwegs zu sich selbst

LUDWIG

Dieses Buch entstand in Zusammenarbeit
mit Klaas Jarchow Media, Hamburg



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967
Das für dieses Buch verwendete
FSC®-zertifizierte Papier EOS
liefert Salzer Papier, St. Pölten, Austria.

Redaktion: Matthias Michel
Copyright © by Ludwig Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Umschlaggestaltung: Eisele Grafik·Design, München
Bilder im Innenteil: © Andreas Gabriel
Satz: Leingärtner, Nabburg
Druck und Bindung: Pustet, Regensburg
Printed in Germany 2014
ISBN: 978-3-453-28056-4

www.Ludwig-Verlag.de

Für meine Familie

»Das wird er nicht schaffen!«

EIN NACHBAR

»Der will doch nur zu sich selber finden.«

DER NACHBAR DES NACHBARN

*»Wie kann man bloß seine Familie
so verantwortungslos allein lassen?«*

BEKANNTE EINES FREUNDES

*»Ich bin mal gespannt, an welcher
Brandung es ihn zerlegt.«*

EIN INTERNETKOMMENTAR

*»Ich werde dich unterstützen, so gut ich kann,
aber ich finde nicht gut, was du da vorhast.«*

MEIN VATER, DER DAS MEER KENNT

*»Abenteuer beginnt dort,
wo die Planung endet.«*

ICH, ANDREAS GABRIEL

INHALT

PROLOG	11
--------------	----

TEIL I

»Na, auf dem Weg nach Amerika?«

»Erst mal Richtung Asien!«

<i>Tönning – Köln – Würzburg – Budapest – Belgrad – Sfântu Gheorghe – Istanbul – Mykonos – Lavrio – Korinth – Trizonia</i>	15
--	----

TEIL 2

Mitten im Ozean schläft bis zur Stunde
ein Ungeheuer, tief auf dem Grunde ...

<i>Schiavonea – San Remo – Marseille – Saintes-Maries- de-la-Mer – Estepona – Tarifa – Sancti Petri – Sagres – Porto – Peniche – Gijón</i>	153
--	-----

TEIL 3

Hoffnung ist so ein komischer Vogel, den ich an Bord
nicht brauche

<i>Laredo – Arcachon – La Rochelle – Les Sables d’Olonne – Saint-Malo – Le Havre – Oostende – Papendrecht – Cuxhaven – Büsum – Tönning</i>	235
--	-----

EPILOG: UND DAS WICHTIGSTE ZUM SCHLUSS	287
DANK	289
ANHANG	
Übers Wasser – Tag für Tag	291
Ausrüstung	296

PROLOG

Die gestern noch alles erfüllende Gewitterluft hat sich verzogen. Der Himmel ist blau und nur wenige schnelle Wolken ziehen noch über mich hinweg. Sie scheinen ohne Regeln unterwegs zu sein, überholen mal langsam, mal schnell. Oder bleiben einfach stehen, wenn ihnen danach ist. Seit den frühen Morgenstunden sitze ich immer wieder mal auf der Bank vor dem Amt des Hafenmeisters. Ab und zu laufen Menschen an mir vorbei; ich muss aufpassen, dass ich nicht wie gewohnt mit meinen himmlischen Freunden dort oben quatsche. Vielleicht bin ich genauso zügellos wie die Wolken, doch jetzt bin ich wieder hier, in meiner alten norddeutschen Heimatwelt. In einer Welt, in der man nicht laut mit sich selbst spricht. Ich bin zurückgekehrt in eine Welt, in der man nicht mehr so einfach an eine Tür klopft, nur weil einem die Nähe der Menschen gut tut und man sie braucht, wie die Luft zum Atmen. Hier ist jeder für sich und geht seinen Weg.

»Hier, ein paar Gurken, habe ich dir mitgebracht.« Ein Hafentechniker holt mich aus meinen Gedanken. »Aus dem eigenen Garten, mit Pferdedung und Elbwasser großgezogen.« Zum abertausendsten Mal bin ich überrascht. Viel muss ich ihm gar nicht antworten, mein starker Händedruck und mein Lächeln zeigen ihm viel deutlicher meine Dankbarkeit. Ich werde diese Gurken sehr genießen, mein Lieber. Dann schiebt er seine Handkarre weiter, hinunter auf die Steganlage, an der die Motorboote, die Segelboote und meine Karre nur darauf warten, wieder auf die See gelassen zu werden. Ja, der Wind nimmt ab. Ich spüre noch etwa fünf Windstärken und die Böen, doch er wird schwächer. Der Wind steht dem Ebbstrom entgegen, der

sich aus Westen von der Nordsee seinen Weg in die Elbe hineinbahnt und gegen das auflaufende Wasser eine kurze, steile Welle vor den Molen erzeugt. Es ist warm und sonnig, und ich rede mir selbst gut zu: »«Warte Andreas, in einer Stunde kippt die Strömung, danach beruhigt sich das Wasser. Dann fährst du zu deiner Familie, ja, und dann hast du es tatsächlich geschafft! Du hast es überlebt!«

Es ist der Sommer 2013.

Meine eigene »Karre« ist eine andere als die des Hafenschraubers. Karre nenne ich meinen Kajakmaran. Eigene Erfindung. Zwei handelsübliche Kunststoff-Kajaks, Zweisitzer, habe ich mit zwei Beams, Querverbindungen aus Aluminium, zu einem Katamaran zusammengefügt. Plus Seitenschwertern, einer Doppelrudieranlage von einem Segelkatamaran, zwei kleinen Masten mit »Optimisten«-Jollensegeln, einer Mittelverbindung mit einem Streifen Stegprofil zur Stabilisierung – das ist mein Boot, meine kleine Yacht, meine Karre eben. Ein kleiner Außenborder ist mittig in Griffweite von den Sitzplätzen angehängt – für die Einfahrten in die Häfen, die Tage ohne Wind und die Kurse direkt gegen den Wind. Die Sitzöffnungen in den Kajaks sind geschlossen, die vorderen mit einem stabilen Deckel, die hinteren mit den üblichen Spritzdecken. Mein Platz ist – backbord oder steuerbord – auf zwei flachen Fendern, Kunststoffkissen zum Abhalten und Schutz des Bootes vor den Kaimauern. Nur wenn ich mich auf meiner Karre in der Mitte hinstelle und auf die Zehenspitzen gehe, erreicht mein Kopf gut zwei Meter Höhe. Im Normalfall aber sitze ich auf Meereshöhe, eigentlich so gut wie im Wasser. Denn immer wieder gehen während der Fahrt die Wellen über die Kajakschwimmkörper und auch über mich hinweg. Nichts ist mir näher als das Wasser.

Ich habe so viel Wasser durchfahren, Wellen durchschnitten, Gischt und Salz abbekommen, dass ich inzwischen instinktiv fast jeden Spritzer mit der Hand abzuwehren versuche. Es ist vollkommen paradox. Ich habe nur mit der Hilfe des Wassers

diese Reise machen können, ich wollte unbedingt auf das Wasser, aber nichts scheue ich nun mehr als das spritzende Wasser. Obwohl es immer noch mein Element ist, und das Element meiner Karre.

Fast habe ich den Endpunkt meiner Reise erreicht, bald schließt sich der große Kreis über 15 000 Kilometer durch und um Europa. Von meinem Heimatort Tönning in Nordfriesland über Kanäle, Rhein und Donau auf das Schwarze Meer, durch Ägäis, Mittelmeer, Atlantik und Biskaya an die französische Küste, durch den Ärmelkanal und die Nordsee zurück nach Norddeutschland. Ich bin kurz davor, mein Ziel zu erreichen: meinen Ausgangspunkt.

Auch das ist paradox. Nichts hat mich mehr angetrieben als das Bild meiner Rückkehr. Die Wiedereinfahrt in den Hafen vom Tönning an der Eider, auf der Halbinsel Eiderstedt. Wo meine Freundin lebt, meine Kinder, meine Eltern, meine Freunde. Am Wasser, wo ich aufgewachsen bin. Wo ich im Watt den Geruch des Schlicks aufgenommen habe und nie mehr verlieren werde. Wo Robben und Seevögel leben. Wo ich mit meinem Vater die ersten Bootstouren auf die Nordsee machte. Wo ich mein erstes eigenes Boot hatte. Von wo es mich so stark fortgezogen hat. Um zurückzukehren. Kein Bild hat mich stärker vorangetrieben als das Bild meiner Rückkehr, die nun nur noch wenige Tage bevorsteht. Es ist seltsam, aber so war es.

Noch sind ein paar Meilen zu segeln, 20 oder 30 Seemeilen. Heute will ich über die Sände nach Büsum übersetzen und danach in Ruhe die restlichen Meilen bis zur Eidermündung zurücklegen. Seit gut einer Woche mischt sich in die große Vorfreude eine Ungewissheit, eine unbestimmte Angst davor, dass jetzt bald etwas zu Ende geht. Etwas, das über drei Jahre mein ausschließlicher Antrieb war. Eine Reise zu den Menschen in Europa, und eine Reise zu mir selbst. Nur mit meiner Karre. Ohne Geld. Angewiesen auf die Hilfe der Menschen unterwegs. Auf Gaben, wie die vom Hafenschrauber hier in Cuxhaven –

vier kleine grüne Gurken aus dem eigenen Garten, mir im Vorübergehen in die Hand gedrückt.

Es war eine ungeheuerliche Anstrengung, mit Tiefen und Höhen. Nur ein einziges Mal mit der ernsthaften Überlegung aufzugeben. Nur einmal. Selten mit Angst, aber oft in Gefahr. In Nebel und Sturm, in stechender Hitze und brutaler Kälte. Und in Nässe. Immer wieder diese Nässe.

Aber mit wunderbaren Menschen. Unvergesslichen Begegnungen und Zuwendungen. Mit täglich neuen Eindrücken – so vielen, dass es nötig war, ab und zu Pausen einzulegen. Weil ich übervoll war von Eindrücken, die Intensität dieser Reise zu viel wurde. Ich musste die Tour unterbrechen, weil mein Speicher voll war. Und weil der Körper über seine Grenzen geführt worden war. Meine Haut war von Sonne und Salz zu brüchigem Pergament geworden, meine Füße waren wund.

Drei Jahre auf dem Wasser quer durch Europa und an Europas Küsten zurück. Auf einem Gefährt wie ein polynesischer Einbaum-Ausleger. Mit täglich neuen Anlandungen an Stränden und in Häfen, die ich vorher nicht kannte. Wo ich nicht wusste, was mich erwartet. Europa umsonst. Angewiesen auf das Verständnis und die brüderliche Versorgung durch andere Menschen, angewiesen aber auch auf eine innere Ruhe, auf Gelassenheit und Gottvertrauen.

Diese unglaubliche Reise wird bald, sehr bald Geschichte sein. In nur noch ein paar Tagen, ein, zwei oder drei, werden die Karre und ich wieder zu Hause sein. Nach einer Reise, die so verlief ...

TEIL I

»Na, auf dem Weg nach Amerika?«

»Erst mal Richtung Asien!«

Es ist Dienstag, der 3. Mai 2011. Ich bin früh aus meinem Zelt auf der Steganlage in Tönning gekrochen, um noch genügend Zeit zum Packen zu haben, noch fehlende letzte Dinge zu besorgen. Es ist Ebbe, und vor Mittag wird nicht genug Wasser zum Auslaufen im Hafen sein. Mit Sabrina fahre ich noch mal los und besorge die letzten fehlenden Kleinigkeiten. Sabrina kann ihre Tränen nicht mehr zurückhalten und verlässt den Hafen, bevor ich ablege.

Endlich hat der Wind nachgelassen. Heute werde ich ablegen können, die schier endlose Wartezeit ist vorbei. Zehn Tage lang war ich hier im Sportboothafen, habe das Schiff ausgerüstet und für die unbekannte Tour klargemacht. Das Wetter war zu hart für mein Boot und mich. Zu hohe Wellen, zu viel Wind aus der falschen Richtung für meine Route von Tönning nach Süden über die Nordsee. Ich musste warten.

Während dieser zehn Tage bin ich schon auf den Bootssteg gezogen. Die letzten drei Tage habe ich neben dem Boot geschlafen, mein kleines Zelt direkt auf dem Steg aufgeschlagen. »Na, kommst nicht los?«, schallte es ein paarmal spöttisch von der Fußgängerbrücke.

Jetzt ist es an der Zeit! Meine Karre, mein Zelt und ich. Jeden Abend werde ich an Land gehen müssen, denn auf dem Boot kann ich nicht schlafen. Jeden Abend werde ich an irgendeinen Strand, an irgendein Ufer, in irgendeinen Hafen anlanden und einkehren müssen. Jeden Abend werde ich ein Fremder sein, der von der Wasserseite, von See kommt. Eine Situation wie die von Kolumbus, von James Cook, von all meinen großen Kollegen, den Entdeckern und Abenteurern. Aber

im Unterschied zu ihnen mitten in Europa, mitten in der »Zivilisation«.

Um halb zwölf ist es soweit, ich löse die Leinen. Meine Karre bewegt sich langsam vom Steg weg. Anderthalb Jahre Vorbereitung lösen sich in dieser einen Bewegung auf. Erst ein kleiner Spalt zwischen dem Steuerbordschwimmer und dem Steg, dann dreht sich das Boot langsam weiter weg vom Land. Noch schwimme ich nicht richtig auf, das Wasser im Hafen ist noch zu flach, die Flut kommt gerade erst. Fast wie in Zeitlupe versinkt der braune Schlick in den Fluten, mein Heimathafen übergibt mich nur langsam der Freiheit.

Ich steuere es durch die Hafenausfahrt auf die Eider, vor deren Mündung in die Nordsee wir Tönninger leben. Tuckernd schiebt der kleine Außenbordmotor meine Karre flussaufwärts durch das braune Wasser. Sabrina geht mir nicht aus dem Kopf. Wie lange werden wir uns nicht sehen? Werden wir auf die immer größer werdende Entfernung trotzdem zusammen bleiben können? Es wird ein wichtiges Jahr für uns beide werden.

Warum muss ich los? Warum muss ich meine Kinder zurücklassen, meine Familie? Noch bin ich an allem viel zu nahe dran, als dass ich Zeit und Energie für die Beantwortung dieser Frage habe. Noch ist diese Reise nicht wirklich. Ich bin nicht traurig, ich nehme nicht Abschied. Ich fahre los! Das Warten hat endlich ein Ende! Es geht jetzt wirklich los!

Die Tour nach Cuxhaven, über das Meer, verwehrt mir heute Morgen der Wind. So wie die russischen Behörden mir die eigentlich geplante Tour über die Ostsee und über die Flüsse Russlands nach Süden in das Schwarze Meer verwehrt haben. Wahrscheinlich wären die Erlaubnis und das Visum irgendwann gekommen, doch länger wollte ich nicht mehr warten.

Mit dem auflaufenden Wasser schiebe ich die Eider hinauf. Seltsamerweise bin ich noch nie in diese Richtung gefahren, immer ging es in die andere Richtung, zur Nordsee. Ich folge auf der rechten Fahrwasserseite den Biegungen und Windungen

des Flusses. Mein Kajakmaran läuft gut. Ich sitze an Backbord auf dem Fender und steuere über die umlaufende Leine, die beide Ruder verbindet. Die Füße auf den Kajakrümpfen nach vorn gelegt, kann ich mit der rechten Hand mit leichtem Zug bequem die Richtung vorgeben. Ich trage eine wasserabweisende Offshore-Hose und die dazugehörige Jacke, an den Füßen habe ich Gummistiefel. Die Schoten für die Stellung der beiden Segel und die Fock habe ich so umgelenkt, dass sie in meiner Reichweite sind.

Zwei Meilen nach dem Start ist der Wind günstig, ich kann die Segel aufmachen, die bis jetzt noch um die Masten festgebunden waren. Sieben Quadratmeter Segelfläche werden jetzt mein Antrieb. Mein Freund Tom ist mir am Ufer der Eider gefolgt, macht Fotos, pfeift und winkt. Nichts davon bekomme ich mit. Zu sehr beschäftigt mich meine ersten Segelmanöver auf dem Wasser. Schoten, Stage, Sitzposition, alles ist noch neu und will ausprobiert werden. Ich muss kurz die Steuerleine loslassen und mich auf den Mittelholm stellen, will ich die Segel lösen und den Spreizbaum setzen. Noch fehlt mir der sichere Tritt, die Katzenschwanzheit, die ich auf diesem Boot brauchen werde. Noch habe ich überhaupt keine Routine mit dem Boot, das haben auch die Probefahrten nicht mit sich gebracht.

Die beiden kleinen Segel der »Optimisten«-Jolle haben einen großen Vorteil: Der Druckpunkt des Windes liegt wunderbar tief und übt seine Kraft dort auf das Boot aus, ich habe keine riesigen Kräfte zu bändigen. Nicht einmal zwei Meter sind die Masten hoch, mit den Sprietbäumen, die die Segel spreizen, ragt meine Karre dreieinhalb Meter auf, nicht mehr. Letztlich soll mich die kleine und flache Besegelung vor dem Kentern schützen. Eher wird der Wind die Masten brechen, als dass er mein Boot umschmeißen kann.

Ich mache gute Fahrt unter den Segeln, mit 5 und 6 Knoten geht es voran. Meine Heimat ist wirklich hübsch, fällt mir mal wieder auf. Die Eider schlängelt sich durch Weiden und

Koppeln. Ich sehe Schafe, Kühe und Rinder, Traktoren. Schon die Wikinger sollen diese Route zur Querung Schleswig-Holsteins, auf dem Weg von der Ost- zur Nordsee, genutzt haben. Sie mussten noch ohne den Nord-Ostsee-Kanal auskommen, auf den meine Route jetzt hinzielt. Kein einziges Boot kommt mir entgegen. Offenbar wird dieser Wasserweg an einem Werktag sehr wenig benutzt. Heute nur von einem Abenteurer aus Tönning, der die ersten Seemeilen einer Reise fährt, von der er selbst nicht weiß, wohin genau sie ihn führen und wie lange sie dauern wird. Zwölf Monate, ein volles Jahr, habe ich grob kalkuliert. Kommt das hin? Ich habe keine Vorstellung vom dem, was wirklich vor mir liegt. Wie sollte ich auch?

Ein paar Flussbiegungen weiter spendiere ich mir selbst ein erstes Bier und drei Brötchen. Das Boot liegt tief im Wasser, kein Wunder bei der schweren Beladung. Auch das ist wieder ein Ergebnis von Kalkulationen, die ohne Erfahrung entstanden sind. Was werde ich wirklich brauchen? Die Ausrüstungsliste der Gebrauchsgegenstände umfasst 70 Teile. Notwendige Dokumente und die technische Ausrüstung kommen hinzu. Zum Beispiel ein GPS Gerät. Natürlich Lebensmittel: Bier in Kunststoffflaschen, Nudeln, Dosensuppen, Tütensuppen, Nutella, Salami-Snacks, 4 Kilo Buchweizenhirsebrei als absolute Notration, Zwiebeln, Kaffee, Trockensahne, Müsliriegel, Saft, Äpfel, Butter, Toastbrot, Pumpernickel, Aufschnitt, Kekse, Salz und Pfeffer. Erst einmal werde ich also nicht hungern, erst mal nicht. Aber wer was hat, der hat auch schnell weniger. Das Hygiene-Gepäck kommt hinzu. Die medizinische Ausrüstung. Und zehn Päckchen Drehtabak plus Blättchen und Filter.

Was ich nicht mit habe, ist Geld. Ich starte mit 0 Euro in der Tasche. Auch andere Zahlungsmittel, Bankkarten, Kreditkarten, habe ich nicht dabei. Mit dem Gewicht eines Goldschatzes belaste ich meine Karre also schon mal nicht. Die gesamte Ausrüstung ist wasserdicht in den beiden Kajaks verpackt und verstaut. Die Rumpfe meines Kajakmarans sind also gerade

weniger Auftriebskörper als Frachträume. Gut 350 Kilo hat meine gute Karre im Moment zu tragen. Damit muss sie erst mal klarkommen. Die Ruderanlage ist leichtgängig und es geht schnell voran. Zu meiner Überraschung liegt die Karre sogar besser im Wasser als mit weniger Gewicht, die Lage ist stabiler. Den sichernden Auftrieb jedoch werde ich etwas eingebüßt haben.

Hält mein selbstentworfenen und selbstgebautes Fahrzeug? Halten die Beams aus 60 Millimeter dickem, gebogenem Aluminiumrohr? Immer wieder streifen meine Blicke über meine zierliche, kleine Yacht. In jeder Welle sehe ich Bewegungen im Boot. Aluminium bricht leichter als Stahl. Was hält es aus? Ich habe die Rohre etwas walzen lassen, sie in nach oben gebogenem Zustand montiert. Ein Trick, der schon den Aquädukten der alten Römer zu jahrtausendelanger Standhaftigkeit verholfen hat. Meine Konstruktion, die Verbindungen, Versteifungen, Beams und Drähte, scheinen den einwirkenden Kräften erst einmal gerecht zu werden. Fast bin ich etwas stolz auf dieses verrückte Gefährt. Es ist wirklich ein sehr, sehr besonderes Boot.

Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten steht auf dem Display meines GPS-Gerätes. Das Wetter dieses ersten Tages ist gemischt, mal grau und wolkenverhangen, mal kommt die Sonne durch. Der immer noch frische Wind und der Rest des auflaufenden Wassers tragen die Karre und mich nach Süderstapel. Ich habe mein erstes Anlegemanöver unter vollem Ladegewicht zu fahren. Seitlich gehe ich an die Steganlage ran, achte darauf, auch ja keines der bereits vertäuten Boote zu berühren. Trotz Haftpflichtversicherung wäre es mir peinlich und unangenehm, ein fremdes Boot zu beschädigen.

Freundlich werde ich von einem Mann im roten Hemd empfangen; Sein Gesicht signalisiert mir: »Hier bist du willkommen!« Ich sage gleich, dass ich ohne Geld unterwegs bin. Sicherlich ist dies eine Anlage, an der normalerweise Liegegeld bezahlt wird. Der Mann sieht darin kein Problem: »Der Hafenteiler ist nett,

mit dem kommst du schon klar ...« Und tatsächlich, der Mann mit der großen Bauchgeldbörse, der eine Stunde später kommt, hält, was versprochen wurde: »Du kannst hierbleiben.« Er weist mich in die Annehmlichkeiten seiner Yachtklubs ein, Duschen, Toiletten und ein Restaurant gibt es hier. Mein kleines Ein-Mann-Zelt schlage ich direkt neben dem Boot auf dem Steg auf und »befestige« es mit meinem eigenen Gewicht. Leinen zu ziehen, also Fallstricke, das kommt auf den Stegen eines Yachtklubs nicht gut. Es ist schon genug, dass das Zelt auf dem Steg geduldet wird. Für mich aber ist es wichtig, so nah wie möglich am Boot zu schlafen, in der Nähe aller Dinge, die ich mit habe.

Auch wenn es sich für mich schon anders anfühlt, aber was die tatsächliche Entfernung betrifft, bin ich wirklich noch nicht weit von Zuhause, gerade einmal 20 Kilometer Luftlinie liegt Tönning entfernt. Meine Mutter nutzt dies und kommt mit meinen beiden Jungs vorbei. Sie gibt uns allen eine Runde Pommes aus, ich bin sehr froh, die drei noch mal zu sehen. Tag eins ist ein guter Tag. Ich male mir ein lachendes Strichmännchen in mein Tagebuch. Aber er endet ungemütlich. Die Temperatur sinkt unter null Grad, Regen setzt ein. Er gefriert auf meinem Zeltdach.



Am Morgen habe ich erst einmal damit zu tun, sämtlichen Inhalt des Zeltes zum Trocknen aufzuhängen. Kaum etwas ist unangenehmer, als Zelt und Schlafsack feucht oder gar nass einpacken zu müssen. Dabei warte ich auf das Heißwerden des Wassers auf meinem kleinen Benzinkocher, bis ich das Kaffeepulver aufgießen kann, um meinen ersten Schluck zu genießen. Das Kaffeetrinken ist mein besinnliches Morgen-Ritual, das ich auf der Reise unbedingt verteidigen werde, so gut es geht. Das eigentliche Frühstück folgt für mich später am Vormittag. Diese Gewohnheit meines Landlebens zu Hause behalte ich bei.

Ich sitze auf den Bohlen des Steges, das Wasser glitzert in

den Strahlen der Sonne, kleine Schlieren ziehen darüber hinweg, Fischreihher stehen am anderen Ufer. In Griffweite liegt vertäut mein Boot. Ruhig liegt es da an seinem Platz. Ich sehe mich um. Hier bin ich ein Exot. Ein Mann, der in einem Yachthafen auf dem Steg zeltet. Mit einem schwimmenden Etwas, das flach und unscheinbar wie selbstverständlich neben den anderen Booten, den Kähnen, Motorbooten und kleinen Yachten angebunden ist. Ich verpacke Zelt, Schlafsack, Kleidung, Kocher und Geschirr und löse zum zweiten Mal die Leinen.

Der Wind weht leichter als gestern, aber aus der richtigen, achterlichen Richtung, und schiebt mich weiter die Eider hinauf. Hier ist nichts kanalisiert, der Fluss darf noch dem Bett folgen, das er sich in Jahrhunderten gegraben hat. Zum Frühstück gibt es das letzte der sechs Brötchen, die Sabrina mir gestern mitgegeben hat. Es ist also ein besonderes Brötchen für ein besonderes Frühstück, ein Abschieds-Frühstück. Dazu ein paar Würstchen von Sven, dem Besitzer unseres Tante-Emma-Ladens. Wahrscheinlich habe ich in Wahrheit mehr als die 350 Kilogramm Gewicht an Bord, denn gerade an Lebensmitteln wurde mir doch noch so allerlei von wohlmeinenden Menschen herangereicht, was gar nicht auf meiner Liste stand.

Hohner Fähre heißt mein heutiges Ziel, am späten Nachmittag lege ich dort an. An einer Stelle liegen ein paar Boote an Stegen vertäut. An Land dahinter schrubbt ein älteres Ehepaar sein Boot. Ich rufe: »Moin! Kann ich hier für eine Nacht bleiben?« »Na klar!«, schallt es zurück. Schnell schiebe ich hinterher: »Die Sache hat aber einen Haken: Ich kann nichts dafür bezahlen ...« Das Ganze läuft auf Plattdeutsch ab. Der Mann steigt von der Leiter hinunter, die an seinem Boot lehnt, kommt ans Ufer und sagt trocken: »Wenn man di so bekieken deit, denn mutt dor irgendeen Hoken ween ... Na, dann machen wir mal eine Ausnahme. Der Verein wird es schon überleben.«

Nach dem Anlegen gehe ich hinüber zu diesen freundlichen Leuten, schüttele ihre Hände, bedanke mich herzlich für die

Gastfreundschaft. Ich erkläre ihnen, wer ich bin und was ich mache. Die beiden scheinen nichts anderes erwartet zu haben als irgend so eine verrückte Nummer. Unser Gespräch endet damit, dass sie mich zum Abendessen bei sich zu Hause einladen. Es wird eine 10-Kilometer-Autofahrt ins Schlaraffenland. Kerstin hat in ihrer Jagdstube bereits an einem Abendbrot der vielfältigsten Sorte gewerkelt, als Klaus-Peter und ich ankommen. Ist das gemalt oder ist das echt? Soll hier ein König empfangen werden? Der Tisch ist so üppig und liebevoll gedeckt – die beiden meinen wohl, dass ich auf fast noch heimischem Gebiet noch einmal richtig gut essen sollte. »Kaffee oder Bier?« Meine Entscheidung fällt leicht. Kaffee hatte ich am Morgen und heute Abend will ich ein Fürst sein.

Kerstin und Klaus-Peter sind sehr interessiert an meiner gerade beginnenden Tour: Wohin geht es? Wie bereitest du die Etappen vor? Was erwartest dich? Wie stellst du dir vor, ohne Geld die Tausende von Seemeilen bestreiten zu können? Wann willst du zurückkehren? Und warum, um alles in der Welt, machst du das überhaupt? Ich habe mit den beiden ein kompetentes, lebenskluges, herzliches Paar als Gegenüber, das zum Glück nicht auf alle Fragen fertige Antworten erwartet. Antworten, die ich zu diesem Zeitpunkt nicht einmal mir selbst geben kann.

Ich erzähle ihnen, dass ich nicht zum ersten Mal ohne Geld unterwegs bin. Und auch nicht zum ersten Mal als Erfinder und Abenteurer. 2008 bin ich mit einem Segelfahrrad – einem offenen Straßengefährt, das ebenfalls von einem Segel einer »Optimisten«-Jolle angetrieben wurde – die Strecke von Skagen, der Nordspitze Dänemarks, bis nach Marseille gesegelt. Schon damals habe ich einen Großteil Europas durchmessen. Und schon damals habe ich Geldbörse und Kreditkarten zu Hause gelassen. 3 200 Kilometer auf der Straße. Angetrieben durch den Wind. Segeln auf der Straße? In Deutschland? Im Ausland? Und dann auch noch ohne Geld? Die Prophezeiung war das Scheitern, aber irgendwie habe ich Südfrankreich dann doch

erreicht. Damals konnte ich am Rand eines jeden Weges stehen bleiben, sobald ich müde war. Jetzt wird das sehr oft nicht mehr möglich sein.

Ich erzähle den beiden von meiner Sicht auf Geld: Fast nichts, was wir tun, ist nicht geldwert und wird nicht in Geld bewertet. Wir leben immer mit Geld, und Geld macht uns arm. Wir werden träge in unserer Wahrnehmung, denn mit Geld können wir uns immer den nächsten Schritt kaufen und müssen nicht unbedingt auf das reagieren, was da kommt, insbesondere von anderen Menschen. Davon aber will ich abhängig sein, von den Menschen, von der Unplanbarkeit der nahen Zukunft. Ich will meine Wahrnehmung neu schärfen. Meine Reise ist ein Abenteuer und eine Pilgerfahrt zugleich. Eine Pilgerfahrt zu den Menschen in Europa, und zu einer Zufriedenheit, die nicht abhängig von Geld ist.

Davon erzähle ich meinen Gastgebern. Hätte dieser heutige Austausch ohne die Art, wie ich meine Reise gestalte, stattgefunden? Nein, aber nach genau diesen Begegnungen suche ich.

Um halb zehn verabschiede ich mich von Kerstin, und Klaus-Peter bringt mich zurück zum Steg an der Hohner Fähre. Er drückt mir noch einen Euro für die Dusche in die Hand. Beherzt geben wir uns zum Abschied die Hand.

Es wird wieder Minusgrade geben. Zwei Schaumstoffmatten und eine Thermarestmatte bilden mein weiches Bett, eine Hose und die Regenjacke mein Kopfkissen. Ich fühle mich sehr wohl in meinem warmen Schlafsack. Die Begegnung mit den beiden hat mir gut getan – ein warmherziges, gemeinsames Abendbrot nach einem einsamen, harten Arbeitstag auf dem Felde.



5.45 Uhr. Draußen ist alles überfrozen. Und auch meine Stimmung friert bei diesem Anblick ein wenig ein. Also Punkt eins der Tagesordnung: Sachen tauen und trocknen. Das wird

nicht in einer halben Stunde geschehen sein. Ich nutze die Zeit, gehe duschen, koche mir meinen Kaffee im Klubhaus. Halb elf wird es, bis ich starten kann. Klaus-Peter und Kerstin sind wieder bei ihrem Boot, wir halten noch einen kurzen Abschieds-Schnack, dann lege ich ab. Ich mache die Segel auf, muss aber immer wieder den Außenborder zur Unterstützung nehmen, denn der Wind ist schwach und vor allem unstet. Blöd ist nur, dass das Benzin nicht mehr wird. Fast 50 Liter sind an Bord. Es wird mich weit bringen, aber auch nicht ewig reichen.

Meine erste Kanalstrecke steht an – der kurze Gieselau-Kanal, der die Eider mit dem Nord-Ostsee-Kanal verbindet –, und damit die erste Schleusung von Hunderten noch folgenden. Lieber würde ich ohne die Einfahrt in Betonboxen ungehindert meines Weges ziehen, aber der Weg zum Schwarzen Meer wird nun einmal mit ihnen gepflastert sein.

»Hallo 80!«, ruft es bei der Einfahrt in die Schleuse. »80« ist mein seltsamer Spitzname, der entstand, als ich mit neun Jahren meine Fußballerkarriere begann. Zur Schulung der Konzentration gab uns der Trainer Zahlen, mit denen wir uns identifizieren sollten, und so bin ich für manche auch heute noch einfach nur: 80. Ich schaue hoch und entdecke Sönke, einen Freund aus Kindergartenzeiten, der heute Elektriker beim Wasser- und Schifffahrtsamt ist. Offenbar schraubt er gerade mit Kollegen an dieser Schleuse herum. Was für ein Zufall! Ich winke ihm zurück, mache die Karre an der glitschigen Schleusenwand fest und klettere zu ihm an Land. »Mensch, Sönke, das freut mich aber!« Er kennt natürlich mein Vorhaben, selbst wenn er nicht direkt davon erfahren hätte, würde er die Berichte in den Lokalzeitungen gelesen haben. Er kennt auch das Thema »Ohne Geld« – und übernimmt, ohne dass ich überhaupt frage, die Schleusengebühr.

Die Tore schieben sich langsam auf und bei grünem Lichtsignal kann ich weiterfahren. Das Wasserniveau ist jetzt bereits das des großen Schifffahrtswegs Nord-Ostsee-Kanal. Kaum dass

ich das Angler- und Fischreier-Paradies des Gieselau-Kanals verlassen habe und auf die Schiffsautobahn des NOK einbiege, kommt auch schon ein Frachtschiff-Monster auf mich zu. Davonfahren kann ich ihm nicht, ich beschließe, in seine Heckwelle hineinzusteuern, also umzudrehen, um zu testen, wie wir das vertragen, mein Boot und ich. Die Spritzdecken hätte ich aber besser geschlossen. Lektion Nummer eins gelernt. Aber die Karre geht mehr über die Welle hinweg als, wie befürchtet, durch sie hindurch! Die Wogen rollen eher sanft und brechen nicht, ich bekomme kaum Wasser ins Boot.

Angetrieben von 3,3 PS juckele ich Brunsbüttel und der Elbe entgegen. Verschlungen ist hier nichts, schnurgerade, und soweit das Auge reicht, zieht sich die Böschung des Kanals dahin. Am Ufer sitzen Angler in ihren grünen Klappstühlen, Radfahrer zeigen der Karre und mir, was Geschwindigkeit ist, und überholen uns locker. Dieser und jener kleine Spruch fliegt mir schon mal zu. »Na, auf dem Weg nach Amerika?« Ich antworte: »Vielleicht. Erst mal Richtung Asien!« Wenn der wüsste ...

Der Hafen von Brunsbüttel hüllt sich schon in leichten abendlichen Dunst, als ich mit langsamer Fahrt nach einer Anlegemöglichkeit suche. Ich fahre nah an einem Zollboot vorbei und frage den Uniformierten: »Moin, Officer, wo sind denn hier die Schleusen, und wo kann ich für eine Nacht lang anlegen?« Mürrisch betrachtet er mein Gefährt und mich. »Wo willst du denn damit hin?« Das »damit« hat einen leicht despektierlichen Klang. Ist was an meiner Karre auszusetzen? »Istanbul«, antworte ich, »aber nicht mehr heute ...« Der Mann in Grün grinst: »Alle Achtung. Dann bist du ja schon kurz vor dem Ziel!« Der Typ hat also doch Humor. Er zeigt auf eine Steganlage: »Da vorn liegen die Sportboote, direkt rechts von der Schleuse, da kannst du liegen.«

Zwei Kerle erwarten mich bereits, um meine Leinen anzunehmen: »Bist du der Andreas Gabriel?« Nanu? »Bin ich.« Ich habe die Leinen noch nicht einmal richtig festgemacht, da

drückt mir ein Dritter schon das erste Bier in die Hand und prostet mir zu. Sie haben in einer Zeitschrift von mir gelesen und wollen mit ihrem Motorboot morgen gen Ostsee, nach Kiel fahren. Mein Zelt werde ich direkt neben der Karre aufschlagen können. Ich bin zufrieden, habe Strecke gemacht. Und diesen Kanal mit der Monster-Berufsschiffahrt schon mal geschafft. Solche Tage sind aufreibend und anstrengend, aber es ist ein gutes Gefühl, sie gemeistert zu haben.

Ich bin vor Sonnenaufgang wach. Erst einmal möchte ich Kontakt zur Schleuse bekommen, einer der Männer von gestern Abend hat mir die Festnetznummer der Schleuse gegeben. Üblicherweise kontaktieren die Kapitäne sie über Funk auf einem bestimmten Kanal. Ich aber habe auf ein Funkgerät verzichtet, werde also so zurechtkommen müssen. Wie jeden Tag bin ich aufgeregt, heute noch etwas mehr als sonst, auch jetzt bei diesem Telefonat. Aber der diensthabende Schleusenwärter antwortet freundlich: »Wo bist du jetzt?« Ich nenne ihm meine Position direkt rechts vor der Schleuse. »Okay, siehst du da hinten die beiden Frachter kommen? Die wartest du ab und gehst hinter ihnen in die Schleuse!« Jetzt heißt es sofort einpacken, trocken werden weder Zelt noch Schlafsack sein, das aber ist in diesem Augenblick egal. Die Zeit läuft: vier Minuten, Zähneputzen fällt aus.

Die Karre legt ab und wir umfahren die Steganlage, um hinter den riesigen Hecks der beiden Frachter in die gigantischen Schleusen einzufahren. Ich möchte mit dem Schraubenwasser der Schiffe nichts, aber auch gar nichts zu tun bekommen und mache weit hinten an hölzernen Schwimmstegen fest. Niemand spricht mit mir über Kosten oder Gebühren – das nenne ich einen guten Start in den Tag.

Durch den Spalt der sich öffnenden Schleusentore kann ich schon das Wasser der Elbe sehen. Die Frachter geben langsam Kraft auf ihre Antriebsschrauben. Die allein sind schon vier- oder fünfmal so groß wie meine ganze Karre. Und dann komme

ich. Ich winke zur Schleusenzentrale hoch, so etwas wie uns sehen auch die bestimmt zum ersten Mal. Wir sind winzig zwischen den Betonwänden und den hoch aufragenden Schleusentoren. Vermutlich sieht die Karre von da oben eher wie ein Insekt aus oder ein fehlgeleitetes Mini-Ufo.

Große Frachtschiffe nähern sich wie im Konvoi aufgereiht hintereinander. Ich steuere auf eine gefühlte Lücke in dieser Parade zu. Mit Wind und Strömung macht meine kleine Yacht laut GPS sensationelle 9 Knoten über Grund – Wahnsinn! Ich habe die Cockpits mit den Spritzdecken verschlossen und sitze oben auf den Fendern. Nicht noch einmal will ich nasse Rümpfe bekommen. Das Wasser schwabbelt und kabbelt, macht kleine, kurze, unangenehme Wellen. Ich fahre mit Motor und öffne die Segel erst, als ich das Fahrwasser der Elbe überquert habe. Wie eine flüchtende kleine Maus.

Auf Deck habe ich eine Aquapac-Tasche befestigt, in der ich, wasserdicht verpackt, meine Karten und vorher notierte Positionen vor Augen habe, auf Butterbrotpapier durchgepauste Kanal- und Flusslinien. Das erschien mir einfacher zu sein, als stapelweise Kartenmaterial mitzunehmen. Die Flüsse und Kanäle habe ich bis zur Donau nur grob durchgepaust. Ich muss ohnehin auf Sicht fahren, schlicht den Wasserläufen folgen. Gefahrensituationen werden ja wohl ausgeschildert sein und Kreuzungen erklärt. Und auf den Hauptwasserstraßen werden wohl kaum Stromschnellen wie in einem Gebirgsbach auf mich warten. Immer locker bleiben – dat löpt sich allens torecht. Jetzt steht eine Linie auf der Karte für die Elbe und eine zweite, davon abzweigende für den Hadelner Kanal. In den will ich hinein. An sich eine klare Sache. Nur gestaltet sich die Realität schwieriger. Ohne mein GPS-Gerät hätte ich noch nicht einmal halbwegs eine Ahnung, wo ich gerade bin. Auf meiner tiefergelegten Position auf der Karre habe ich nun mal keinen Überblick. Noch außerhalb des Fahrwassers ist die Elbe hier Kilometer breit. Nach Osten schließt sich der Mündungs-

trichter und führt nach Hamburg, nach Westen weitet er sich und verliert sich gen Horizont. Da ist meine Nordsee. Mein Meer. Aber wo ist dieser verdammte Kanal? Mein GPS-Gerät signalisiert: Ziel erreicht. Ich müsste querab der Einfahrt zum Kanal sein, aber ich sehe sie nicht. Doch, da sind Priggen, kleine astlose Bäume, von Menschenhand im Watt verankert, sie sollen den Weg zur Einfahrt weisen. Neben ihnen wird ein Priel sein, eine tiefere Wasserrinne. Doch welche Seite der Priggen ist die richtige? Ich bin unsicher. Das Wasser ist bereits zu weit abgelaufen. Die Seitenschwerter der Karre klappen hoch, das bedeutet, dass wir in sehr flachem Wasser sind. 40, 30, 20 Zentimeter, mehr ist das hier gerade nicht. Ich mache an einer der ersten Priggen fest, um auf auflaufendes Wasser zu warten.

Die großen Schiffe ziehen in eineinhalb Meilen Entfernung von mir im tiefen Fahrwasser vorbei. Ihre Bug- und Heckwellen, die mir im Fahrwasser kein Problem machten, schieben sich auf dem flachen Sand zu steilen Brandungswellen auf, die jetzt unerbittlich auf mich zurollen. Die erste Welle ist schon da und schmeißt das Boot mit überraschender Gewalt gegen die Prigge, die uns nur auf der Stelle halten sollte. Ich bin ein Idiot! Ich habe das nicht vorausgesehen und die Spritzdecken bereits geöffnet, beide Rümpfe laufen schon wieder halb voll mit Wasser. Ich kann so viel eigene Blödheit auf einmal kaum fassen. Die Situation ist ärgerlich, ich bin wütend auf mich selbst, aber sie ist nicht wirklich bedrohlich.

Erst nach zweieinhalb Stunden kommt das Wasser zurück und sorgt schnell für befahrbare Tiefen. Endlich kann ich entlang der Priggen gen Land steuern. Eine tunnelähnliche Brücke liegt vor uns. »Gib Gas, dann kommst du noch rein!«, ruft mir jemand vom Ufer aus zu. »Wo muss ich denn hin?« »Geradeaus!« Geradeaus heißt, durch den Tunnel in einen ersten Schleusen- hof einfahren. Die Masten der Karre passen gerade so eben unter der Überführung hindurch. Die Lichter zeigen Grün – los,

zack, zack! Kurze Zeit später schließen sich die Schleusentore schon wieder.

Plötzlich ist alles anders! Von den Brandungswellen und den großen Frachtern geht es in eine vollkommen beruhigte Welt, wie am Stichkanal hinter Nachbars Gartenlaube. Alles ist irgendwie zum Greifen nah. Meine geringe Höhe passt hier wunderbar hin. Ich segele durch Entenflott und Seerosen. Es ist ein vollkommener Perspektivwechsel. Um 3 Uhr nachmittags fallen mir fast die Augen zu. Kein Wunder, seit den frühen Morgenstunden in Brunsbüttel volle Konzentration und keine Atempause. Steuerbord nähert sich ein Badesteg, auf dem zwei Mädchen in der Sonne sitzen. Sie sollen sich durch mich nicht stören lassen, sage ich, es sieht nach genügend Platz für alle aus. Oben am Weg steht eine Art Bushaltestelle. Eine liebevoll aus Holz hergestellte Hütte, die genügend Platz für mein Zelt bietet. Und es gibt ein altes Haus, eingewachsen in Büschen und Bäumen. Dort werde ich bestimmt Frischwasser bekommen.

Der Mann, der mir die Tür öffnet, ist Träger einer Vokuhila-Matte und ein ausgesprochener Bücherwurm. Dieter, so heißt der Rentner, versorgt mich bereitwillig mit Wasser, inspiziert mein merkwürdiges Gefährt und ist höchst verwundert über mein Vorhaben. Er beobachtet und akzeptiert, stellt keine Fragen. Doch, diese: »Willst mal hören? Ich kann einen Vogel nachmachen.« »Klar«, sage ich, »hau rein!« Bereit zur Balz stemmt er beide Arme in die Lenden, legt den Kopf zurück in den Nacken und röhrt in von mir nicht erwarteter Lautstärke: »Grrru-uuhh, grrruuuuhhhh!« Jeder gefiederte Freund, der gerade leicht verspätet vom Überwintern aus Afrika zurückkommt und das zufällig hört, muss denken: »Sofort umkehren! Wir fliegen zurück! Hier bleiben wir nicht!« Spätestens jetzt ist mir klar: Der Mann ist mindestens genauso verrückt wie ich. »Ich gehe wieder ins Haus. Willst du einen Kaffee oder eine Dusche? Kannst auch beides haben.« Dankend nehme ich an. »Ich komme gleich hoch zu dir, danke, Dieter.«



Andreas Gabriel

Übers Wasser

Ein Mann, ein Boot - unterwegs zu sich selbst

ORIGINALAUSGABE

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag, 304 Seiten, 12,5 x 20,0 cm
ISBN: 978-3-453-28056-4

Ludwig

Erscheinungstermin: April 2014

12 m² Freiheit

»Hätte ich eine Ahnung von den Strapazen gehabt, ich hätte die Reise nicht angetreten«, sagt Andreas Gabriel ein halbes Jahr nach seinem Aufbruch. Sein Ziel: die Umrundung Europas, 8000 Seemeilen, ohne Geld und im »Kajakmaran«, einem selbst konstruierten Gefährt, bestehend aus zwei Kajaks, zwei Segeln und einem Außenborder für Notfälle. Wind und Wetter setzen Gabriel zu, oft weiß er nicht, wo er etwas zu essen herbekommen soll, er hat Heimweh. Doch die Sehnsucht nach der Freiheit und sein Kampfgeist siegen – Gabriel macht weiter, getragen von den Begegnungen mit Menschen, die ihn mit ihrer Neugier, ihrem Wohlwollen und ihrer Großzügigkeit immer wieder überraschen.

Auf der Reise, die am Ende über zwei Jahre dauern soll, geht eine Veränderung in ihm vor. Nach Hause zurück kehrt Gabriel als neuer Mensch, der Glaube an die eigene Stärke, das Wissen um die wirklich wichtigen Dinge im Leben und eine neue Sicht auf die Menschen um ihn herum sind zum Kompass seiner Reise zu sich selbst geworden.



Der Titel im Katalog