108-jährige Dame reist nach Hamburg

San Martino in Hamburg

Bei der Schlosswerft von Reinhold Holtz in Harburg bei Hamburg wurden 1909 drei Passagierschiffe für den Lago di Lugano auf Kiel gelegt. Eines dieser ersten Passagier-Motorboote der Schweiz erhielt den Namen «San Martino». 108 Jahre später fährt die Barkasse auf einer abenteuerlichen Reise an den Ort ihres Entstehens zurück, den alten Binnenhafen von Harburg, die ehemaligen Gräben der mittelalterlichen Festung an der südlichen Elbe.

Text und Bilder *Stefano Butti*

» Mit dem Tieflader vom Zürichsee an den Rhein

Schon lange träumte ich von einer Reise über die Flüsse und Kanäle Europas — ein eigentliches Ziel hatte ich nicht. Mein Traum bestand seit ich im Januar 2005 ein altes privates Fahrgastschiff in einem eher desolaten Zustand erworben hatte. Vom historischen Wert meiner Barkasse hatte ich damals keine Ahnung. Dafür davon, dass ihr die Bewilligung für Passagiertransporte entzogen wurde, weil der Schiffskörper nicht durch Schottwände unterteilt war. Die behördlichen Vorschriften ändern sich halt in 100 Jahren. Ich stand also vor der Wahl, den alten Schiffskörper entweder mit wasserdichten Querwänden zu versehen und damit seine historische Substanz zu zerstören, oder den Verwendungszweck meines Fahrzeugs anzupassen. Ich entschied mich für letzteres. Aus mehreren Gründen; aber sicher auch, weil ich mir schon lange ein Ferienhaus auf dem Wasser gewünscht hatte. Nun lag es also endlich vor mir und mit ihm auch der Traum von ausgedehnten Reisen auf dem europäischen Wasserstrassennetz. Während vier Jahren restaurierte ich in meiner Freizeit die «San Martino», die damals noch «Christoffel» hiess, in der Scheune meines Bauernhauses und recherchierte nebenbei in akribischer Geduldsarbeit ihre Geschichte bis zum Stapellauf in Harburg, südlich von Hamburg. Nun hatte ich also endlich auch ein Ziel für meine Reise: Es soll zurückgehen an den Entstehungsort meiner Barkasse, in den alten Binnenhafen nach Harburg, wo die Schlosswerft von Reinhold Holtz, Erbauerin des Schiffes, einst ansässig war. Bei meinem Vorgesetzten beantragte ich eine längere Auszeit, die aber aus betrieblicher Notwendigkeit immer wieder verschoben wurde, verständlicherweise, da ich in einem stark saisonal ausgerichteten Betrieb arbeite. Im Sommerhalbjahr sind Urlaube bei uns in der Regel nicht möglich. Zu meinem 25-jährigen Firmenjubiläum wurde mein Antrag jedoch bewilligt. Mit der Vorfreude eines kleinen Jungen organisierte ich den Transport der San Martino in den Auhafen nach Muttenz. Am Abend des 9. Mai 2017 schwamm mein Schiff tatsächlich im Rhein. Die weite Welt lag nun endlich vor dem Bug meines Bootes.

Am Kran im Auhafen

Im Auhafen Muttenz

Blick zu Tal

Zwei Schmerkner Wimpel auf dem Rhein

Lichtwahrschau Loreley

Verkehr auf dem Rhein

Auf dem Rhein

Kochen an Bord

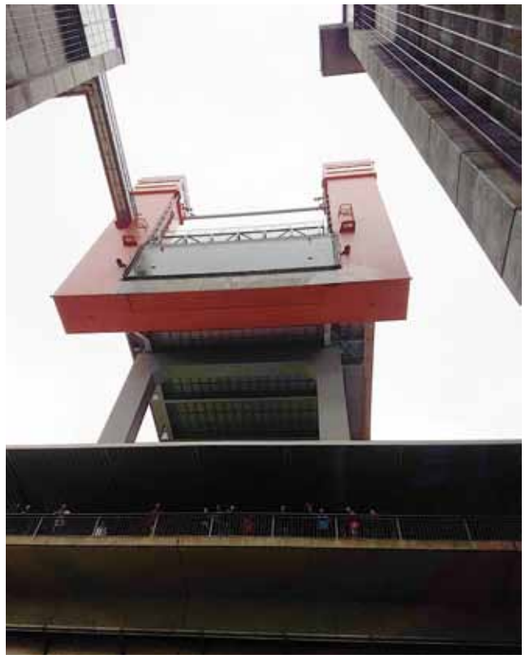
Reben und Wälder am Rhein

Lahnschleuse

Anlegeplatz in Bad Ems

Es geht los

Den Mai über musste ich noch arbeiten und so lag die San Martino in Basel. Trotzdem gab es natürlich viel zu tun. Das Schiff wurde ausgerüstet. In Abständen brachte ich Fender an, die ich beidseitig über der Scheuerleiste um den Schiffskörper herum spannte. Auch ein Funkgerät musste eingebaut werden; einen Handsprechfunk hatte ich als zweites Gerät dabei. Oft übernachtete ich in Basel und lernte dabei auch die Stadt mit ihren traumhaften Ecken kennen und lieben. Zudem: Man schläft gut auf dem Fluss, wenn das Wasser um das Boot gurgelt und der immerwährende Strom an einem vorbeizieht. Am Sonntag 28. Mai ging mein Bruder, der mir während den Hafentagen ab und zu Gesellschaft geleistet hatte, von Bord, dafür traf Carmen, meine Freundin und Matrosin ein. Nach einem z'Nacht mit einer befreundeten Basler Familie ging es am Montag früh los. In gemächlicher Fahrt tuckerten wir den landschaftlich nicht sehr reizvollen Grand Canal d'Alsace zu Tal, unterbrochen von den ersten vier Schleusen. In Breisach ging Carmen wieder von Bord. Ich fühlte mich nun sicher genug, um mit meinem Schiff in den Schleusen alleine zurechtzukommen. Dafür traf ich Margrit und Karl Rickli vom Rickli Schiffsbetrieb in Schmerikon. Nachdem sie ihren Betrieb an Sohn und Schwiegertochter übergeben hatten, waren sie nun auch mit ihrem Privatboot unterwegs. Was für ein Zufall: Zwei Zürichseeschiffe mit Heimathafen Schmerikon und entsprechendem Wimpel am Göschstock. Wir fuhren bis Kehl miteinander. Ich schaute mir Strassburg etwas ausgiebiger an, Margrit und Kari wollten weiterfahren und so trennten sich unsere Wege. Dafür traf ich zwei Schleusenschiffer mit ihrer «Benino»: Mary und Paul. Mit ihnen fuhr ich bis Maxau bei Karlsruhe. Sie legten am nächsten Morgen wieder früh ab, wollten in den Neckar an ein Schiffertreffen und durften deshalb nicht trödeln. Ich nahm es gemütlich und schwatzte noch mit dem einen oder anderen Rheinböötler und bunkerte Treibstoff, bevor ich mich, auf dem nun schleusenfreien Fluss, Richtung Meer aufmachte.



Schiffshebewerk Lüneburg, oberes Tor und Einfahrt

Der frei fliessende Rhein

Nach der letzten Schleuse Iffezheim nimmt der Talstrom des Rheins merklich zu, die Fahrt wird rassig. Mein GPS zeigte öfters Geschwindigkeiten von 18 Kilometern über Grund. Beidseitig ist hier das Ufer mit Buhnen verbaut, die unter der Wasseroberfläche liegen. Beginn und Ende eines Buhnenfeldes werden durch sogenannte «Bober» angezeigt, den Rest muss man sich vorstellen können. Es braucht also ein vorausschauendes Fahren und auch die Berufsschiffe müssen unbedingt richtig gekreuzt werden. Sie können und wollen in der Strömung nicht ausweichen. Ich hatte aber auf der ganzen Reise kein einziges Mal ein Problem mit einem Berufsschiff. Dafür mit manchem rücksichtslosen Hobbyschiffer und seiner PS-Bolide! Auch bezüglich Seemannsgarn hätte der eine oder andere Böötler beinahe eine Weltmeisterschaft gewinnen können. Was ich da alles zu hören bekam: «Bist du lebensmüde mit diesem Schiff den Rhein zu befahren? Die Berufsschiffe werden dich zermalmen. Ich wünsche dir wirklich SEHR viel Glück», etc. etc.; ich war teilweise stark verunsichert, aber wie gesagt, die Berufsschifffahrt war absolut kein Problem, am ehesten noch die Fahrgastschiffe auf der Loreley-Strecke, aber dazu später. Der alte Vater Rhein mit seinen Gestaden ist traumhaft. Zwischen Iffezheim und Mannheim hat es viele Altarme die mit Grundwasser gespeist werden und mit ihrem klaren Wasser zum Baden einladen. Die historischen Städte sind traumhaft, Speyer, Worms oder Mainz mit ihren Sehenswürdigkeiten… man will manchmal fast nicht mehr weiter. Auch die Preise in Deutschland sind moderat im Vergleich zur Schweiz. Ich kochte selten an Bord, das Essen auswärts war preiswert und gut. In Mainz musste ich mein Fahrrad reparieren lassen, es hatte einen Platten und die Gangschaltung spielte verrückt; das hat mich ganze 20 Euro gekostet.

Loreley, Burgen und Wein

Nach Mainz lockt der Rheingau mit seinen Weinen und der lieblichen Landschaft. Auch hier klingende Namen: Eltville, Oestrich oder Rüdesheim, die zu einer Pause mit Flaschenkauf einladen. Und schliesslich Bingen, Tor zur strömungsreichen Gebirgsstrecke, zum «wilden Gefähr»! In diesem Städtchen machte ich wieder eine längere Pause. Zum einen, weil ich in Bingen meinen nächsten Gast erwartete, Monika, unsere allseits bekannte SSK-Redaktorin, zum anderen, weil die gut gemeinten Gefahrenwarnungen sich halt doch irgendwie in meinem Gehirn festgesetzt hatten und sich in mir der verantwortungsbewusste Kapitän zurückmeldete. Ich unternahm also eine Dampferfahrt mit dem 1913 erbauten Radschiff Goethe und besichtigte auf diese Weise die folgende Strecke des Rheins in aller

Ruhe. Trotz ausgiebigem Bierkonsum – nun konnte ich ja endlich mal gefahrlos und legal an Bord eins trinken – prägte ich mir das Fahrwasser genau ein und verglich alles mit meinem Rheinatlas. Schnell wurde mir bewusst, dass die beste Zeit, um diesen Streckenabschnitt zu befahren, der frühe Morgen ist. Sobald die Fahrgastschiffe auftauchen wird es nämlich hektisch. Ich kenne das von meinem Beruf her: der Fahrplan drückt, der Verkehr und die Fahrgastfrequenzen nehmen zu; da nervt jedes zusätzliche Fahrzeug im Fahrwasser. Gegen 17 Uhr am nächsten Tag tauchten dann Monika und Doris auf. Wir gingen essen, ins Restaurant Zollamt direkt am Rheinufer, bevor uns Doris wieder verliess. Ich konfrontierte Monika mit meinem Plan, am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe abzulegen und die Strecke bis St.Goar unter den Kiel zu nehmen. Ich war nun bereits drei Tage in Bingen und wollte weiter. Am nächsten Morgen um sieben Uhr stach die San Martino also in den Strom hinaus. Wir nahmen das Binger Loch, umschifften die gefürchteten Lochsteine und waren nun unterhalb dieser natürlichen Staumauer in Form eines Unterwasserfelsens. Das «wilde Gefähr» begann nun die San Martino anzuschieben. Mein GPS zeigte bereits 23 km/h über Grund, es wurden schliesslich 25, ja sogar 26. Es gab also kein Zurück mehr. Wenn ich aufdrehen wollte, würde mein «Sportboot» bestenfalls stillstehen; und auch dafür müsste der Hebel ganz auf dem Tisch liegen. Die Pfalz rauschte an uns vorbei, das hübsche Bacharach, viele Burgen und die diversen Felsen, die halb unter Wasser liegen, die Diebsteine, der Geissenrücken, die sieben Jungfrauen und wie sie alle heissen. Im Funk ertönte der Ton der signalisiert, dass die Funk- und Wahrschauanlage Oberwesel in Betrieb ist. Ein Container-Schubverband mit Vorspannboot kam uns entgegen. Monika

Lauenburg an der Elbe

Hafentag in Lauenburg

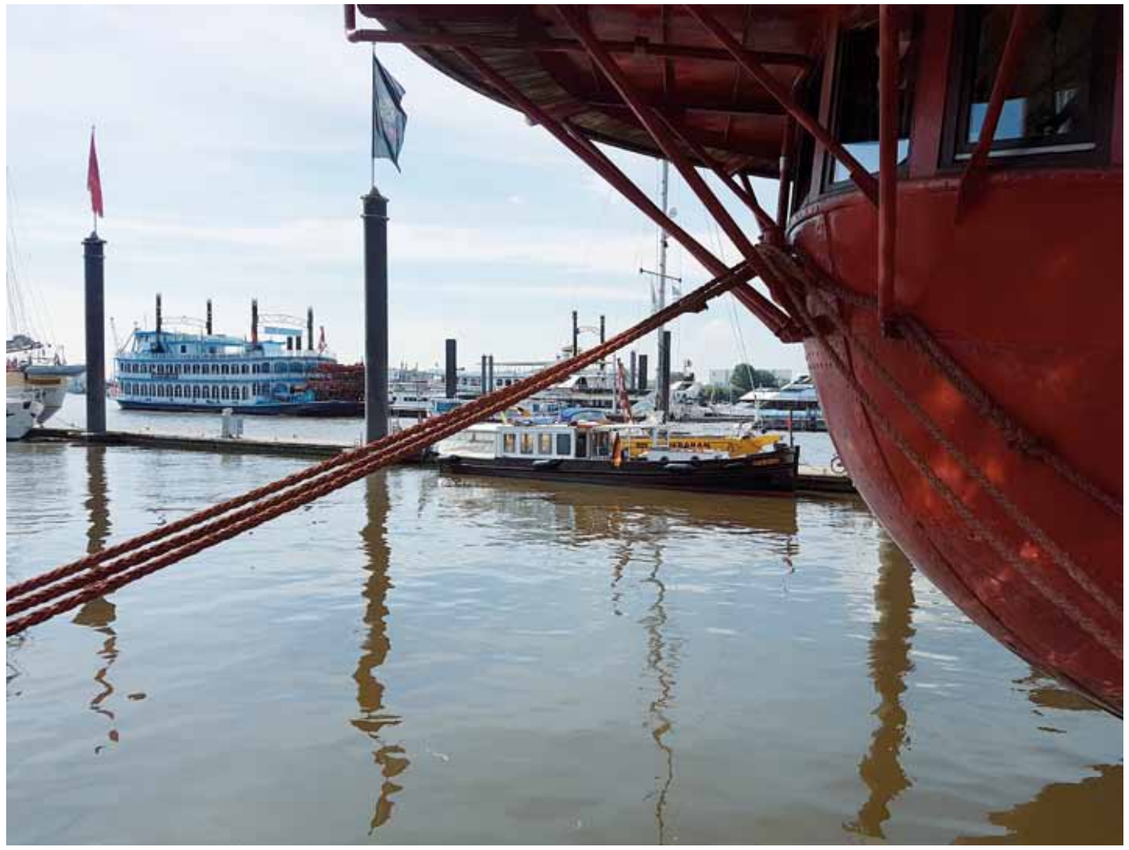
wollte fotografieren und schlängelte sich um mich herum, ich schnauzte sie an, sie solle sich hinsetzen, ich müsse mich jetzt konzentrieren. Schlussendlich kam die Loreley in Sicht und damit St.Goar, unser Zielhafen für diesen Tag. Ich drehte auf und drückte den Leistungshebel ganz nach vorne. San Martino schob sich langsam in die kleine Hafeneinfahrt und nahm fast einen Satz als die Strömung ihre Lateralfläche freigab. Wir machten in dem kleinen schmucken Hafen fest und setzten nun erst einmal gemütlich einen Kaffee auf, bevor wir das Städtchen besichtigten, mit der Fähre ans andere Ufer übersetzten und den Loreley-Felsen erklommen.

Die romantische Lahn und Koblenz

Die Rheingegend ist hervorragend geeignet zum Wandern, es wimmelt von Burgen, Rebbergen, schönen Restaurants und Wanderwegen. Deshalb: unbedingt genug Zeit einplanen. Übrigens auch für die spontanen Hafenfeste, wie wir am Fuss der Loreley eines im ganz kleinen Rahmen erlebten, mit Live-Musik und Riesling aus der Region. In St.Goar blieb die San Martino wiederum zwei Nächte liegen bevor es weiterging. Wir wollten unbedingt noch in die Lahn. So nahmen wir die 30 Kilometer bis Lahnstein unter die Planken, vorbei an Boppard und Braubach, und erreichten Kilometer 586, wo wir über Steuerbord in die Lahn einbogen. Beim Bootshaus Haifischbar machten wir erst einmal fest und erkundigten uns nach den Gepflogenheiten auf diesem Nebenfluss des Rheins. Die Chefin des Wirtshauses, eine ehemalige Piratenbraut, erklärte uns alles Wichtige, der selbsternannte Hafenmeister, mit dem grössten Boot an der Lahn, ergänzte ungefragt. Schliesslich legten wir wieder ab, die Lahn zu Berg bis Bad Ems. Dort erfreuten wir uns am teuersten Nachtessen auf unserer Reise, Poulet mit Risotto. Die Lahn war übrigens fast etwas zu romantisch für unseren Geschmack. Baden wollten wir auch nicht in diesem grünlichen, fast stehenden Gewässer; es schwammen überall kleine Phosphatschäumchen herum. Landschaftlich aber war es einmalig.

Dortmund-Ems- und Mittellandkanal

Koblenz ist dafür das Leben pur. Unser Tipp zum Liegen: Yachthafen Rheinlache in parkartiger Umgebung und nicht weit von Stadtzentrum und Bahnhof entfernt. Hier trennten sich unsere Wege für kurze Zeit. Ich musste über das Wochenende nach Hause und Martiny passte auf Martino auf. Ich hatte ein bisschen ein schlechtes Gewissen, aber in Koblenz gibt es zum Glück viel zu entdecken. Eine Seilbahn führt auf die Festung Ehrenbreitstein hinauf und die Stadt bietet an Einkauf und Gastronomie alles, was das Herz begehrt. Unseren letzten gemeinsamen Abend verbrachten wir in einer dieser schmucken Kneipen am Rheinufer. Am nächsten Mittag holte Doris ihre Kollegin ab und ich war wieder allein. Allein und im Stress. Spätestens am 6. Juli musste ich in Hamburg sein, ich hatte dort abgemacht und den Hafenplatz bereits reserviert; der einzige Termin auf meiner Reise. Nun war bereits der 22. Juni und vor mir lagen noch gut 800 Kilometer. Also Leinen los! In Köln hatte ich Probleme mit dem Getriebe. Nach einem Ölwechsel wagte ich die Weiterfahrt. In Düsseldorf wurde ich von der Polizei kontrolliert und in Duisburg, bei Kilometer 780, bog ich in den Hafenkanal ein und gelangte so zum Rhein-Herne-Kanal und schliesslich nach Essen. Das nächste Highlight auf meiner Reise war das alte Schiffshebewerk Henrichenburg mit seinem Museumshafen. Hier lernte ich ein pensioniertes Ehepaar kennen mit dem ich die nächsten Tage bis nach Bevergen, der Abzweigung in den Mittellandkanal fuhr. Das Wetter verschlechterte sich und Regen setzte ein. Eine ganze lange Woche pausenlos nass und kalt. Hinzu kam, dass ich nun alleine unterwegs war; die erste echte Krise stellte sich ein. Es waren auch fast keine Privatboote mehr unterwegs, nur noch Berufsschiffe. Ein einziges Mal traf ich an einem Rastplatz ein Privatschiff das in die gleiche Richtung wie ich fuhr. Ein junger Berliner mit seiner «Oma» mit Baujahr 1892, seinem Schiff. Ein skurriles Fahrzeug. Alte Schale mit schönen Linien, darauf ein Aufbau, sehr rudimentär aus alten Brettern zusammengenagelt, anstatt Fensterscheiben Plastikplanen in den Öffnungen der Kabine mit Reisnägeln befestigt, dafür überall Blumen und Herzen aufgemalt. Tja: zum Wasserwandern braucht es nicht viel, ein altes Fahrzeug und einen Traum! Der Mittel-



San Martino in Hamburg – das kleinste Schiff im Hafen

landkanal war im Übrigen nicht so eintönig wie ich im Vorfeld immer wieder vernommen hatte. Mit offenen Augen entdeckt der Reisende vieles; zum Beispiel wie Millionen von aufsteigenden Blasen nachts den Kanal zum Blubbern bringen. Trotzdem jubelte ich, als die San Martino bei Kilometer 233 in den Elbe-Seitenkanal einbiegen konnte und über die Schleuse Uelzen, mit 23 Metern Hubhöhe, sowie das Hebewerk Lüneburg/Scharnebeck, mit knapp 40 Metern Höhenunterschied, wieder auf Flussniveau abgestiegen war. Die Elbe war erreicht, ich konnte das Meer riechen!

Hamburger Hafenparty

Nach der Hafenparty

Endlich! Hamburg!

Im musealen Städtchen Lauenburg machte ich eine Dampferfahrt mit dem historischen Raddampfer Kaiser Wilhelm und liess mein durchnässtes Schiff in der hübschen Marina drei Tage an der Sonne trocknen. Ausserdem besuchte ich die bekannte Hitzler-Werft, die in früheren Tagen viele Schiffe in die Schweiz geliefert hat, darunter auch ein Schwesterschiff der San Martino. Am 5. Juli legte ich ab, die Elbe zu Tal nach Hamburg. Vier Stunden später machte ich bereits im City-Sporthafen Hamburg fest. Nach ausgiebiger aber höflicher Polizeikontrolle wegen des G20-Gipfels reiste ich bereits am nächsten Tag mit der Eisenbahn weiter nach Flensburg zum Dampfschiff-

Ziel erreicht – ungefähr hier wurde das Schiff einst gebaut

Festival, wo ich meine Kollegen traf. Mit dem historischen Eisbrecher Stettin ging es wieder zurück nach Hamburg. Nun standen diverse Kollegenbesuche und Hafenrundfahrten mit feuchtfröhlichen Bordfesten an. Am 21. Juli 2017 legte die San Martino schliesslich im City-Sporthafen Hamburg ab. Die kleine historische Barkasse gelangte in den Köhlbrand, vorbei am Containerterminal und unter der Köhlbrandbrücke hindurch, in die industriell geprägte südliche Elbe hinein. Um elf Uhr bei Ebbe meldete ich mich bei der Schleuse Harburg an, bezahlte das Schleusengeld von € 4.50 und lief mit meiner San Martino erhobenen Hauptes in den alten Binnenhafen ein. Ich machte an der ehemaligen Zitadelleninsel an einem vergammelten Holzsteg fest und schoss ein Foto. Hier also wurde mein Schiff vor 108 Jahren gebaut. In der Werft von Reinhold Holtz, die heute nicht mehr existiert aber den Platz für die Nachfolgefirma Jöhnk lieferte. Der Vorarbeiter der Jöhnk-Werft fragte mich, was ich denn hier suche, das sei Betriebsgelände. Als ich ihm, etwas aufgeregt und nicht ohne Stolz, die Geschichte meines Schiffes erzählte, sagte er trocken: «Tja, die haben ja viele Schiffe hier gebaut», und ging weiter. Tja, stimmt — sogar für die Binnenseen der Voralpen in der fernen Schweiz — auch wenn das heute fast niemanden mehr interessiert. «

Schlosswerft Harburg – der Entstehungsort von San Martino

Stefano Butti