

# *Kurzreisen*



## **Inhalt**

1	Vorbereitung .....	2
1.1	Übungsfahrt mainauf.....	2
1.2	Einmal Kühkopf und zurück .....	4
1.3	Noch mal der Main bis Wertheim .....	5
1.4	Wieder Ärger mit der Technik.....	6

# 1 Vorbereitung

Im vergangenen Jahr haben Heinz und ich meine gebrauchte erworbene Motoryacht Liberty von Hannover an den Main überführt. Den ersten Winter verbringt Liberty hoch und trocken auf einem gemieteten Trailer. Ich habe mich an alle möglichen Verbesserungen gemacht. Nicht nur Schönheitsreparaturen, sondern auch kleinere Umbauten sind erledigt und alle Instrumente, die nicht richtig funktionierten, zeigen jetzt vernünftige Werte. Dieser Winter war ganz herrlich für mich. Es gab vieles zu planen und es ist mir immer eine große Genugtuung die Planungen auch möglichst mit eigenen Mitteln umzusetzen.

Alles ist so geworden, wie ich es mir vorgestellt habe. Liberty strahlt in neuem Glanz, alles ist perfekt. Ich habe zwar noch nicht die ganze Wunschliste abgearbeitet, aber für die kommenden Winter soll ja noch was übrigbleiben. Für einen Binnentörn ist Liberty gut gerüstet und für kleinere Reisen jederzeit startklar.

## 1.1 Übungsfahrt mainauf

Den ersten Teil des Sommers habe ich für kleinere Reisen mit Familie und Freunden vorgesehen, denn ich muss mich in die Einhandproblematik noch einarbeiten.

Freund Heinz erklärt sich auch sofort bereit, mich auf einer kleinen Reise auf dem Main zu begleiten und mir bei Schwierigkeiten helfend zur Seite zu stehen. Ich habe Liberty vor unserer Abreise noch gut vorbereitet: die Tanks sind gefüllt und sogar das Seewasserfilter habe ich vorsichtshalber gereinigt.

Wir sind spät dran an diesem schönen Tag, jedenfalls gerät die Abfahrt etwas überhastet. Ich habe die goldene Regel durchbrochen: **Nach jedem Start des Motors nach dem Kühlwasserausstoß am Auspuff sehen.**

Das rächt sich bald. Wir haben gerade die Fähre bei Rumpenheim hinter uns, da beginnt Liberty ganz schrecklich zu stöhnen. Ein Blick zum Auspuff bestätigt meine Befürchtungen: Kein Kühlwasser. Ein Blick auf die Temperaturanzeige gibt uns eine krasse Bestätigung. Jetzt muss es schnell gehen. Rechts ran, knapp außerhalb des Tonnenstriches, Anker auf den Grund und Motor aus. Heinz bleibt an Deck um ggf. die Berufsschiffahrt zu warnen, während ich mich an die Ursachenforschung mache.

Das gerade erst gereinigte Seewasserfilter ist nicht verstopft, daher tippe ich als nächstes auf die Seewasserpumpe. Die Maschine ist bullig heiß und es dauert eine Weile, bevor ich die Seewasserpumpe öffnen kann.

Dann traue ich meinen Augen nicht: Von den Impellerflügeln ist absolut nichts übrig geblieben, nur noch der kläglich ausgefranste Kern steckt auf der Welle. Liberty ist gut ausgerüstet und natürlich sind auch einige Reserve-Impeller an Bord. Der neue Impeller ist schnell eingebaut, das verdampfte Kühlwasser in der Maschine aufgefüllt, und schon kommt der Moment der Wahrheit.

Der Motor läuft, aber am Auspuff zeigt sich kein Kühlwasser. Es dauert noch eine Weile, bis es mir endlich dämmert. Bei geöffnetem Seewasserfilter ist der Wasserspiegel im Filter noch unterhalb dem Abgang zu Pumpe. Die Pumpe muss also das Seewasser ansaugen. Dazu muss aber der Deckel des Filters luftdicht geschlossen sein.

Das war der eigentliche Fehler und so war meine gut gemeinte Filterreinigung letztlich die Ursache allen Übels. Nachdem das Problem beseitigt ist, können wir endlich weiter. Ich mache mir einige sorgenvolle Gedanken:

- Hat die Überhitzung dem Motor geschadet?
- Verstopfen die verschwundenen Gummiteile des Impellers womöglich das dünne Rohrbündel im Wärmetauscher?
- Eine Temperaturanzeige ist nicht ausreichend. Eine rechtzeitige akustische Alarmierung ist unbedingt erforderlich.

In der nächsten Zeit werden wir die Temperaturanzeige misstrauisch beobachten. Die gelungene Reparatur hat aber auch mein Selbstvertrauen gestärkt, mit kleinen Unzulänglichkeiten der Liberty aus eigenen Kräften fertig zu werden.



*Seligenstadt am Main*

Zur Übung will ich die Anlegemanöver, auch die Schleusungen, möglichst alleine machen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten klappt es dann doch ganz gut, obwohl immer noch nicht alle Unsicherheiten ausgeräumt sind. Zumindest hatten wir eine gemütliche Fahrt über den Main. Bis Miltenberg sind wir gekommen, bevor wir uns wieder auf den Heimweg machen. In Heinzens Heimatstadt Aschaffenburg machen wir natürlich Station. Das passt prima, denn an diesem Wochenende gibt es hier ein mächtiges Feuerwerk über dem Main.



Das wollen wir uns von Bord aus ansehen. Dazu haben wir unsere Aschaffener Freunde eingeladen. 5 Damen beehren uns mit ihrem Besuch. Der Schampus fließt in Strömen. In der beginnenden Dämmerung

macht sich eine voll gepackte Liberty auf den Weg und reiht sich schließlich ein in das schon ausgedehnte Ankerfeld. Wir kriegen noch einen schönen Platz und bewundern von hier das wirklich sehenswerte Feuerwerk.

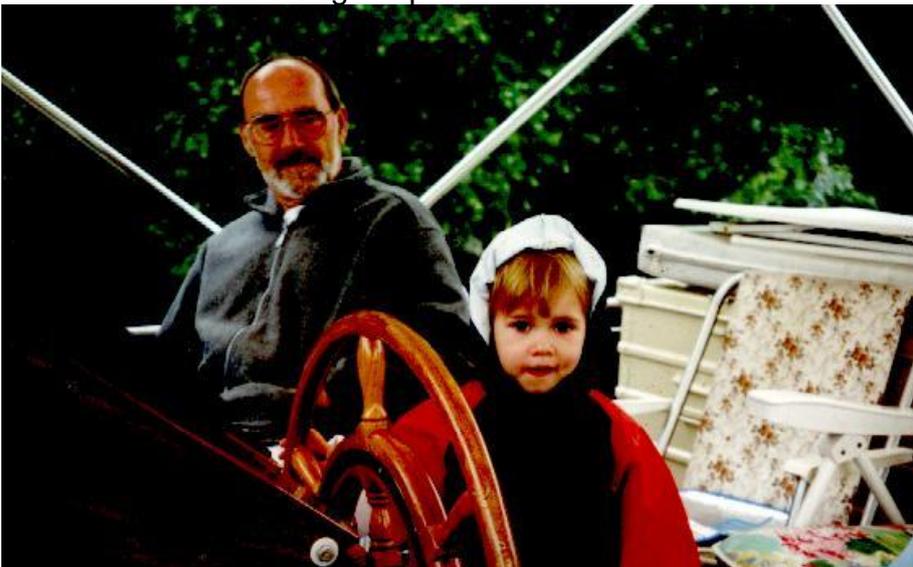
Spät kehren wir zurück an unseren alten Liegeplatz und die Damen verlassen uns wieder.

Tags darauf ist Liberty wieder im Heimathafen. Ich fühle mich gewappnet für neue Taten. Allerdings werde ich das punktgenaue Anlegen noch üben müssen.

## 1.2 Einmal Kühkopf und zurück

Eine weitere Gelegenheit zum Üben ergibt sich bei einer Kurzreise nach Stockstadt am Rhein (Kühkopf). Hier sind Tatjana und Christoph seit April 2001 zu Hause. Die Stamm-Segelcrew will der jungen Familie im neuen Heim mal einen Besuch abstatten.

Wir machen einen 4 Tagestrip daraus.



*Louise, die kleine Steuerfrau*

Karin und Elke sind nur auf der Hinfahrt dabei und Alex gibt ein noch kürzeres Gastspiel (alle 3 gehören noch zur arbeitenden Bevölkerung). Heinz bleibt mir erhalten um den Rückweg zu sichern.



*gemütlich schippern wir durch das Naturparadies Kühkopf*

Eigentlich wollte ich den Rhein weiter stromauf bis zum Neckar fahren. Mit Bruder Heinz und Mia war diese Strecke geplant. Leider muss ich mich aber auch noch um Mirjas Wohnung kümmern, denn hier steht ein Umzug an. Da völlig unklar ist, wie lange mich das aufhalten wird, fahre ich die Liberty doch lieber zurück an den Main.

### **1.3 Noch mal der Main bis Wertheim**

Mit Heinz und Mia (Bruder und Schwägerin) geht es zum nächsten Kurztrip. Beide bringen reichlich Proviant mit, aus eigener Fertigung. Der Kühlschrank kann die Massen nur eingeschränkt fassen. Das wird uns eine Weile über Wasser halten.

Bis auf ein Schleusenerlebnis ist die Fahrt problemlos verlaufen. Ich habe die Hoffnung, auch alleine klar zu kommen. Die Schleuse Kleinostheim allerdings steckt mir noch lange in den Knochen.

Ich habe die Liberty wie immer an der Backbordseite festgemacht. Sobald aber die Schleusung losgeht, ist das Boot nicht mehr zu halten. Der Abstand zur Schleusenwand wird immer größer und lässt sich auch mit Motorkraft nicht reduzieren.

Zum Umhängen der Leinen ist der Poller in der Schleusenwand schließlich unerreichbar. Ich kann gerade noch den Schleusenhaken in die Leiter einhaken, aber auch den muss ich demnächst umhängen. Verzweifelt versuche ich, mit hart Ruder und Motoreinsatz näher an die Schleusenwand heranzukommen, mit dem Ergebnis, dass der kräftige Schleusenhaken aufgebogen wird und mir mit Wucht an den Oberschenkel springt (gibt einen buntschillernden Bluterguss).

Jetzt treiben wir frei in der Schleuse. Ich kann gerade noch mit dem Motor voraus geben, um von einem Sportboot auf der anderen Seite freizukommen, da landen wir auch schon auf der Steuerbordseite der Kammer. Hier liegen wir

den Rest der Schleusung wunderbar ruhig, ohne jegliche Probleme. Wie jetzt auch erkennbar, strömt das Wasser quer durch die Schleusenkammer, gegen die Steuerbordseite. Gegen den gesamten Wasserdruck haben wir natürlich auch mit Gewalt auf Dauer nichts ausrichten können. Gott sei Dank gibt es hier keine Spundwände, sodass die Fender an Libertys Steuerbordseite (ohne Fenderbrett) ausreichen.

Über Funk habe ich dann um Aufklärung gebeten. Der Schleusenmeister hat mir viel erzählt.

Soviel habe ich verstanden, dass eines der beiden Einlaufschütze defekt war und die Schleusung nur mit dem intakten Schütz gefahren wurde. Dadurch strömt das Wasser nicht in der Mitte der Schleuse hoch und drückt zu beiden Seiten, sondern eben nur zu einer Seite.

Noch Wochen später werde ich bei der Anmeldung bei einer Schleuse nachfragen, ob es wirklich keine bevorzugte Seite fürs Anlegen gibt.

Liberty kommt heil zurück in ihren Heimathafen. Jetzt kann ich eigentlich zu meiner Einhandtour aufbrechen, auf der ich mit Kurzbesuchen von Freunden rechnen kann.

#### **1.4 Wieder Ärger mit der Technik**

Ich kann mich nicht so recht entschließen. Sicherheitshalber lege ich noch einen Trainingstag ein. Ich habe wohl an die hundert Anlegemanöver gemacht. Mal mit der Steuerbordseite, mal mit der Backbordseite. Dazu Rückwärtsfahren, immer unter massivem Einsatz der Bugschraube.

Ich bin eigentlich mit meinen Fahrkünsten schon zufrieden, als die Bugschraube plötzlich mit hoher Drehzahl jault, aber keinen Schub mehr entwickelt. Mir ist sofort klar, dass etwas gebrochen ist, nur was?

Erst mal zurück in den Hafen. Das muss jetzt ohne Bugschraube klappen. Dann geht es mit gemischten Gefühlen an die Fehlersuche.

Die Unterlagen an Bord geben mir Hoffnung, dass das Schiff vielleicht doch nicht aus dem Wasser muss. Es gibt 2 Scherstifte als Sollbruchstellen: Eine aus Messing für den Antrieb, und einer aus Stahl für die Schraube.

Eigentlich sollte der schwächere aus Messing zuerst seinen Geist aufgeben.

Beide Scherstifte sind als Reserve an Bord und ich mache mich voller Hoffnung an den Ausbau des Antriebes.

Das geht von innen und ist gar keine große Sache. Oh Jubel, es ist tatsächlich der Messingstift gebrochen.

Die Auswechslung ist schnell geschehen und die Bugschraube arbeitet wieder.

**\*\*\***