Seit mehr als acht Jahrzehnten setzt hier täglich eine Fähre über den Fluss in der Nähe von Neckargemünd. Die nächste Brücke ist zehn Kilometer entfernt. FOTOS: MANUEL STARK

Der erste Winter des Fährmanns

Auf Markus Seibert ruhen die Hoffnungen einiger Anwohner des Neckars / Der Neue soll sie sicher zur anderen Seite des Flusses bringen – jeden Tag und bei jedem Wetter

Von Gabriel Proedl

Am Bug der Fähre spürt man die Kälte durch die Schuhe in die Füße strömen, dann die Beine hoch bis unter die Jacke. Markus Seibert reibt die Hände aneinander, geht vom Bug nach hinten, vorbei an zwei geparkten Autos und dem Motor der Fähre, ein sonnengelb gestrichener Metallkessel, der unruhig vor sich hin stottert. Knapp 30 Schritte sind es bis zum Heck, dann dreht Seibert um, der Blick wieder in Fahrtrichtung, das Ufer kommt näher. Er streicht über die Reling, als könne er die Ankunft nicht erwarten.

Am Steuer der Fähre steht Achim Landwehr. Er lässt seine Schultern hängen und kneift die Augen zusammen. Er beobachtet Seibert dabei, wie dieser vor der Kälte zu fliehen versucht. Er versteht das nicht. „Wenn du einmal kalte Füße hast, hast du kalte Füße", sagt er. Wer Fährmann werden will, muss die Kälte aushalten. Wenn der Regen ins Gesicht schlägt und der Wind die Nässe vereist, muss der Fährmann stehen bleiben. Und fahren. „Ein bisschen Fährmann geht nicht. Entweder du fährst, oder du fährst nicht."

Seit 38 Jahren fährt Achim Landwehr auf der Fähre zwischen Neckarhausen und Neckarhäuserhof. Pendlerinnen und Pendler aus dem Norden Baden-Württembergs und dem Süden Hessens sind auf ihn und seine Fähre angewiesen, der Umweg zur nächsten Brücke in Neckargemünd beträgt knapp zehn Kilometer. Vor allem für Schulkinder und Menschen ohne Auto ist die Fähre wichtig. Auf hessischer Seite hält eine S-Bahn, die bis nach Heidelberg fährt. Ohne die Fähre wäre das badische Ufer nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Achim Landwehr war in den vergangenen fast vier Jahrzehnten der Grund, dass sie erhalten geblieben ist. Jede zweite Woche steht er 14 Stunden täglich an Bord und befördert seine Fahrgäste, von sechs Uhr morgens bis 20 Uhr. Er fährt. Und er steht. Im Winter sieht er die Sonne aufgehen, wie sie die Hügel rundum rötlich färbt und den Nebel aus dem Tal kehrt. Er sieht die Sonne untergehen, vertrieben vom Westwind, der die Luft bleigrau färbt. Er steht. Manchmal, so sagt er, denkt er: „Was machst du denn hier überhaupt?" Jetzt hat Landwehr genug, es soll sein letzter Winter sein.

Es ist der erste Winter von Markus Seibert, der an den Reißverschlüssen seiner Multifunktionsjacke nestelt, seine gestrickte Haube zurechtrückt und sich durch den dichten Bart streicht. Er blickt von Ufer zu Ufer, bald sind sie drüben, die beiden Fährmänner, der Lehrling und sein Meister. Seibert wird Landwehr nachfolgen, und er weiß, worauf er sich einlässt, wenn er demnächst alleine den Neckar überquert. Er kennt den Fluss, er kennt den Ort, beide Orte. Er kennt den Westwind, er kennt die Fähre, er kennt den Beruf.

Stehen, frieren, nachdenken – das Leben eines Fährmanns

Seit 20 Jahren wohnt er in dem Haus direkt am Fluss. Es ist seit jeher das Haus des Fährmanns, sein Urgroßvater war 1905 schon einer. Er hatte sein Schlafzimmer im obersten Stock des holzverkleideten Hauses, unterm Dach, mit Blick auf den Fluss. Das kleine Fenster, von dem aus der Urgroßvater seinen Arbeitsplatz sah, wird seitdem das Fährmannsfenster genannt. Dessen gesamtes Leben war der Fluss. Ein echtes Fährmannsleben, nach dem sich nun auch Seibert, der Urenkel, sehnt.

Der neue Fährmann sucht die Ruhe. „Hier am Fluss ist alles ein bisschen gediegener", sagt er. Lange war er als Zimmermann selbstständig, fuhr von Auftrag zu Auftrag. Für Langeweile gab es keine Zeit, nie sei es ihm möglich gewesen, die Zeitung zu lesen oder ein Buch. Das will er nachholen. Das Fährmannleben: lesen, nachdenken, fahren, stehen, frieren.

Die Fähre läuft ungebremst in den kleinen Hafen ein. Es ist eine gepflasterte

Auffahrt zur Hauptstraße. Das Bodenblech der Fähre reibt quietschend an den Steinen. Markus Seibert öffnet die Schranke, noch bevor das Gefährt ruckartig zum Stehen kommt. Mit seinen groben Händen greift er nach faustdicken Seilen und bindet die Fähre an einen Poller an. Mit den Armen gibt er ein Zeichen, ein eleganter Wink aus dem Handgelenk Richtung Landwehr, die Fähre könne entladen werden. Zwei Autos fahren im Schritttempo an Land, vorbei an Seibert und den Fahrgästen, die sich bereits für die Rückfahrt angestellt haben. Unter ihnen ein Schulbub: blonde Haare, Turnschuhe, Rucksack am Rücken. Er streckt Markus Seibert die Hand entgegen: „Darf man gratulieren?“ Seibert drückt verlegen die Hand des Kleinen. „Ja“, sagt er, der neue Fährmann, für manche ist er ein Held, weil er die Fähre am Leben hält.

Der Lehrling und sein Meister: Markus Seibert (r.) und Achim Landwehr, der nach fast vier Jahrzehnten auf dem Fluss in den Ruhestand gehen will.

Auch Landwehr begrüßt die Fahrgäste. Eine Frau kurbelt die Scheibe ihres weißen Kleinwagens herunter. Aus dem Fahrzeug qualmt Zigarettenrauch. „Hallo“, sagt Achim Landwehr, ein beiläufiger Gruß, vermutlich stammt der Ausdruck aus dem Fährmannsjargon und ist von „Hol über!“ abgeleitet. „Hallo“, sagt die Dame, „ist das der neue Kumpel?“ „Kumpel?“, fragt Landwehr irritiert zurück, „das ist mein Kollege!“ „Wir sind ja nicht im Bergbau!“, ruft Seibert vom Bug. Es spricht sich in den umliegenden Ortschaften herum, dass Seibert der neue Fährmann ist. Landwehr kennt beinahe alle. Jene, die täglich zur Arbeit und wieder zurück fahren, jene, die für den Genuss einer Überfahrt einen Umweg in Kauf nehmen, und jene, die alle paar Wochen für eine Plauderei mit Landwehr vorbeischauen. Er kennt auch sämtliche Kapitäne, die den Weg der Fähre kreuzen und ins nahe gelegene Heidelberg fahren. Dann winkt er theatralisch, versucht, den Schiffer in seiner Kajüte auszumachen und die Fracht zu erahnen: „Der fährt, glaube ich, nur Schrott. Das kann ich von meiner Ladung nicht behaupten.“

Landwehr stülpt seine weite Jeans über die Wanderschuhe, knöpft seinen olivgrünen Mantel bis zum Hals zu und zieht seine klobigen Handschuhe an. Er macht sich bereit für die nächste Überfahrt. Dass er 38 Jahre lang Fährmann sein werde, hatte er nicht gedacht. Er ist im Tal aufgewachsen, die Fähre war sein Spielplatz, wie er sagt. Sein Leben spielte sich auf beiden Seiten des Flusses ab. Er war auf die Fährmänner angewiesen, verbrachte gern Zeit mit ihnen. Mit 16 Jahren lehrten sie ihn, zu fahren. Als die Stelle frei wurde, habe er sie angenommen. „Dein ganzes Leben ist dann die Fähre“, sagt Landwehr, „du denkst immer an die Fähre, du bist verantwortlich für die Fähre, du träumst von der Fähre, dein ganzes Leben ist die Fähre.“ Die Fähre, die Fähre.

Wie viele Kilometer er täglich auf ihr zurücklegt, kann Landwehr nicht sagen. Auch die Überfahrten habe er noch nie gezählt, in den 38 Jahren kein einziges Mal. Eigentlich wollte Landwehr schon ein paar Monate früher in Ruhestand gehen. Dann hat sein ehemaliger Kollege kurzfristig gekündigt, und so blieb nur er übrig, um Seibert das Handwerk zu lehren. Aber selbst wenn Seibert noch im Januar seine Ausbildung als Fährmann beendet haben wird, ist das Bestehen der traditionsreichen Fährverbindung unsicher. Es braucht zwei Fährmänner, die einander jede Woche abwechseln. Mehrere Wochen suchte die Gemeinde verzweifelt nach einem zweiten Nachfolger, mithilfe von Stellenanzeigen in Zeitungen, in Schaukästen, im Internet. „Der Beruf wird unterschätzt, es gibt kaum jemanden, der das lange durchhält“, sagt Landwehr.

Die Fähre wird es immer geben – solange sie einer fährt

Er legt die Hände auf das Steuer. Er überlegt. Die schnellste Kündigung kam nach einem Tag: „Donnerstag Prüfung, Freitag erster Arbeitstag, Samstag Arzt, nie wieder gesehen.“ Der Motor wirbelt Wasser auf, mit einer riesigen Metallkurbel korrigiert Landwehr den Einschlag der Fähre. Jetzt ist sie auf Kurs.

Seit Kurzem gibt es einen neuen Anwärter. Ein 30-jähriger kann sich für den Beruf begeistern. „Wir können nur hoffen, dass er es durchzieht“, sagt Landwehr, „noch ist er motiviert und kommt jeden Tag um sechs mit dem Rad acht Kilometer gefahren.“ Wenn es nicht gelingt, ihn zu halten, wird die Fähre zum ersten Mal seit 1933 nicht mehr täglich verkehren.

Seibert steckt die Hände in seine Multifunktionsjacke und beginnt wieder, auf und ab zu gehen. Landwehr blickt ihm hinterher. „Die Fähre wird es immer geben“, sagt Landwehr ohne den Kopf zu heben. „Solange es Personal gibt“, ergänzt Seibert. Solange es Personal gibt, das die Langeweile aushält. Solange es jemanden gibt, der den heißesten Sommer und den kältesten Winter übersteht. Markus Seibert will einer sein, ein Fährmann, ein Retter der Fähre. Breitbeinig steht er am Bug der Fähre und beobachtet das Ufer, das sich langsam nähert.

stb-pon3-v1