

Schwächen herausgefunden und andere Taucher auf ihnen ausgebildet. Ich hatte Tauchgänge von bis zu 15 Stunden in Wracks und tiefen Höhlen absolviert, mit stundenlangen Dekompressions-Stopps und zusätzlicher Luftversorgung in der Tiefe. Ich wusste, was im Bereich des Möglichen lag, und welche Grenzen es gab. Und mein Ehrgeiz wuchs, sie zu durchbrechen. Es musste einfach möglich sein, den Kanal zu durchqueren – und zwar im Alleingang!

Ich begann, den Tauchgang wie ein Besessener im Detail zu planen. Studierte Karten, Strömungen und Gezeiten, ging alle möglichen Notfallszenarien durch, testete Ausrüstung und baute sie um. Wie konnte ich auf ein Begleitboot verzichten? Sollte ich mir

von einem Partner helfen lassen oder den Versuch lieber allein durchziehen? Brauchte ich eigentlich eine Genehmigung, war dafür irgendeine Behörde zuständig? Ich fragte bei der britischen Polizei, bei den Hafenbehörden und beim Zoll nach, erntete aber überall nur Schulterzucken.

Letztendlich verwarf ich die eigentlich immer und überall gültige Grundregel, nie allein zu tauchen. Die Komplexität und Schwierigkeit des Tauchgangs und der Navigation schien mir keinen Raum für einen weiteren Taucher zu lassen, der meine Konzentration gefährden und mich im Zweifel nur ablenken würde – und dem ich im Notfall würde beistehen müssen. Den Ablauf und die Technik wollte ich so perfekt

planen, dass ich keine Hilfe benötigte. Und wenn doch etwas schiefging, sollte es nur mir selbst schaden.

Meine Freunde konstruierten einen Scooter aus zwei eigenständigen, ursprünglich für militärische Zwecke entwickelten, durch einen Mittelsteg verbundenen Geräten, der mich über elf Stunden ziehen konnte. Als ersten echten Härtetest unter realen Bedingungen unternahm ich einen Tauchgang längs durch den Starnberger See. Und tatsächlich: Über die gesamten 21 Kilometer in rund 15 Metern Tiefe funktionierte die Transport-Doppelrakete hervorragend. Mir war aber auch klar: Ein See, so kalt und tief er auch sein mag, ist kein Meer mit seinen

Strömungen und Wellen, Stürmen und Schiffen.

Auch einen herkömmlichen Rebreather hatte ich mir vorgeknöpft und ihn so modifiziert, dass ich zwei unabhängige Systeme für meine Atemluft auf dem Rücken tragen konnte. Das Problem: Bei höheren Geschwindigkeiten fingen die Dinger an, sehr stark zu vibrieren – und das bereits unter den harmlosen Bedingungen im See. Die Verkleidung, eigentlich zur Verbesserung der Stromlinienform entworfen, hielt dem Druck nicht stand. Es war niederschmetternd, mir fiel keine Lösung ein. Letzte Tests musste ich absagen und schließlich den kompletten Kanaltauchgang aufgrund der Jahreszeit verschieben – es hagelte Spott in der Szene,

nach dem Motto: Alles nur Gerede eines Spinners, einfach nicht machbar ...

Mich spornte das Gequatsche nur noch mehr an. Wir studierten noch einmal ausgiebig und genau Strömungen und Gezeiten im Kanal, planten erneut alle Details, versuchten alle Gefahren, die einen dort unten erwarten mochten, einzuberechnen, und konstruierten das Rebreather-Gehäuse vollständig neu.

Am 26. Juni 2012 war es soweit, das Abenteuer konnte beginnen. Ich fuhr mit meiner Frau voraus nach England. Wir nahmen uns ein Zimmer in einem ziemlich abgerockten Hotel in Folkstone und erkundeten die Küste, um einen geeigneten Startplatz für den Tauchgang aufzuspüren.