Wesel - Kolberg - Wesel

Ein Reisebericht von Walter Volkmann



1

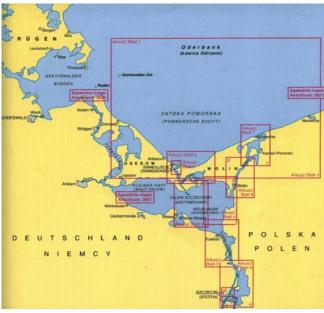
Grenzverletzer

Nachts um ½ 1 Uhr klopft es an der Bordwand - nicht übertrieben laut und fordernd, sondern eher freundlich. Im ersten Tiefschlaf liegend bin ich doch sofort wach und überlege, wer das wohl sein könnte. Seit gestern bin ich in polnischen Gewässern. Die Kriminalitätsrate sei in Polen sehr hoch, hatten mir andere Bootscrews erzählt. Ohne das Licht anzuschalten verriet mir ein vorsichtiger Blick durch die Vorhänge: das ist die Polizei - und gleich zu dritt. In der sternklaren Nacht versuchten die mir dann klar zu machen, daß etwas nicht in Ordnung sei. Was, das verstand ich nicht, denn deutsch und polnisch sind einander so fremd, als würde man versuchen, mit Lebewesen eines anderen Sterns zu kommunizieren. Einer der "Herren" machte mir dann mit ein paar Brocken deutsch klar, daß ich ein Mandat (im Rheinland sagt man dazu liebevoll "Knöllchen") erhielte. Mein mehr als halbstündiger Versuch, das Mandat "wegzuverhandeln", wurde sehr freundlich, aber bestimmt abgewiesen.

Der materielle Wert des Mandats in Höhe von 200 Zloty war mir überhaupt kein Begriff, denn ich kannte nicht einmal den Umtauschkurs. In meiner Naivität glaubte ich, in aller Welt - außer vielleicht in den USA - nähme man gerne auch unsere Euros. Weit gefehlt! Sie wollten unbedingt Zloty. Und wenn ich keine hätte, wäre das kein Problem. Mit einer Bankkarte könne man am Automaten Zloty ziehen. Um die Sicherheit des Bootes solle ich mir keine Sorgen machen, einer der drei Herren bliebe als Wache beim Boot, während mich die anderen beiden ins Städtchen – es war Wollin auf der gleichnamigen Insel – zum Bankschalter fahren würden.

Mittlerweile kam noch ein Geländewagen mit drei andersfarbig Uniformierten dazu. Der lebhaften Unterhaltung unter fleißigem Gebrauch von Handys – in polnisch – konnte ich natürlich nicht folgen, bis man mir eines der Handys reichte mit der Aufforderung, zu sprechen. Am anderen Ende war ein Herr der deutschen Bundespolizei, der den Sachverhalt aufklärte: ich hätte in Polen nicht richtig einklariert, das Mandat sei ein Strafzettel und daß die 200 Zloty umgerechnet etwa 50 Euro ausmachen.

Das ganze Palaver hatte bis jetzt fast eine Stunde gedauert. Sie hatten diese Nacht Dienst und waren hellwach, ich aber war hundemüde und wollte endlich schlafen. Und so hatten sie mich denn endlich weichgeklopft, das offensichtlich Unvermeidliche zu akzeptieren.



Die Odermündung mit den Inseln Usedom und Wollin

Geld wurde gegen Quittung getauscht.

Sie freuten sich, daß sie mich in diesem gottverlassenen Nest – mitten in der Nacht – aufgespürt hatten, und es kam fast so etwas wie menschliche Wärme in unsere Begegnung.

Muß ich nun noch einmal zurück? Nein, zurück zu einem der drei offiziellen Einklarierungspunkte müßte ich nicht; morgen früh könnte ich mein ursprüngliches Ziel ansteuern, sollte mich dann aber ohne weiteren Aufenthalt bei der Polizei melden.

Wollin und die Nachbarinsel Usedom, die wie zwei Stücke eines Puzzles in den Mündungstrichter der Oder passen, sind uns weitgehend unbekannt; sie wollte ich vom Wasser aus erkunden. Wenn man auf dem Binnenwasserweg die Grenze zwischen den Inseln und dem Festland überfährt, muß man das dort vor einer Muringboje liegende Wachboot möglichst nahe und mit geringer Geschwindigkeit passieren. Die Besatzung des Wachbootes notiert Schiffsnamen, die Anzahl der Reisenden und den gewünschten Einklarierungshafen. Nun klingt der polnische Name für die ehemals deutschen Orte Dievenow (mein Ziel) und Ziegenort phonetisch fast gleich. Mein Zuruf des Zielhafens "Dievenow" wurde offensichtlich als der polnische Name für "Ziegenort" verstanden, weil die anderen beiden möglichen Häfen polnisch gesprochen ganz anders klingen. Das war ein teueres Mißverständnis und eine erste Warnung, unser Verständnis von Freiheit nicht allzu weitherzig auszulegen.



Am Kai vor der Brücke der Ortschaft Wollin

Die Meldung, daß ich in keinem der drei Häfen bis zum Abend angekommen bin, muß eine fieberhafte Suchaktion nach dem fehlenden Boot ausgelöst haben. Polen ist bisher dem Abkommen von Schengen – obwohl EU-Mitglied – noch nicht beigetreten. Das ist der Grund der scharfen Grenzbewachung. Was ich bis heute nicht verstehe ist, daß die Richtung des (im übertragenen Sinne) Stacheldrahts – wie seinerzeit in der DDR – in Richtung Deutschland zeigt und nicht etwa in die umgekehrte Richtung.

Unvorhergesehenes

Die beiden möglichen Wege von unserem Heimathafen Wesel zu der von mir geliebten See führen entweder über Rhein, Ijssel und Ijsselmeer in die Nordsee, oder über das westdeutsche Kanalnetz in die Ostsee. Die beste aller Ehefrauen wollte mich bis Lübeck begleiten, dann sollte der Captain – wie er es vorher großsprecherisch verkündet hatte - mal zusehen, wie er allein zurechtkommt, denn die Suche nach einem Matrosen war, wie schon im Vorjahr, ergebnislos verlaufen. Die Kanäle zu befahren ist eine ziemlich langweilige Angelegenheit, nur unterbrochen von ein paar Schleusen und dem immer wieder spektakulären Schiffshebewerk Scharnebeck im Zuge des Elbeseitenkanals bei Lüneburg, das die 38 Meter Niveauunterschied in nur 3 Minuten ausgleicht. Der kürzeste Weg von der Mündung des Elbeseitenkanals zur Ostsee führt über Elbe und den Elbe-Lübeck-Kanal nach Travemünde.

Unmittelbar an diesem Kanal liegt das Städtchen Mölln, in dem Till Eulenspiegel krank fiel, starb und auch dort begraben wurde. Till Eulenspiegel ist unsterblich geworden durch Hermann Botes "Volksbuch vom Eulenspiegel", (insel taschenbuch it 336) eine geniale Satire auf menschliche Dummheit und Unzulänglichkeiten und ein Bestseller nicht nur zu seiner Zeit. Das pralle Leben des Mittelalters statt blutleerem Geschichtsunterricht wird hier ausgebreitet. Eulenspiegel (geb. ca. 1500 lebte bis 1550) war eines meiner Kinderbücher. Es ist mir bis heute in sehr lebhafter Erinnerung. Im übrigen behauptet meine unmittelbare Umgebung von mir, ihm ein bißchen ähnlich zu sein, was aber natürlich überhaupt nicht stimmt.

In Mölln nun wurde es dann doch noch unvorhergesehen spannend. Wir legten am Samstag nachmittag beim örtlichen Bootsclub an, um Eulenspiegels Grab und sein in neuerer Zeit aufgestelltes Denkmal zu besuchen.

Am späten Nachmittag – so gegen 17:00 Uhr, hatte ich Bauchdrükken, wie man das schon mal so hat, wenn ein Furz quersitzt. Es dämmerte schon, als meine liebe Frau nun doch einen Arzt rufen wollte. Der Hafenmeister, ein Berliner Rentner, bestellte dann aber gleich einen Krankenwagen, da sein Neffe – ein Berliner Feuerwehrmann – ihm eingeschärft hatte, bei Bauchproblemen sofort einen Krankenwagen zu rufen, um im Krankenhaus eine zuverlässige Diagnose machen zu lassen. Den Befund kann man sich auch ohne Untersuchung denken: Blinddarm. Der wurde dann auch Sonntagmorgen kurzerhand entfernt. Der Arzt sagte mir bei einem späteren Besuch: "Er war vereitert und ganz schön dick, weit wären sie damit nicht mehr gekommen".

In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen. Ich im kühlen Einbettzimmer – meine liebe Frau bei brüllender Hitze auf dem Wasser im Boot – auch im Urlaub.



Till Eulenspiegels Denkmal in Mölln

Schon am nächsten Tag darf ich aufstehen, am übernächsten Tag draußen spazieren gehen, am darauffolgenden Tag Stadtbesichtigung von Ratzeburg. Am fünften Tag Entlassung aus dem Krankenhaus. Tags darauf ein bißchen rumgammeln im Hafen, Bootsmaintenance, Gang ins Städtchen und einer Hochzeit zusehen im Angesicht von Till Eulenspiegel. "Wenn das man gut geht", entschlüpft es mir halblaut, worauf eine zur Hochzeitsgesellschaft gehörende Frau erwidert: "ooch, die beiden kennen sich schon über sieben Jahre", so als wäre das allein schon eine lebenslange Garantie.

Lübeck

Am nächsten Tag – es ist wieder Samstag – hält es den Zigeuner nicht mehr – der Weg ist das Ziel. Leinen los und auf nach Lübeck, der berühmten alten Hansestadt an der Trave, dem Tor zur Ostsee. Ein paar Schleusen, eine Hebebrücke kurz vor den Lübecker Häfen, die auf Funkanforderung prompt gehoben wird, um danach mit Backbordtörn in den Hansehafen einzubiegen. Und da liegt sie nun unübersehbar – die 115 m lange Megayacht "Belorus" des russischen Multimillionärs Abramowitch, der von hier aus mit dem auf dem Bug stehenden Hubschrauber die Spiele der Fußballweltmeisterschaft besucht. Wir hatten schon unterwegs davon gehört.



"BELORUS" eine der vier Yachten des Russen Abramowitsch

Dank einer ganztägigen Führung eines außerordentlich netten Berufskollegen und eines insgesamt dreitägigen Aufenthalts lernen wir die Stadt, deren Kunstgeschichte und ihre berühmten Bewohner kennen. Uns wurden Türen geöffnet, zu denen der gemeine Tourist keinen Zugang hat. Ach, und auch die Fäden der Blinddarmoperation mußten ja noch gezogen werden.

Am Donnerstagnachmittag heißt es Abschied nehmen. Johanna mustert ab, um mit dem Zug nach Duisburg zu fahren, das Haus zu bewachen und die dürstenden Pflanzen des Gartens zu wässern. Abschiedsschmerz? Nein, wir freuen uns auf ein Wiedersehen in etwa sechs Wochen.

Das Land ist durch die Hitze der vergangenen Tage aufgeheizt, während das Wasser der See gerade mal 16° C erreicht hat. Die Wärme des Landes erzeugt einen vertikalen Luftstrom in größere Höhen und veranlaßt die über der See liegenden feuchten, kühleren Luftmassen zum Nachströmen. Längs der Küste entstehen dadurch zuerst mal mächtige Cumuli, woraus sich dann später Gewitter entwickeln.



Lübeck / Wasserfront an der Trave

Lübeck liegt ca. 10 Nautische Meilen landeinwärts. Der Himmel war mit Wolken verhangen, der nordwestliche Wind böig und kleinere, unergiebige Schauer jagten über das flache Land. Ich wollte weiter und endlich Seewasser unter dem Kiel haben. Leinen los und über die Untertrave in Richtung Travemünde. Das Ufer ist zuerst mal mit Industrieanlagen bestanden, um dann allmählich immer mehr an Natürlichkeit – mit schönen, einladenden Ankerbuchten – zu gewinnen. Der Hansahafen in Lübeck war durch die in unmittelbarer Nähe liegende, stark befahrene, vierspurige Straße sehr laut. Ich war jetzt ruhebedürftig. Hier auf der Untertrave hätte ich ankern können, aber erstens war die Stadt noch zu sehen, und zweitens war es immer noch kein Salzwasser. Also weiter. Dann kommen an Backbord die Piers der riesigen Nordlandfähren in Sicht und endlich dann auch Travemünde.

Endlich Seewasser

Das Wasser - bis jetzt schmutziggrau - nimmt eine andere Färbung in Richtung grün an. Der Wind weht böig aus NNW mit etwa 4 Bft. (Beaufort = Windstärke) und die Seen kommen von etwas achterlicher als querab. Für Segler ideal – für ein Motorboot eher etwas unangenehm. Die große Richtung nach Osten liegt fest, aber wohin nun heute? Wismar, Kirchdorf auf der Insel Poel oder etwa zum etwa 25 Seemeilen entfernten Hafen Kühlungsborn? Dort würde ich erst im Dunklen ankommen.

Auf halbem Wege zwischen der Insel Poel und Kühlungsborn liegt die Halbinsel Wustrow. Das hinter der Halbinsel gelegene "Salzhaff" ist vor dem jetzt hart blasenden NNW gut geschützt. Hier will ich die Nacht vor Anker verbringen. Die vielen Untiefen zwischen den Inseln machen die Navigation nicht leicht, aber die elektronischen Seekarten des Kartenplotters zeigen sehr zuverlässig den vielfach gewundenen Weg durch ein wahres Labyrinth. Guter Ankergrund ist allerdings nicht zu finden, da das Haff stark verkrautet ist. Das Boot driftet ein wenig, aber für die Nacht wird es reichen.

Der erste Blick nach draußen am anderen Morgen läßt schönes Wetter erwarten. Gegen ½ 9:00 Uhr holen wir den Anker auf und erreichen am späten Vormittag Kühlungsborn. Hier wird zum ersten Mal seit der Abfahrt in Wesel gebunkert. Und hier kann ich endlich lebend frische Flundern direkt vom Kutter kaufen. Die werden filetiert, mittags in einer Eihülle gebacken und mit gedünstetem jungem Lauch verzehrt, ohne jede "Sättigungsbeilage". Ein Rest bleibt für den Abend.

Am anderen Tag kommt unser jüngster Sohn zu Besuch. Es ist ein wunderbar sonniger Tag und wir wandern die ca. vier km nach Heiligendamm am Strand entlang, der "Weißen Stadt am Meer". Hier werden schon Vorbereitungen für den Bushbesuch getroffen. Für den Rückweg nutzen wir die Dampfeisenbahn "Moli" der privaten Mecklenburgischen Bäderbahn, ein immer wieder faszinierendes Relikt des mechanischen Zeitalters.

Um 10:00 Uhr am anderen Tag reist unser Sohn wieder ab und schon um 11:00 Uhr werden die Leinen gelöst. Generalkurs Richtung Osten. Warnemünde ist gleich um die Ecke, aber dann gibt es erst mal keine Häfen an diesem Teil der Küste bis Barhöft, zwischen der Halbinsel Zingst und Hiddensee gelegen.



Der Wind kommt mit 4 – 5 Bft. aus NO und damit genau gegenan. Bis zum Ziel werden wir etwa neun Stunden brauchen. Die Selbststeuerungsanlage versieht zuverlässig - wie immer - ihren Dienst. So können wir entspannt reisen und überlegen, wie man die Welt verbessern könnte. Das Verbindungsglied zwischen der Insel Hiddensee westlich von Rügen und der Halbinsel Zingst ist ein kleines Eiland mit dem Namen Bock. Ein schmales Seegatt im Westen Hiddensees wird binnen um das Eiland herumgeführt, um sich in einem scharfen Gegenbogen nach Stralsund zu weiten. Hier ist eine der schönsten Reeden (Ankerplatz), die ich kenne; mal abgesehen von den Schärenankerplätzen Skandinaviens. Die Reede ist gegen alle Winde geschützt, aus welcher Richtung sie auch wehen. Hier werden wir auf ca. 5 m Wassertiefe ankern.

Gewitter

Der zum Abend abflauende Wind drehte am nächsten Morgen mächtig auf und ein schweres Gewitter aus Richtung Stralsund mit starken Böen zog über uns hinweg.

Eigentlich wollten wir noch vor dem Gewitter unseren Platz verlassen. Das Gewitter zog dann aber so schnell, daß wir keine Zeit mehr hatten, den Anker zu lichten, ohne naß zu werden. Das Boot zerrte mächtig an der Ankerkette. Da wir aber für 5 m Wassertiefe 20 m Kette gesteckt (seemännischer Begriff für "Kette rauslassen") hatten, war bei dem gutem Ankergrund nichts zu befürchten. Also hieß es erst mal abwarten.

Mit Ziel Greifswald ging es dann gegen 9:00 Uhr los. Kaum losgefahren, löste sich über Stralsund ein weiteres schweres Gewitter. Ein Kutter mit Freizeitanglern, der uns von Stralsund entgegenkam, drehte und fuhr zurück, ebenso ein kleines Ausflugsboot. Dann ging der Tanz los. Die weißgraue Wand aus Regen war so dicht, daß weder Ufer noch Tonnen zu erkennen waren. Die einzige Orientierungsmöglichkeit bot der Kartenplotter und das damit synchronisierte Radarbild. Nach 20 Minuten war der Spuk vorbei und das Land dampfte wie Rindvieh nach einem Regen.

Greifswald

Die Insel Rügen ist vom Festland durch den Strelasund getrennt. Die Uferregionen sind meist untief und für eine sichere Fahrt sollte man die Betonnung schon beachten. Der Strelasund mündet in den fast quadratischen ca. 15 mal 15 Seemeilen messenden Greifswalder Bodden. In der südwestlichen Ecke des Boddens liegt die alte Hansestadt Greifswald.

Mit Hansestadt schmücken sich inzwischen viele Städte – hier aber spürt man den Geist der Hanse, wie auch in Stralsund und Wismar und natürlich Lübeck sehr unmittelbar. Die Innenstadt mutet in ihrem frischen Farbkleid fast ein wenig künstlich an, fast wie eine vergrößerte Modellbahnanlage.

Das Pommersche Landesmuseum zeigt sehr gute Ausstellungen alter und moderner Kunst. Ich erinnere mich noch sehr gerne an die vorjährige Ausstellung skandinavischer Glaskunst. Sie überragte alles, was ich bisher an Glaskunst gesehen hatte.

Die Stadt Greifswald liegt etwa 2 ½ Seemeilen landeinwärts am Fluß Ryck. Wir aber bleiben im eingemeindeten Ortsteil Wieck vor der hölzernen Klappbrücke liegen, auch deshalb, weil die Fischer vom Kutter weg lebendfrischen Fisch, in diesem Fall Flundern, für wenig Geld verkaufen.



Segelschulschiff GREIF (ehemals WILHELM PIECK) auf dem Greifswalder Bodden

Zwei Wege führen in Richtung Osten: durch den Greifswalder Bodden außen um Usedom herum nach Swinemünde, oder durch das landseitige Fahrwasser Usedoms, den Peenestrom und das sogenannte Achterwasser in das kleine Haff zum polnischen großen Stettiner Haff. Der Weg außen herum ist heute ein bißchen sehr ruppig und so entschließen wir uns kurzerhand, den Binnenweg zu bevorzugen. Die Seegangshöhe auf dem Bodden dürfte, wegen der geringen Wassertiefe, nicht mehr als einen Meter betragen.

Am Eingang zum Peenestrom wird das Wasser dann ziemlich glatt, um erst auf dem kleinen Haff wieder Schaumkrönchen aufzusetzen. Heute noch die Grenze nach Polen zu passieren, dafür ist es schon zu spät. Der nächste Hafen ist Ueckermünde. Die Stadt liegt etwa zwei Seemeilen flußaufwärts an dem namensgebenden Fluß Uekker. In langsamer Fahr geht es vorbei an selbstgebastelten Steganlagen verschiedener Wassersportclubs bis in den Stadthafen. Brandneue Kaianlagen mit großformatigen, gepflasterten Geh- und Fahrwegen aus Granit und ebensolchen Steinbänken, die – als sei es des Luxus' nicht genug – auch noch mit lackierten Eichenholzrosten belegt werden. Eine Stadt, die sich so etwas leisten kann, muß mit reichlich sprudelnden Steuerquellen gesegnet sein.

Störend sind nur die Preßluftgeräte, die Löcher in die zu sanierende Schloßmauer bohren, um sie rückwärtig zu verankern. Wer das bezahlt? Auf dem Bauschild steht die Europäische Gemeinschaft. Sind wir Steuerzahler das etwa? Ich meine diejenigen, die tatsächlich noch Steuern zahlen!

Im Hafen liegen etwa ein Dutzend etwas größere Sportboote. Von Berufsschiffahrt – bis auf zwei Ausflugsboote – keine Spur. Der fest vertäute Fischkutter träumt von besseren Tagen auf See. Die Stadt selber sieht aus wie eine überdimensionale Spielzeuglandschaft. Die Fassaden sind repariert und gestrichen, die Dächer sind neu gedeckt, die Bürgersteige sauber gefegt. Eine Anmutung wie "Gulliver im Zwergenland", oder vielleicht noch treffender: Spielzeugeisenbahn.

Deutschland - Polen und zurück

Heute soll's nach Polen gehen. Die Grenze auf dem Wasser ist durch gelbe Bojen markiert. Gleich hinter der Grenze liegen die Grenzwächter mit einem "Kanonenboot" vor einer Muringtonne. Der grenzüberschreitende Schiffsverkehr – bis auf die Butterschiffe – hat das Wachboot nahebei zu passieren; dabei muß der Schiffsname und der Einklarierungs-Hafen genannt werden. Die Insel Wollin ist vom Festland durch den östlichen Oderarm - die Dwina - getrennt. Den Eingang zur Dwina bildet die Paulsdorfer Bucht, die sich schlauchartig bis zum Flecken Wollin verengt. Die Straßenbrücke mit einer Richthöhe von 3,10 m öffnet nur um Punkt 8:00 Uhr und um 14:00 Uhr, wenn Schiffsverkehr die Öffnung verlangt.

Wir kamen um 14:30 Uhr hier an. Der Brückenwärter war nicht zu bewegen (auch nicht für Backschisch) die Brücke noch einmal zu öffnen. Das machte mich dann schon ein bißchen nervös – kann ich doch nun heute nicht mehr einklarieren. Die Polizeistation in Wollin war nicht besetzt; nicht so schlimm – morgen ist ja auch noch ein Tag. Die Pier vor der Brücke ist ganz neu und professionell gebaut. Sie schien mir kein guter Übernachtungsplatz zu sein. Allerlei Volk trieb sich hier herum und ich überlegte schon, den Platz zu verlassen, um ins Schilf zu fahren, wo man uns nicht zu nahe kommen könnte. Dann aber siegte doch die Trägheit.

Ich ging schlafen, ohne zu wissen, daß eine fieberhafte Suchaktion gestartet wurde. Die endete ja dann – bis auf die 200 Zloty Strafe – einigermaßen glimpflich.

Das Landschaftsbild Wollins ist – wie das von Usedom – durch eiszeitliche Endmoränen geprägt. Breite Schilfgürtel zu den Uferrändern gehen über in kleinere Hügel, die sich nur wenig mehr als 20 m über den Meeresspiegel erheben. Das Land ist nur dünn besiedelt. Nach der Engstelle bei Wollin erweitert sich der Fluß wieder seeartig, um immer wieder mal die Richtung zu wechseln. Die geringste gemessene Tiefe war 1,60 m. Etwas tiefer gehende Boote können die Passage deshalb nicht nutzen. Die Landschaft, wie auch die Wasserfläche, ist, bis auf ein paar Fischer, fast menschenleer. Glücklich werden kann hier, wer nicht immer Menschengewusel um sich haben muß.

Nach der nächtlichen Episode in Wollin hatte man uns erlaubt, in Dievenow, einer kleinen Hafenstadt an der Ostseeküste, einzuklarieren. Die Reise dorthin wird etwa 3 Stunden dauern. Die vorbeiziehende Landschaft verströmt eine heitere Gelassenheit. Einzelne Schwarzerlen bringen Abwechslung in die sonst mit Schilf bewachsene Uferregion. Insgesamt aber ist die Landschaft offen. Kurz vor Dievenow kommt an Backbord ein verlassener Militärhafen in Sicht der, am Baustil erkennbar, aus den 30er Jahren stammt. Daraus könnte mal ein schöner Yachthafen werden. Dann ist an Steuerbord die Stadt mit ihren vielen kleinen Werften zu sehen.

Kurz vor dem Bollwerk der Einklarierungsstelle in Dievenow stellt sich uns wieder ein Hindernis - eine niedrige Brücke - in den Weg. Diese Klappbrücke öffnet nur alle geraden Stunden. Ich war schon besorgt, daß wir auch heute unser Ziel nicht erreichen. Bei der nächsten Brückenöffnung schlüpfen wir durch die Engstelle und machen endlich an der Meldestelle fest.

Zwei Mann nehmen uns in Empfang: Ein Militär und einer in Kapitänsuniform. Vom Personalausweis werden Kopien gefertigt, Eigentumsnachweis fürs Boot, Führerscheine Binnen und See kontrolliert. "Haben Sie Schußwaffen an Bord?" "Nein!" "Rauschgift?" "Nein!" "Wieviel Personen?" "Eine!" "Eine?" "Ja!" "Keine Frau?" "Frauen an Bord bringen Unglück!" "Oh?"

Der geneigte Leser wird sich fragen: "Warum wird dann immer von "wir" gesprochen?"

Nun, ich und mein wunderbares Boot sind ein Team, eine Einheit, wir vertrauen einander sehr. Deshalb: wir!

Schon auf dem Herweg hatten wir uns den Fischerhafen als Liegeplatz ausgesucht. Der Hafenkapitän bestimmt aber: "Ihr geht zu Polmax." Das ist eine klitzekleine Privatmarina, dem Bollwerk schräg gegenüber. Widerspruch ist zwecklos. Mein Gejammer hört sich der Hafenkapitän erst gar nicht an, sondern verläßt einfach den Raum

In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen - wie sich später herausstellen sollte. Wir können längs an einem ein wenig wackligen Steg anlegen. Einige Meter entfernt steht ein hölzernes, eingeschossiges Ferienhaus mit spitzem Dach, das von vier Ferien machende Familien bewohnt wird. Ich grüße international mit "Hallo". Sie erwidern den Gruß. Vor dem Haus steht ein langer Tisch mit zwei lehnenlosen Bänken, gerade so wie in deutschen Biergärten. Abends wird gegrillt. Ich sitze einige Meter entfernt auf meinem Achterdeck und trinke Bier. Da bringt mir eine der Frauen drei frisch gegrillte kleine Barsche mit der Bemerkung: "Probieren Sie!" Sie schmecken köstlich. Ich revanchiere mich erst mit einer, dann mit einer zweiten Flasche Schnaps. Einige sprechen ein bißchen Deutsch. Der Chef - er wird von allen so genannt - meint, ich müsse nun polnisch lernen und bringt mir ein paar wichtige Vokabeln bei. Man nennt sich beim Vornamen und setzt - je nach Geschlecht pan oder pana davor, das heißt Herr oder Frau. Mich nennen sie pan Walter. Zu später Stunde schenkt mir eine Frau aus Masuren noch eine geräucherte Wildforelle, die ich am anderen Tag esse. Was für eine Köstlichkeit!

Der mir von der Obrigkeit verordnete Hafen gefällt mir so gut, daß ich beschließe, noch einen Tag zu bleiben. Der von dem kleinen Hafen nur etwa 100 Meter entfernte feinsandige weiße Strand ist sauber und nur spärlich von Badenden besucht. Ich wandere barfuß den Strand entlang. Das bei Travemünde nur 16 Grad kalte Ostseewasser hat sich mittlerweile auf 22 Grad erwärmt. Die Strahlen der Sonne sind jetzt so stark, daß der Kopf mit einem Strohhut geschützt werden muß.



Ostseestrand bei Dievenow

Vom Strand zurückgekehrt, legt auf dem freien Platz vor uns eine Motoryacht an. Das Eignerpaar aus Berching verbringt die Monate Mai bis Oktober auf dem Wasser. Der Captain will wissen, ob ich wohl wüßte, wo Berching liegt? Na klar wissen wir das – auf unserer Tour vor zwei Jahren nach Regensburg haben wir in dem schönen mittelalterlichen Städtchen im Altmühltal gehalten. Da der Eigner Feinkosthändler in München war, bevor er sich in Berching zur Ruhe setzte, war für genügend Gesprächsstoff gesorgt.

Am nächsten Tag wollten wir als gemeinsames Ziel Kolberg ansteuern. Von See einlaufende oder auf See auslaufende Schiffe müssen sich immer bei der Grenzabfertigungsstelle melden. Heute macht das unser Hafenmeister per Telefon. Die beiden Beamten winken uns deshalb – ohne daß wir anlegen müssen – durch. Hinaus auf die See. Die Navigation ist ohne Probleme – sandiger Grund ohne Untiefen. Der schwache Wind kommt genau gegenan aus ONO!

Die 6 Stunden nach Kolberg vergehen entspannt. Bei leichtem Seegang und schäumender Bugwelle entstehen im Gegenlicht schöne Fotos. Vor dem einstigen Militärhafen Kolberg steigt dann doch die Spannung wegen der Einklarierungsprozeduren.

Am Ende der äußeren Hafenmole steht am offenen Fenster des Grenzabfertigungsgebäudes der Hafenkapitän. Der notiert sich den Schiffsnamen und winkt uns durch. War's das schon? Gleich vorne liegt eine Flotille von dahingammelnden Minensuchbooten. Dann kommt der nicht gerade kleine Handelshafen. Plötzlich ein scharfer Pfiff. Zwei Militärs in Tarnanzügen stehen mit Sprechfunkgeräten an der staubigen Pier und bedeuten uns, näherzukommen. Woher wir kommen, wie lange wir bleiben, um welche Uhrzeit wir wieder auslaufen wollen? Meine Antwort: das wüßte ich doch heute noch nicht! - konnte sie überhaupt nicht zufriedenstellen.

Was sie dann nach dem Palaver notierten und per Funk weitermeldeten, weiß ich nicht. Ich habe mich jedenfalls nicht festgelegt.

Der Weg zum Sportboothafen ist bezeichnet. Für einen Alleinfahrer ist es sehr angenehm, längs an einer Pier anzulegen. Da ist gerade noch ein schönes Plätzchen frei. Fender an Backbord ausbringen, Vor- und Achterleine belegen und – wie sich's gehört – Vor- und Achterspring befestigen und alles noch einmal kontrollieren und ein bißchen korrigieren. Als ich fertig bin, kommt der Hafenmeister, der das alles aus seiner Bude beobachtet hatte, heraus und bedeutet mir, daß ich hier nicht liegenbleiben könne und an der gegenüberliegenden Seite festmachen muß, denn für diesen Platz hätte sich eine polische Segelyacht angemeldet. Nur mühsam kann ich meinen Ärger beherrschen, denn zu allem Überfluß müssen nun auch noch Leinen und Fender zur Steuerbordseite gewechselt werden.

Dann wird Kolberg per Rad erkundet. Da stehen aufgehübschte alte Häuser neben solchen, die weiter dahingammeln; auch Plattenbauten, wie sie uns aus der Vorwendezeit der ehemaligen DDR bekannt sind. Ein heruntergekommener Hauptbahnhof; jämmerliche Straßen mit tiefen Schlaglöchern, so daß ich nur die Gehwege mit dem Rad nutzen kann. Die mächtige, burgähnliche, dreischiffige Marienkirche, überreichlich mit Devotionalien dekoriert, ist von still Betenden gut besucht. Auf dem Marktplatz steht das fein restaurierte, von Schinkel entworfene, backsteinerne Rathaus.



Das von Schinkel entworfene Rathaus in Kolberg

Darum herum Tische, Stühle, Großschirme. Die schwatzende, pommes frites schmatzende, Bier schlürfende Menge – nicht anders als bei uns oder im europäischen Ausland.



Möven fütterndes Paar am Kolberger Strand

Zum Strand geht es durch einen parkähnlichen Grüngürtel. Der Strand und dessen Bebauung ähneln denen der deutschen Ostseeküste, ebenso der Menschenauftrieb. Alles wuselt durcheinander wie auf einer Dauerkirmes. Es ist fast kein Durchkommen und aus allen Geschäften schallt es: "kauft, Leute, kauft", Pommes frites mit Majo, Tacos, Döner, Crepes, Donuts. Ein Schöner Urlaub hier an der See! Ich bin froh, die Rückzugsmöglichkeit auf mein Boot zu haben. Daraus wird aber erst mal vorläufig nichts, da von dem an den Hafen angrenzenden alten Verteidigungsfort die Bässe einer Heavy-metal-Kapelle herüberwummern. Erst kurz nach 1:00 Uhr nachts endet für diesen Teil der Menschheit der Tag.

Auf dem Boot gehe ich beim Dunkelwerden schlafen und stehe bei Hellwerden auf. Verkehrte Welt.

Der Feinkosthändler mit seiner Motor-Yacht "Bergise" und mit dem Ziel Danzig, will wieder zurückfahren nach Deutschland. Auch mich nerven die Kontrollprozeduren und so beschließe auch ich umzukehren. Der Hafenmeister meldet unsere Absichten den Kontrollstellen und wir werden durchgewinkt und auf die See entlassen. Es ist kaum Wind, die See hebt und senkt sich nur unmerklich, wie ein im Schlaf atmendes Tier. Auf halber Strecke zurück nach Dievenow bereue ich, vorzeitig umgekehrt zu sein und vor den vermeintlichen Schikanen kapituliert zu haben.

In jedem Unglück ist aber immer ein kleines Glück verborgen. Langsam keimt in mir der Plan, in die ursprünglich nicht geplante Nordsee zu wechseln. Vorher wollen wir uns aber noch die Seebäder der Inseln Usedom, Rügen, Zingst und Darß ansehen.

In Dievenow angekommen ist der Hafenkapitän erfreut, daß wir nicht – wie die Yacht des Feinkosthändlers aus Berching – in den Fischereihafen wollen, sondern in den kleinen Privathafen seiner Dienststelle gegenüber. Unsere polnischen Freunde aus dem Ferienhaus auf dem Hafengelände sind abgereist. Ich genieße die Ruhe und die Sonne.

Der erste Gang am anderen Morgen führt mich in den Fischereihafen. Hier werden die lebendfrischen Flundern für zwei Zloty das Stück direkt vom Kutter verkauft, was in unserer Währung 25 Cent sind. Ich kaufe drei Stück. Die werden an Bord sofort filetiert und die Haut wird abgeschnitten, weil die - ähnlich wie bei Schollen - modrig schmeckt. Ich werde sie mittags salzen, mit Limettensaft beträufeln, mehlieren, durch verschlagenes Ei ziehen und sie bei mittlerer Hitze in Butter braten. Dazu gibt's ein bißchen Brot und polnisches Bier, das hier Piwo heißt. Und für abends bleibt auch noch genug übrig, denn zwölf, wenn auch kleine, Filets sind für eine Mahlzeit zu viel.

Der Feinkosthändler ist schon weitergefahren und empfiehlt per SMS, auf dem Weg zum Stettiner Haff die Kleinstadt Cammin zu besuchen. Wir hatten das eigentlich nicht geplant. Die Empfehlung mit Navigationsanweisung macht uns dann aber doch neugierig. Die Gewässer sind sehr flach, so daß genau navigiert werden muß. Vor der äußeren Hafenmole angekommen, können wir uns erst mal nicht entschließen, anzulegen. Vielleicht sollten wir doch weiterfahren. Helfende Hände nötigen uns dann aber doch, festzumachen - vorläufig wenigstens. Der Hafenkapitän, ein junger Mann, spricht sehr gut deutsch, ist unwiderstehlich freundlich und versorgt mich mit reichlich Infomaterial über die Stadt und die Umgebung. Eine erste Fahrt in das Städtchen verschafft eine erste Übersicht. Ich bin von der reichen, alten, städtebaulichen Kultur überrascht und erstaunt. Gleich auf dem Marktplatz ein bedeutendes Zeugnis schinkelscher Baukunst – das Rathaus.



Das Rathaus von Cammin

Der restaurierte, reich ausgestattete Dom, ihm gegenüber eine Höhere Schule in vornehm zurückhaltender Backsteinarchitektur. Aber natürlich auch die unsäglichen, dem Verfall preisgegebenen Plattenbauten der sozialistischen Vergangenheit.



Sonnenuntergang am Camminer Bodden

Einen Steinwurf vom Dom entfernt, in eine Baulücke eingezwängt, eine Budenstadt, dem Russenmarkt in Stettin nicht unähnlich. Zusammengeschustert aus abgewrackten Wohn- und Verkaufswagen, Holz-, Plastik- und Blechabfällen. So eng aneinandergestellt, daß fast kein Durchkommen ist. Verkauft werden Markenplagiate zu Billigstpreisen, Tinnef, aber auch Lebensmittel. Die Gänge, Gassen, Winkel folgen keinem Ordnungsprinzip. Eine bizarre Architektur ohne Architekten.

Der Bahnhof ist heruntergekommen, das Bahnhofsgebäude vollkommen verwahrlost. Nicht unweit des Bahnhofs das Krankenhaus. Die Vorfahrt, der Eingang, die physikalische Therapie, der durch die Gänge wehende Geruch sind wenig einladend. Was bin ich doch für ein Glückspilz, daß mein Blinddarm sich nicht erst hier, sondern schon drei Wochen früher gemeldet hat.

Der freundliche Hafenmeister empfiehlt mir am späten Nachmittag, doch unbedingt noch den Königstein auf der Insel Gristow zu besuchen. Das ist ein mächtiger, rundgeschliffener eratischer Findling. Mit dem Rad sind das gute fünf Kilometer über immer schlechter werdende Straßen und Wege. Die letzten drei Kilometer sind für die kleinen Laufräder meines Fahrrades eine Zumutung. Uns ab und zu begegnende Autos hüllen mich in eine Staubwolke, in der das Atmen schwer fällt. Dann endlich der Königstein, fast schwebend über dem Wasserspiegel und etwa zehn Meter vom Ufer entfernt unterhalb einer steilen Uferabbruchkante. Eine Lücke im schmalen Schilfgürtel gewährt freien Blick auf den Stein und die riesige Wasserfläche des Camminer Boddens. Hätte Caspar David Friedrich Kenntnis von diesem Blick gehabt, er hätte ihn gewiß gemalt. In den Strahlen der untergehenden Sonne leuchtet der Stein fast golden. Nur ein Stein? Es ist ein magischer Ort!



Der "Königstein" bei Cammin

Am nächsten Vormittag werden im nächsten Edeka-Supermarkt noch schnell die Vorräte ergänzt und dann drängt es den Zigeuner weiterzuziehen, denn um 14:00 Uhr wird in Wollin die Brücke geöffnet, und die wollen wir heute noch hinter uns lassen.

Außer ein paar Fischern, die ihre weit ins Fahrwasser vorgetriebenen Stellnetze nachsehen, begegnen wir keiner Menschenseele. Die Sonne scheint, es ist warm und die leichte Brise wiegt das Schilf an den Uferrändern wellenförmig wie ein Kornfeld. Ein zum Wohnschiff hergerichteter Schlepper – so an die 16 m lang – liegt schon vor der Brücke und wartet, daß sie auf dem Mittelpfeiler gedreht wird und den Weg nach Süden freigibt. Dann ist es so weit und wir können den schmalen Durchlaß passieren.



"Schöne Aussicht" auf die Dwina (Wollin)

Nach der hinter der Brücke weit ausholenden Flußbiegung gehen wir vor dem Schilfgürtel und unweit eines kleinen Strandbades zu Anker. Der Rest des Tages ist dem süßen Nichtstun gewidmet. Die glutrote Sonne verschwindet im Nordwesten hinter dem Horizont und ich zutiefst zufrieden in meine Koje.

Heute wollen wir das gastliche Polen verlassen. Anker auf und immer schön zwischen den Tonnen bleiben, denn außerhalb des Fahrwassers wird es sofort untief. Nach der Paulsdorfer Bucht liegt das Stettiner Haff vor uns. Wir haben jetzt wieder einen der drei vorgeschriebenen Ausklarierungshäfen anzulaufen, um anschließend dicht am Kanonenboot vorbei die Grenze nach Deutschland zu überfahren. Für die Grenzabfertigung wählen wir das seit Kriegsende polnische Neuwarp. Das unmittelbar gegenüberliegende deutsche Altwarp ist davon nur durch einen schmalen Sund getrennt

Man fährt quasi auf der Grenze zwischen Polen und Deutschland. Durch die flache Uferzone vor Neuwarp sind wir gezwungen, bis fast in die Nähe des Kanonenbootes Westkurs zu laufen, um kurz vorher dann nach Süden abzubiegen.

Südkurs liegt gerade an, als vom Grenzboot ein mit zwei Mann besetztes Schlauchboot mit hoher Geschwindigkeit auf uns zuhält. Bei uns angekommen machen sie uns klar, daß wir zum Kanonenboot fahren und dort festmachen sollen. Haben wir schon wieder irgend etwas falsch gemacht? An dem Kanonenboot festzumachen ist gar nicht so einfach bei dem etwa dreiviertel Meter hohen Seegang. Für den Kanonenboot-Kapitän kein Problem. Er befiehlt zwei lebenden Fendern - Mannschaftsdienstgrade, unser Boot auf Distanz zu halten. Der Kapitän bittet, an Bord kommen zu dürfen. Bitte sehr. Paßkontrolle, Führerscheine, Eigentumsnachweis, wieviel Personen an Bord? Rauschgift, Waffen? Jedesmal: "Nein"! Er wolle sich innen umsehen. Bitte schön! Was ist hinter der Tür? Bitte die Schränke öffnen. Was ist unter den Bodenbrettern? Mein Weinlager! Bitte öffnen! Danke. Motorraum bitte öffnen. Er legt sich auf den Bauch und sagt: "sauber!" In einer halben Stunde ist das Boot bis in den letzten Winkel inspiziert. Auf dem Achterdeck wird das Protokoll geschrieben. Zwei Seiten in polnisch, was ich nicht verstehe. Er bittet mich, einen Kommentar dazu zu schreiben. Was ich wohl schreiben soll? "Irgend etwas" antwortet er, was ich denn auch tue. Das war's ja nun wohl; und ob er uns nun nach Deutschland entlassen würde? Nein, jetzt müßten wir erst einmal Neuwarp anlaufen und vorschriftsmäßig ausklarieren, dann wieder dicht am Kanonenboot vorbei, um die Grenze zu kreuzen.

In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen. So lernen wir dann doch noch Neuwarp kennen. Die Grenzstation – Gebäude und Kaianlage – ist neu gebaut, wahrscheinlich mit EU-Mitteln. Außer einem Butterschiffchen und wenigen Sportbooten findet kein weiterer Verkehr statt.

Ich bitte, für zwei Stunden liegen bleiben zu dürfen. "Bitte schön, sehr gerne." Mit dem Rad erkunde ich das Dorf. Es gibt ein paar Läden, in denen ich versuche, meine restlichen Zloty loszuwerden. Lebensmittel sind spottbillig. Die Fronttasche des Fahrrads ist bereits voll und auch das Netz an der Hand. Also noch einen Kasten polnischen Edelbieres auf den Gepäckträger. Mit dieser Porzellanfuhre in Richtung Boot. Kurz vorher steht noch eine Räucheraal-Verkäuferin. Einen Aal nehme ich auch noch gerne mit.

Dann durch's schmale Törchen der Abfertigungsstelle, Paß vorlegen, alles verstauen und ablegen.

Nun zum Kanonenboot. Der Kapitän lacht und winkt uns durch. Warum wohl die Schiffsinspektion heute Morgen? Vielleicht waren wir in dem großen Buch der Grenzschützer mit dem Vermerk "disziplinlos" gekennzeichnet!

Das Stettiner Haff besteht aus dem polnischen "großen Haff" und dem deutschen "kleinen Haff". Der nächste nennenswerte Hafen ist Ueckermünde an dem gleichnamigen Fluß. Der Stadthafen liegt ca. zwei Seemeilen binnen. Das zuerst recht schmale Fahrwasser erweitert sich in der Stadt beutelartig. Als wir in den Stadthafen einlaufen, stehen schon helfende Hände bereit: der Feinkosthändler aus Berching und ein Clubkamerad, ein Fischhändler, mit seiner Motor-Yacht "Moby Dick". Bis tief in die Nacht sitzen wir zusammen und sprechen über Qualität von Lebensmitteln, dem Hang der Deutschen zu "Hauptsache billig", und die nahezu katastrophal schlechten Warenkenntnisse der deutschen Frauen, von den Männern ganz zu schweigen.



Der fein herausgeputzte Ueckermünder Stadthafen

Unser Kurs am anderen Morgen geht westwärts. Das kleine Haff verengt sich zusehends, die Ufer des Festlands und Usedoms rücken näher zueinander und wir fahren in den Peenestrom ein. Die eigentliche Peenemündung ist jetzt an Backbord und vor uns die Zecheriner Brücke. Eine plötzliche Eingebung flüstert uns zu: "warum nicht nach Anklam reinfahren?" Ruder hart Backbord und wir laufen in die Peene ein. Das ist ein träger, stark mäandernder Fluß mit einem anfangs schier unübersehbaren Schilfdelta. Die Eisenbahnbrücke kurz vor dem Ort ist ein wunderbares Beispiel deutscher Ingenieurkunst. Dann Industrieanlagen mit Verladekais und schon sind wir mitten in der Stadt. Zwischen zwei Brücken ist am Kai Festmachen erlaubt. Der Platz gefällt mir nicht; auf den Bänken der Uferpromenade flegeln sich glatzköpfige schwarze Gestalten in Springerstiefeln.



Eisenbahnbrücke über die Peene (Anklam)

Weiter peeneauf und hinter der letzten Brücke sehe ich in etwa 300 m Entfernung ein paar Boote liegen. Es ist ein Wasserwander-Rastplatz, eingezäunt und bestens ausgestattet mit Stegen und neuer Kaianlage. Wie ich später erfahre, fehlt ein Hinweis darauf wohlweislich.

Nachdem die Stadt alle Zuschüsse von Land, Bund und Europäischer Gemeinschaft abgeschöpft hat, sollen Fremde ausgeschlossen werden. Erik der Hafenmeister, ein Däne, müht sich redlich um Erhalt und Unterhalt. Glanzstück neben einigen schön restaurierten öffentlichen Gebäuden und Bürgerhäusern ist der Marktplatz. Der riesige Platz ist sehr aufwendig mit hell-ockerfarbenen Granitplatten belegt und von mehreren 100 m langen sogenannten Geschichtsbändern durchzogen. Auf diesen Bändern wird die wechselvolle Geschichte der Stadt beschrieben. Die Buchstaben sind wie Hochdrucklettern gestaltet. Es ist die aufwendigste Art der Herstellung. Jetzt weiß ich zuverlässig, daß der Solidarbeitrag, den der Staat bei uns monatlich abschöpft, wirklich sinnvoll angelegt ist. An Anklam vorbeizufahren, das wäre wirklich ein Fehler gewesen.

Usedom

Leinen los, unser Ziel heute ist Zinnowitz auf Usedom, was man über das sogenannte "Achterwasser" erreichen kann. Der Hafen ist sehr eng und es muß auf den halben Meter genau manövriert werden. Die Hafenbegrenzung zum Fahrwasser besteht aus versenkten Kiesschuten. Nicht gerade komfortabel, dafür aber wahrscheinlich kostenfrei für den Eigentümer. Mit dem Rad geht's auf Entdekkungstour. Am Ortseingang ist da erstmal ein riesiger Parkplatz. Vorläufiger Endpunkt der Berliner Wochenendtourer. Zwischen den Autos Freßbuden, Bierstände, Andenken- und Flohmarktstände und überall aufgeregt lärmende Kundschaft, die sich die "Ärscher aneinander reiben", wie es der Duisburger Helmut Horten zu seiner Zeit gern formulierte. Weiter geht's mit dem Rad durch die Stadt zur Strandpromenade.

Fast lückenlos gepflegte Bäderarchitektur und oftmals die Aufforderung: "kauft, Leute, kauft eine Ferienwohnung". Zielgruppe sind die alten Reichen. Und die sitzen dann auf dem Balkon mit Seeblick, sehen sehnsüchtig auf die See und fangen an zu träumen, von Abenteuern auf hoher See, von noch nie gesehenen Küsten, von hohen Felsen und unendlichen Sandstränden, von unbekannter Flora und Fauna. Spätestens dann erkennt man, daß die Ferienwohnung Stillstand ist und Stillstand bedeutet Ende, Tod. Ich bin zutiefst zufrieden, daß ich jederzeit abreisen kann, um Neues zu entdecken.



Zinnowitz auf Usedom / Bäderarchitektur um 1900



... und sozialistische Vergangenheit

Ziel heute ist Gager auf Rügen. Über UKW-Funk hatte ich erfahren, daß sich hier die einzige Lachsmanufaktur im Ostseeraum niedergelassen hat. Auf halbem Wege - immer noch im Peenestrom fahrend - liegt auf der Festlandseite Wolgast. Für einen Kurzbesuch über Mittag sollte die Zeit wohl reichen. Im Stadthafen ist am Kai für uns noch ein Plätzchen frei. Jede der besuchten Städte Ostdeutschlands hat ihre ganz spezielle, unnachahmliche, eigene Kultur, allen gemeinsam aber ist das Spielzeugeisenbahnflair des nostalgisch herausgeputzten.

Rügen

Am frühen Nachmittag sammeln sich vor der kombinierten Eisenbahn-Straßen-Brücke immer mehr Schiffe, die auf deren Öffnung warten. Wir lösen schnell die Leinen und reihen uns in die Schlange ein. Der Peenestrom trägt uns an Peenemünde vorbei hinaus in den Greifswalder Bodden. Wir überholen nahebei eine größere Segelyacht, die von einem älteren Paar bei achterlichem Wind nur unter Fock gesegelt wird. Das Fahrwasser teilt sich auf dem Bodden in mehrere Nebenarme. Die meisten Boote fahren einen scharfen Knick nach Steuerbord. Ich habe nicht aufgepaßt, fahre geradeaus - auf den Sand. Ich weiß nicht, was die Bootsbesatzungen ringsum von uns denken, wir hören keinen lachen oder kommentieren, sind aber davon überzeugt, daß unser Malheur mit Schadenfreude zur Kenntnis genommen wurde. Nach mehreren Versuchen durch Vollgas rückwärts kommt das Boot endlich frei. Etwas geknickt schleichen wir den anderen hinterher. Noch einmal überholen wir langsam und vorsichtig das ältere Paar auf dem Segelboot, da dreht der Mann sich zu uns um und sagt altersweise: "Schadenfreude ist unangebracht, sehr schnell kann's einen selber erwischen. Niemand ist vor Navigationsfehlern gefeit!" Wie tröstlich.

Das kleine Dörfchen Gager auf Rügen rüstet auf. Die ehemalige Schiffswerft ist verschwunden. Statt dessen Hotel, Ferienwohnungen und ein schöner neuer Hafen, an dem aber noch gebaut wird. Und deshalb ist es bei Winden aus südwestlich Richtungen etwas laut und staubig. Der Hafenmeister - ein Mann in den besten Jahren - ist außerordentlich freundlich und sieht, aus dem Blickwinkel einer Frau, sehr gut aus. Wir kommen in's Gespräch und schon nach wenigen Sätzen sage ich ihm, daß er ein Problem hätte. Seine Rückfrage: "Ich? Welches?" Beantworte ich mit: "Die Frauen!" Das erschreckt und belustigt ihn zugleich. "Ja, das mag wohl stimmen." Und dann erzählt er mir seine Lebensgeschichte: Geheiratet und Haus gebaut, Frau davongelaufen, weil sie den Mann nicht mit einer anderen teilen wollte. Die neue Freundin wird gleich geheiratet. Dieselbe Geschichte, nur mit dem Unterschied: Frau behält das Haus und wirft ihn raus. Er baut ein neues Haus auf dem Grundstück gleich nebenan. Eine neue Freundin zieht ein. Die Nachbarinnen sind sich nicht grün und giften sich an. Im Neudeutschen nennt man das Zickenalarm. Die Neue hat einen guten Beruf und verdient gutes Geld. Plötzlich wird mein Hafenmeister unruhig und er verabschiedet sich schnell. Keine zehn Meter weiter begrüßt er überschwenglich eine sehr gut gewachsene, junge blonde Frau - die Freundin, wie sich später herausstellt. Manche Zeitgenossen haben schöne Probleme.

Der Hafen hat aber noch mehr zu bieten. Am Ende der Pier sind so fast ein Dutzend Fischerhütten aufgereiht. Die Fischer verkaufen ihren Fang lebendfrisch gleich vom Kutter. Flundern und Dorsch hatte ich reichlich, diesmal soll's Aal sein. Meine Bestellung vom Vortage wird morgens um sieben Uhr ausgeliefert: Drei mittelgroße Aale von je etwa 350 Gramm, ausgenommen und abgezogen.

Jetzt aber erstmal nicht an's Essen gedacht, sondern Leinen los und auslaufen, denn wir wollen heute Rügen außen herum runden und Hiddensee, die vielgelobte Malerinsel anlaufen. Nach Umrunden der Halbinsel Mönchgut geht es mit Kurs NNO an der Ortschaft Göhren mit dem vorgelagerten Felsen Nordperd vorbei. Die Seebäder Baabe und Sellin bleiben in schönstem Sonnenschein an Backbord. In weitem Bogen schwingt sich das Prorer Wiek landeinwärts. Da kommt auch schon Saßnitz in Sicht mit den steil aufstrebenden Kreidefelsen, die ihren schönsten Höhenpunkt in Stubbenkammer und im Königstuhl finden, die Caspar David Friedrich in seinem weltberühmten Gemälde künstlerisch überhöht hat. Geschäftige Ausflugsschiffe mit einem Schnauzbart aus Schaum am Bug fahren, ohne die Fahrt zu vermindern, im langen Bogen auf Gegenkurs wieder in den Hafen, um eine neue Schiffsladung herzukarren. Die Saison ist kurz und der Verdienst muß über den Winter reichen.

Das Land weicht wiederum zurück in eine riesige Bucht, das Tromper Wiek. Die anschließende Auswärtsbewegung findet dann mit den steil aufragenden Felsen von Arkona ihren nördlichen Abschluß. Arkona mit seinen beiden Leuchttürmen, dessen älterer von Schinkel entworfen wurde, zieht langsam an uns vorbei.



Der Königstuhl bei Saßnitz

Der seit Stubbenkammer anliegende NW-Kurs kann jetzt auf West verändert werden. Die Nordküste der Insel ist steil und steinig. Statt dicht gedrängter Strandkörbe sind hier die in weiteren Abständen aufgestellten Zelte der Rücksacktouristen zu sehen.

Hiddensee

Zwei Stunden später kommt Hiddensee in Sicht. Die Uferzonen und die Seeräume zwischen den Inselteilen sind mit einer Wassertiefe von manchmal nur zwei Dezimeter mit Booten nicht zu befahren.

Dafür hält man ausgebaggerte Rinnen frei, die durch Tonnen gekennzeichnet sind. Hiddensee hat drei Häfen: Kloster am Nordende der Insel, Vitte weiter südlich davon und Neuendorf fast in der Mitte. Der gesamte Süden ist flaches Naturschutzgebiet und darf nicht betreten werden. Von der früheren Weltabgeschiedenheit kann heute nicht mehr die Rede sein, seitdem immer größere und schnellere Fährschiffe erlebnishungrige Massen auf die Insel spucken.

Auf der Insel gibt es natürlich auch noch ein paar ruhige Ecken, aber die Masse sucht die Masse und läßt sich gerne animieren von "Kauft, Leute, kauft." Der berühmteste Insulaner war der Schlesier Gerhard Hauptmann, der in Kloster ein komfortables Sommerhaus mit gut bestücktem Weinkeller besaß. Das Haus ist heute Museum. Im Garten steht ein Gästehaus, das man in der touristenlosen Wintersaison für 50 Euro pro Nacht mieten kann. Ruhe, die Touristen im Sommer vergeblich suchen, ist dann, wenn die zu Hause hinter ihren warmen Öfen sitzen, hier reichlich vorhanden. In einem Museum in Kolberg war ich amüsiert darüber, daß die Polen Gerhard Hauptmann für sich reklamieren.

Mit dem Rad kann die Insel an einem Tag erkundet werden.



Ferienhaus auf Hiddensee

In der Ferienzeit sind die Häfen übervoll. Man liegt in Päckchen, d. h. einen Platz längs am Steg müssen sich mehrere Boote teilen, indem eines neben dem nächsten festmacht. Meine hoch gespannten Erwartungen an die besondere Kultur der Insel wurden nicht erfüllt

Eine Insel ist ein Stück Land, was ringsum von Wasser umgeben ist. Das trifft für die Insel Rügen natürlich auch zu. Und doch ist hier etwas anders.

Auch das Innere der Insel besteht zu großen Teilen aus Wasser. Man kann mit einem Boot gewissermaßen in ihr Herz hineinfahren, was wir dann auch taten. Wieker Boden, Breetzer Boden, Breeger Bodden, Lebbiner Bodden, Jasmunder Bodden, das sind vor Starkwinden geschützte Gewässer, die außerdem eine Unzahl von Möglichkeiten zum Ankern bieten.

Ich habe mich mit einem Berufskollegen in Zingst verabredet, eine Tagesreise mit dem Boot von hier aus. Es ist schon früher Nachmittag und wir wollen deshalb als Zwischenstation den gleichen Ankerplatz zwischen Hiddensee und Zingst nutzen, wie schon auf der Hinfahrt nach Polen. Nach zwei Stunden Fahrt gehen wir auf der Reede zu Anker. Mit baden, kochen und das Boot versorgen – es gibt immer etwas zu tun – vergeht die Zeit. Wir leben mit der Natur, gehen schlafen mit dem Dunkelwerden und stehen auf, wenn es hell wird. Ein etwas größeres Küstenwachboot der Bundespolizei leistet uns Gesellschaft. Morgen will Bush von Heiligendamm aus Stralsund besuchen. Um 8:00 Uhr gehen wir ankerauf, um pünktlich um 11:00 Uhr am verabredeten Treffpunkt in Zingst zu sein.

Zingst

Der Kollege und seine Frau gehen an Bord. Wir fahren hinaus auf den Barther Bodden, um hier zu ankern. Um uns herum nur Wasser. Ein paar Boote sind in der Ferne zu sehen. Die Sonne meint es heute besonders gut. Wir baden, kochen, essen und geben uns dem süßen Nichtstun hin. Urlaub auf dem Wasser! Plötzlich gegen 17:00 Uhr jähes Erwachen! Motorengeräusche; mehrere Hubschrauber fliegen von Ost nach West entlang der Küstenlinie. Vorweg zwei kleinere mit je einem Rotorblatt, dann zwei Großhubschrauber mit zwei Rotorblättern, und dahinter wieder drei einflügelige wie Wachhunde. Über Radio sind wir natürlich informiert, daß George Bush und Frau Merkel von Stralsund nach Heiligendamm unterwegs sind. Wir sind Zeugen eines Weltereignisses.

Gegen Abend fahren wir zurück nach Zingst. Die Gäste gehen von Bord. Vor dem Bootshaus des Zingster Anglervereins 127 e.V. machen wir für diese Nacht fest. Ein Anglerverein und ein Boot sind schlecht verträglich. Der Angler braucht sein Ufer und das möglichst ungestört. Deshalb räumen wir den Platz schon sehr früh morgens und streben unserem schon bekannten Ankerplatz zu, der Reede auf der Binnenseite der Insel Bock. Es ist zwar bei unserer Ankunft erst später Vormittag, jedoch das Wetter ist schön, das Ostseewasser sauber und am Boot ist auch so einiges zu tun.



Reede Bock zwischen Zingst und Hiddensee

Für den morgigen Tag ist Starkwind aus Nordost angesagt. Schon abends weht es immer stärker und das Boot zerrt an der steif gekommenen Ankerkette. Wir liegen auf etwa 5 m Wassertiefe und haben gut 20 m Kette auslaufen lassen. Das sollte für eine ungestörte Nacht reichen.

Es dämmert gerade, als wir schon auf den Beinen sind. Wir liegen hier etwa ½ sm südwestlich der Insel Hiddensee und sind daher gegen den starken NO-Wind gut geschützt. Anker auf und schon sind wir im gut ausgetonnten Fahrwasser in Richtung offene See unterwegs. Die Fahrrinne ist nur einen Steinwurf von Hiddensee entfernt und muß genau eingehalten werden. Sie verläuft wie die Insel selbst in Nord-Süd-Richtung und ist beidseitig der Tonnen untief. Da kommt in der Dämmerung ein Segelboot in Sicht. Es liegt still und stark gekrängt zwischen der Steuerbordtonne und der Hiddenseer Uferkante. Ich nehme die Fahrt aus dem Boot und rufe den Mann an, ob er Hilfe braucht, denn er sitzt offensichtlich auf Grund.

Wir nähern uns dem Boot vorsichtig über den Achtersteven. Seine erste Frage nach dem Gutenmorgengruß ist: "Was kostet das Freischleppen?" Diese Frage macht mich für eine halbe Sekunde sprachlos. In unserer Familie ist es üblich, in Not geratenen zu helfen; sofort, ohne erst Fragen zu stellen und selbstverständlich ohne jede Bezahlung. Eine Schlepptrosse liegt bei ihm nicht klar. Meine angebotene, achtern belegte Festmacherleine übernimmt er mit dem Schlauchboot. Wegen der etwas größeren Entfernung zu seinem Boot gebe ich ihm zur Sicherheit noch eine zweite Leine mit. Da die Entfernung tatsächlich zu groß ist, knotet er die beiden Leinen aneinander und belegt sie dann auf seinem Boot. Mäßig Gas gegeben spannt sich die Schleppleine wie eine Klaviersaite. Langsam kommt die Segelyacht "LILIAN" frei. Danke und ein letzter Gruß. Die Aktion hat um die fünfte Morgenstunde gerade mal 10 Minuten gedauert. Der falsche Achtknoten, den der Segler knüpfte, läßt sich auch mit Werkzeugen nicht mehr lösen, so sehr hat er sich durch die Spannung zugezogen. Da hilft nur noch abschneiden und neue Taklings aufsetzen.

Noch eine Meile Nordkurs und dann sind wir von den Untiefen frei und können auf Westkurs gehen.

Ein paar Minuten später ruft Bremen Rescue die Segelyacht LILIAN auf Kanal 16, die aber antwortet nicht. Nachdem auch ein zweiter Anruf, mit der Meldung, daß ein Polizeiboot zum Freischleppen unterwegs sei, nicht beantwortet wird, erkläre ich, die Yacht freigeschleppt zu haben. Sie bedanken sich für die Hilfe. Offensichtlich hatte die Yacht einen Notruf abgesetzt und, und nachdem sie frei war, SAR nicht davon verständigt. Darüber hinaus wurde wahrscheinlich dann auch der Funk abgeschaltet.

Kaum sind wir aus dem Lee der Insel Hiddensee heraus, erwischen uns die zunehmend höheren Seen von der Seite. Das Boot rollt heftig und unter Deck scheppert es. Der auf dem Spind in meiner Kammer liegende Laptop stürzt etwa 1 ½ m ab und bleibt auf dem Rücken liegen. Die Leica im Salon macht es ihm nach. Durch das bis jetzt anhaltend schöne Wetter bin ich ein bißchen sorglos geworden. Das rächt sich auf See sofort. Bei einem späteren Check stellt sich heraus, daß beide Geräte noch gebrauchsfähig sind.

Der hohe Seegang zwingt uns so lange auf einen etwas nördlicheren Kurs, bis Darßer Ort guerab ist, um dann auf WSW-Kurs zu gehen. Die Seen kommen jetzt etwa 45° von achtern. Das Boot läuft trotz der hohen See gut. Nur manchmal holt es stärker über. Die Selbststeueranlage tut zuverlässig ihren Dienst und ich habe Zeit, vom Achterdeck aus die Seen zu beobachten. Sieht man in die Richtung, aus der der Wind weht, sehen die Seen furchterregend hoch aus. Verändert man den Blick um etwa 90° und sieht die Seen seitlich, so erscheinen sie weniger hoch und die Wellentäler scheinen sehr viel länger zu sein. Die perspektivische Überschneidung bei der Sicht gegen den Wind täuscht uns. Mir wird schlagartig klar, warum bei Fahrtberichten hinsichtlich Windstärke und Seehöhe oft so furchtbar übertrieben wird. Zum einen mag es Angeberei sein, zum anderen aber Sinnestäuschung durch Beobachtung der See ausschließlich gegen den Wind. Aus der Psychologie weiß man außerdem, daß sich der Sichtwinkel des Auges von normal 17 infolge Angst auf sehr wenige Grade verengt und die Seen deshalb höher scheinen als sie in Wirklichkeit sind.

Unser Ziel ist Kühlungsborn. Die Ansteuerungstonne von Rostock kommt langsam in Sicht. An unserer Steuerbordseite haben wir jetzt - noch weit entfernt - eine Schnellfähre, die von Gedser kommt. Die Kurse kreuzen sich fast rechtwinklig auf dem Schiffahrtsweg zum Hafen Rostock. Die Peilung steht. Wir müssen etwas tun, um eine Kollision zu vermeiden. Die Drehzahl erhöhen oder die Fahrt verlangsamen – das muß jetzt schnell entschieden werden. Wir entscheiden uns für mehr Gas und dann beginnt eine Zitterpartie; werden wir das schaffen? Das weiße Schiff hat einen gewaltigen Schnauzbart durch die hohe Geschwindigkeit. Die Zeit vergeht, tröpfelt mir viel zu langsam. Endlich geschafft! Das ist noch einmal gut gegangen. Nächstes Mal werden wir lieber warten. Safety first!

Gegen 14:00 Uhr laufen wir in den Hafen von Kühlungsborn ein und können an Steg A längs festmachen. Die Ferien haben begonnen und so ist der Hafen bis zum Abend proppenvoll. Auch an unserer freien Seite legen noch drei größere Segelboote an. Die Leute sind nett und benehmen sich anständig.

Für die Rückreise habe ich noch reichlich Zeit, das Wetter hier an der See ist gut erträglich, während das niederschlaglose Binnenland seit Wochen unter einer Hitzewelle leidet. Ein reizvolles Ziel wäre gewiß die dänische Südsee. Dann höre ich aber von anderen Bootsbesatzungen, daß die dänischen Häfen mit etwa 130 bis 150% überfüllt sind. Ganz langsam reift deshalb der Plan, in die Nordsee zu wechseln. Meine Vorstellung, die Häfen seien dort nicht überfüllt, stellt sich später natürlich als völlig irrig heraus.

Flucht in die Nordsee

Mit einem Motorbootmann komme ich ins Gespräch. Er empfiehlt mir, statt hier im Hafen lieber im steuerfreien Helgoland zu tanken, da der Treibstoff dort ca. 25 % billiger ist. Geplant hatte ich, ausschließend die Ostsee zu befahren. Durch die nicht geplante, frühzeitige Rückfahrt von Polen ist nun genügend Zeit, nicht über Lübeck und die Kanäle den Heimathafen Wesel zu erreichen, sondern neue Wege zu suchen. Eine Alternative wäre durch den NO-Kanal von Kiel nach Brunsbüttel und von dort nach Hamburg zu gehen. Ein anderer möglicher Rückweg geht über Bremen, die Weser aufwärts bis Minden, um dann in den Mittellandkanal zu wechseln. Eine weitere Möglichkeit ist, die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal für die Rückreise zu nutzen. Und dann gibt es da noch einen sehr reizvollen Weg an den ost- und westfriesischen Inseln entlang bis zur holländischen Insel Vlieland, um von dort über Ijsselmeer, Ijssel und Rhein nach Wesel zu fahren. Dieser Weg ist fast schleusenlos und deshalb für einen Alleinfahrer besonders reizvoll.

Nächstes Ziel ist – immer noch mit der Wahlmöglichkeit Ost- oder Nordsee – Fehmarn. Hier hatte man mir den Lemkenhafen als besonders schön und ruhig gelegen empfohlen. Das war dann auch ein wirklich guter Tip. An der inneren Hafenmauer finden wir am frühen Nachmittag einen schönen Liegeplatz. Die Bucht gleich nebenan ist so flach, daß an Schwimmen nicht zu denken ist und so liege ich faul im Ostseewasser mit auf dem Grund gestützten Händen und kurz unter der Wasserfläche schwimmendem Körper. Das sonst so kalte Ostseewasser hat inzwischen 24° C erreicht. Die Temperaturmeldungen aus dem Rheinland pendeln um 35 bis 42° C. Glück gehabt – man muß zur rechten Zeit am richtigen Ort sein. Hafen, Ort und Umgebung sind so angenehm, daß ich beschließe, hier 1 – 2 Tage zu verbringen, was am anderen Morgen natürlich sofort wieder umgestoßen wird. Die Zigeuner müssen – einem inneren Zwang gehorchend – weiterziehen.

Die letzte Wahlmöglichkeit – dänische Südsee oder doch Nordsee – wird zugunsten der Nordsee entschieden. Kurs also nicht auf den nächsten dänischen Hafen Bagenkop, sondern auf Kiel. Die Kieler Förde ist ein langgezogener, von NO nach SW immer enger werdender Trichter mit viel Schiffsverkehr, denn der Nord-Ost-See-Kanal, international auch Kiel-Canal genannt, ist weltweit der am stärksten befahrene Kanal. Die Schleusen Kiel-Holtenau und auf der Elbeseite die Schleuse Brunsbüttel gleichen den Tidenhub zwischen Ost- und Nordsee aus. Die Förde hat landeinwärts bei der Schleuse Holtenau noch eine Art Wurmfortsatz, in dem große Werften angesiedelt sind. Die Meuterei der Matrosen am Ende des Ersten Weltkrieges nahm hier ihren Anfang. Mein Großvater schrieb in seinen Lebenserinnerungen dazu folgendes:

"Am 2. Nov. 1918 kam ich in Kiel an. Ich meldete mich auf der Werft, was einen ganzen Tag in Anspruch nahm. Am Nachmittag ging ich gegen 4 Uhr wieder zur Fähre und wollte zur Werft zurückfahren. Jenseits des Hafens ging es eine kleine Anhöhe hoch. Als ich zur Fähre kam, sah ich das andere Ufer schwarz von Menschen. Meine Kameraden sagten: das sind ja alles Kulis (Matrosen) und zwar wütende. Sie alle kamen mit der Fähre nach Kiel und zogen zum Standortkommandanten, welcher auf die Forderungen der Matrosen mit Zugeständnissen antwortete und auch nach Berlin drahtete. Es war vielleicht 6 Uhr abends, als sich das Gerücht verbreitete, daß Noske aus Berlin kommt. Und um 8 Uhr erschien Noske auch. Am anderen Morgen wurden ein allgemeiner Generalstreik und die Revolution ausgerufen. Der Krieg hatte ein Ende.

Wenn in der Geschichte der 8. November als Ausbruch der Revolution festgehalten wird, so ist das unrichtig. Die Revolution begann in Kiel am 4. Nov. 1918, nachmittags 4 Uhr."

Nord-Ostsee-Kanal

Die Kanaldurchfahrt ist gebührenpflichtig. Nach kurzer Wartezeit vor der Schleuse öffnen sich die Tore und ein Schwarm von Segel- und Motorbooten ergießt sich in die Förde. Es ist der Beginn der Schulferien und da die Ostsee ein beliebtes Reiseziel ist, geht der Treck von West nach Ost. Die Schleusung ist unspektakulär, wenn man nicht vergißt, die Kanalgebühr beim Schleusenmeister zu entrichten.

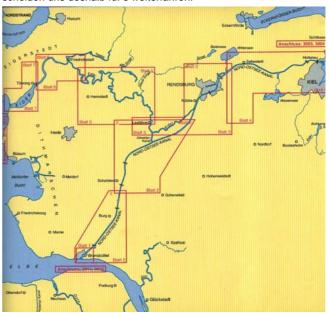
Der Kanal ist in diesem Jahr genau 100 Jahre alt. Die ganz großen Schiffe können sich nur an sogenannten Weichen begegnen. Das wird von der Kanalverwaltung per Funk gesteuert. Etwa 10 nautische Meilen nach der Schleuse können Sportboote im Flemhuder See, der mit dem Kanal in Verbindung steht, ankern und schwellfrei übernachten. Der See ist ringsum von hohen Bäumen umstanden. Der nur schwache Wind kann deshalb den See kaum erreichen. Es ist brütend heiß und die Sonnenstrahlen pieken wie Stecknadeln in die Haut. Die Luft steht.

Am angenehmsten ist es noch im Wasser. Erst nachdem die Sonne untergegangen ist, wird es etwas kühler.



Containerschiff auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Am anderen Morgen liegt leichter Nebel über dem See. Anker auf und Kurs West. Ein festes Ziel haben wir heute nicht. Eine Freiheit, die ich über alles schätze. Da kommt Rendsburg in Sicht. Ein seeartiges Gewässer führt fast bis in die Stadt hinein. Das wollen wir uns mal ansehen. Der gastfreundliche Rendsburger Ruder-Club hat gute Stege. Mit dem Rad wird die schöne alte Stadt erkundet. Viel Wasser ringsum, mehrere Parks und die Altstadt laden zum Flanieren ein. "Alles über Olivenöl", ein Sonderheft des "Feinschmecker", ist vor einem Geschäft ausgelegt. Ein älterer Herr sitzt auf einer Holzbank vor dem Feinkostgeschäft. Er steht auf, grüßt freundlich und öffnet mir die Tür. Ein Schlaraffenland tut sich auf. Die besten Schokoladen sind hier versammelt, Honigsorten aller Provenienzen, die besten Qualitäten von Portwein, Whisky, Teigwaren und auch Würste und Fleischwaren. Ich gehe die langen Regalreihen ab, kommentiere die Produkte und gebe meine Bestellungen auf. Herr Krüger, der Inhaber, ganz Gentleman, notiert mit glänzenden Augen. Mein Rad kann einiges schleppen, aber das ist dann doch zu viel. Ob er an's Boot liefern könne? Selbstverständlich und gratis und um 14:00 Uhr. Bis dahin will ich die Stadt erkunden. Der Commis kommt pünktlich zur vereinbarten Zeit. Das Plätzchen ist zwar schön, aber sollen wir hier den halben Tag vergammeln? Wir entscheiden uns deshalb für's weiterfahren.



Der Nord-Ostsee-Kanal mit Eider

Die Eider

Zurück in den Nord-Ostsee-Kanal und dann westwärts. In Kühlungsborn wurde mir von einem Motorbootfahrer empfohlen, unbedingt die Eider zu befahren, Friedrichstadt zu besuchen und mir dafür mindestens 4 Tage Zeit zu nehmen. Ein paar Kilometer westlich von Rendsburg verbindet der Gieselaukanal den Nord-Ostsee-Kanal mit der Eider. In den fahren wir ein. Hier und an der Eider gibt es einige Schleusen, für die Gebühren erhoben werden.

Die Eider windet sich in vielen Schleifen durch das Tiefland. An ihren Ufern sind viele selbstgebastelte Steganlagen, an die ein größeres Motorboot besser nicht anlegt. Die Eider scheint ein Anglerparadies zu sein. In Flußverbreiterungen kann man ganz gut ankern.



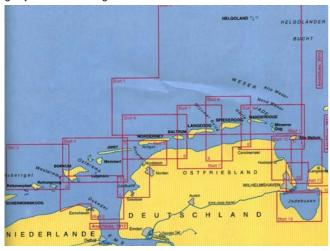
Auf der Eider

Meine Begeisterung für die Eider hält sich in Grenzen. Mir erscheint sie eher als ein riesengroßer Kleingartenverein. Deshalb halten wir uns nicht lange auf und gehen in einem Tag bis Friedrichstadt. Die Eider ist ab der Schleuse Nordfeld Tidengewässer. Das ist der Grund, warum der Hafen Friedrichstadt nur über eine Schleuse – natürlich gebührenpflichtig – zu erreichen ist.

Friedrichstadt ist im holländischen Baustil errichtet. Für diejenigen, die noch nicht in Holland waren, ist das bestimmt sensationell, wer Holland vom Bootfahren her kennt, zuckt die Achseln und sagt: na und? Das Städtchen ist überschaubar und mit dem Rad schnell erkundet. Es ist sehr heiß.

Wir wollen nach Helgoland. Der zollfreie Treibstoff lockt. Die Tanks sind fast leer, so daß sich das wohl lohnen sollte. Die Stadtschleuse öffnet ab 8:00 Uhr. Wir müssen etwa zwei Stunden gegen die Tide andampfen, aber dann sollte sie uns bis nach Helgoland mitnehmen

Ab Tönning wird das Eiderdelta sehr breit. Ein Sperrwerk schließt die Eider zur offenen See ab. Hier ist dann noch eine Schleuse zu durchfahren, ehe man in die offene See entlassen wird. Die See, das ist unser Revier, alles andere ist beengend, setzt Grenzen. Freiheit gibt es allein auf See. Jedoch jeder sieht das anders. Ich empfinde die Eider als beengend, andere wiederum sind davon so begeistert, daß sie den ganzen Urlaub dort verbringen könnten. So gibt jeder seinem Vogel Wasser.



Helgoland, die Ost- und die Westfriesen

Das Wattfahrwasser ist gut ausgetonnt und das ablaufende Wasser hilft, flotte Fahrt über Grund zu machen. Auf den Sandbänken sonnen sich Seehunde. Angler pilken nach Dorsch.

Die Überfahrt dauert knappe fünf Stunden. Kurz vor Helgoland sind die Tanks bis auf die Reserve leer und deshalb gilt die erste Sorge dem Spritbunkern. Bei Abnahme einer größeren Menge ist die Ersparnis von bis zu 25 % beträchtlich.

Helgoland

Die Kajen des Helgoländer Hafens sind ausschließlich für große Schiffe freigegeben. Die kleineren Boote – alles was unter 20 m Länge hat – liegt an Stegen, die aber im Sommer dem Ansturm überhaupt nicht gewachsen sind. Deshalb liegt man in sogenannten Päckchen, d. h. ein Boot liegt am Steg, die nächsten dann Bord an Bord. In Helgoland lagen bis 8 nebeneinander; später dann in Spiekeroog habe ich bis zu 13 gezählt.

Wer von Bord will, muß – als Außenlieger – immer über alle Boote steigen und stört natürlich deren Besatzung. Der unangenehmste Platz ist aber dann der direkt am Steg. Wir liegen als drittes Boot neben einer 43 Fuß Linssen, die einem Bielefelder Speditionsunternehmer gehört.

Gegen Abend wird die Insel erkundet. Die Bewohner leben vom Verkauf zollfreier Waren: Uhren, Parfums, Schnaps, Wein, Klamotten, Schuhe, Nippes, technische Spielereien und viele Dinge, die der Mensch eigentlich überhaupt nicht braucht. Und obwohl man das weiß, wird dann doch gekauft, weil der Preisvorteil reizt. Zu Hause wird die übervolle Wohnung dann noch um ein paar "Stehherums" bereichert.



Die für Helgoland nach dem 2. Weltkrieg typischen Inselhäuser Man könnte ein paar Tage hier bleiben, der Lockruf der See aber ist stärker. Da unser Innenlieger um 11:00 Uhr ablegen will und wir ohnehin die Leinen lösen müssen, entschließen auch wir uns auszulaufen, um eine der ostfriesischen Inseln anzusteuern.

Die Ostfriesen

Die Insel Spiekeroog wird wegen ihrer ursprünglichen Atmosphäre sehr gelobt. Johannes Rau verbrachte hier mit seiner Familie viele Male seinen Urlaub. Kurs also auf Spiekeroog. Von See kommend ist die Tonne "Otzumer Balje" anzusteuern. Das Seegatt ist gut bezeichnet. Da wir bei Niedrigwasser ankommen, ist die Wassertiefe gerade ausreichend, um den kleinen Hafen anzulaufen. Heiko, der Hafenmeister, weist uns einen schönen Platz in einer Stegecke an. Zum Abend kommen immer noch Boote, die hinter uns am Längssteg anlegen. Und immer noch kommen sie, bis es 13 im Päckchen sind. Das ist ein vorläufiger Rekord.



Rekord, 13 im Päckchen

Die Insel verströmt heitere Gelassenheit, obwohl die Fähren immer neue Ladungen von Tagesgästen ausspeien.



Spiekeroog verströmt eine heitere Gelassenheit

Das Fahrrad verschafft einem einen wesentlich weiteren Aktionsradius, als wenn man nur zu Fuß unterwegs ist, denn die Insel ist immer noch autofrei. Was sofort auffällt, ist die Einbettung der meist nur eingeschossigen Häuser in großes Grün. Wer Entschleunigung hautnah erleben will, sollte Spiekeroog besuchen.

Wer das Dorf in westlicher oder östlicher Richtung verläßt, entdeckt eine außerordentlich interessante Fauna und Flora, wobei das amphibische Watt eine ganz eigene Welt ist.



Spiekerooger Watt

Hier wächst der Queller, der bei uns unter der Handelsbezeichnung Alge verkauft wird, obwohl er mit Algen nur die Farbe gemeinsam hat.

Eine eigene Welt ganz anderer Art ist der riesige Zeltplatz in den Dünen an der Südwestspitze der Insel. Vor allem junge Familien mit Kindern verbringen hier ihre Ferien. In einer Bretterbude wird alles verkauft, was diese Klientel so braucht. Ein Schild auf dem Postbriefkasten weit darauf hin, daß er nur bei einer Briefzustellung geleert wird. Eine hier eingeworfene Postkarte ist dann bei den Empfängern auch erst eine Woche später angekommen.

Für die Einsamkeit Suchenden gibt es Strände, wie auch für diejenigen, die immer Betrieb um sich haben müssen. Der ruhige Atem der Insel hält uns für volle drei Tage gefangen. Das hat kein Platz davor geschafft.

Bei der Weiterfahrt in westlicher Richtung kann man wählen zwischen den vielfach gewundenen, aber wettergeschützten und interessanten Wattfahrwassern oder außen herum über die offene See. Für denjenigen, der mit dem geringsten möglichen Aufwand vorankommen will, bestimmt die Tide den zu wählenden Weg. Und deshalb wählen wir die Wattenfahrwasser. Neben den schmalen, ausgeprickten Rinnen wird es sofort untief und deshalb müssen sich begegnende oder überholende Boote dicht aneinander vorbei. Das ist kein Problem bei langsam laufenden Booten.

Wenn allerdings Motorboote, deren Eigner gerne den Hebel auf den Tisch legen, mit mächtiger Hecksee Langsamläufer passieren, können bei denen schon mal die Tassen aus dem Schrank fliegen. Weite Strecken fahren die PS-protzenden Seepflüger ja nicht – der Sprit ist sehr teuer geworden. Aber wenn schon, dann will man den Geschwindigkeitsrausch auch in Form einer riesigen Hecksee auskosten. Und damit die langsam laufenden Motor- und Segelboote auch etwas davon haben, werden die durch besonders nahe Vorbeifahrt beeindruckt. Da purzeln dann alle losen Gegenstände schön durcheinander. Geschieht ihnen recht, hätten ja alles festlegen können. In den flachen Wattfahrwassern läßt sich das besonders gut demonstrieren, weil flaches Wasser das Boot steigen läßt wie einen Gaul, dem man Pfeffer in den Hintern geblasen hat und eine Hecksee erzeugt, die den anderen die Zähne ausschlagen.

Müssen wir uns das gefallen lassen? Müssen wir nicht! Die Grundregel für alle Verkehrsteilnehmer bestimmt nämlich, daß "... zur sicheren Führung Vorsichtsmaßregeln zu treffen sind, damit kein anderer geschädigt, gefährdet, oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird."

Daß es auch anders geht, habe ich später auf der Ijssel erfahren.

Das Ziel heute sollte Norderney oder Norddeich sein. Vorher müssen wir aber noch an Baltrum vorbei. Ein Blick in den friedlich daliegenden, nicht übermäßig vollen Hafen läßt uns, obwohl erst später Vormittag, spontan zu dem Entschluß kommen, hier an Land zu gehen. Warum der Hafen nicht so stark besucht ist, macht sich erst ein paar Stunden später bemerkbar. Dann nämlich, als wir bei Niedrigwasser auf Schlick trocken fallen.

Baltrum ist im Gegensatz zu Spiekeroog nackt, kalt und bloß. Nur wenige Bäume und Büsche zieren die Landschaft. Die Nachbarn können einander in die Fenster sehen. Alles ist aber sauber und gepflegt. Dafür ist der Strand nahe beim Dorf. Auf Spiekeroog war dagegen der Weg zum Strand sehr weit.



Der Strand an der Nordseite von Baltrum

Die Strecke Baltrum - Borkum ist durch die Watten in einer Tide nicht zu schaffen. Also müssen wir doch noch eine Zwischenstation in Norderney einlegen. Die Überfahrt dauert etwa zwei Stunden.



Der Strand von Norderney

Welch' ein Unterschied dieser betriebsamen Insel zum stillen Baltrum. Hotelklötze und vielgeschossige Ferienwohnungen längs der Küstenlinie und eine Betriebsamkeit wie auf der Hohe Straße in Köln. Und aus allen Läden schreit es: "kauft, Leute, kauft!"

Ein Gang durch die Fußgängerzone gleicht wegen der Verkaufsstände und Kneipenbestuhlung einem Hindernislauf. Der Hafen ist proppenvoll, es ist kaum ein Plätzchen zu ergattern.

Wir verkriechen uns, über den Achtersteven fahrend, in eine kleine Lücke am Hauptsteg. Zwei Crews von Linssenbooten tun so, als ob sie unseren Gruß nicht gehört hätten. Hier ist der Geldadel zu Gast. Die Hafengebühren sind horrend hoch und werden später nur noch vom Hafen Vlieland übertroffen.



Wattfahrwasser bei Ebbe

Anderntags laufen wir zwei Stunden vor Hochwasser aus, damit wir beim höchsten Wasserstand das Seegatt zwischen Juist und Borkum erreichen, um dann das ablaufende Wasser für eine flotte Fahrt zum Burkanahafen auf Borkum zu nutzen. Der ehemalige Marinehafen bietet viel Platz an Schwimmstegen. Die Infrastruktur läßt keinen Wunsch offen. Das Dorf, oder vielleicht ist die Bezeichnung "Stadt" angebrachter, ist vom Hafen einige Kilometer entfernt. Entweder löst man für die Kleinbahn ein Ticket, oder bemüht das Rad. Die im Süden des Ortes kleinen Inselhäuschen entwickeln sich in Richtung des Strandes im Norden - ähnlich wie in Norderney - zu vielgeschossiger Blockbebauung. In den Straßen hängt der Duft von Bier und gebratenem Fleisch. Das in unisex gekleidete Publikum ist laut und ungeniert in seinen Lebensäußerungen. Hier hält uns nichts. Bei grober Wetterverschlechterung könnte man von hier aus über die Ems und das Kanalnetz den Heimathafen erreichen. Eine zweite Möglichkeit für einen solchen Fall wäre, über Lauwersoog und das holländische Kanalnetz in den Rhein zu gelangen.

Die Westfriesen

Da es das Wetter aber immer noch gut mit uns meint, wählen wir den dritten Weg, an der seewärtigen Seite der holländischen westfriesischen Inseln entlang bis Vlieland zu fahren, um von dort ins lisselmeer zu gelangen.

Die Leinen werden zwei Stunden vor Hochwasser gelöst. Wir müssen erst mal gegen die Tide andampfen und machen nur wenig mehr als 5 Knoten Fahrt über Grund. Sobald die Tide kippt und in die entgegengesetzte Richtung läuft, geht es um so flotter.

Die Inseln Rottumer Oog, Rottumer Plaat, Schiermonnikoog und Ameland sind als schmaler grauer Streifen am Horizont auszumachen. Dann kommt endlich Terschelling in sicht. Das Seegatt zwischen dieser Insel und der Insel Vlieland ist die Einfahrt zum Vlieländer Hafen. Noch nicht ganz am westlichen Ende von Terschelling beginnt die Tide uns entgegenzulaufen. Die Fahrt über Grund verlangsamt sich.

Der Leuchtturm Brandaris auf Terschelling ist bereits querab. Um aber unbeschadet die gefährlichen Sände zu umschiffen, muß der Westkurs bis zur Mitte Vlielands beibehalten werden, um erst dann in das Seegatt "Vliestrom" nach Süden einzubiegen und später dann einen östlichen Kurs zu steuern. Das zieht sich unendlich in die Länge, wie der Gang einer zu langsam gehenden Uhr. Der Vlieländer Hafen ist wegen Überfüllung geschlossen.

Da es bereits dunkelt, kommt ein Ausweichen in den Hafen von Terschelling nicht mehr in Frage. Da gibt es aber auf der Wattseite von Vlieland ein Gatt mit gutem Ankergrund in Hafennähe. Wir gesellen uns zu den schon etwa einem Dutzend Yachten, die wie wir im Hafen keinen Einlaß fanden. Der Hafenmeister bestätigt per Funk, daß wir morgen um die Mittagszeit kommen dürften.



Seedunst vor untergehender Sonne

Der Strom der einlaufenden Flut zerrt an Schiff und Ankerkette, der Anker aber hält und wir gehen beruhigt schlafen.

Am Vormittag des anderen Tages, zeigt die noch immer auf der Hafenmole wehende rote Flagge die Sperre des Hafens an.

Endlich laufen die ersten Yachten aus. Gespannte Aufmerksamkeit bei den Crews der ankernden Yachten. Sie warten darauf, endlich eingelassen zu werden. Die Hypernervösen können es nicht abwarten und starten schon mal den Motor; manche lichten den Anker und kreisen langsam vor dem Hafenmund. Klappern des Ankergeschirrs unserer Nachbarn zeigt an, die Flaggen sind eingezogen.

Der Schäferhund auf dem Boot nebenan winselt, er will endlich von Bord und sein Geschäft verrichten; das macht den Eigner noch nervöser. Reisen mit Haustieren ist an und für sich schon ein Problem. An Bord – das ist die Steigerung.

Wer es jetzt sehr eilig hat, wird im Päckchen an zweiter, dritter oder gar zehnter Stelle eingeklemmt. Der Hafen ist so dicht mit Booten belegt, daß sehr vorsichtig und genau manövriert werden muß, um Schäden zu vermeiden. Keine Stunde ist vergangen und vor lauter Booten sind keine Stege mehr zu erkennen. Von einem Steg zum nächsten kommt man jetzt trockenen Fußes. Unbequem ist nur jedes Mal das Überklettern der Seelings. Ein einmal ergatterter Platz wird so schnell nicht mehr hergegeben. Und weil das Riesensteuerrad für Camping auf dem Wasser die fröhlich trinkende Mannschaft stört, wird es einfach abmontiert und am Mast festgebunden.



Wenn man lange genug im Hafen liegt, hat man irgendwann einen Platz direkt am Steg

Woher die ach so sportlich ambitionierten Segler kommen? Fast ausschließlich um die Ecke - eine knappe Tagesreise entfernt. An den Heckbeschriftungen kann man die Heimathäfen lesen: Andijk, Medemblick, Lelystad, Makkum, Harderwijk, Stavoren, Groningen.

Die Insel Vlieland war bis vor einigen Jahren autofrei und Spiekeroog sehr ähnlich. Es gibt zwar keine Hochhäuser, aber der lärmige Pommes-Bier-Betrieb des Dorfes unterscheidet sich schon sehr von der schönen Ostfriesin.

Diese Zivilisationsverbildungen sind nicht mehr hörbar, wenn man auf der Aussichtsplattform des Leuchtturms steht und weit über die See blicken kann.

Die stählerne Konstruktion des Leuchtturms ist ein hervorragendes Zeugnis der Ingenieurbaukunst an der Wende des vorletzten Jahrhunderts.

Die Insel wird wieder mit dem Rad erkundet.

Zurück im Hafen, wir liegen an der Außenseite eines Viererpäckchens, kommen immer noch Yachten. Bis auf wenige schmale Gassen, die der Hafenmeister freihält, liegt nun Boot an Boot. Wehmütige Erinnerungen an die stillen Plätze des vergangenen Jahres in Mittelschweden steigen in mir auf. Auf einigen Booten wird bis weit in die Nacht hinein gefeiert. Dafür ist es morgens still; der Rausch muß ausgeschlafen werden.

Seit dem frühen Morgen läuft die Flut auf. Der günstigste Zeitpunkt auszulaufen, um über die Wattenhochs zu kommen, ist etwa drei bis zwei Stunden vor Hochwasser. Die Wattensee zu befahren ist immer wieder spannend. Die Frage ist: wieviel Wasser werde ich zu welchem Zeitpunkt unter dem Kiel haben, denn sich bei fallendem Wasser festzufahren, heißt "trockenfallen" bis zur nächsten Flut. Das kann dann viele Stunden dauern, bis das Boot wieder aufschwimmt. Außerdem muß wegen der vielfachen Fahrwasserteilungen genau navigiert werden.

Ijsselmeer

Der kürzeste Weg von Vlieland ins Ijsselmeer führt über die Schleuse Kornwerderzand. Im Vorhafen haben schon Großsegler und Yachten festgemacht, andere lauern mit laufenden Motoren auf die Öffnung der vor der Schleuse liegenden Brücke. Als die sich dann öffnet, schieben und drängeln sich die Boote in Richtung Schleuse. Der Schleusenmeister fordert immer wieder einzelne Boote auf, weiter vorzufahren, bis fast keine freie Wasserfläche mehr zu sehen ist. Die letzten eingefahrenen Boote halten sich an den sich schließenden Schleusentoren fest.

Der Wasserstandsunterschied zwischen See und Binnen beträgt heute nicht sehr viel mehr als einen Meter. Auf der Binnenseite der Schleuse ergießt sich, nach öffnen der Tore, ein langer Zug von Booten ins Ijsselmeer. Nur jetzt keine Massenveranstaltung mehr und deshalb ankern wir vor der Küste von Makkum.

Es ist früher Nachmittag. Noch ist das Wetter schön und warm, was dann ausgiebig zum Baden genutzt wird. Für die Nacht ist der erste Regen, und seit längerer Zeit eine allgemeine Wetterverschlechterung, angesagt.



Vercharterter Großsegler

Um Mitternacht frischt der Wind denn auch tatsächlich auf und gegen vier Uhr morgens weht es aus West, daß ich fast aus der Koje falle. Bei der heftigen Schaukelei wieder einzuschlafen, das gelingt leider nicht. Unser Ankerplatz ist gegen den anstürmenden Westwind ungeschützt. Jetzt rächt sich, daß ich gestern Abend nicht noch den Platz wechselte, sondern erst jetzt Windschutz hinter der Ostseite der Schleusenmole von Kornwerderzand suche. Die verlorene Nachtruhe wird bis in den Vormittag hinein nachgeholt.

Für heute habe ich mich mit alten Segelfreunden in Andijk verabredet. Der Wind hat kräftig zugelegt und es fängt an zu regnen. Nur wenige Segler sind zu sehen. Mit einem wird sich unser Kurs in einigen Minuten spitzwinklig kreuzen. Er segelt hoch am Wind. Wir werden ihm ausweichen müssen. Wie durch ein Wunder gehen unsere Kurse aber wieder auseinander. Der Wind hat innerhalb kurzer Frist fast 90° nach rechts gedreht. In 3 ½ Stunden ist der Törn geschafft.

Das Wetter ist inzwischen ziemlich ungemütlich geworden. Andijk ist ein sauberer, ruhiger Hafen mit sehr guter Infrastruktur. Meine Freunde erwarten mich schon. Reiseerlebnisse werden ausgetauscht. Meine Tiefkühltruhe ist noch immer wohlgefüllt und deshalb lade ich die beiden für heute Abend an Bord zum Essen ein. Bis spät in die Nacht sitzen wir zusammen und sprechen darüber, wie man die Welt verbessern könnte.

Es wird Zeit, den Heimathafen anzusteuern, denn nach der langanhaltenden Schönwetterperiode verlangt der Schlechtwettergott einen Ausgleich.



Schlechtes Wetter beginnt

Der Kurs wird auf die Ijsselmündung abgesetzt, um über die Ijssel, Pannerdensekanal und Rhein unseren Ausgangspunkt Wesel zu erreichen.

Im Ijsseldelta ist vor einigen Jahren das Landgewinnungsprojekt "Ijsseloog" begonnen worden. In einem Kanal, der mitten durch das Projekt läuft, kann man gegen alle Winde geschützt ankern. Obwohl es erst Mittag ist, lockt diese Möglichkeit eines ruhigen Plätzchens für die kommende Nacht. Noch dazu die Sonne ihre wärmenden Strahlen schickt und mich zum baden animiert. Das Wasser ist wunderbar warm. Gegen Abend kommen dann noch einige Yachten, die in respektvollem Abstand den stillen Platz ebenso genießen wollen.

Der nächste Morgen zeigt sich neblig. Die über das warme Wasser streichende kalte Luft erzeugt diesen sogenannten Konvektionsnebel. Die wärmenden Sonnenstrahlen bereiten dem Spuk dann aber schnell ein Ende.

Kampen, an der Ijsselmündung gelegen, ist schnell erreicht. Nun beginnt die Flußfahrt, die dauernde Kurskorrekturen und damit die ganze Aufmerksamkeit des Steuermanns verlangt. Hinzu kommt, daß die Berufsschiffahrt nicht etwa nur die rechte Seite des Ufers anhält, sondern durch die Enge der Flußbiegungen die Innenkurven bevorzugt und das durch eine blaue Tafel mit Blinklicht anzeigt. Es kommt dann zu einer Steuerbord-Steuerbord-Begegnung, ähnlich dem Autoverkehr in England. Die Sportboote zeigen zwar keine blaue Tafel, sie tun aber gut daran, hier mitzuspielen. Der Wind ist sehr böig geworden und ein schwerer Schauer nach dem anderen zieht über das flache Land. Das ist für uns das Signal, so schnell wie möglich den Heimathafen anzusteuern.

Etwas mehr als 11 Stunden Fahrtzeit bringen uns bis in den flußaufwärts von Doesburg gelegenen riesigen Baggersee Rhederlaag, in dem man sehr gut ankern kann. Die ganze Nacht über regnet es.

Schon um sieben Uhr wird der Anker gelichtet. Raus auf die Ijssel und in einer kilometerlangen Linkskurve immer das linke Ufer anhaltend zu Berg fahren – weil hier die Strömung wesentlich geringer ist – auf der hier im Oberlauf sehr schnell strömenden Ijssel.

Mit einem Schlag soll's heute bis in den Sportboothafen nach Wesel gehen. Vorher aber wollen wir kurz vor der deutschen Grenze noch einmal Treibstoff bunkern und den Sportboothafen Emmerich besuchen.

Der Wasserstand des Rheins ist durch die lange Trockenperiode sehr niedrig. Der kurze Kanal zur Tankstelle ist deshalb sehr eng ausgetonnt und gerade mal noch 1,40 m tief. Die Tanks sind jetzt wieder randvoll.



Schwere Schauer über Emmerich

Die Kenntnis des Reviers bringt uns Geschwindigkeitsvorteile, weil wir die Nehrströme zwischen den Buhnen nutzen und damit schneler vorwärtskommen.



Grieth

Nachts ist eine Kaltfront durchgegangen. Heute haben wir ein typisches Rückseitenwetter. Die Lufttemperatur ist schlagartig auf 16° C zurückgegangen. Der starke Wind ist ruppig und zerrt am Bimini. Und immer wieder jagen in rascher Folge Schauer über das Land.



Starker Wind kämmt den Uferbewuchs

Uferweiden und Schilf haben wie Rinder im Hochgebirge dem Wind das Hinterteil zugedreht und neigen sich biegsam in Richtung des Windes. Immer wieder laden schwarze Wolken ihre Last ab. Die Regenwände sind so dicht, daß sie fast weiß erscheinen. Emmerich liegt hinter uns, da kommt auch schon Rees in Sicht.



Nicht mehr weit bis in den Hafen von Wesel

Jetzt sind es nur noch wenige Kilometer bis in den Hafen. Die große Schleife ist geschlossen, als wir in den Sportboothafen einfahren.

Wehmut senkt sich mir ins Herz. Wie viele Saisons mögen mir noch vergönnt sein?

Die Sonne scheint und verscheucht schnell trübe Gedanken. Hoffentlich noch recht viele!



Sechs Wochen allein unterwegs - eine herrliche Zeit!

Rückblick

Die Reise ist anders verlaufen, als ursprünglich geplant. Das ist aber überhaupt kein Nachteil. Jede neue spontane Entscheidung birgt neue Chancen und neue Einsichten, vorausgesetzt, man ist nicht zugenagelt mit Vorurteilen, sondern offen wie ein Scheunentor gegenüber Neuem.

Eine oft gestellte Frage betrifft das wochenlange Alleinsein, was natürlich so gar nicht zutrifft, weil man ja mit Hafenmeister, beim Einkaufen oder beim Klönsnack auf dem Steg mit anderen kommuniziert. Der große Reiz des Alleinseins ist die Selbstbestimmung des Tagesablaufs sowie ungestörtes Denken beim Entdecken der Wunder dieser Welt und die Freude daran.

War diese Reise spektakulär? Nein, überhaupt nicht. Weder hatten wir Stürme zu überstehen, noch knifflige, risikoreiche Situationen. Es war eine normale Urlaubsreise, randvoll mit schönen und immer wieder überraschenden Erlebnissen.

Verfasser: Walter Volkmann, Wildstr. 39, 47057 Duisburg Tel. 0203 372001 / 0173 3401220 Mitglied des YCW Yacht Club Wesel e.V.



Motoryacht "NAUTILUS" (Linssen Grand Sturdy 38)



Das Ijsselmeer / Ansteuerung Andijk / Schauer über Stavoren



Im Hafen Burkana auf Borkum



Unterwegs

Stationen der Reise

Stationen der Reise					
Datum	von - nach	von	bis	km	sm
Walter und Johanna Volkmann					
	Wesel - Datteln	10:35	20:55	64	
	Datteln - Bramsche (MLK)	08:25	19:40	120	
	Bramsche - MLK km 143	09:10	20:20	110	
	MLK km 143 - Heidanger	08:10	16:05	74	
	Heidanger - Bad Bevensen	08:20	19:35	105	
	Bad Bevensen - Mölln	05:35	13:45	63	
	Zwangspause wegen Blinddarm		10.10	00	
	Zwangspause wegen Blinddarm				
	Zwangspause wegen Blinddarm				
	Zwangspause wegen Blinddarm				
	Zwangspause wegen Blinddarm				
	Zwangspause wegen Blinddarm				
	Mölln - Lübeck	08:45	13:25	33	
18.06.06.	Hafentag in Lübeck				
	Hafentag in Lübeck				
19.06.06.	Hafentag in Lübeck				
20.06.06.	Hafentag in Lübeck				
21.06.06.	Hafentag in Lübeck				
	k Walter Volkmann alleinreiser	nd			
22.06.06.	Lübeck - Rerik (Salzhaff)	14:30	19:50		36
	Rerik - Kühlungsborn	08:30	10:45		14
	Hafentag in Kühlungsborn				
	Kühlungsb Reede Bock	11:00	20:35		55
	Hiddensee (Reede) - GWiek	08:45	13:35		31
	Hafentag in Greifswald-Wiek				
	Greifswald-Wiek - Ueckermünde		17:15		54
	Ueckermünde - Wollin	11:15	14:10		25
	Wollin - Dievenow	08:10	12:55		15
	Hafentag in Dievenow	00.50	4 4 40		
	Dievenow - Kolberg	08:50	14:40		34
	Kolberg - Dievenow	08:55	13:50		33
	Dievenow - Cammien	09:55	11:15		5
	Cammien - Wollin	11:40	14:35		15
	Wollin - Ueckermünde Ueckermünde - Anklam	07:55	15:05		31 21
	Anklam - Zinnowitz	10:20 07:45	17:05 11:45		23
	Zinnowitz - Gager	09:00	16:05		33
	Hafentag in Gager	03.00	10.03		55
	Gager - Kloster (Hiddensee)	07:15	16:05		55
	Kloster - Reede Bock	13:00	20:56		34
	Reede Bock - Zingst	08:18	1945		32
	Zingst - Reede Bock	08:03	0:40		15
	Reede Bock - Kühlungsborn	04:35	14:05		59
	Kühlungsborn - Lemkenhafen	09:45	15:20		33
	Lemkenh Flemhuder See	09:50	17:40		43
	Flemhuder See - Lexfähre	08:15	18:20		32
	Lexfähre - Friedrichstadt	08:40	15:08		30
	Friedrichstadt - Helgoland	07:57	17:20		54
	Helgoland - Spiekeroog	10:55	16:05		31
	Hafentag in Spiekeroog				
	Hafentag in Spiekeroog				
24.07.06.	Spiekeroog - Baltrum	08:40	11:40		16
	Baltrum - Norderney	10:43	12:40		9
	Norderney - Borkum	10:45	14:12		20
	Borkum - Vlieland (NL)	10:20	21:40		74
28.07.06.	Hafentag in Vlieland				
	Vlieland - Makkum-Reede	10:28	14:45		23
30.07.06.	Makkum-Reede - Andijk	12:40	16:15		21
31.07.06.	Andijk - Ijsseloog	09:00	12:55		25
01.08.06.	ljsseloog - Rhederlaag	08:00	19:04	106	
02.08.06.	Rhederlaag - Wesel	07:03	17:10	79	
	km			754	
NM			1031		
1.031 NM	l entsprechen		km	1.910	
insgesan	nt		km	2.664	_

Der Motor (ein Volvo-Penta TAMD 31S) lief klaglos 261 Stunden und verbrauchte während dieser Zeit ca. 1.763 Liter an Treibstoff (Diesel) bei durchschnittlich 75% Leistung, was einem Durchschnittsverbrauch von 6,75 L / Std. entspricht (oder 0,66 L / km bzw. 1,22 L / NM).

Während der Fahrt (auch bei schlechtem Wetter) und an Land sind ca. 2.500 Fotos entstanden