

Wesel - Stettiner Haff - Wesel

Ein Reisebericht von Walter Volkmann
2008



Die Viermastbark KRUSENSTERN (ehemals Padua) der Russischen Föderation

Das russische Segelschulschiff „Krusenstern“ (ursprünglich Padua) ist eine Viermaststahlbark, die heute nach dem deutsch-baltischen Kapitän und russischen Admiral Adam Johann von Krusenstern benannt ist. Heimathafen des Windjammers ist Kaliningrad.

Die Krusenstern ist als einziger der berühmten Flying-P-Liner, der Flotte der Reederei F. Laeisz, noch heute im Einsatz.

Das Schiff wurde 1926 auf der Tecklenborg-Werft an der Geeste in Bremerhaven als „Padua“ vom Stapel gelassen. Es gehörte mit Schiffen wie der Pamir und der Passat als eine der "Acht Schwestern" zu den berühmten Flying-P-Linern der Hamburger Reederei F. Laeisz, deren Namen traditionsgemäß mit einem "P" begannen. Auf der Jungferreise brauchte sie von Hamburg nach Talcahuano (Chile) 87 Tage.

Die Padua wurde anschließend als Frachtsegler und Segelschulschiff eingesetzt. Unter anderem brachte sie Baumaterialien nach Südamerika, kehrte von da mit Salpeter zurück und transportierte später auch Weizen aus Australien. Den Weg von Hamburg nach

Port Lincoln in Süd-Australien legte sie 1933/1934 in der Rekordzeit von 67 Tagen zurück.

In den 1930er und 1940er Jahren wurde die Padua mehrfach vorübergehend als Filmkulisse genutzt, so für „Die Meuterei auf der Elsinore“ (erschieden 1935), für „Ein Herz geht vor Anker“ (erschieden 1940) und in „Große Freiheit Nr. 7“ (erschieden 1944) mit Hans Albers.

Das Schiff musste nach dem Zweiten Weltkrieg 1946 als Reparationsleistung an die UdSSR abgegeben werden und erhielt daraufhin seinen heutigen Namen. Darunter wurde es nach 1955 noch mehrfach als Filmkulisse für sowjetische Filme eingesetzt.

Heute nutzt das russische Ministerium für Fischwirtschaft die Krusenstern zur Ausbildung des Nachwuchses der Fischereiflotte; außerdem nimmt sie an vielen internationalen Regatten teil, so auch an der alle fünf Jahre stattfindenden Sail in Bremerhaven. Dabei werden zunehmend auch zahlende Passagiere (Trainees) mitgenommen, die damit zum Unterhalt des Schiffes beitragen.

Quelle: Wikipedia

Unwetter - verkalkuliert

Gegen sieben Uhr verlassen wir den Hafen von Norderney. Der mittelfristige Wetterbericht sagt für die nächsten Tage Starkwind und Gewitter voraus. Noch ist es ruhig. Unterwegs müssen wir uns entscheiden, ob wir den Weg nach Norden einschlagen oder eher in die Ostsee gehen, die mit ihren reich gegliederten Küsten Schutz bietet vor Witterungsunbilden. Der neueste Wetterbericht, den wir unterwegs empfangen, sagt auch langfristig Starkwind voraus. Damit ist klar, dass wir Cuxhaven ansteuern werden, um in den kommenden Tagen im Nord-Ostsee-Kanal windgeschützt fahren zu können. Der anfangs klare Horizont wird mittags milchig weiß, um am Spätnachmittag eine schmutziggraue Farbe anzunehmen.

Wir sind zwei Stunden zu spät in Norderney abgefahren. Als wir bei Scharhörn gegen 12:30 Uhr in die Elbemündung einbiegen, kippt die Tide, die uns nun mit ca. 2,8 kn entgegen kommt und nur noch eine Fahrt von etwas mehr als ca. 4 kn über Grund zulässt. Wir tasten uns nahe der westlichen Uferkante entlang, da hier die Strömung nicht ganz so stark ist. Die Luft ist feindselig gewittrig. Über dem durch starke Sonnenstrahlung aufgeheizten Land verfärbt sich der Himmel zuerst dunkelgrau und dann schwarz. Die erste Böenwalze kommt aus östlicher Richtung, um dann mit einer Pause von weniger als einer Minute plötzlich und unvermittelt von Westen einzufallen. Dann setzt auch schon der erste Regenschauer ein. Seit den ersten Anzeichen von schlechtem Wetter steuern wir vom Salon aus. Der Wind zerrt jetzt so sehr an der Kuchenbude, dass sie weg geweht zu werden droht. Anfangs glaubten wir, sie nicht bergen zu müssen, was sich dann aber als fataler Fehler herausstellte. Einer von uns beiden muss raus. Matrose Egon zieht sich die Regenjacke an und birgt die Kuchenbude mit einiger Mühe. Auf See werden wir in Zukunft immer ohne sie fahren, um Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen.



Fertigmachen zum Anlegen

Etwa vier Meilen vor Cuxhaven geht der Tanz dann los. Eine sehr lange Stunde ist noch bis in den Hafen zu fahren. Noch ist nichts vorbereitet zum Anlegen – weder Fender, noch Festmacher. Blitze zucken und die Schauer sind jetzt so dicht, dass die Scheibenwischer das Wasser fast nicht wegschaufeln können. Radar und Kartenplotter sind jetzt eine gute Hilfe. Die Kugelbake vor Cuxhaven ist durch den Regen mehr zu erahnen als zu sehen. Dann gibt es gleichzeitig einen Blitz und einen furchtbaren Schlag. Der Blitz ist in die Antenne des Fernmeldeturms bei Cuxhaven eingeschlagen. Wir sind bleich im Gesicht und zu Tode erschrocken, als auch schon der nächste Blitz in die Antenne züngelt. Wir sind mitten in einem infernalischem Unwetter, das wir so schnell nicht vergessen werden. Zwei Stunden früher aufstehen, hätte uns vor dem Gewitter den Hafen erreichen lassen. Außerdem hätten wir dann nicht gegen das ablaufende Wasser andampfen müssen.

Reiseplanung

Doch von vorne. Zwei alternative Ziele waren für diesen Sommer geplant: die norwegische Südküste oder aber die östliche Ostsee. Schon in Norderney wurde klar, dass aus Wettergründen Norwegen höchstwahrscheinlich nicht in Frage kommt.

Die Fahrt ging über Rhein, Geldersche Ijssel und Ijsselmeer nach Lemmer, um dann über den Prinsess-Margriet-Kanaal nach Delfzijl zu gelangen. Von hier aus kann man den Weg über die offene Nordsee wählen oder bei schlechterem Wetter die geschützten Gewässern der Watten. Ein ganz gemütlicher dritter Weg nutzt den Küstenkanal, um in die Elbemündung zu gelangen. Da das Wetter noch gut ist, entscheiden wir uns, den schnellen Weg über die Nordsee zu nehmen und als nächsten Hafen Norderney anzulaufen. Der kürzeste Weg dorthin geht über die Osterems, die aber nur über sich laufend verändernde Sände zu erreichen ist. Der durch Tonnen markierte Seeweg muss deshalb sehr genau beachtet werden. Auf Nachfrage beim Hafenmeister in Delfzijl erfahren wir, dass die Tonnen zur Osterems weiträumig verlegt wurden. Die neue Lage musste deshalb in der Seekarte erstmal korrigiert werden. Mit ablaufendem Wasser kamen wir gerade noch über die Sände zur Osterems rüber, mussten dann aber den Nachmittag über in der Memmertbalje vor Anker ein paar Stunden warten, um bei Hochwasser über den Prickenweg hinter Juist nach Norderney zu gelangen. Da es bei der Ankunft im Norderneyer Hafen schon spät war, wurde auf einen Landgang verzichtet; noch dazu weil die Stadt dem mallorquinischen Ballermann nicht unähnlich ist. Dasselbe gilt im Übrigen auch für Borkum.

An der Seeseite der Ostfriesischen Inseln entlang und über die Elbemündung gelangt man in den Nord-Ostsee-Kanal und weiter dann nach Kiel in die Ostsee. Bei der Rückschau auf das Wetter hat sich die Entscheidung, „nicht nach Norwegen“ zu gehen, als richtig erwiesen. Immer wieder mussten wir wegen Starkwind ein oder auch zwei Hafentage einlegen. Die Ostsee bietet viele Möglichkeiten in einigermaßen geschützten Gewässern zu fahren und hier durchaus lohnende Ziele zu erreichen. Das historische Stralsund, gemütliche Häfen rund um Rügen, Greifswald sowie die kleinen Städte am Oderhaff laden ein, entdeckt zu werden. So manches Mal fiel es schwer, sich von diesen städtischen Kleinoden zu verabschieden.

Rolf Schroth, mein 1. WO

Um mit auflaufendem Wasser von Norderney in die Elbemündung zu gelangen, sollten wir wohl schon gegen 05:00 Uhr unterwegs sein. Aus hier nicht weiter zu erörternden Gründen wird es dann doch 07:00 Uhr. Bei mitlaufendem Strom Richtung Osten machen wir flotte Fahrt vorbei an der seewärtigen Seite der ostfriesischen Inseln Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge und Neuwerk. Hier irgendwo zwischen Spiekeroog und Wangerooge ist die Urne mit den sterblichen Überresten meines Freundes Rolf versenkt worden. Ich erzähle meinem Matrosen Egon von der wunderbaren Fahrt mit Rolf durch die Wasserlabyrinth Südhollands im vergangenen Jahr und von den besonderen Qualitäten meines 1. Wachoffiziers. Nur wenige Tage nach unserer Rückkehr ereilte ihn plötzlich und unerwartet der Tod.

Wir schweigen und hängen unseren Gedanken nach. Dann holt Egon die Schnapsflasche, gießt drei Gläschen ein, opfert eins in die See und sagt, bevor wir unsere Gläser leeren: „Mach es gut Junge“. So sind Männer.



Dichter Schiffsverkehr auf der Elbe

Für trübe Gedanken ist jedoch nicht lange Zeit, denn der dichte ein- und auslaufende Schiffsverkehr der Weser- und Elbemündung sowie die anspruchsvoller werdende Navigation in den beiden Flussmündungen nimmt unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch. Wie schon weiter oben beschrieben, verschlechterte sich das Wetter zusehends und wuchs sich dann zu einem ordentlichen Unwetter aus. Es schüttet wie aus Wannen, als endlich an der Westkante der Fahrtrinne die Cuxhavener Kugelbake in Sicht kommt. Es wird Zeit, Fender und Leinen zum Anlegen vorzubereiten. Egon muss raus und ist – trotz Regenbekleidung – nach kurzer Zeit tropfnass. Endlich ist die Hafeneinfahrt zu erkennen. Am Steg festgemacht müssen wir erst mal aufräumen und dann entspannen.

Heute Abend soll die Küche mal kalt bleiben. Das Restaurant des örtlichen Yachtclubs soll sehr gut sein, erzählen uns der Hafenmeister und andere Crews. Die Kutterscholle Finkenwärder Art war tiefgefroren, schwamm in Öl und war mit salzigen Speckwürfelchen dicht bedeckt. Dazu sehr fettige, afrikanische (braun bis schwarz) Bratkartoffeln und schlapper Blattsalat mit einem öligen Dressing. Das hervorragend schmeckende Bier und ein paar Schnäpsschen glichen das Manko des Essens dann aber wieder aus und der Frieden war wieder hergestellt. Die abschreckende Wirkung hat uns dann für längere Zeit wieder an die eigenen Töpfe getrieben.

Kochen an Bord

Kochen ist in den allermeisten Fällen immer noch Sache der Frauen – oft gezwungenermaßen. Im Urlaub und noch dazu in der Enge eines Bootes wird das Geschäft dann meistens abgelehnt. Dabei kann Kochen an Bord durchaus reizvoll sein für diejenigen, der Respekt vor Lebensmitteln hat, der die Kultur des Essens und des Trinkens liebt und den die meist grottenschlechten Leistungen der durchschnittlichen Garküchen einfach nicht zufrieden stellen können.

Kneipen und Restaurants zu Umsatz zu verhelfen mag ja durchaus in Ordnung sein. Die Leistungen können natürlich nur dem entsprechen, wofür die Kunden zu zahlen bereit sind. Und da sind die Deutschen in aller Regel recht knauserig. Um Missverständnisse zu vermeiden: Hier soll nicht dem teuren Restaurant das Wort geredet werden, dessen Leistung nicht den Preisen entspricht. Auch so etwas gibt es. Gleichwohl – die Masse liebt es billig und schnell bedient zu werden.

Für die ein Segelboot charternden Männercrews darf es immer öfter „Convenience-Food“, sprich Tiefkühl-, Dosen- oder Packungsfutter sein. Auch natürlich Flüssignahrung, sprich Bier und Schnaps und davon reichlich. Dabei schwimmt der Seefahrer im selben Wasser wie die Fische unter ihm. Vor allem in der Ostsee kann man immer noch direkt vom Kutter Flundern, Seezungen, Kabeljau und auch frischen Aal kaufen.

Der Fisch muss irgendwie zusammengehalten werden. Dafür hat er die unbeliebten Gräten. Wer einmal die Anatomie der Fische kennt, braucht sich mit Gräten nicht herumzuzergern. Richtig filetiert braucht keine Gräte auf dem Teller des Gastes zu landen. Gedünstet oder gebraten und dazu ein bisschen Gemüse und in kurzer Zeit kann ein gut schmeckendes Essen zubereitet sein – auch unter einfachsten Bedingungen.

Gerne kaufe ich frischen Aal, der besonders gut zu Gurkengemüse passt. Für zwei Personen sollten zwei kleine Gurken und zwei kleine Kartoffeln reichen. Eine Schalotte ist schnell in Würfelchen geschnitten und ohne Farbe nehmen zu lassen in gutem Öl angedünstet. Dann die Kartoffeln schälen und in etwa zweimal zwei Zentimeter große Würfel schneiden und zu den Schalotten geben. Ein bisschen angehen lassen und mit wenig Wasser, oder Gemüsebrühe, oder bei höheren Ansprüchen Geflügelfond, ablöschen. Hilfsweise kann aber auch, den beengten Verhältnissen angepasst, gepuscht werden, indem ein halber Brühwürfel zugefügt wird. Der Aal wird in etwa fünf Zentimeter lange Stücke geschnitten, nicht ohne ihn vorher zu häuten. Die Aalstücke werden dann gesalzen, gepfeffert, mit etwas Zitronensaft beträufelt, mehliert und in heißem Pflanzenöl braun angebraten. Unterdessen ist das Gemüse halb weich. Die Aalstücke nun aus der Pfanne nehmen und oben auf das Gemüse setzen. Mit aufgesetztem Deckel noch ein paar Minuten weiter dünsten, Dill dazugeben, würzen mit Salz und Pfeffer aus der Mühle und schon ist – schön angerichtet – ein königliches Mahl bereitet. Insgesamt sollte das nicht länger als eine halbe Stunde dauern.

Noch raffinierter ist, frisch filetierte dünne Fischstreifen zu würzen und auf eine erwärmte Schieferplatte zu legen, um sie so sehr schonend zu garen. Ein bisschen Salat dazu und hinterher etwas Obst; mehr braucht der Mensch eigentlich nicht – nach dem Motto: Vom Einfachen das Beste!

Nord-Ostsee-Kanal

Der Eingang des Nord Ostsee Kanals bei Brunsbüttel ist bei mittlaufendem Strom in etwa zwei Stunden zu erreichen. Schon nach kurzer Wartezeit können wir in die Schleuse einfahren und werden mit Marinelandefahrzeugen zusammen geschleust. Die, weil nicht richtig festgemacht, spielen dauernd mit den Antrieben und bringen deshalb die Sportboote öfter in Bedrängnis. Es geht dann aber doch alles gut aus und wir sind froh, im ruhigen Wasser des Kanals fahren zu können.



Containerschiff auf dem Nord Ostsee Kanal

Der für die Schiffe vor hundert Jahren sehr breite Kanal ist für die Schiffsgrößen unserer Zeit sehr eng geworden. Der etwa einhundert Kilometer lange Strecke zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau ist deshalb für die Begegnung großer Schiffseinheiten an Ausweichstellen verbreitert worden. Einzelne Abschnitte können sogar für die Durchfahrt von sehr großen Schiffen zwischen den Weichen gesperrt werden. Die Begegnung mit diesen Monstern ist jedes Mal wieder ein spannendes Erlebnis, da der Abstand zu unserem Boot manchmal weniger als zehn Meter beträgt.

Etwa in der Mitte zwischen Nord- und Ostsee liegt das alte, gepflegte norddeutsche Städtchen Rendsburg. Über die etwa zwei Kilometer lange Obereider gelangt man bis an den Rand der Innenstadt. Der Regattaverein Rendsburg nimmt uns gastfreundlich auf.



Schwebefähre Rendsburg

In Rendsburg residiert seit Generationen das Feinkostgeschäft „Krüger Chateaus & Chocolats Weine“. Der Senior begleitet gerade eine Kundin bis vor die Tür, sieht uns und spricht mich mit Namen an. Ich bin baff! Immerhin war mein letzter Besuch in seinem Geschäft vor ca. einem Jahr. Nach Austausch von Höflichkeiten darf dann in Schokoladen, Honigen, speziellen Gewürzen, Champagner, Weinen und Whiskys geschwelgt werden. Für den Einkauf von frischem Gemüse empfiehlt Herr Krüger den bestens sortierten Bioladen um die Ecke. Selbstverständlich wird der Einkauf zusammen mit der Gemüsekiste pünktlich bis auf den Bootssteg geliefert. Künftiges Essen kann nun mit ein bisschen Exotik gewürzt werden.

In Kiel hat sich mein Matrose mit seiner Zukünftigen, die davon noch gar nichts weiß, verabredet. Deshalb drängt er zur Weiterfahrt. Vor der Kiel-Holtener Schleuse haben wir nur kurz Aufenthalt, ehe der Pulk der Sportboote, die durch die kleine Schleuse gehen, in die Kieler Förde entlassen werden. Im Yachtzentrum „Baltic Bay“ - nahe Laboe - wird festgemacht, um den Besuch zu empfangen, zu essen und eine ruhige Nacht zu verbringen.

Ostsee

Das heutige Ziel Kühlungsborn ist etwa 61 Nautische Meilen entfernt, wofür wir etwa zehn Stunden fahren müssen. Deshalb sind wir schon kurz nach acht Uhr unterwegs. Nach Verlassen des durch den dichten Schiffsverkehr unruhigen Wassers der Förde drehen wir auf Ostkurs auf den Fehmarnsund zu, um von dort mit direktem Kurs nach Kühlungsborn zu laufen. Die automatische Steuerung ist seit zwei Stunden eingeschaltet, als sich von achtern in einem sehr spitzen Winkel ein größeres Fischerboot nähert. Es zeigt wie wir ein schnurgerades Kielwasser, was die Vermutung nahelegt, dass es auch mit automatischer Steuerung fährt. Auf Deck ist niemand zu sehen. Ob der Kerl am Ruder wohl eingeschlafen ist? Nach den Regeln ist er als Überholender ausweichpflichtig. Aber Vorsicht ist geboten. Wir halten, wie auch das Fischerboot, den Kurs bei. Es kommt dann aber doch nicht zur befürchteten Kollision, da der Fischer fast unmerklich das Gas etwas zurücknimmt und etwa zehn Meter achteraus unser Kielwasser kreuzt.

Mittlerweile haben wir die Fehmarnsundbrücke passiert und setzen den Kurs direkt auf Kühlungsborn ab. Kurz vor Mittag regt sich der Wind wieder und kräuselt die Wasseroberfläche, um zur Mittagszeit immer mehr aufzufrischen. Bis Kühlungsborn sind es jetzt noch gute vier Stunden. Der östliche Horizont verdunkelt sich zusehends und der etwas vorlicher als querab kommende Wind frischt immer mehr auf, so dass die Rollbewegungen des Bootes immer heftiger werden. Lautes Gepolter in der Pantry lässt darauf schließen, dass mal wieder eine Tür nicht gesichert wurde und auch die Kaffeemaschine hängt kopfüber am Elektrokabel. Das sollte nicht vorkommen, passiert aber immer wieder, wenn anfangs glattes Wasser zur Sorglosigkeit verführt.



Full Speed

Von achtern kommt eine dänische Segelyacht langsam aber stetig näher. Da sie zu viel Segel trägt krängt das Boot in Böen stark. Die Mannschaft hat aber offensichtlich einen riesigen Spaß, mit uns ein Wettrennen zu veranstalten und passiert uns nahebei in Luv.

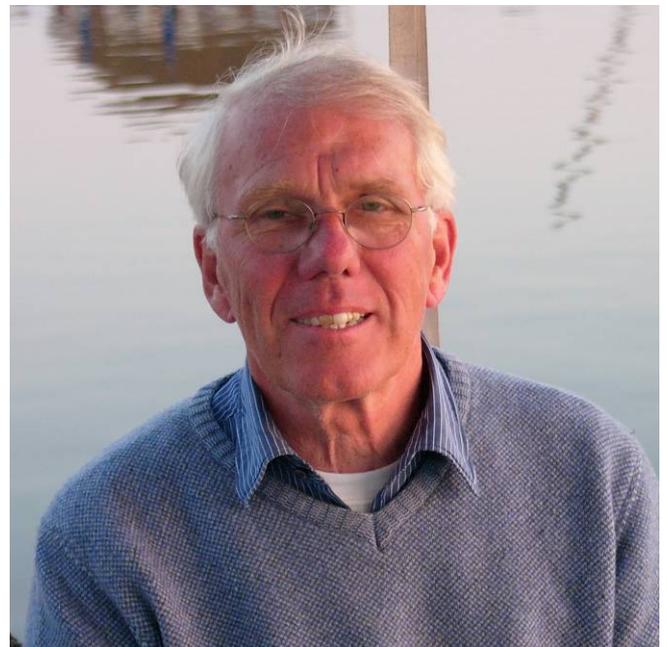
Dabei entstehen aus allen möglichen Winkeln Fotos. Eigentlich schade, dass sie die nie sehen werden.

Endlich ist nach zehneinhalb Stunden gegen 18:30 Uhr die Hafeneinfahrt von Kühlungsborn erreicht. Festmachen, letzte Logbucheintragungen, Boot versorgen, aufräumen und zur Erfrischung ein Bierchen. Ich fange an zu kochen; in einer halben Stunde können wir essen. Bordroutine hat sich eingestellt.

Kühlungsborn ist rein auf Badebetrieb eingestellt und damit sehr ähnlich Boltenhagen, Heiligenhafen, Travemünde oder irgendeinem anderen Badeort an der Küste. Mampfende und Bier trinkende Massen in Unisexkleidung ohne höheren Kulturanspruch ziehen durch die Straßen; stoßen und schubsen und kaufen für die plärrenden Kinder, was immer diese begehren. Ein „nein“ zu gequengelten Wünschen ist sehr selten zu hören. Der riesige, neue, steinwallygeschützte, aus Steuermitteln erbaute Hafen ist erst ein paar Jahre alt. Er liegt ein wenig abseits des Stadtbetriebes und ist deshalb immer noch relativ beschaulich, obwohl auch hier die Krake Stadt durch emsige Neubautätigkeit näher rückt.

Das Wetter ist schön, und deshalb wollen wir heute mal einen Hafentag einschieben. Bis Heiligendamm, der weißen Stadt an der Ostsee, sind es etwa vier Kilometer über den steinigen Strandsaum. Mein Matrose läuft sehr gerne, ich eher nicht. Für die Rückfahrt werden wir deshalb „MOLI“, die mecklenburgische Dampfbahn nehmen.

Nachmittags im Hafen wieder angekommen, läuft ein kuttergetakeltes, größeres Segelboot ein, so um die sechzehn Meter über Alles, und steuert auf den letzten freien Platz längs an der Brücke vor uns zu. Wir nehmen die Leinen an und helfen beim Festmachen und staunen. Der schon etwas ältere Herr ist alleine unterwegs mit dem doch sehr respektablen Boot, bei dem es allerdings bei der Ausrüstung an nichts fehlt. Angefangen bei elektrischen Wünschen und endend bei der nautischen Ausrüstung, die keine Wünsche offen lässt. Wir haben reichlich Fisch und laden den Segler zum Essen ein. Der erscheint sehr kultiviert in langen Hosen, Schlips und Clubjacke und einer Flasche guten Weißweins unter dem Arm. Ich bin ein bisschen beschämt und entschuldige mich damit, ja „nur“ der Smut zu sein; aber nicht ohne insgeheim Besserung zu geloben, was mein Äußeres betrifft.



Einhandsegler Dieter Möller

Ein Hafentag zwischendurch ist mal schön und gut, aber dann muss es weitergehen. Auf dem Wege nach Osten gibt es zwischen der Insel Hiddensee und der Halbinsel Zingst eine schöne Reede. Dort wollen wir ankern, baden und faulenzeln. Der Platz ist bei Yachties bekannt und so treffen wir schon auf einige ankernde Yachten, als auch wir nach achteinhalb Stunden Fahrt das Eisen ins vier Meter tiefe Wasser fallen lassen. Die Abstände zwischen den Booten sind so groß, dass sich niemand gestört fühlen kann. Das ist ein herrliches Leben hier draußen; Ruhe, das Boot dreht sich langsam an der Ankerkette mal hierhin und mal dorthin, so dass sich die im Wasser spiegelnde Sonne flirrende Lichtreflexe an die Kabinendecke malt.

Diese unruhigen Lichtreflexe des Wassers erinnern mich immer an meine Kindheit, als ich oft auf einem Wohnschiff von Wasserbauarbeitern zu Gast war und wo die sich spiegelnde Sonne ähnliche Muster an die Decke des Aufenthaltsraumes zauberte.



Gutes Wetter - so hätten wir es gerne alle Tage

Die Luft ist sehr warm, das Wasser der Ostsee zeigt heute allerdings nur 18 Grad auf der Skala, aber trotzdem ist es eine willkommene Abkühlung. Ganz allmählich hat sich unser Lebensrhythmus dem natürlichen Tageslauf angepasst, wir gehen mit dem Dunkelwerden in die Kojen und stehen früh auf.

Rügen

Heute soll's zur südöstlichen Ecke Rügens gehen, nicht aber ohne der alten Hansestadt Stralsund wenigstens einen kurzen Besuch abzustatten. Anker auf, und nach einer Stunde Fahrt sind wir um 09:00 Uhr mitten in der Stadt fest vertäut an der Pier.



Gorch Fock I im Stralsunder Hafen

Bis Ende April 1945 war die bei Blohm+Voss in Hamburg gebaute Gorch Fock in Stralsund beim 1. Schiffsstammregiment als Kadetten-Schulschiff zu Hause. Sie überstand alle Bombenangriffe unbeschadet, bis sie am 30. April 1945 von einem Sprengkommando vor der Hansestadt versenkt wurde. Bis Mitte 1947 rostete das Wrack etwa 150 m südwestlich der rügenschens Halbinsel Drigge vor sich hin. Dann wurde sie geborgen und im Juni 1947schwamm die „Gorch Fock“ wieder.

Am 15. Juni 1951 wurde sie nach Reparaturarbeiten unter sowjetische Flagge als „Towarischtsch“ erneut in den Dienst gestellt. Dank privater Geldgeber konnte der zuletzt unter ukrainischer Flagge segelnde und völlig heruntergekommene Windjammer 2003 komplett restauriert werden und lockt seither jährlich zehntausende Besucher in den Hafen von Stralsund.

In der Stadt werden ein paar Kleinigkeiten eingekauft, ein Kaffee getrunken und die Stadt im Eiltempo besichtigt. Auch hier kann „Aufbau Ost“ besichtigt werden, was besonders am Zustand der Straßen abgelesen werden kann, während der Westen zunehmend unter den horrenden Transferleistungen leidet. Schon um 11:00 Uhr sind die Einkäufe verstaubt. Der Betonung des Strelasundes folgend und dann quer über den Greifswalder Bodden wollen wir heute die „Lachsmanufaktur“ Gager – an der Südostspitze Rügens - besuchen. Es ist Anfang Juni, die Schulferien haben noch nicht begonnen, und deshalb sind die Stege nur spärlich belegt. Für morgen ist mal wieder Starkwind angesagt. Der Hafen ist gegen alle Winde aus allen Richtungen gut geschützt und wir werden es in der schönen Landschaft ein paar Tage ohne Langeweile aushalten. Das einstige Fischerdorf Gager an der hagenschen Wiek liegt nahe dem Bakenberg. Dieser Berg ist mit einer Höhe von 66 Metern die höchste Erhebung der "Zickerschen Alpen" und garantiert eine Fernsicht, die im Osten die Insel Usedom, im Norden das Göhrener Nordperd, die Hügel der Granitz und im Westen Putbus umfasst. Gleich am Hafen ist die Lachsmanufaktur und Räucherei Gager beheimatet.

Mit dem Aufkommen der Aquakultur vor nunmehr gut 25 Jahren wurde zunächst einmal der Lachs, heute eine Vielzahl von Fischen, kommerziell gefarmt. Aquakultur ist zwingend notwendig, da die natürlichen Ressourcen unserer Meere den Bedarf der Weltbevölkerung bei weitem nicht mehr decken können und weitere Überfischung die Überlebenschancen ganzer Spezies gänzlich eliminieren würden. Heute entstammen nahezu 98% aller weltweit konsumierten Lachse der Zucht. Norwegen, Chile, Schottland, Irland sind dabei die wesentlichen Produzenten mit einer geschätzten Gesamtproduktion von 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Leider ging mit der Entwicklung und ständigen Kommerzialisierung der Aquakultur und der Globalisierung auch ein Niedergang der Qualität einher. Der „königliche Lachs“, einst geschätzter Mittelpunkt eines jeden gehobenen Essens unter den Vorspeisen, mutierte zum Billigprodukt und wurde Selbstverständnis des Frühstücksbuffets in der Hotellerie.

Die Lachsmanufaktur wurde gegründet mit dem Ziel, nur höchste Qualität zu liefern. Spitzenprodukt sind die Wildlachse aus den reinsten Gewässern der Welt, der See um Alaska, wie der Sokeye und der Coho mit einem Fettgehalt von nur ca. 8%. Sie gehören zu den edelsten Fischen dieser Welt und eröffnen eine kulinarische Besonderheit. Dem Räuchermeister kann man dabei über die Schulter sehen, wenn er das Geheimnis ums „Mönchgut Gold“ lüftet und man den dabei so unverwechselbaren Duft genießt.

Im Restaurant gleich nebenan werden ausgewählte Frischeprodukte zu kulinarischen Erlebnissen entwickelt. Das Unternehmen will sich als eines der führenden Fischrestaurants der Insel Rügen nachhaltig etablieren. Frische und regionale Produkte und ein hoher Grad an Kreativität in Verbindung mit Erfahrungen in der gehobenen Gastronomie sind der Grundstein dafür, dieses Ziel zu erreichen.

Auf der windgeschützten Terrasse sitzend gehen die Gedanken über die weichen Hügel der Küste auf Reisen.



Im Hafen Gager auf Rügen

Über den britischen Inseln liegt ein Sturmtief, was schnell ostwärts wandert.

Der Fünftagetrend des Deutschen Wetterdienstes hatte das schon angekündigt. Morgen wird die Kaltfront über uns hinweg ziehen, was unsere Fahrtstrategie nachhaltig beeinflusst. Mit Wetterbesserung ist langfristig vorerst nicht zu rechnen. Die Überfahrt nach Bornholm und weiter zur schwedischen Südostküste wurde erst mal fallen gelassen, auch deshalb, weil mein Matrose nach zwei Wochen an Bord abmustern wollte (dann aber doch drei Wochen blieb), um problemlos die Heimreise zu organisieren. Die vielfache Gliederung der Ostseeküsten durch Inseln, Boddengewässer oder Schären lässt auch bei viel Wind reizvolle Fahrtalternativen zu. Wir entschlossen uns deshalb, die Boddengewässer hinter Rügen und Usedom zu befahren und Stettin zu besuchen.



Die Ostsee bei Gager

Zwei Tage werden wir in Gager festgehalten. Am dritten Tag weht es zwar immer noch heftig, aber für die sieben Seemeilen nach Lauterbach, dem geschützten Hafen von Putbus auf Rügen, reicht es alle Mal. An der Pier des Gemeindehafens ist viel Platz zum Anlegen. Wir wandern am Strand entlang nach Putbus über Neukamp und Wreechen.



Ostseestrand Insel Rügen

Wir hatten gehofft, für die Rückfahrt die Dampfbahn „Der rasende Roland“ nehmen zu können. Die ist aber durch mehrerer Eigentümerwechsel nicht ausreichend gewartet worden und deshalb zurzeit stillgelegt. Müde genug entschließen wir uns den sehr komfortablen modernen Triebwagen zu nutzen. Heute ist der 12. Juni und Kroatien wird in der Endrunde der 13. Fußball-Europameisterschaft der Männer Deutschland in einem dramatischen Spiel 2:1 schlagen. Die Straßen sind leer, dafür die Kneipen um so voller. Das Bier fließt in Strömen. 16 Nationalmannschaften traten in der Gruppenphase in vier Gruppen und danach im K.-o.-System gegeneinander an. Europameister wird am Sonntag, den 29. Juni 2008 die Nationalmannschaft von Spanien, die sich gegen das Team aus Deutschland beim Finale in Wien mit 1:0 durchsetzt. Mich interessiert Fußball nicht, meinen Matrosen in der Kneipe vorm Fernseher umso mehr.

Wir müssen bunkern und da es in Greifswald-Wiek eine Bootstankstelle gibt, werden wir die heute ansteuern. Dort angekommen müssen wir erfahren, dass die wegen hoher Sicherheitsauflagen geschlossen wurde. Gleich hinter der Klappbrücke können wir dann aber doch noch bei einer Charterfirma Treibstoff auffüllen.

Greifswald wird von der RYCK durchflossen, die dann bei dem kleinen eingemeindeten Örtchen Wiek in die Dänische Wiek mündet. Das Wetter ist klar und der Wind ist fast eingeschlafen. Im Nordwesten geht über Rügen die Sonne als glutroter Ball unter. Abende wie diese stimmen optimistischer was die zukünftige Wetterentwicklung betrifft.

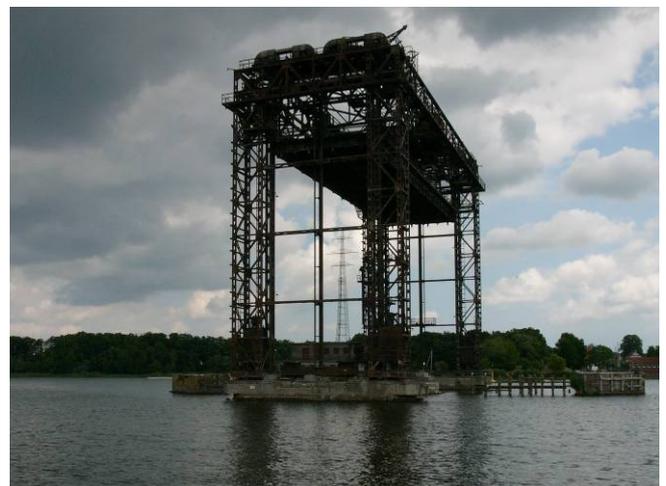
Usedom

Am anderen Morgen verkünden im Westen dicke, dunkelgraue Wolkenbänke nichts Gutes. Wir sind kaum in Richtung Peenestrom unterwegs, als auch der Wind wieder auffrischt und die Sonne sich immer wieder hinter Wolken versteckt. Die Küstenränder der Boddengewässer um Rügen, Usedom und der jetzt polnischen Insel Wollin sind in breiten Streifen untief. Für die Hafenzufahrten sind deshalb Rinnen gebaggert worden, die erst dadurch Schiffe die Häfen erreichen lassen. Der nordwestliche Teil der Insel Usedom wird durch den Peenestrom vom Festland getrennt. Landschaftlich sehr reizvoll mit den vielen seeartigen Erweiterungen, aber an vielen Stellen untief und mit geringer Fließgeschwindigkeit. Die Fahrinne vom Greifswalder Bodden zum Peenestrom führt zwischen zwei Sänden, dem Knaakrücken und der Tonnenbank, hindurch. Schon von weitem sehen wir ein Segelboot, gerade so außerhalb des Tonnenstrichs auf Schiet sitzend, sich mit starker Schlagseite und Vollgas laufendem Motor mühend wieder in freies Wasser zu kommen. Das Boot, so um die 14 Meter lang und mit einer sechsköpfigen Männercrew besetzt, ist offensichtlich gechartert. Mehrere Segler sind schon ungerührt oder mit schlechtem Gewissen vorbeigefahren, als wir den Ort erreichen. Die Crew ist ein bisschen kopflos. Der Motor läuft immer noch mit Vollgas, als wir ihnen unsere Schleppleine übergeben. Nach mehreren Anzugversuchen löst sich das Boot aus seiner Umklammerung und nimmt Fahrt auf. Da der Motor weiterhin auf Vollgas steht, droht sich der Bug des Bootes in unseren Achterstegen zu bohren. Das Boot schießt dann aber doch haarscharf an unserer Steuerbordseite vorbei. Endlich nimmt ein Crewmitglied den Gashebel zurück. In Notsituationen zu helfen, ist selbstverständliche Menschenpflicht. Ob ich Chartercrews – in aller Regel schlecht ausgebildet und das Boot nicht beherrschend – noch einmal helfe, darüber werde ich später noch einmal nachdenken.

Beim langsamen Gleiten und der Betrachtung der urtümlichen Endmoränenlandschaft verfliegen böse Gedanken dann recht schnell. Revierunkundige sollten den Tonnenstrich nicht verlassen, sonst sitzt man sehr schnell auf Schiet.

Bald ist Wolgast auf der Festlandseite liegend erreicht. Hier wollen wir für eine Nacht festmachen. Es gibt aus dem DDR-Nachlass noch einige verfallene Häuser, der größte Teil aber ist denkmalpflegerisch korrekt herausgeputzt und gleicht einer Spielzeuglandschaft. Was fehlt ist quirliges Leben.

Ueckermünde, am Kleinen Haff, an der Mündung der Uecker gelegen und auf halbem Wege nach Stettin, ist unser heutiges Ziel. Das vielfach gewundene Fahrwasser des Peenestroms ist bald durchmessen. Vorbei an Rankwitz, einem Ort, in dem man hervorragende Fischgerichte essen kann, der mir mehrfach empfohlen wurde, den ich aber immer noch nicht besucht habe. Da kommt dann auch schon die zweite Brücke zur Insel Usedom bei der Ortschaft Zecherin in Sicht, unter der wir gerade noch mit stehendem Mast darunter her fahren können. Nach zwei scharfen Fahrwasserknicken kommt dann das an kein Bahngleis mehr angeschlossene, langsam verrostende Stahlgerüst der Eisenbahnbrücke von Karnin ins Blickfeld.



Eisenbahnbrückentorso bei Karnin

Für die Unterschutzstellung als technisches Denkmal hat eine kleine Gruppe für dieses, die friedvolle Landschaft störende Ungetüm, gekämpft und Recht bekommen. Die Erhaltung des Ungetüms wird selbstverständlich dem Steuerzahler aufgebürdet. Verkehrte Welt.

Hat man den unästhetischen Schrotthaufen passiert, öffnet sich die weite Wasserfläche des Stettiner Haffs, welches im westlichen, vorderen Teil „Kleines Haff“ genannt wird. Etwa 10 Meilen sind es jetzt noch bis Ueckermünde. Die Einfahrt in die Uecker ist schon von weitem sichtbar durch einen markanten Leuchtturm. Dann sind es noch etwa drei Kilometer bis in die Mitte der Stadt, mit dem auf das Allerbeste ausgebauten Hafen. Neue Kaimauern, Wege mit großformatigen Platten aus norwegischem Granit, Sitzbänke mit edlem Eichenholz belegt. In früheren Zeiten konnten sich solchen Luxus nur reiche Handelstädte leisten, heute braucht man dafür nur den Soli abzurufen und die Töpfe der Europäischen Union anzuzupfen. Der marode alte Hafen der Vorwendezeit lag voll mit Fischerbooten. Heute machen hier noch zwei Ausflugsdampfer und ein paar Yachten fest.

Ueckermünde ist eine Kleinstadt, die einen Besuch lohnt. Die Häuser sind zum allergrößten Teil renoviert, die Dächer sind neu gedeckt und die Straßen neu gepflastert. Nur wenige Häuser scheinen noch auf einen neuen Besitzer zu warten. Sozialistische Plattenbauten sind in Altueckermünde kaum zu sehen, in Ueckermünde-Ost, ein paar Kilometer vor der alten Stadt, dafür umso mehr.

Polen

Heutiges Ziel ist Stettin, der nunmehr westlichsten Stadt Polens. Das kleine Haff verengt sich etwas am Übergang zum polnischen Großen Haff. Die Grenze auf dem Wasser ist durch gelbe Tonnen im Abstand von ca. ½ Meile markiert.

Von See kommend verläuft die Fahrinne von Swinemünde über den Kanal Mielinski, den Kanal Piatowski (ehemals Kaiserkanal), mitten durch das Große Haff geradewegs zur Odermündung bei Trzebiez (Ziegenort) und von dort etwa 15 Seemeilen stromauf nach Stettin. Kurz bevor wir Ziegenort erreichen, sehen wir eine fast unwirkliche Erscheinung und einer der Höhepunkte der Reise, die Begegnung mit dem Großsegler Krusenstern (ehemals Padua) in der Odermündung. Die Segel waren wegen der Enge des Fahrwassers noch nicht angeschlagen, aber auch so bot das Schiff mit seinen hoch aufragenden Masten einen majestätischen Anblick.



Die Viermastbark Krusenstern (ehemals Padua)

Wir fahren ganz nahe heran, wir grüßen und der Kapitän auf der Brücke winkt fröhlich zurück.

Von See kommend teilt sich die Oder kurz vor Stettin in einen westlichen und einen östlichen Arm. Der westliche Arm ist Hafengebiet und darf von durchgehender Schifffahrt nicht befahren werden. Die Neugier ist bei uns jedoch stärker als Gesetzestreue und deshalb wagen wir den Trip durch den Hafen. Geschäftiges Treiben auf den Werftplätzen, viele Neubauten und Schiffsteile liegen bereit, zusammengesetzt zu werden. Voraus wird gerade ein Neubau von vier Schleppern mitten im Fahrwasser gependelt, um ihn an den Ausrüstungskai zu verholen. Jetzt wird's für uns eng. Wir sind verunsichert und verdrücken uns an die linke Uferseite. Aber genau da will der Konvoi hin. Durch Winken bedeuten uns Werftarbeiter die Seite zu wechseln. Die Lücke auf der anderen Seite ist nicht sehr viel breiter als ca. fünfzehn Meter. Wir kommen den Schleppern ziemlich nahe und haben deshalb ein verdammt schlechtes Gewissen – die Schlepperbesatzungen winken uns jedoch zu unserer Erleichterung freundlich zu.

Unvermittelt hinter den Hafenanlagen schließt sich die Wasserfront der Stadt an. Gleich hinter einem großen Schubboot machen wir an der Pier fest. Der Hafenmeister erscheint und bietet seine Hilfe an. „Strom, Wasser, was braucht ihr sonst noch?“ Die Stadt ist, trotz teilweiser Kriegszerstörungen, durchaus sehenswert. Die hohe Kriminalitätsrate gleich nach der Wende ist inzwischen nicht höher als in deutschen Städten. Viele historische Gebäude wurden liebevoll restauriert und erstrahlen heute wieder in altem Glanz. Gleichwohl gibt es im Gegensatz zu den neuen Bundesländern bei der Renovierung von Privathäusern und ungeklärten Besitzverhältnissen noch eine Menge nachzuholen.



Wasserfront von Stettin

Um die Stadt zu erkunden werden wir einen Hafentag einlegen. Herrn Benedyct – früherer Armeeeoffizier und heute Taxiunternehmer und Schiffsagent - kenne ich von früheren Besuchen in Stettin. Mit ihm habe ich eine Stadtbesichtigungstour verabredet. Nebenher wollen wir mit ihm noch einkaufen, da er die besten Bäcker, Metzger und Feinkostgeschäfte kennt.

Heute spielt Kroatien gegen Polen bei der Fußball Europameisterschaft; moderiert natürlich in polnischer Sprache, aber die Bilder sprechen sicher für sich, auch wenn man die Sprache nicht versteht. Mein Matrose entschwindet deshalb in das nächste Hafencafé – die Straße ist wie leergefegt.

In drei Tagen will mein Matrose abmustern. Er hat Rostock als Abflughafen gewählt. Wir müssen nach Deutschland zurück und eine Stadt mit möglichst günstiger Bahnverbindung dorthin ansteuern. Das ist Anklam, an der Peene gelegen und mir wohl vertraut. Als Zwischenstation soll noch einmal Ueckermünde angelaufen werden.



Matrose Egon

Auch für die Rückfahrt von Stettin wollen wir den Weg wieder durch den westlichen Oderarm nehmen, um den geschäftigen Hafen und die Werften mit den vielen Docks und Kränen zu sehen und zu fotografieren.

Den vielen Neubauten nach zu schließen, scheint die polnische Werftindustrie sehr gut beschäftigt zu sein. Wie ich später erfahre, ist das aber eine Scheinblüte, denn sie haben die massiven Brüsseler Subventionen statt in langfristige Investitionen in den laufenden Betrieb fließen lassen. Die Werften in Stettin (Szczecin) und Gdingen (Gdynia) sollen nun die ihnen nach dem EU-Beitritt 2004 gewährten Beihilfen zurückzahlen. Denn diese führten zu übermäßigen Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt und verstoßen somit gegen die Beihilfevorschriften des EG-Vertrags. Trotz wachsender Nachfrage machen die Werften bei jedem Schiffsbau Verluste. Nach den zwischen der Europäischen Kommission und der polnischen Regierung ausgehandelten Rückzahlungs- und Sanierungsplänen sollen die Vermögenswerte der Werften bis Ende Mai 2009 im Rahmen offener und transparenter Ausschreibungen an den Meistbietenden veräußert werden. Alle Bieter sollten daran zu gleichen Bedingungen teilnehmen können und der Zuschlag dürfe nicht an Auflagen für die Nutzung der Vermögenswerte geknüpft sein. Auch Grundstücksmakler kämen als Käufer in Betracht. Vom neuen Eigentümer dürfe auch nicht verlangt werden, die Beschäftigten zu übernehmen. Den Werften droht damit die Zerschlagung.



Werften in Stettin

Nach dem Hafengebiet vereinigen sich die beiden Oderarme wieder und streben träge fließend dem Haff zu. Hochöfen eines Stahlwerks, noch ein paar Chemieanlagen bleiben langsam zurück und die Natur gewinnt wieder die Oberhand.



Tragflächenboot / in einer Stunde von Stettin nach Swinemünde

Ziegenort, am Haff gelegen, kommt in Sicht. Die vielen zum trocknen aufgehängten Netze und kleinen Fischerbuden lassen auf einen Ort schließen, an dem wir uns mit Fisch versorgen können. Wir versuchen uns durchzufragen, wer uns wohl Fisch verkauft; das ist aber wegen der Sprachschwierigkeiten gar nicht so einfach. Am Ende geraten wir an einen Typ, der uns Aale verkauft. Der Preis, den man uns abnimmt, ist an polnischen Verhältnissen gemessen viel zu hoch und entspricht etwa den deutschen Preisen. Auf Preisverhandlungen lässt sich der Typ überhaupt nicht ein und will uns nicht verstehen. Nur widerwillig nimmt er die Aale auf unsere Bitte hin aus, putzt sie sorgfältig und zieht die Haut ab. Die Menge der Aale reicht dann für zwei köstliche üppige Mittagessen. Von den Polen sagt man, sie seien die Holländer des Ostens, wenn es ums Handeln geht. Das sind natürlich Vorurteile.



Den Aalen wird das Fell über die Ohren gezogen

Ueckermünde soll heute noch vor dem Dunkelwerden erreicht werden. Und so dampfen wir dann vorbei an den vor ein paar Jahren noch furchteinflößenden Grenz- und Zollanlagen, die jetzt langsam verrotten. Nach 3 ½ Stunden liegen wir wieder an unserem alten Platz in Ueckermünde. Beim Bummel durch das Städtchen entdecken wir einen Laden, der, von zwei jungen Polinnen geführt, ausschließlich polnische Lebensmittel vertreibt. Auf Nachfrage nach dem Geschäftsgang erklärt eine der Besitzerinnen, dass sie sehr zufrieden sei. Kein Wunder, sind doch in Polen wegen der geringeren Löhne die Produktionskosten für Lebensmittel sehr viel billiger als in Deutschland. Auch das wird sich in Zukunft nivellieren.

Mein Matrose will nach drei Wochen abheuern, deshalb ist heute Anklam das Ziel.

Die Peene entwässert über den Peenestrom. Das sind die vielfach gewundenen Gewässer zwischen der Insel Usedom und dem Festland. Der eigentliche Fluss Peene aber mündet in der Nähe der Zecheriner Brücke am Usedomer Winkel mit dem Kilometer 104. Das Delta ist ein riesiges Schilfgebiet, was erst kurz vor Anklam in landwirtschaftlich genutztes Gelände übergeht.



Mündungsdelta der Peene

Kurz vor der Stadt versperrt eine alte, sehr niedrige Eisenbahnbrücke die Durchfahrt. Die Klappbrücke, die nur zu ganz bestimmten Zeiten öffnet, war bei ihrem Bau eine ingenieurtechnische Großtat; heute ist sie ein fast einmaliges technisches Denkmal. Zwei Stunden müssen wir warten, ehe wir durchgelassen werden, um an der neu erbauten und vorbildlich geführten Wasserwanderstation festzumachen. Nachmittags fährt mein Matrose von der Bahnstation des Ortes über Greifswald und Strahlsund nach Rostock.

Zurück nach Polen

Ab jetzt muss ich allein zurechtkommen. Ich entscheide mich wieder nach Polen zurückzufahren mit dem Ziel, Danzig zu erreichen. Das kleine Haff ist schnell erreicht und bald ist auch das Stettiner Haff durchgemessen, um im scharfen Bogen nordwärts in die Dwina einzufahren, den östlichen Oderarm zwischen der Insel Wollin und dem polnischen Festland. Die Straßenbrücke bei der Ortschaft Wollin versperrt die Weiterfahrt; ich bin eine Viertelstunde zu spät. Die Brücke öffnet erst wieder morgen um 13:00 Uhr. Der östliche Oderarm, der Wollin vom Festland trennt, ist für viele deutsche Wassersportler zu Unrecht ein völlig unbekanntes Revier. Es ist vielfältig gegliedert, Flora und Fauna scheinen im Gleichgewicht mit der leicht endmoränenbewegten, ruhigen Landschaft. Der Wetterbericht meldet eine aggressive Kaltfront mit Sturm für die deutsche und polnische Ostseeküste. Noch ist davon nichts zu spüren. Ich entschieße mich, den Sturm im geschützten Gewässer des Camminer Boddens abzuwettern und im Hafen von Cammin Schutz zu suchen.

Auf größere Boote ist man im Hafen nicht eingerichtet und deshalb machen **wir** an der Außenseite der Hafenummauer fest. Wieso der Wechsel von Singular zum Plural? Ist ein neues Crewmitglied an Bord? Nun, **wir**, das sind mein Boot und ich! Wir sind zusammengewachsen und vertrauen einander sehr. Am frühen Abend zieht sehr schnell eine bedrohlich aussehende, schwarze Wolkenwand heran. Es wird fast nachtdunkel; sehr plötzlich setzt der Sturm ein und erreicht schon nach kurzer Zeit Windstärke neun. Ich kann gerade noch im peitschenden Regen die Kuchenbude bergen, ehe sie weggeweht wird. Der Sturm kommt jetzt in voller Stärke genau von querab und drückt das Boot mit ungeheurer Kraft auf die Hafenummauer, was sämtliche Fender auf der Leeseite erfordert.



Unwetter bei Cammin

Auch am anderen Tag stürmt es, als sei Äolus der Sack mit den Winden entglitten. Deshalb werden wir einen Hafentag einlegen. Cammin ist eine besuchenswerte Stadt mit dem mächtigen, gut restaurierten Dom St. Johannes und dem gotischen Rathaus auf dem Marktplatz. Der deutsche Schauspieler Klausjürgen Wussow (1929–2007) und der deutsche Schriftsteller Uwe Johnson (1934 – 1984) wurden hier geboren. Ein eher trauriges Bild bieten die dem Verfall preisgegebenen Gebäude des Bahnhofs.



Frisch gefangene Barsche

Heute ist der 24. Juni, womit die Sonne schon drei Tage ihren höchsten Stand überschritten hat und die Tage – erstmal kaum merklich – wieder kürzer werden. Ich will endlich wieder Seewasser unter dem Kiel haben.

Vorher aber mache ich bei den Fischern noch einen Besuch. Sie haben kleine Barsche, die richtig zubereitet hervorragend schmecken. Da sie keine funktionierende Waage haben, füllen sie statt des einen verlangten Kilos nach Gutdünken fast die doppelte Menge für einen kleinen Preis in den mitgebrachten Beutel. Die werden dann küchenfertig gemacht und reichen für zwei Mahlzeiten und darüber hinaus auch noch kalt für einen Abend.

Von Cammin zum Küstenstädtchen Dievenow sind es nur 2 ½ Stunden zu fahren. Im klitzekleinen Privathafen „Pollmax“, nur etwa 200 Meter von der Ostsee landeinwärts, finden wir um die Mittagszeit gerade noch einen akzeptablen Platz am Längssteg. Das Städtchen wird in der Hauptsache von bescheidenen Einfamilienhäusern gebildet und ist ansonsten fest im Griff einer etwa drei Kilometer langen Amüsiermeile.

Zum Strand sind nur die Dünen zu erklettern und schon liegt einem der breite, saubere Strand der Ostsee zu Füßen.



Ostseestrand bei Dievenow

Die Mündung der Dievenow in die Ostsee bei der Ortschaft Dievenow hat dann eine große Anzahl lohnender Ziele zur Auswahl, die mit dem Boot angesteuert werden können.

Kolberg

Kolberg, etwas mehr als 32 Meilen im Osten wollen wir heute ansteuern. Kolberg, oder im polnischen Kolobrzeg, ist die älteste aller hinterpommerschen Städte und hatte gleich drei große Vorteile, die die Menschen veranlassten, hier zu siedeln. Die Stadt hat einen der wenigen natürlichen Häfen an der langen, pommerschen Ausgleichsküste. Kolberg hatte zweitens eine günstige Furt über den Fluss Persante (polnisch: Parseta) und Kolberg hatte etwas, wonach die Menschen immer strebten; Kolberg hatte das Salz. Wo Salz war, da konnte man Fischfang betreiben und den Fisch konservieren - ein unschätzbare Vorteil im Mittelalter.

Sehenswert sind u.a. der Dom sowie das Rathaus auf dem Marktplatz. Das Kolberger Rathaus wurde in den Jahren 1829 bis 1832 nach einem Entwurf des Architekten Karl Friedrich Schinkel gebaut. Das zweistöckige Rathaus in neogotischem Stil ist aus rotem Backstein errichtet und hat einen hufeisenförmigen Grundriss mit einem Turm in der Achse. In den Bau von 1832 wurden Fragmente des mittelalterlichen Rathauses integriert. Spitzbogige Fenster, kleine Ecktürmchen mit Schießscharten und Zinnen geben dem Bau den Charakter einer mittelalterlichen Burg.

Die Touristenmeile in der Nähe des Strandes ist laut, wuselig und Verkäufer von Dingen, die zu nichts nütze sind, machen gute Umsätze. Das zahlreiche belustigte Volk – die große Mehrheit - findet den Betrieb offenbar schön, sonst wären sie ja nicht hier; und damit ist das dann sehr demokratisch.

Der Yachthafen von Kolberg liegt auf der Salzinsel / Wyspa Solana an der Mündung der Persante. Im Schutz von Bäumen bietet der Hafen einen guten Windschutz. Etwa fünfzig Yachten können anlegen. Kielschwertyachten und Boote mit einem Tiefgang bis zu einem Meter können im Bootshafen festmachen, während Yachten mit einem Tiefgang von bis zu drei Metern im Yachtbecken festmachen können. Schiffe mit einem noch größeren Tiefgang bis zu 5,5 Metern müssen am äußeren Kai anlegen.

Mitten im Yachthafen befindet sich die Redoute Morast, eine alte Verteidigungsanlage aus dem 18. Jahrhundert. Sie hat die Gestalt eines Fünfecks und bestand aus einem mit einer Ziegelmauer verstärkten Damm und Graben. Die ursprüngliche Zugbrücke existiert heute nicht mehr. Innerhalb der Anlage kann man heute in einem Biergarten sitzen. An Sommerabenden werden regelmäßig Popkonzerte veranstaltet. An Schafen ist dann in dem nur einen Katzensprung entfernten Hafen durch die wummernden Bässe der überdimensionalen Lautsprecher beim besten Willen nicht zu denken. Gegen vier Uhr verlassen laut krakeelend die letzten Gäste die gastliche Stätte und wir sind nicht gerade amüsiert.



Im Yachthafen Kolberg

Für die weiteren Planungen sind mehrere Dinge gegeneinander abzuwägen: Die mittelfristige Wettersvorhersage verspricht nichts Gutes; die weiter östlichen Häfen sind zum Teil stark versandet und der seewärtige Küstenstreifen ist mit vielen Sperrgebieten belegt; wegen der nächtlichen Ruhestörung bin ich schlechter Laune. Ich entscheide mich, das ursprüngliche Ziel Danzig aufzugeben und die Rückreise anzutreten. An Schlaf war sowieso nicht mehr zu denken. Erst später ist mir zum Bewusstsein gekommen, dass ich Danzig sehr bequem mit Bahn und Bus in nur zwei Stunden hätte erreichen können. Ich war so auf mein Boot fixiert, dass ich an andere Möglichkeiten gar nicht gedacht hatte.



Wetterverschlechterung

Wir fahren auf der gleichen Route zurück nach Dievenow und können am gleichen Stegplatz anlegen, den wir gestern Mittag erst verlassen hatten. Das Wetter beruhigt sich, die Sonne scheint und so scheint es mir geraten, einen Hafentag einzulegen, den ich am sauberen Strand der Ostsee verbringen werde.

Swinemünde

Swinemünde, das ich auf meinen bisherigen Fahrten immer ausgelassen hatte, ist heute das Ziel.

Der ehemalige Marinehafen ist von den grauen Kriegern geräumt worden und wird nun den zahlungskräftigen Sportbooten angedient. Die Hafenufer sind in Ordnung und die neuen Stege und das Hafenhäuschen laden zum Besuch ein. An diesem Wochenende ist Hafenfest erfahre ich von einem Nachbarn, als ich nach dem Sinn des Zeltes und der Bühne auf der anderen Hafenseite frage. Und dann geht es auch schon los mit den ersten Lautsprecher- und Gesangsproben. Die Bässe haben eine solche Durchschlagskraft, dass der stählerne Bootskörper ins Schwingen gerät. Nix wie weg hier! Bei der Fahrt von der Eingangsmole hierher, es mögen so ungefähr 1 ½ Meilen sein, habe ich auf der Steuerbordseite einen klitzekleinen Hafen gesehen. Er ist gegen den Sportboothafen nicht nur durch ein ordentliches Waldstück, sondern auch noch durch Wälle und Mauern eines ehemaligen Forts vor dem höllischen Lärm geschützt. Dorthin wollen wir uns verholen.



Hafen des „YACHT KLUB CZTERY WIATRY“

Der kleine Hafen ist proppevoll und irre eng. Am Ende winkt schon ein freundlicher Hafenmeister doch näher zu kommen und überlässt uns für zwei Nächte den einzigen Längssteg der kleinen angeschlossenen Werft.

Das Gelände ist eingezäunt und gehört dem „Jacht Klub Cztery Wiatry“. Morgen will ich ein wenig die Gegend erkunden.

Das gute Brompton lässt sich zusammengefaltet gut verstauen, lässt aber auch durch die exzellenten Fahreigenschaften einen großen Aktionsradius zu. Planlos erst mal kreuz und quer durch Swinemünde. Dann steht da an der Straße ein Wegweiser in Richtung Deutschland. Mal sehen wie das heutzutage wohl so an der Grenze ist. Nach ein paar Kilometern stehen an der Straße immer mehr Händler, die Obst und Gemüse aus Eigenproduktion anbieten; dann Schilder, die die Grenze markieren; dahinter wechselt der Straßenbelag. Ich bin in Deutschland. Eigentlich wollte ich hier umkehren. Die Entdeckerfreude, oder sollte man es Neugier nennen, ist aber sehr viel stärker. Also geht es weiter – zuerst nach Aalbeck, dann Heringsdorf, dahinter dann Bansin. Die alten Häuser der gründerzeitlichen Bäderarchitektur sind bis auf wenige schön restauriert. Manche werden zum Kauf angeboten; wieder andere sind zu vermieten, gerne auch ganzjährig.



Alte Bäderarchitektur

Die Seebrücke lockt zum Besuch.



Seebrücke Aalbeck

Ein, zwei Kaffees und dann geht's weiter zum liebevoll restaurierten Bahnhof der Usedomer Bäderbahn. So langsam wird es Zeit, an die Rückfahrt zu denken, denn die Sonne neigt sich stark gegen den Horizont. Zurück geht's nicht über die verkehrsreiche Straße, sondern diesmal nehme ich den Uferweg. Im Gegensatz zum neuen Straßenübergang endet der alte DDR-Kontrollweg kurz vor dem Grenzstreifen Niemandsland. Der Zaun ist entfernt; nur die Zaunpfähle stehen noch und so kann die Grenze von beiden Volksstämmen ohne weiteres überwunden werden. Der anfängliche Sandweg auf polnischer Seite geht bald in eine Holperstraße über; die alten Strandhäuser sind ein bisschen weniger gepflegt, die Neubauten aber ähneln sehr stark denen auf der deutschen Seite. Die Verkaufsstände halten Billigstwaren bereit. Die verschiedenen schnellen Entwicklungsgeschwindigkeiten der beiden Völker sind – dank westlicher Verwandtschaft - nicht zu übersehen.

Es ist schon fast dunkel als ich von meiner Ausfahrt zum Boot zurückkehre und die westliche Seite der Swinemündung mit den vielfältig gegliederten Anlagen des alten Forts erreiche.

Die Natur holt sich hier ihr Terrain zurück und hat die Anlagen mit dichtem Busch überwuchert. Man bemüht sich, die Anlagen neu zu nutzen, ohne den Denkmalschutz zu vernachlässigen.

Die Peene

Da der Langfristwetterbericht für die nächsten Tage mal wieder Starkwind voraussagt, beschließen wir, als nächstes die Peene zu erkunden. Der Kurs geht zuerst mal nach Süden über die Swine, den Kanal Mielski, vorbei an der Fähre nach Karsibor, den Kanal Piastowski (Kaiserkanal) in das Stettiner Haff.



Mündung des Kanal Piastowski (Kaiserkanal) in das Stettiner Haff

Hier muss man höllisch auf die vielen Fischstaken aufpassen, zwischen denen die Netze gespannt sind. Im freien Wasser wird dann der Kurs westwärts auf die Peene abgesetzt. Der Fluss beginnt im Schilf bewachsenen Peenetalmoor in der Nähe der Ortschaft Zecherin mit dem km 104 und schlängelt sich dann in starken Windungen bis nach Anklam. Unmittelbar vor dem Ort versperrt dann die schon weiter vorne beschriebene niedrige Eisenbahnbrücke den Weg.

Die Öffnungszeiten richten sich nach dem Fahrplan der Bahn.



Historische Eisenbahnklappbrücke in Anklam

Unverständlich ist, warum der vorbildliche, neue Wasserwanderplatz stromauf etwas außerhalb der Stadt nicht frühzeitig angezeigt ist. Der Platz ist abgeschlossen; hier kann die Wäsche gewaschen und nach Herzenslust geduscht werden.

War die Begegnung mit dem Großsegler „Krusenstern“ in der Odermündung ein Höhepunkt der Reise, so war die Befahrung der Peene von der Mündung in den Peenestrom bis nach Malchin (KM 0) ein anderer. Der Fluss hat fast kein Gefälle und die Uferlandschaft einen fast urwaldartigen Charakter. Vorbildlich angelegte Wasserwanderstationen leihen Boote – meist Paddelboote und Kanadier – aus, mit denen man von Station zu Station fahren kann, oder man zeltet unterwegs.

Die erste besuchenswerte Station nach Anklam ist das Gut Stolpe. Hotel, Restaurant und Umgebung können allerhöchste Ansprüche befriedigen. Das ist natürlich nicht umsonst zu haben. Das unter gleicher Leitung stehende, gekonnt restaurierte Fährhaus ist sehr viel preiswerter, was die Qualität betrifft aber mit dem Gutshaus nicht zu vergleichen. Der sehr kleine Hafen erfordert gute Manöviereigenschaften des Bootes.

Weiter stromauf ist die Kleinstadt Loitz mit ihrem sauberen, brandneuen Hafen wert besucht zu werden. Ufermauern und Terrasse, Dalben und Stege sowie eine Liegewiese harren der Benutzung. Vom Hafenmeister erfahre ich, dass dieses reizvolle Revier von viel zu wenigen Wassertouristen besucht wird. Das kleine Bahnhofsgebäude aus der Zeit um 1900 ist liebevoll restauriert und die Kneipe hat gutes Bier sowie das übliche Essensangebot.



Loitz an der Peene

Die sehr niedrige über den Fluss führende neue Drehbrücke ist der alten Brücke nachempfunden. Nur wenige Kilometer von Loitz stromauf liegt die sehr lebendige Stadt Demmin. Leider ziehen sich bis ins Stadtinnere uniforme Plattenbauten, die mit Farbe und vorgesetzten Balkonen aufgepeppt wurden. Der Bioladen ist ganz gut sortiert. Ein Freilandkopfsalat schmeckt schon sehr viel anders als die übliche Unterglasversion; ebenso die Tomaten, die in überhaupt keine EU-Norm passen, dafür aber köstlich schmecken.

Nur wenige Kilometer sind es von Demmin bis zum Kummerower See mit dem davor liegenden Flecken Aalbude. Das weckt sofort Begehrlichkeiten auf den schlangenartigen Fisch. Dort angekommen sehe ich einen Mann, der Aale säubert. Es bedurfte einer halben Stunde Überredungskunst bis man mir endlich ein Kilogramm der vorzüglich frischen Ware zu einem fairen Preis verkaufte. Der Aal schmeckte vorzüglich und hat für zwei gute Mittagessen gereicht.

Der Kummerower See ist ein in der Eiszeit entstandenes Becken, was von der Peene durchflossen wird. Die tiefste Stelle im See beträgt 14 Meter; nur die Uferländer dürfen aus Gründen des Naturschutzes nicht befahren werden. Am anderen Ende des Kummerower Sees führt dann die kanalisierte Peene bis in die Ortschaft Malchin. Hier endet der schiffbare Teil der Peene mit dem Kilometer 0. Das Quellgebiet der Peene ist die Hügellandschaft der Mecklenburgischen Schweiz, die in den nur wenige Kilometer von Malchin entfernten Malchiner See entwässert.

Mit meinem Brompton mache ich Ausflüge in die nähere Umgebung bis zum etwa 14 Kilometer entfernten Basedow, was ich von einem früheren Besuch kannte. Das Schloss ist teilweise und das kleine Dorf bis auf wenige Gebäude wunderbar restauriert worden. Kein Neubau stört das dem 19ten Jahrhundert zuzurechnenden geschlossene Ortsbild.

Auf der Rückfahrt mache ich im Kummerower See am Steg des Hotels Gravelotte fest. Das ist für Familien ein sehr schöner Platz, um ein Zelt aufzustellen oder einen Wohnwagen. Für Kleinkinder gibt es einen Streichelzoo. Das Hotel aber könnte mich nicht überzeugen, hierher zu fahren. Das Wasser des Sees ist schön warm und es gelüstet mich zu baden. Weil mir der Betrieb am Strand nicht gefällt, fahre ich hinaus auf den See und gehe vor Anker. Hier draußen ist es still und Kinderlachen dringt nur gedämpft herüber. Baden, Essen zubereiten und ein bisschen schlafen - ist das nicht ein herrliches Leben? Wir wollen heute noch bis Demmin fahren, um die Stadt zu besuchen, die ich auf der Herfahrt ausgelassen hatte. Deshalb „Anker auf“ und los. Der Kanuklub mit dem Wasserwanderplatz vor der Klappbrücke nimmt uns gastlich auf. Die Stege sind ein bisschen wackelig, die Liegegebühren dafür sehr moderat.

Gut Stolpe, obwohl mit allem modernen Komfort ausgestattet, hat ein Flair, wie es der niederdeutsche Dichter Fritz Reuter beschrieben hat, der hier ganz in der Nähe lebte. Diesen Platz will ich heute besuchen. An Loitz, mit seinem neuen schönen aber leeren Hafen, fahren wir diesmal vorbei. Dann kommt Jarmen mit seinen riesigen Getreidespeichern. Die Peene wird breiter und der Uferbewuchs urwaldartig, als wir dann schließlich Gut Stolpe erreichen. Der Hafen ist so winzig, dass ich schon den Entschluss gefasst hatte wieder achteraus zu gehen, als sich ein Bootseigner anbot, beim Anlegen behilflich zu sein. Das gelang dann auch ganz gut. Das Essen im Fährhaus war mäßig. Selbst schuld - ich hätte ja auch im Sterne-Restaurant des Gutshofes reservieren lassen können.

Den 37ten Tag in See hat sich mittlerweile eine ganze Menge an Schmutzwäsche angesammelt. Für heute ist zum zweiten Mal in meinem Leben Washtag angesagt. Die kurze Strecke zum bestens ausgestatteten Wasserwanderplatz Anklam ist in weniger als einer Stunde geschafft. Der freundliche Platzwart verpasst mir erst mal eine allgemeine Einführung in Wäschebehandlung, um dann den Umgang mit dem Maschinenpark zu erklären. Die Oberhemden waren sauber und dufteten frisch, insgesamt waren die Ergebnisse aber eher mäßig. Da sollte man lieber Profis ranlassen.



Wasserwanderrastplatz Anklam - eine gute Adresse

Anklam hat – wie heutzutage jede Stadt – mehrere Supermärkte. Meine Vorräte müssten aufgefüllt werden. Mein gutes Brompton ist nicht nur schnell und ermüdungsfrei zu fahren, sondern auch ein richtiger Lastesel. Volle Einkaufstaschen und auf dem Gepäckträger ein Kasten Bier bereiten keine Probleme. Die neu verlegten Kopfsteinpflasterstraßen sind für die kleinen Laufräder allerdings wenig angenehm und so müssen dann eben verbotener Weise die Bürgersteige genutzt werden.



Straße in Anklam

Supermärkte sind Einkaufsparadiese. Auf dem Wege durch die Regalreihen zu den Dingen, die ich brauche und einkaufen wollte, sieht man vieles, was man auch noch so mitnehmen könnte. Ich greife danach und ziemlich spontan kommt mir die Frage in den Sinn: „Brauchst du das wirklich?“; und stelle es wieder ins Regal. Das war ein Schlüsselerlebnis für mich. Diese Frage beschäftigt mich von nun an immer wieder.

Rolling Home

So langsam muss ich an die Heimreise denken. Früh aufgestanden, wegen der Öffnung der Anklamer Eisenbahnbrücke, geht es über die sich wie ein Aal schlängelnde Peene hinaus zu den Gewässern, die die Insel Usedom vom Festland trennen, dem Peenestrom. Die vielen Untiefen lassen geraten sein, sich an den Tonnenstrich zu halten. Wolgast ist bald erreicht. Hier ist die Peenewerft der größte Arbeitgeber. Ein paar kleine Handelsschiffseinheiten liegen noch auf den Hellingen; einige Schnellbootkaskos, die durch den Fall des Eisernen Vorhangs nicht mehr gebraucht werden, rosten lautlos vor sich hin und an der Pier sind zwei Fregatten festgemacht, die umgebaut oder repariert werden. Neben der Brücke bei Zecherin verbindet eine zweite Brücke bei Wolgast die Insel Usedom mit dem Festland. Zu beiden Seiten der Brücke warten schon viele Segelboote auf die Brückenöffnung. Ich lege einfach den Mast und schon sind wir durchgeschlüpft und können unsere Reise ungehindert fortsetzen. Die anfänglich stark hügelige Landschaft wird flacher; die Uferländer sind mit Schilf bewachsen.

Am nordwestlichen Ende der Insel liegt das legendäre Peenemünde, wo Wernher von Braun von der Raumfahrt träumte und deren Durchsetzung er dann der Kriegsmaschinerie opferte. In dem kleinen Museumshafen liegt neben anderen Schiffseinheiten ein russisches U-Boot. Dann kommt auch schon der Greifswalder Bodden in Sicht und als schmaler grauer Streifen die Insel Rügen. Das die Insel Rügen vom Festland trennende Wasser nennt sich Strelasund. Das Fahrwasser ist vielfach gewunden und die vielen Untiefen lassen es auch hier geraten erscheinen, sich an den Tonnenstrich zu halten. Die von der Kanzlerin vor einem Jahr eingeweihte Rügenbrücke kommt in Sicht. Wir können sie ohne Umstände passieren, da die Durchfahrtshöhe ausreichend ist.



Die neue Rügenbrücke

Stralsund lassen wir diesmal links liegen und streben unserem Ankerplatz für heute Abend, der Reede Bock, zu. Der Platz ist sehr beliebt bei Seglern und Motorbootfahrern und so finden wir schon etliche Boote vor, die auf circa fünf Meter Wassertiefe hier vor Anker liegen. Ich ankere sehr gerne; das Boot wird am Anker hängend in den Wind gedreht und die Sonne spiegelt die unruhig flirrende Wasseroberfläche an die Kajütdecke; Baden ist - im Gegensatz zu Häfen - erlaubt und von Hafengeldeintreibern ist man unbehelligt.

Das einzig Beständige ist der Wandel. Und so weht es heute Morgen wieder mal recht kräftig aus Westsüdwest. Der Kurs geht erstmal nach Norden dicht an der Westseite der Insel Hiddensee entlang, um dann bei genügend Wassertiefe Westkurs anzulegen.



Starkwind von vorne

Bei der Nordwestspitze der Halbinsel Darß kommt uns das Regattafeld der Seesegler entgegen, die sich während der 71. Travemünder Woche zur 270 Seemeilen langen Wettfahrt rund um die dänische Insel Bornholm aufgemacht hatten. Die Spitze des Feldes segelt unter tadellos stehenden Spinnakern, gefolgt von den Lahmen und Kranken, deren Spinnaker immer wieder einfällt, deren Boote furchtbar wegrängeln, weil der Rudergänger mal wieder nicht aufgepasst hat; aber auch Boote, deren Besatzung nur unter Großsegel und Genua einen ruhigen Job macht und die Flasche kreisen lässt. So wird jeder auf seine Weise glücklich, die Ehrgeizigen und die Billardkugeln, die zur Aktivität immer erst mal angestoßen werden müssen.

In der Ferne sind vor dem Hafenumund von Warnemünde zwei riesige Regattafelder von kleineren Booten zu sehen. Unser Ziel heute war eigentlich Kühlungsborn; da ich aber Warnemünde bisher nicht kenne, will ich die Nacht dort verbringen. An Yachthäfen stehen mehrere zur Auswahl. Entweder man geht in den neuen Hafen „Hohe Düne“, oder läuft in die Warnow ein. Bis nach Rostock gibt es dann einige Möglichkeiten festzumachen. Die „Hohe Düne“ ist in jeder Beziehung riesig. Das Halbrund des Hafens wird auf der Landseite durch eine viergeschossige Bebauung im neokolonialen, mediterran angehauchten Stil begrenzt. Restaurants und Läden im Erdgeschoss; Hotelzimmer, Eigentums- und Mietwohnungen in den Obergeschossen. Hier residieren die neuen „Se(e)hleute“ und ihr blasierter Anhang. Oder ist diese Sichtweise nur Sozialneid?

In der Warnowmündung gleich nebenan sind zwei riesige Kreuzfahrtschiffe an der Pier festgemacht: Die NORWEGIAN JEWEL¹, die 2005 von der Meyer Werft in Papenburg gebaut wurde und für Kreuzfahrten in der Karibik und dem Mittelmeer eingesetzt wird, sowie die Crown Princess², die zu den zehn größten Kreuzfahrtschiffen gehört, die auf den Weltmeeren unterwegs sind. Die Jungfernfahrt fand am 14. Juni 2006 statt. Beide Schiffe sollten noch heute Abend auslaufen, hörte ich über Funk. Und das war dann auch ein unvergessliches Schauspiel, Eines nach dem Anderen aus dem Hafen gleiten zu sehen.

Als leuchtende Stadt auf der See waren die Schiffe bei hereinbrechender Dunkelheit noch sehr lange zu sehen.



Die Norwegian Jewel geht in See

Wieder mal ist Sturm angesagt. Unser heutiges Ziel: Kühlungsborn sollten wir wohl bis mittags erreicht haben. Vorsorglich wird das Sonnendeck (Bimini) schon mal vor der Abfahrt zusammengelegt. Der Wind kommt genau von vorne und wir nehmen ordentlich Spritzwasser über. Kurz vor der Hafeneinfahrt legt der Wind ordentlich zu und wir sind froh, im Kühlungsborner Hafen Schutz zu finden. Das Heulen und Pfeifen des Sturms geht in der Nacht in lautes Kreischen über, was uns aber nicht weiter stört, denn wir liegen fest vertäut an den dicken Dalben des Stegs A mit der Nase im Wind.



Im Hafen Kühlungsborn

Der nächste Tag ist ein Hafentag, der für Unterhaltungsarbeiten am Boot, für Einkäufe und für die Zubereitung leckeren Essens genutzt wird; natürlich steht mal wieder Fisch auf der Karte. Die Flundern werden sauber filetiert, mehliert, durch verschlagenes Ei gezogen und in geklärter Butter bei mittlerer Hitze gebraten. Eine Kartoffel, in kleine Würfel geschnitten und zusammen mit einer Schalotte in Pflanzenöl leicht angebraten, sind in der Sauteuse schon leicht angegangen; ein bisschen Wasser mit einem halben Brühwürfel hinzugegeben, die Zucciniwürfel obenauf und kurz durchkochen lassen. Kaum mehr als eine Viertelstunde ist vergangen und besser als in jeder Hafenkneipe kann gegessen werden.

¹ BRZ: 93.502, Länge: 294,1 Meter, Breite: 32,2, Meter Passagiere: 2846 (gesamt), Passagiere: 2376 (bei 2-Bett-Belegung), Besatzung: 1189, Kabinen: 1188 (gesamt), Kabinen mit Balkon: 763, Decks: 11, Pools: 2, Restaurants: 10, Aufzüge: 12, Flagge: Bahamas, Geschw.: 25.5 Knoten

² 113.000 BRZ, im Besitz der Princess Cruises, Länge: 289 m, Decks: 19, Max. Passagiere: 3 110, Mannschaft: 1 200



Flunderfilets in der Eihülle zum Mittagessen

Heute ist der Wind abgeflaut, aber draußen steht immer noch eine kabbelige Altsee. Die Wellen kommen auf unserem Kurs nach Westen genau von vorne. Wir nehmen zwar Spritzwasser über, aber das unangenehme Rollen bleibt uns erspart.

Wie weiter, welchen Weg nach Hause sollen wir wählen? Das Wunschziel wäre, wieder über Nordsee und den Rhein nach Wesel zu gelangen. Die mittelfristige Wetterprognose lässt das leider nicht geraten sein. Weiterhin Starkwinde und Stürme aus westlichen Richtungen werden vorausgesagt. Deshalb entscheiden wir uns für den bequemeren Weg, das westdeutsche Kanalnetz über Lübeck, den Elbeseitenkanal, den Mittellandkanal, den Dortmund-Ems-Kanal und den Wesel-Datteln-Kanal zu nutzen. Das ist zwar ein bisschen langweilig, aber hier sind wir vor Witterungsunbilden ziemlich gut geschützt.

Auf dem Weg zur Travemündung liegt Wismar und in derselben Bucht das Seebad Boltenhagen mit seinem neu angelegten Hafen. Den kenne ich noch nicht und deshalb wollen wir hier zu einem kurzen Besuch festmachen. Die Anlagen sind vor gerade drei Monaten fertig geworden. Jedweder Service, nicht nur für Bootsbesatzungen, ist vorhanden. Fünfsterne-Hotel, zehn Einzelhäuser mit Ferienwohnungen für Familien und Spielmöglichkeiten vor allen Dingen für Kinder, Restaurants, Schwimmbad und ein kleiner Dorfladen. Was mich aber viel mehr interessiert, gibt es noch Kutter an denen ich Fisch kaufen kann? Und zu meiner Freude finde ich die Fischer dann in der hintersten Ecke des Hafens. Freundlich verkaufen die mir dann ihren preiswerten Fisch. Der Hafen trägt die Bezeichnung des Ortes Boltenhagen, liegt aber bei der Ortschaft Tarnewitz. Das Ostseebad Boltenhagen liegt etwas mehr als 2 ½ km von hier entfernt. Als Fußweg für einen Seemann viel zu weit; aber wir haben ja unser gutes Brompton-Faltrad. Der Strand schwingt sich weitläufig und kilometerweit in einem riesigen Bogen, feinsten Sandstrand, die Dünen mit Strandhafer und Dornengestrüpp bewachsen und gleich dahinter die erste Reihe der niedrigen Häuschen, meist mit zu vermietenden Ferienwohnungen. Mondäne Strandvillen, wie in Heringsdorf auf Usedom, findet man hier weniger.



Marina Boltenhagen

Der Weg von Tarnewitz nach Travemünde führt in einem großen Bogen um die Untiefe Lieps herum.

Ich sehe einen Ausflugsdampfer zwar über den Grund gehen, aber dafür braucht man sichere Revierkenntnisse. An der Steilküste entlang ist die Ansteuerung der Trave bei Travemünde ohne Probleme.

Die Einfahrt gleicht weniger einem Fluss, als vielmehr einem Hafen. Unterstützt wird dieser Eindruck durch die vielen Stege, Häfen und Anlagen für die skandinavischen Riesenfähren. Der kleine Hafen auf der Priwallseite, der zum Altersheim (am Haus steht „Residenz“) Rosenhof gehört, ist überfüllt. Ich hätte mir das Haus gerne mal angesehen; man kann ja nie wissen!

In Travemünde gibt es viel zu entdecken. Der Weg an der Trave entlang führt vom Fischereihafen, wo die Fischer ihren Fang direkt vom Kutter verkaufen, über die historische Altstadt und die 400 Jahre alte Vogtei zur Flaniermeile „Vorderreihe“ mit ihren Boutiquen und Cafés. An der Travepromenade steht der 31 Meter hohe „Alte Leuchtturm“. Er nahm 1539 als erster in Deutschland seinen Dienst auf. Auf acht Etagen befindet sich dort ein maritimes Museum.

Wer sich einen Überblick verschaffen möchte, ist im „Restaurant über den Wolken“ im Maritim richtig. Aus knapp 120 Metern Höhe reicht die Sicht bis zur Lübecker Altstadt und über die ganze Lübecker Bucht.

Das Wahrzeichen des Ortes ist die Viermastbark „Passat“, das Schwesterschiff der vor Manhattan in New York liegenden „Peking“. Das im Jahr 1911 gebaute Schiff umrundete 39 mal Kap Horn und gehörte, wie die im September 1957 in einem Wirbelsturm untergegangene „Pamir“, zu den legendären „P-Liner“ der Hamburger Reederei F. Laeisz. Seit 1960 hat sie ihren festen Liegeplatz im Priwallhafen. Besucher können sich von alten Seebären, die selbst noch auf großen Seglern um die Welt gefahren sind, das Leben an Bord erklären lassen.

Immer noch mit Sicht auf die Großfähren, hat die Trave eine seeartige Erweiterung, die in den Karten mit „Schlutuper Wiek“ bezeichnet ist. Hier wollen wir, auf einer durch Tonnen ausgewiesenen Reede, ankernd die Nacht verbringen. Auf dem Wege nach Lübeck gibt es noch ein paar kleinere Buchten, in denen man ankern kann, die sind mir dann aber erst bei der Vorbeifahrt aufgefallen.

Hansestadt Lübeck

In Lübeck machen wir am Steg der Marina Neugen vor dem Schuppen 6 im Hansahafen fest. Durch den Schuppen vor dem Verkehrslärm einigermaßen geschützt, werden wir morgen hier liegenbleiben und mit der Stadt ein Wiedersehen feiern.



Das Holstentor, Wahrzeichen der Stadt Lübeck

Die Hansestadt Lübeck ist das Tor zur Ostsee. Lübeck ist einzigartig, wundervoll. Das geschlossene Stadtbild wurde daher 1987 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Die vom Wasser umflossene Altstadt mit ihren rund 1800 denkmalgeschützten Gebäuden, historischen Gassen und verwinkelten Gängen ist jedoch nicht nur schön anzuschauen, sondern der Kern einer höchst lebendigen Großstadt mit rund 214.000 Einwohnern.

Einstmals als Freie Hansestadt ein unabhängiger Freistaat, ist Lübeck heute von der Fläche die größte Stadt des Landes Schleswig-Holsteins und beansprucht den Titel als Kulturhauptstadt des Nordens. Lübeck ist geprägt vom Wasser.



Lübeck mit der Untertrave

Die Altstadtinsel, umflossen von Trave, Wakenitz und Kanal, vermittelt auch heute noch den Charme und die Weltoffenheit einer Hafenstadt. Sowohl die Stadthäfen als auch der größte europäische Fährhafen in Lübeck-Travemünde machen deutlich, dass die Zeit nicht stehen geblieben ist. Tradition und Fortschritt sind in Lübeck keine Gegensätze, sondern sie bilden den Spannungsbogen, der diese Stadt so einzigartig macht. Mittelalterliches Ambiente und moderne Geschäfte. Orgelkonzerte in den fünf großen Stadtkirchen und Musikerlebnisse in der Musik- und Kongresshalle. In Lübeck liegt alles nah beieinander. Und natürlich das in aller Welt bekannte Holstentor: Seine Innenräume sind dem Wirken des Lübecker Fernhandelskaufmannes gewidmet, der die Stadt seit dem Mittelalter in wirtschaftlicher, politischer und kultureller Hinsicht prägte.



Lübeck / Dominneres

Für heute Abend ist auf großformatigen Plakaten das Eröffnungskonzert des Schleswig Holstein Musikfestival angekündigt. Leider sind keine Karten mehr zu erhalten; Ann Sophie Mutter spielt. Für die nicht ganz so spektakuläre Orgelvesper im Dom aber gibt es noch Karten, was ich dankbar annehme.

Zugegeben, der Abschied von Lübeck fällt mir schwer. Das ist eine Stadt, in der ich leben könnte. Die Übersichtlichkeit der Stadt, reiches Kulturleben, Weltoffenheit, Verbindung zur See und nach Skandinavien machen den ganz besonderen Reiz dieser Stadt aus.

Das Westdeutsche Kanalnetz

Der Lübeck-Elbe-Kanal ist reizlos. Auf dem Wege zur Elbe liegt das Städtchen Mölln, in dem 1550 Till Eulenspiegel gestorben ist und begraben wurde. Sein Denkmal zu besuchen ist Pflicht, denn hier wurde mir, auf der Fahrt zur Ostsee 2007 der Blinddarm entfernt. Nun habe ich keinen Blinddarm mehr und bin „Schwerbeschädigt“.

Am Ende des Kanals wird man für ein paar Kilometer auf die Elbe entlassen, um dann gleich wieder in den Elbe-Seitenkanal einzubiegen. Schon nach wenigen Kilometern kommt das spektakuläre Schiffhebewerk Scharnebeck bei Lüneburg in Sicht.

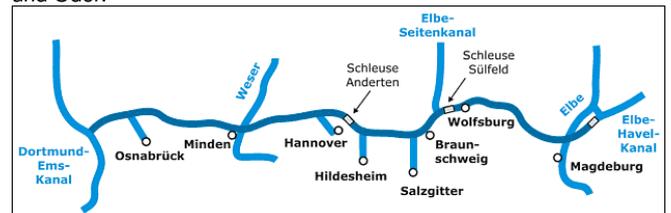


Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg

Um eine Verbindung zwischen Elbe (Artlenburg) und Mittellandkanal (Wolfsburg) zu schaffen, wurde in der Zeit des „Kalten Krieges“ als Umgehung der Elbe auf ostdeutschem Gebiet der Elbe Seitenkanal gebaut. Auf der gesamten Strecke des Kanals wird ein Höhenunterschied von 61 Metern überwunden. Davon überbrückt die Schleuse Uelzen 23 Meter und die restlichen 38 Meter das Schiffshebewerk Scharnebeck. Die Planung des Hebewerks zog sich über Jahrzehnte hin und ist im Ergebnis eine Glanzleistung Deutscher Ingenieurbaukunst. Der Kanal wurde am 15. Juni 1976 in Betrieb genommen.

Im Unterwasser des Schiffshebewerks meldet sich dann mein Matrose Egon vom Heimaturlaub zurück. Bis Wesel haben wir uns viel zu erzählen; er hat sich durchgerungen wieder zu heiraten.

In der Nähe Wolfsburgs trifft der Elbe-Seitenkanal dann auf den Mittellandkanal (MLK), der mit 325,7 Kilometern Länge die längste künstliche Wasserstraße Deutschland ist. Er verbindet den Dortmund-Ems-Kanal mit der Elbe und dem Elbe-Havel-Kanal. Im weiteren Sinne ist er Teil einer Verbindung zwischen den Flüssen Rhein und Oder.



Der Mittellandkanal

Unser weiterer Weg führt uns über Hannover und Minden zur Einmündung des Mittellandkanals in den Dortmund - Ems - Kanal.

Der Dortmund-Ems-Kanal (Abkürzung DEK) ist ein 265 km langer Kanal zwischen dem Dortmunder Stadthafen und der Ems bei Meppen. Der Kanal wurde nach siebenjähriger Bauzeit am 11. August 1899 durch Kaiser Wilhelm II feierlich eröffnet. Gründe für den Bau waren die Entlastung der Eisenbahn, die alleine nicht mehr in der Lage war, die Produktion des Ruhrgebiets zu transportieren, sowie die Förderung der Ruhrkohle, die Mitte der 1880er Jahre Konkurrenz durch englische Importkohle erfuhr. Gleichzeitig benötigte man im Ruhrgebiet aber auch ausländische Erze. Insbesondere die Stahlindustrie des östlichen Ruhrgebiets konnte damit gegenüber den am Rhein gelegenen Hüttenwerken ihren Standortnachteil verringern.

Der Wesel-Datteln-Kanal (WDK) ist einer der wichtigsten und verkehrsreichsten Schifffahrtskanäle Deutschlands. Die Wasserstraße verläuft durch das nördliche Ruhrgebiet und verbindet den Rheinstrom bei Wesel mit dem Dortmund-Ems-Kanal am Wasserstraßenkreuz Datteln. Der etwa 60 km lange Kanal verläuft parallel zur Lippe.



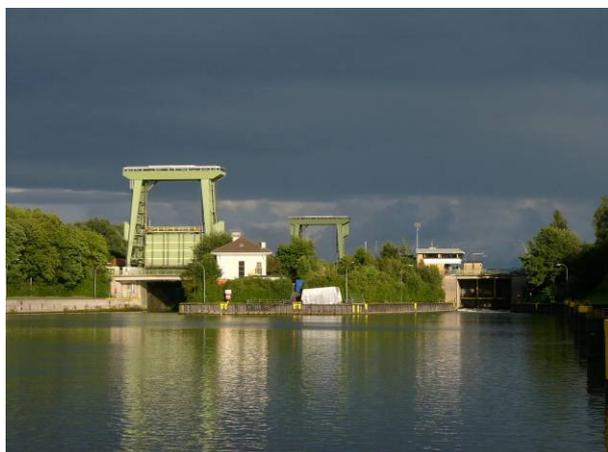
Lübeck / Marina Neugen vor Schuppen 6



Beginn des Elbe-Lübeck-Kanals



Schleuse Anderten bei Hannover



Schleuse Ahsen

Nur eine kurze Wegstrecke ist es nun noch vom Beginn des Wesel-Datteln-Kanals bis wir in den Rhein entlassen werden.

Festmachen, Aufklaren und ein letztes Mal an Bord kochen. Es gibt Fischklößchen in Safransauce und Spaghetti und dazu einen anständigen Rotwein aus Spanien.

Die achtwöchige Reise konnte in Wesel nach 2.734 km ohne Unfall beendet werden.

Stationen der Reise

Datum	von - nach	von	bis	km	Schl.
Walter Volkmann und Egon Boh					
30.05.08.	Wesel - Zandgat Gorssel	12:17	19:50	121	
31.05.08.	Gorssel - Lemmer	08:26	17:40	115	1
01.06.08.	Lemmer - Delfzijl	08:26	20:25	119	3
02.06.08.	Delfzijl - Norderney	11:00	20:50	70	
03.06.08.	Norderney - Cuxhaven	07:10	17:40	121	
04.06.08.	Cuxhaven - Rendsburg	09:40	18:35	101	1
05.06.08.	Rendsburg - Kiel (Laboe)	09:38	14:15	42	1
06.06.08.	Kiel - Kühlungsborn	08:10	18:27	113	
07.06.08.	Kühlungsborn (Hafentag)				
08.06.08.	Kühlungsborn - Reede Bock	07:47	16:07	104	
09.06.08.	Reede Bock - Gager	07:37	15:00	65	
10.06.08.	Gager (Hafentag wg. Sturms)				
11.06.08.	Gager (Hafentag wg. Sturms)				
12.06.08.	Gager - Lauterbach	10:03	11:30	13	
13.06.08.	Lauterbach - Greifswald	14:10	18:15	32	
14.06.08.	Greifswald - Wolgast	08:20	11:50	42	
15.06.08.	Wolgast - Ueckermünde	09:05	14:15	59	
16.06.08.	Ueckermünde - Stettin (Polen)	10:05	17:55	69	
17.06.08.	Stettin (Hafentag)				
18.06.08.	Stettin - Ueckermünde	08:45	16:27	71	
19.06.08.	Ueckermünde - Anklam	08:58	12:15	38	
20.06.08.	Anklam (Hafentag)				
Walter Volkmann					
21.06.08.	Anklam - Wollin	07:53	14:15	74	
22.06.08.	Wollin - Cammin	12:50	15:15	23	
23.06.08.	Cammin (Hafentag wg. Sturms)				
24.06.08.	Cammin - Dievenow	10:45	12:20	10	
25.06.08.	Dievenow - Kolberg	08:10	13:10	61	
26.06.08.	Kolberg - Dievenow	04:30	09:40	62	
27.06.08.	Dievenow (Hafentag)				
28.06.08.	Dievenow - Swinemünde	09:43	12:55	34	
29.06.08.	Swinemünde (Hafentag)				
30.06.08.	Swinemünde - Anklam	09:10	20:40	65	
01.07.08.	Anklam - Loitz	11:38	16:25	45	
02.07.08.	Loitz - Malchin	07:05	12:50	43	
03.07.08.	Malchin - Demmin	09:50	16:25	33	
04.07.08.	Demmin - Stolpe	08:45	14:50	50	
05.07.08.	Stolpe - Anklam	09:05	09:55	9	
06.07.08.	Anklam - Reede Bock	07:33	18:43	121	
07.07.08.	Reede Bock - Warnemünde	09:50	17:32	91	
08.07.08.	Warnemünde - Kühlungsborn	09:30	11:40	22	
09.07.08.	Kühlungsborn (Hafentag wg. Sturms)				
10.07.08.	Kühlungsborn - Boltenhagen	08:30	12:25	47	
11.07.08.	Boltenhagen - Travemünde	11:00	15:15	48	
12.07.08.	Travemünde - Lübeck	08:45	10:42	19	
13.07.08.	Lübeck (Hafentag)				
14.07.08.	Lübeck - Mölln	11:15	16:25	33	5
Walter Volkmann und Egon Boh					
15.07.08.	Mölln - Bad Bevensen	07:45	17:15	76	3
16.07.08.	Bad Bevensen - Haidanger	08:25	17:55	103	1
17.07.08.	Haidanger - Hannover	08:30	15:30	54	1
18.07.08.	Hannover - Minden	08:15	13:55	63	
19.07.08.	Minden - Alte Fahrt	07:15	16:20	98	
20.07.08.	Alte Fahrt - Schleuse Ahsen	08:22	20:00	96	3
21.07.08.	Schleuse Ahsen - Wesel	08:14	14:25	59	4

Gefahrenre Kilometer insgesamt 2.734
entsprechend Nautische Meilen 1.476

Durchfahrene Schleusen 23

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