

Der Berg kreißte - und er gebar eine Maus

Oder: In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen - man muß es nur finden!

Ein Reisebericht von Walter Volkmann
Wesel - Stockholm - Wesel - 2005



Schwedische Südostküste, Hafen Fyrudden, am 10.7.05.

Für meinen verletzten Matrosen hatte ich gerade von der Hafenmeisterin ein Krankentaxi besorgen lassen. Der Einstieg auf den Beifahrersitz ist nicht möglich und so muß die Rollstuhlplattform herabgelassen werden, weil er das verletzte Bein überhaupt nicht gebrauchen kann. Ich ahne Böses. Am Vortage, kurz nach Mittag, war er bei leichtem Seegang und trotz überall angebrachter Haltegriffe die Stufen vom Salonniedergang zur Messe runtergestürzt. Humpelnd kam er an Deck, um von seinem Unglück zu berichten. Der Fuß schwoll schnell stark an. Kühlkissen aus der Tiefkühltruhe brachten für den Abend und die Nacht zwar etwas Linderung, aber an diesem Morgen war der Unterschenkel bis übers Knie geschwollen. Seine Einlassung, „das wird schon wieder, das wird eine Verstauchung sein“, konnte ich nicht so recht glauben. Auf Nachfrage erklärte er, gegen solche Unbildden versichert zu sein. Von dem in den schwedischen Ostküstenschären versteckten Hafen Fyrudden bis zu unserem Ziel Stockholm sind noch etwas über einhundert Seemeilen zu fahren. Dort sollte dann ein Arzt aufgesucht werden. Mein Matrose war erst mal zur völligen Untätigkeit verurteilt. Ziel heute war also Stockholm. Nachdem wir abgelegt haben und keine halbe Meile vom Hafen entfernt sind, kommen mir Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung, weiterzufahren. Ziemlich spontan beschließe ich, zurückzugehen und meinen Matrosen von hier aus ins Krankenhaus zu schicken, damit geklärt wird, welcher Art die Verletzung ist. Ein Telefongespräch mit der Versicherungsgesellschaft bringt kurz nach Mittag die Gewißheit: mein Matrose wird nach Deutschland ausgeflogen und kommt nicht mehr zurück.

Jetzt bin ich allein. Viele Gedanken schießen mir durch den Kopf. Was soll ich jetzt tun? Hier abwarten, bis ein neuer Matrose gefunden ist? Oder am nächsten Tag allein sofort die Rückreise antreten? Oder das Ziel Stockholm nicht aufgeben und allein weiterreisen? Jetzt ist eingetreten, was ich schon vor unserer Abreise ein bißchen großsprecherisch verkündet hatte: „Dann fahre ich eben allein“. Und das kam so.

Die Linssen-Werft in Maasbracht, die vor zwei Jahren mein neues Boot auslieferte, hatte einen kühnen Plan. Zur 300-Jahr-Feier St. Petersburgs sollte eine „Baltic-Expedition“ vorbereitet werden, an der eine Flotille von etwa 25 ausschließlich auf der Linssen-Werft gebauten Booten teilnehmen könnte. Auf eine Veröffentlichung in der Hauszeitschrift meldeten sich sehr viel mehr Eigner, als die ins Auge gefaßte Maximalanzahl. Die Vorbereitungen wurden zügig und sehr professionell vorangetrieben; Sponsoren gefunden, Seekarten besorgt, die in Aussicht genommenen Etappenhäfen besucht und mit den Hafenmeistern gesprochen. Denn für eine Flotille von 25 Booten Anlegemöglichkeiten bereitzuhalten, mit Trinkwasser und evtl. mit Treibstoff zu versorgen, das bedarf schon einer sorgfältigen Planung. Jeder Eigner sollte zudem ein Manual erhalten, das alle unterwegs auftretenden Fragen vorweg beantworten sollte. Die Teilnehmer standen im Herbst 2004 fest und allen wurde eine Liste mit obligatorischer sowie darüber hinaus wünschenswerter zusätzlicher Ausrüstung zugestellt.

Etwa zwei Monate vor der in Aussicht genommenen Abfahrt, Anfang Juni dieses Jahres, platzte die Unternehmung wie eine Seifenblase mit der Begründung: Sicherheitsbedenken!

Nur nicht aufgeben! In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen!

Wer würde denn in einer kleineren Gruppe mitfahren? wollte ich wissen, und startete eine Anfrage an erklärte Reisewillige. Zwei Engländer, zwei Schweizer und acht Deutsche wollten immer noch. Treffen - wegen der Chemie - wurden vereinbart. Man fand sich sympathisch. Deshalb wurden die Vorbereitungen der Werft nun von mir übernommen und ohne Unterbrechung weiterbetrieben. Als Ziel wurde St. Petersburg aber aufgegeben, unter anderem wegen der erforderlichen Visa. Nun sollte das Ziel Helsinki oder Stockholm oder eine Hauptstadt der baltischen Staaten sein. Briefe sowie E-Mails wurden verteilt und Telefongespräche geführt. Die Engländer wollten so früh wie möglich losfahren und nicht mehr warten. Und dann erklärte ein Eigner nach dem anderen nun doch eigene Pläne verfolgen zu wollen, zuletzt die beiden Berliner.

Nur nicht aufgeben! In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen!

Eine der Bedingungen in der Ausschreibung war: jedes Boot ist neben dem Captain mit einem ersten Offizier zu besetzen, der das Boot bei Ausfall des Eigners selbständig führen kann.

Ich hatte mich Ende vorigen Jahres mit einem ehemaligen Binnenschiffer und seiner Frau verabredet, die gesamte Tour zusammen zu fahren. Etwa zwei Wochen vor der Abfahrt in Wesel zum Treffpunkt nach Berlin sagte der Schiffer seine Teilnahme ab, da das ursprüngliche Ziel St. Petersburg ja nun gestrichen sei, und dafür hätte ich doch sicher Verständnis. Ich hatte - selbstverständlich!

Nicht aufgeben! Wo ist wohl hier das kleine Glück verborgen?

„Dann fahre ich die Tour eben alleine“ verkündete ich trotz der besten aller Ehefrauen, die mich zwei Wochen lang über die Kanäle bis Berlin begleiten wollte. Der Abfahrtstermin verzögerte sich dann noch um einige Tage. Die Lieferung und der Einbau der seit langem bestellten Geräte wie Kartenplotter, Radargerät, Seewasserentsalzungsanlage, etc. nahm doch mehr Zeit in Anspruch, als ursprünglich geplant.

Aber dann ging's endlich los und ein kleines Abenteuer begann.

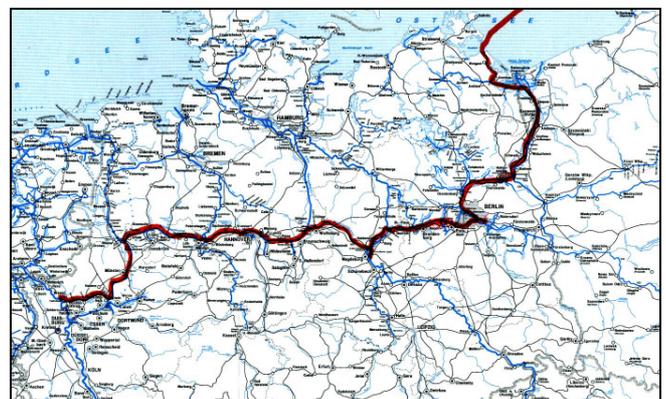
Der ziemlich reizlose Wesel-Datteln-Kanal mit seinen sechs Schleusen ist in kaum weniger als neun Stunden zu schaffen. Dann folgt der Dortmund-Ems-Kanal mit seinen vielen Baustellen und der in der Wassersportliteratur oft schlecht beurteilten Schleuse Münster. Wir hatten allerdings überhaupt keine Schwierigkeiten und wurden schnell bedient.



Schleuse im Zuge des Wesel-Datteln-Kanals

Kurz vor der Stadt Riesenbeck gibt es dann einige Baustellen, die bei etwas Interesse für Wasserbau sehr interessant sind. Der Kanal wird ausgebaut und verbreitert.

Das sogenannte „Nasse Dreieck“ bei Bergeshövede ist der Beginn des Mittellandkanals (MLK). Den MLK interessant zu finden, da bedarf es schon einiger Phantasie. Was man aber immer wieder findet sind, dank der Kanalverwaltung, zwar nicht bewirtschaftete, dafür aber gebührenfreie Anlegeplätze für Sportboote. Das interessiert bei einer geplanten Reisedauer von ca. acht Wochen schon, wenn für den Meter Bootslänge im Schnitt ein Euro zu zahlen ist.



Der Weg über die Binnenwasserstraßen von Wesel bis Rügen

Interessant wird es im Wasserstraßenkreuz bei Minden. Hier kann man in die Weser absteigen, oder auch nur die Wasserkunstbauwerke bewundern.

Zwischen Münster und der Schachtschleuse (ehemals Hindenburgschleusen) Anderten hinter Hannover gibt es keine Schleusen und das sorgt dann für etwas mehr Tagesleistung. Kurz vor Wolfsburg kommt dann die nächste Schleuse Sühlfeld. Bis Magdeburg gibt es noch einige Baustellen und eine Engstelle mit wechselndem Richtungsverkehr; insgesamt kommt man aber gut voran.

Der Magdeburger Dom grüßt von fern, wenn man den schnellen Weg wählt: die Kanalbrücke über die Elbe. Interessanter aber ist, sich mit dem Trog des Schiffshebewerkes Rothensee auf das Niveau der Elbe absenken zu lassen, und ein paar Kilometer stromauf bis in den Zollhafen zu fahren.



Im Oberwasser des Schiffshebewerks Magdeburg-Rothensee

Von hier sind es über die Strombrücke nur wenige Gehminuten in die Innenstadt. Die einstmalige graue Industriestadt hat sich prächtig herausgeputzt und zeigt Schätze, die durchaus konkurrieren können mit so mancher anderen traditionsreichen deutschen Stadt. Neben Dom und Kloster „Unsere lieben Frauen“, Museen, die Gruson'schen Gewächshäuser und nicht zu vergessen die Pferderennbahn mit Hotel und ganz ordentlichem Restaurant - im englischen Landhausstil der vorigen Jahrhundertwende erbaut - in Magdeburg-Herrenkrug.



Die Elbe bei Magdeburg mit dem Schifffahrtshindernis Domfelsen

Die Elbe oberhalb Magdeburgs auf einer längeren Strecke, vielleicht gar bis Dresden, zu befahren, ist bei den derzeitigen Wasserständen für etwas tiefer gehende Boote schwierig. Hierfür sollte man das zeitige Frühjahr nutzen, wenn im Winter genügend Schnee gefallen ist. Dabei gibt es viele neue Dinge zu entdecken: die Saalemündung bei dem Kleinstädtchen Barby, die man - durch Schleusen gestaut - bis Halle an der Saale befahren kann sowie die unter Naturschutz stehenden Elbauen.

Auch das Gartenreich des Fürsten Franz in Wörlitz bei Dessau ist eine weite Anreise wert (Liegeplätze im Hafen Coswig). Die historische Lutherstadt Wittenberg und dann natürlich die zahllosen Kleinode des Großraumes Dresden. Westdeutsche trifft man hier sehr selten - eher schon Angehörige der Seefahrernation Niederlande.

Die etwas größeren Tauchtiefen elbabwärts Magdeburgs sollten auch Booten mit 1,20 m Tiefgang genügen. Weiter in Richtung Berlin kann man den Weg wieder über das Schiffshebewerk Rothensee und die neue Trogbrücke über die Elbe nehmen, oder man fährt einige Kilometer zu Tal, um erst dann in den Elbe-Havel-Kanal zu gelangen. Da die Elbe weitaus interessanter ist als der Kanal, sollte man erst in Parey schleusen. Ein kurzer Stichkanal mündet in den Elbe-Havel-Kanal, der inzwischen als wichtige Verbindung nach Berlin gut ausgebaut ist.



Auf der Elbe zwischen Magdeburg und Parey

Kurz vor der Kleinstadt Kirchmöser öffnet sich dann bis Berlin, und noch weit darüber hinaus, ein Wasserreich das an Schönheit und Abwechslungsreichtum seinesgleichen sucht. Seeartige Aufweitungen der Havel in einer leicht bewegten eiszeitlichen Moränenlandschaft laden zum ankern und faulenzeln ein. Wer es hier eilig hat, tut sich selber keinen Gefallen.



Vor Anker bei Brandenburg

Und mitten in dieser schönen Landschaft liegt das Kleinod Wasserstadt Brandenburg: auf fünf Inseln gebaut, mit wunderbar restaurierten Kirchen, Bürgerhäusern und schönen Zeugnissen der Baukunst der Zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, mit einer Straßenbahn und Kopfsteinpflaster, gerade so als sei die Zeit stehengeblieben.

Von hier aus bis in die Mitte Potsdams sind es nur 50 km und bis Berlin-Charlottenburg 80 km. Fährt man zum Beispiel in Brandenburg wohnend am späten Vormittag los, kann man abends in Berlin mit seinem überaus reichen Kulturleben ausgehen, um dann an Bord zu schlafen und am nächsten Vormittag vielleicht noch ein bißchen einzukaufen.

Abends kann man dann wieder Zuhause sein und hatte zwei ruhige, aber erlebnisreiche Tage. Es gibt Zeitgenossen, die machen ihre Träume wahr.

Wählt man weiter ostwärts strebend den Weg über die Seen um Potsdam und meidet den nordöstlichen Umgehungs kanal, springt den, der zu verweilen weiß, die Kultur geradezu an. Eine Aufzählung all der Sehenswürdigkeiten ist unmöglich. Ob kunst-, baukunst-, garten-, technik- oder historisch interessiert, die Fülle des Gebotenen ist einfach nicht zu übersehen. Eine Stadtrundfahrt durch Potsdam im Panoramabus mit kurzen Fußgängen bietet einen ersten groben Überblick, den nicht nur Neulinge unbedingt wahrnehmen sollten. Die Rundfahrt beginnt gegenüber dem Ausgangsportal des Hauptbahnhofs.

Das schöne an unserem Motorbootspott ist doch, das langsame vorbeiziehenlassen schöner Landschaft und das Erleben von Kultur. Segeln, auch ein wunderbarer Sport, mit seinem Kampf gegen Wind und Wellen dagegen, ist da so ganz anders. Arm die Motorbootleute, die ihr Boot mehr als Camping auf dem Wasser begreifen. Jedoch, wir sind ein freies Land, in dem jeder - im Rahmen der Gesetze - machen kann, was er will. Und das ist auch gut so.

Berlin ist ein Wassereldorado, dessen Beschreibung immer nur lückenhaft sein kann. Hier gibt es unzählige Marinas, mitten in der Stadt aber auch freie Anlegeplätze, deren Nutzung höchstens auf 24 Stunden Liegezeit beschränkt ist. Interessierte an Schiffbauhistorie finden im Museumshafen im Oberwasser der Schleuse Mühlenweide sowie im Museumshafen der Halbinsel Stralau wunderbares Anschauungsmaterial. Glanzlichter sind die von noch funktionsfähigen Schiffsdampfmaschinen getriebenen Schiffe, allen voran der Schraubendampfer „Nordstern“ in Stralau. Wer je als Kind eine Dampfmaschine besaß, wird den Geruch des Öl-Dampfgemisches, das Zischen des austretenden, sich entspannenden Dampfes und das leise Gleiten der Schieber nie vergessen. Man ist stumm vor Rührung. Den Dampfer „Nordstern“ kann man - wie auch die anderen in Stralau liegenden historischen Schiffe - sogar mieten (www.schiffskontor.de).

Zwei bis drei Wochen Bordleben - auch wenn noch so komfortabel - reichen meiner lieben Frau. Haus und Garten waren zu versorgen und außerdem standen im Haus Reparaturen an. Sie wollte mich anrufen, wenn alles besorgt sei. Der Gedanke mich allein reisen zu lassen, mit einem 16 Tonnen verdrängenden Stahlboot von fast 12 m Länge, gefiel ihr gar nicht. Und so shangheite sie einen Mann, der mir zur Hand gehen sollte. Der mußte nun erst mal mit seinen 70 Jahren auf dem Zähler zum Jungmann ausgebildet werden. Dabei half sehr, bei nachlassender Lernbereitschaft mit Prüfung am nächsten Tag, und bei Nichtbestehen, mit Überbordwerfen zu drohen. Das Auswendiglernen routinemäßiger Tätigkeiten in Notsituationen erinnerte mich an einen Koranschüler. Seine beste Eigenschaft aber war, er wurde auch bei stark rollendem Boot in hohem Seegang nicht seekrank. Später ist er dann sogar noch zum Matrosen befördert worden.

Für diejenigen, die weder an Steuerbord noch an Backbord immer ein Ufer sehen müssen, geht der kürzeste Weg von Berlin zur Ostsee über die Oder. Die Verbindung dorthin wird über die Havel-Oder-Wasserstraße hergestellt. Im Nordwesten Berlins beginnt - nach verlassen der reizvollen Havelseen - der zu beiden Seiten von Grün eingerahmte meist schnurgerade Kanal, was ihn aber auch nicht sehr viel interessanter macht.

Wie auf den meisten Binnenwasserstraßen gelten auch hier veröffentlichte Geschwindigkeitsbegrenzungen. Nur wird hier die Geschwindigkeit per Laser kontrolliert und Verstöße gnadenlos geahndet - und das ist auch gut so. Die Reparaturen von Schäden durch Wellenschlag sind - im Gegensatz zu Straßen und Wegen an Land - enorm kostenaufwendig.

Auf dem Wege zur Oder ist noch die Schleuse in Lehnitz zu durchfahren. Dann kommt ein technisches Denkmal allerersten Ranges: das Schiffshebewerk Niederfinow mit einem Hub von 36 m. Ein wassergefüllter Trog in einem gewaltigen, mehr als 13.800 Tonnen wiegendem Stahlgestell, in dem es keine einzige Schweißnaht gibt, sondern statt dessen Millionen von Niete. Die mußten damals in Öfen bis zur Weißglut erwärmt, durch vorher gebohrte Löcher gesteckt und dann von zwei Männern mit Preßluftschlämmern unter Höllenlärm geformt werden. Und das alles mit uns heute primitiv erscheinenden Hebezeugen.

Das, und der damals primitive Erdbau, rechtfertigt die uns heute lange erscheinende Bauzeit von sieben Jahren. Ein bisschen mehr Achtung vor diesen Leistungen stände uns manchmal gut zu Gesicht.



Das Schiffshebewerk Niederfinow mit einem Hub von 36 m vom Unterwasser aus gesehen

Die kurze Wegstrecke bis zur Schleuse in die Oder ist durch die schöne Landschaft des Oderbruchs mit ihren oft seeartigen Erweiterungen geprägt. Das Städtchen Oderberg ist durchaus einen Stop wert. Bei der Schleuse Hohensaaten muß man sich entscheiden: für eine Weiterfahrt die Oder, oder die parallel dazu verlaufende Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zu nutzen. Für die Oder gilt ähnliches wie für die Elbe. Bei genügend Wasser gibt es eine schnelle Fahrt nach Stettin. Leider ist das meist nicht der Fall, und dann ist der Kanal die bessere Alternative. Unterhalb von Friedrichsthal mündet der Kanal in die Westoder. Die Grenze zwischen Polen und Deutschland verläuft in der Mitte des träge dahinströmenden Flusses. Die etwas schwermütige Landschaft erinnert an den Niederrhein oder Ostfriesland. Der Grenzübergang mit Zollkontrolle unterhalb des letzten deutschen Dorfes Mescherin - als Gemeinschaftsunternehmen der beiden Länder - ist problemlos, solange man keine Schußwaffen (Signalpistole) mit sich führt. Die verlangte europäische Waffenbesitzkarte ist meist nicht vorhanden und dann beginnt ein Streß, den man sich besser ersparen sollte.

Nach dem Grenzübergang darf man gespannt sein auf Stettin. Die Durchfahrts höhen der ersten beiden Brücken sollten kein Problem sein; aber die dann folgende Eisenbahnbrücke hat nur ein Lichtprofil von 3,50 m und die Straßenbrücke kurz dahinter gar nur von 3,30m. Danach öffnet sich die schöne Seite Stettins mit den meist schon tadellos renovierten, über einem steilen Ufer liegenden, geschichtsträchtigen Gebäuden. In der Marina kann man an Heckbojen festmachen oder auch längs am Kai.



Die Stettiner Marina „Marmaponts“ an der Oderwestseite mit dem Segelschulschiff „Frederic Chopin“

Nach der polnischen Wende gab es viel Kriminalität, so daß man sein Boot lieber nicht unbewacht ließ. Das ist - wie uns versichert wurde - in letzter Zeit aber weitgehend eingedämmt worden, und das Risiko bestohlen zu werden, ist nicht größer als in anderen europäischen Großstädten. Um Risiken auszuschließen haben wir deshalb einen zuverlässigen Wachmann engagiert, der uns 5 € die Stunde allemal wert war.

Reedereien beschäftigen für solche und viele andere Besorgungen zuverlässige Agenten. Die Adresse und Telefonnummer eines solchen Agenten - im Zivilberuf Taxiunternehmer - hatte ich in Deutschland erhalten. Dieser Tip war Gold wert. Eine Viertelstunde nachdem wir festgemacht und telefoniert hatten, stand der sympathische Mann vor uns. Herr Benedykt (Tel. 0048 601 706924) ist ein hervorragender Fremdenführer mit tiefen Kenntnissen der Historie der Stadt, kennt die besten Bäcker und Metzger (Brot, Fleisch und Würste sind von hervorragender Qualität), geht mit einkaufen, weiß wo es Seekarten gibt, ist Bodygard auf dem Russenmarkt und spricht natürlich hervorragend polnisch. Die Kapitäne der großen Kreuzfahrtschiffe nutzen wegen seiner großen Zuverlässigkeit gern seine Dienste. Mit den sagenhaft niedrigen Preisen, besonders dem für Treibstoff, ist es in Polen - wegen der neuen Zugehörigkeit zur EU - vorbei. Wir zahlten Anfang Juli für Diesel 1,00 € pro Liter. Auch die Liegegebühren haben Westniveau erreicht.

Das ganz eigenartige Flair der Stadt macht es einem dann doch schwer, weiterzureisen. Stettin, seit Beendigung des Zweiten Weltkriegs in unendliche Ferne gerückt, ist uns durch diesen Besuch wieder sehr nahe gekommen. Von Berlin ist es mit dem Auto in zwei Stunden zu erreichen - fast um die Ecke.

Ab der letzten Altstadtbrücke gilt stromab auf der Oder die nationale Seestraßenordnung. Es gilt nun anderes Recht. Die Berechnung der Entfernungen in Kilometern wird erst mal für eine Weile beiseite gelegt, jetzt sind Seemeilen gefragt.

Die Durchfahrt durch den geschäftigen Hafen mit seinen vielen Werften ist eigentlich verboten. Das haben wir dann allerdings erst später gemerkt; wir hatten nicht sauber navigiert und einen falschen Oderarm erwischt. Niemand nahm jedoch von uns Notiz. Die Geschäftigkeit im Hafen, vor allem der Werftbetrieb, läßt auf eine gute Beschäftigung schließen. An der linken, der Stadt zugewandten Seite der Oder, entstehen zur Zeit mehrere Yachthäfen, die zwar mehr Ruhe versprechen, dafür aber nicht so stadtnah gelegen sind wie die „Marmapontons“ vor der Altstadt.

Die typische Landschaft des Oderdeltas mit seinen vielen Schilfin-seln weitet sich kurz vor Ziegenort seeartig auf, und nur noch eine kleine Engstelle ist zum großen Stettiner Haff zu durchfahren. Ziegenort ist Grenz- und Zollstation und, wenn man den Ausgang über Rügen auf die offene Ostsee wählt, der Ort zum ausklarierten.



An der Pier von Ziegenort

Das kontrollierende Zollschiff, was man nahebei passieren sollte, damit Name und Nummer des Bootes auslaufenden Bootes gut zu erkennen sind, liegt draußen auf der Grenze zwischen dem polnischen Großen Stettiner Haff und dem deutschen Kleinen Haff. Wählt man die Entfernung zu groß, dann wird das von der Besatzung des heranbrausenden Schlauchbootes streng gerügt.

Andererseits bringt ein solches Vergehen vielleicht auch mal ein bißchen Abwechslung in den langweiligen Grenzwachdienst. Der kürzere, andere Ausgang auf die Ostsee geht über Swinemünde, wo auch ausklariert werden kann.

Die Haff- und Boddenreviere mit Ihren großen Wasserflächen und ihren vielfach gegliederten Uferlandschaften, die dahinterliegenden, teils bewaldeten, teils offenen Gras- und Buschflächen, sind in ihrer natürlichen Schönheit herzerwärmend. Jäh aus seinen Träumen wird aufgeschreckt, wer nach verlassen des Kleinen Haffs ein im Wasser stehendes Stahlgerüst von gewaltigen Ausmaßen erblickt, den Torso einer ehemaligen Eisenbahnbrücke bei der Ortschaft Karnin. Wie ich später erfuhr, hat sich die Bevölkerung gegen den Rückbau dieses Kolosses gewehrt und den Erhalt durchgesetzt. Welcher Teufel muß diese Leute beraten haben?

Kurz nach dem „Usedomer Winkel“ fährt man in den Peenestrom ein. Strom? Ja, es strömt tatsächlich, wenn auch sehr gemächlich. Eine abwechslungsreiche Landschaft erfreut das Auge, vorausgesetzt, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km pro Stunde wird nicht nur als Empfehlung interpretiert.

Muß wegen des Tiefgangs die Fahrinne eingehalten werden, ist oftmaliger Kurswechsel angesagt. Hinter der nächsten Engstelle taucht dann Wolgast auf, zuerst die riesigen Werkhallen der Werft und dann an Backbord die den kleinen Hafen umgebende Altstadt.

Am Kai ist, wegen des heutigen Hafenfestes, kein Platz frei. Heute ist es sowieso nicht ratsam hier anzulegen, denn das Gewummer der Lautsprecher legt sich auf Kopf und Brust.

Unterhalb der die Insel Usedom mit dem Festland verbindenden kombinierten Eisenbahn- / Straßenbrücke gibt es an der linken Seite des Flusses noch eine Marina, die uns aber nicht behagt, und so sind wir zu unserem Glück gezwungen, nur wenige Kabellängen (1 Kabellänge = 185,2 m = 1/10 Seemeile) unterhalb Wolgasts, vor der kleinen Ortschaft Mahlzow vor Anker zu gehen. Das saubere, warme Wasser lädt zum Baden ein und danach sitzen wir noch ohne Lärmbelästigung bis tief in die Nacht auf dem Achterdeck mit vielen Vorschlägen, wie die Welt verbessert werden könnte.

Um sechs Uhr sind wir schon auf den Beinen und kurz nach sieben Uhr lichten wir den Anker. Morgennebel liegt auf dem Wasser und kein Lüftchen regt sich. Vielleicht ist der heutige Tag günstig für den Sprung nach Bornholm.



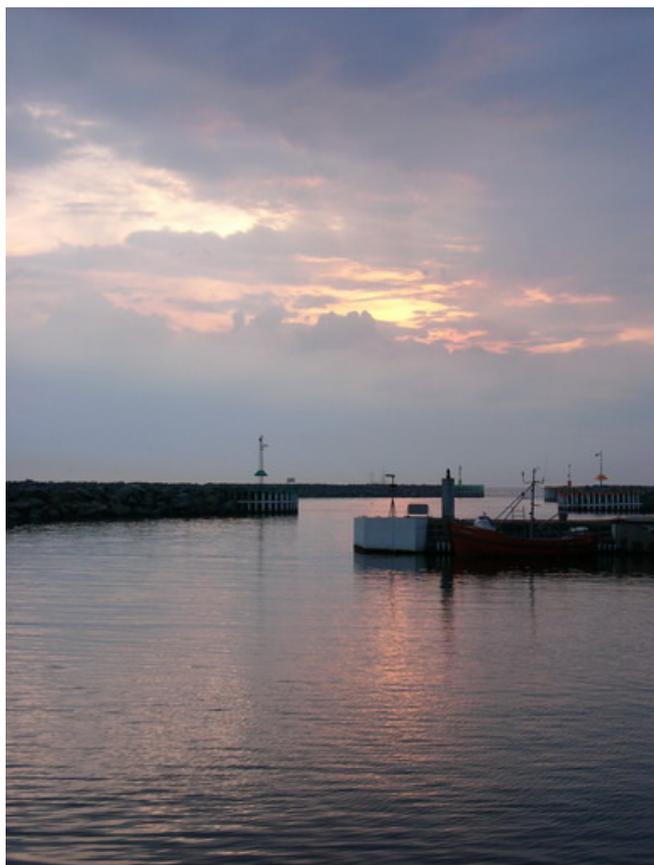
Ankerndes Handelsschiff auf dem Wege von Rügen nach Bornholm

Die Marinas Kröslin und Freest am linken Ufer liegen noch verschlafen im Morgendunst. Und dann ist die Ostsee endlich erreicht. Wir wählen den Weg in die See über die ausgetonnten Schifffahrtswege, anstatt einfach querbeet - wie die Einheimischen - zu gehen.

Nach der Tonne „Landtief A“ wird der Kurs auf Rönne / Bornholm abgesetzt. Rügen versinkt langsam hinter dem Horizont. Der Wind am Vormittag hat die See nur leicht gekräuselt, um am Nachmittag ganz einzuschlafen. Für ein Motorboot ideale Bedingungen. Die Selbststeueranlage arbeitet sehr zuverlässig, und so haben wir Zeit, ein wenig zu dösen und den Gedanken nachzuhängen.

Bornholm ist als Schatten am Horizont gerade auszumachen, als wir - genau auf unserer Kurslinie - ein ziemlich großes Seeschiff, so vielleicht an die 10.000 BRT, sehen. Die Peilung steht - natürlich: es ankert hier so etwa fünfzehn Seemeilen vor Bornholm. Richtig, es ist ja Sonntag; statt in den Hafen zu gehen, verbringt man den ungünstigen Einlauftermin lieber gelangweilt auf See, denn hier draußen kostet es kein Hafengeld. Die Weiterfahrt wird dann so eingerichtet, daß erst am frühen Montagmorgen im Hafen festgemacht wird, um dann sofort zu löschen oder zu laden. Die Seeleute und deren Familien haben das Nachsehen.

Wir wollen zuerst im Handelshafen versuchen, ein Plätzchen zu finden. Die sind aber gegen 18:00 Uhr alle schon besetzt. Später wird uns erzählt, daß viele Schiffer nur Vormittagstörns planen, damit sie mittags die besten Liegeplätze ergattern. Arme Irre. Gleich nebenan ist in nördlicher Richtung der Yachthafen gelegen. Hier finden wir an einem Kopfsteig einen schönen Platz, nicht gerade zum besonderen Vergnügen eines deutschen Motorsegelers. Wir nehmen ihm die Sicht auf die abendliche See, die vom glutroten Sonnenuntergang glänzt. Die im Hafengebäude aushängende Wettervorhersage verspricht für den frühen Morgen 6 BF (Beaufort = Windstärke), in Böen 7 aus Ostnordost. Schön für Segler - aber für uns Motorbootleute?



Im Hafen von Hasle auf Bornholm kündigt sich schlechtes Wetter für den morgigen Tag an

Um sieben Uhr werden mit Ziel Karlskrona, in den Schären der schwedischen Südküste gelegen, die Leinen gelöst. Im Windschutz der Westseite der Insel geht es erst mal 1 ½ Stunden bis zur Nordspitze. Dann beginnt der Tanz.

Die Seen kommen in einem Winkel um die 60 - 70° zu unserem Kurs. Das Boot rollt bei einer geschätzten Seehöhe von 1 ½ m sehr stark. Schon bei den Vorbereitungen für diesen Törn hatte ich immer wieder darauf geachtet, alle losen Gegenstände wirklich seefest zu verstauen. Eine stürmische Überfahrt mit unserem Segelboot vor vielen Jahren von Helgoland nach Norderney und das Chaos unter Deck waren mir immer noch sehr lebhaft in Erinnerung. Und dann passierte es doch. Ein Schrank war nicht richtig verschlossen und meine rasiermesserscharfen Kochmesser schossen durch die Pantry. Obst samt Schüssel rollten durch die Kajüte, die Kaffeemaschine hing kopfüber an der Elektroschnur und die Schublade unter der Messesitzbank mit den vielen Vorräten riß sich aus dem Beschlag, der nur mit zwei kleinen Schraubchen befestigt war. Da half nichts mehr, mein Jungmann mußte erst mal runter und aufräumen, oder besser noch, alles was sich bewegte, mit den Polstern des Salons festkeilen. Das macht man am besten im sitzen, was bei dem heftigen Rollen des Bootes schon eine Weile dauerte. Meine größte Sorge war, daß mein Jungmann bei der heftigen Schaukelei seekrank würde. Nichts dergleichen, der arbeitete sich durch das Chaos, verkeilte alles was sich bewegte und kam anschließend fröhlich an Deck. Als Belohnung wurde er dann zum Matrosen befördert. Wir beschlossen umzukehren, um die Wunden erst mal zu heilen. Im Hafen von Hasle, fünf Seemeilen nördlich von Rönne, fanden wir längs am Kai ein schönes Plätzchen. Den Nachmittag verbrachten wir mit aufräumen und der Reparatur der Schublade.

Am anderen Morgen blies der Wind immer noch mit derselben Stärke. An auslaufen war nicht zu denken. So holten wir unsere langstreckentauglichen Falträder heraus und fuhren nach Allinge an der Nordspitze Bornholms gelegen. Dieser Hafen auf der Ostseite der Inselspitze ist bei östlichen Winden ungehindert den anlaufenden Seen ausgesetzt. Um vor dem Schwell geschützt zu sein, wird der Hafen in solchen Fällen mit Toren, ähnlich denen einer Schleuse, verschlossen. Wer hier erst mal Zuflucht gefunden hat, sitzt dann aber in der Falle, wenn die Winde zwar immer noch kräftig wehen, sonst aber schönstes Segelwetter ist. So hängen die Segler, wegen der Enge des Hafens in Päckchen bis zu viert, gelangweilt auf ihren Schiffen herum und trauen sich nicht von Bord, weil sie sonst das Öffnen der Tore und damit das Auslaufen verpassen könnten.

Nach dem Hafentag, der auch ausgefüllt wird mit einkaufen und einer Stadtbesichtigung, sollte nun die Überfahrt zur schwedischen Südküste gewagt werden. Ziel war Karlskrona. Der Wind war etwas abgeflaut, aber es lief noch immer eine ziemlich hohe Altsee. Zwischen Bornholm und der schwedischen Küste ist der Schifffahrtsweg „Bornholmsgat“ eingerichtet. Den müssen wir kreuzen. Alle großen Schiffe mit Bestimmungshäfen in Finnland, Nordostschweden, Rußland und dem Baltikum, die von Westen kommen, müssen durch dieses Nadelöhr. Und als sei das nicht genug, treffen hier auch noch verschieden temperierte Meeresströmungen aufeinander, was schnell Seenebel entstehen läßt. Später erfuhr ich, daß dieser Meeresteil auch „Biskaya der Ostsee“ genannt wird.

Das Boot rollt bei dem immer noch herrschenden Ostwind natürlich recht heftig. Ich schätze die Krängung nach beiden Seiten aber auf nicht mehr als maximal 20°. Das Boot setzt weich in die Seen ein, und da es sich auch sonst gut benimmt, Spritzwasser kommt kaum über, bin ich sehr zufrieden. Eben noch im Sonnenschein, trübt es sich ziemlich schnell ohne erkennbaren Grund ein. Die Sicht geht deutlich zurück - und dann kommt der gefürchtete Seenebel. Im ersten Moment fällt mir fast das Herz in die Hose! Umkehren oder weiterfahren? Ich hatte zwar das Handbuch für die Bedienung des Radargerätes gelesen, aber nicht wirklich trainiert. Die Funktion „MARPA“ war mir aus der Fliegerei ein Begriff, aber auf See hatte ich das noch nicht ausprobiert, weil die Geräte viel zu spät eingebaut worden waren. Jetzt klappte es aber doch auf Anhieb. Mir fiel ein Stein vom Herzen. Diese Funktion, synchronisiert mit dem Kartenplotter, zeigt beim anklicken des auf dem Bildschirm sichtbaren Radarziels dessen Fortbewegungsrichtung und die Geschwindigkeit. Und das nicht nur für ein Ziel, sondern gleich für mehrere. Nach diesem Erfolg war natürlich von umkehren nicht mehr die Rede.

Selbstverständlich haben wir für alle eventuell zu bereisenden Gebiete Papierseekarten an Bord, aber welche Erleichterung bietet da die moderne satellitengestützte Elektronik!

Nach einigen Meilen lichtet sich der Nebel und die Sonne schien wie vorher. Der Landfall mit diesen Hilfsmitteln ist auch an schwierigen Küsten, wie sie die Schären der schwedischen Küsten darstellen, ein Kinderspiel.

Doch wehe, wenn diese Hilfsmittel ausfallen! Auf der gesamten achtwöchigen Reise ist zwar keines der Geräte ausgefallen, aber zur Sicherheit lief immer auch ein netzstromunabhängiges GPS zur Positionsanzeige mit.

Der Landfall an der schwedischen Südostküste, zwischen den Karlskrona vorgelagerten Inseln, war unproblematisch. Wir mußten den Kurs kaum verändern. Beim näherkommen sahen wir, daß die Schweden ein sehr wehrhaftes Volk sein müssen. Der erste Anblick der Geschütztürme auf den Felsen, die schmale Einfahrt durch U-Bootsperren gesichert, die geschäftig hin und herflitzenden kleineren Marinefahrzeuge waren für mich bedrückend. Bis in den eigentlichen Hafen sind es von hier immer noch gute sieben Meilen. Für unseren stählernen Verdränger heißt das, noch eine gute Stunde zu fahren. Im Hafen kann man mit kleineren Booten in Boxen festmachen; die Größeren gehen an den Kai. Was mir sofort aufgefallen ist: anlegen und festmachen ist jedermanns Privatsache. In Deutschland, und noch sehr viel mehr in Holland nimmt (fast) immer jemand die Leinen von ankommenden Booten wahr. Nicht so hier und auch nicht im weiteren Verlauf der Reise. Vielen Besatzungen von deutschen Yachten scheint das Vorbild zu sein, da sie sich ähnlich verhalten.

Ist Dänemark mit seiner Insel Bornholm noch etwas verspielt, zeigt sich das schwedische Karlskrona nordisch kühl. Alles fühlt sich hier ein bißchen anders an - eben „nordisch“. Noch sehr viel interessanter aber als die Stadt mit ihren schönen öffentlichen und privaten Bauten ist das Gelände des Marinemuseums. Hier kann man einen ganzen Tag verbringen, ohne sich zu langweilen und das taten wir dann auch.

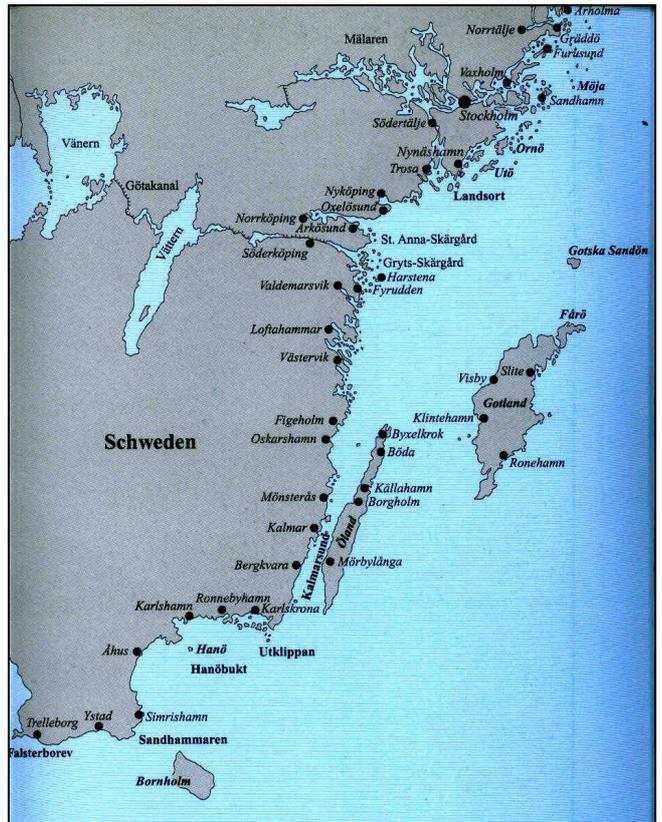


Innenansicht der Admiralitätskirche in Karlskrona

Nach dem Hafentag in Karlskrona wollen wir weiter gen Norden ziehen. Der kürzeste Weg geht erst mal ostwärts durch die Schären; für den Neuling eine ziemlich tückische Landschaft. Die Überwasserfelsen sind oft erst beim näherkommen zu erkennen, von denen unter dem Wasser sieht man natürlich nichts; und das auch gleich in einer Anzahl, für die die Zahl Million klein ist. Während die Einheimischen ihre Reviere kennen und kreuz und quer fahren, sind Neulinge gut beraten, sich an die gut betonnten Seewege zu halten. Navigationsnachlässigkeiten werden meist sofort bestraft. Aber was ist das für eine wunderbar anzusehende Landschaft, die langsam am Boot vorbeizieht! Glatte Felsen, Inseln mit hellgrünen Lichtungen zwischen den Nadelbäumen und oft mit Sommerhäusern, die mit ihrem ochenblutroten Anstrich einen dazu schön kontrastierenden Farbteppich bilden.

Bei der Navigation durch dieses Labyrinth schleichen sich schnell Fehler ein. Die Leitung der ursprünglich geplanten großen Baltic-Expedition hatte für diesen Fall auf jedem Boot zwei, besser drei mit Schiffsführung und Navigation vertraute Personen zur Pflicht gemacht. Der Erste für die Schiffsführung, der Zweite für die wahrlich nicht einfache Navigation, denn es gibt viele Tonnen und Stangen, die keine weitere Bezeichnung tragen und deshalb in der Karte korrekt abgehakt werden müssen. Einmal verirrt, muß man entweder bis zum letzten bekannten Punkt zurückfahren, oder für die genaue Position sein GPS befragen.

Nach ca. 15 sm haben wir die offene See erreicht und setzen unseren Kurs auf NNO ab. Der Kalmarsund, zwischen der schwedischen Ostküste und der Insel Öland ist wie ein riesiger Trichter geformt, der sich bei der Stadt Kalmar auf weniger als eine halbe Kabellänge verengt, um sich dann wieder - wie im südlichen Teil - zu erweitern.



Von Rügen über Bornholm und den Kalmarsund nach Stockholm

Das ursprünglich für heute geplante Ziel Kalmar werden wir uns für die Rückreise aufheben und gehen noch die 15 Meilen bis Borgholm auf Öland. Der Hafen ist pickepackevoll. Die 50-60 Fuß langen „Seepflüger“, die uns im Kalmarsund mit riesiger Hecksee überholt haben, liegen alle schon dösend an den Stegen. Die Eigner laufen an der Pier Reklame für Designermarken oder shoppen in den nahen Strandläden oder essen und trinken pausenlos irgend etwas.



Im Hafen von Borgholm auf Öland

Wir erwischen gerade noch eine Boje vor dem Restaurant. Obwohl wir einige Mühe haben, an der Heckboje festzumachen, rührt sich keine Hand uns zu helfen; vielmehr sehen die Eigner interessiert zu, wie „die“ wohl zurecht kommen. Irgendwie schaffen wir es dann doch. Mein Matrose lädt mich zum Essen ins nahe Restaurant ein. Das servierte Mal ist eher mäßig.

Für die inzwischen an Fastfood gewöhnte Masse mag das ja alles „lecker“ sein, aber ein gemäßigter Feinschmecker befindet sich hier in der Diaspora. Und das gilt ohne Ausnahme für alle skandinavischen Länder.

Anschließend Bummel durch das Städtchen. Kettenläden mit Gold- und Silberwaren, Klamottenshops; Läden mit Dingen, die für nichts zu gebrauchen sind, im Wechsel mit Freßbuden. Wenn nicht hauptsächlich schwedisch gesprochen würde, könnte man diesen Ort in der Türkei, Italien oder Spanien und inzwischen auch in Deutschland ansiedeln. Wir wenden uns mit Grausen ab.

Schon vor sieben Uhr verlassen wir den Hafen. Die Ostküste und die Insel Öland streben wieder auseinander; der Trichter erweitert sich und das Land ist zu beiden Seiten nur noch als dünnes, schmales Band zu erkennen. Voraus kommt fast am Ende des Sundes die Felseninsel „Bla Jungfru“ in Sicht. Sie steht unter Naturschutz und es sollen dort viele endemische (allein nur an diesem Standort) Pflanzen wachsen. Der Felsen ist in der Uferzone glatt und blank; eine Landemöglichkeit können wir nicht ausmachen. Die See ist ziemlich ruhig und wir machen gute Fahrt. Was uns schon vorher auffiel, macht sich jetzt immer mehr bemerkbar: massenhaft Gelbgen, die sich je nach Windrichtung streifenförmig zusammenklumpen, und hier riesige zusammenhängende Felder bilden. Der Seegang wird dadurch gedämpft, als hätte jemand Öl ins Wasser gegossen. Wenn der Bootsrumph die Algenfelder durchpflügt, gibt es ein Geräusch, als ob man durch halbsteife Sahne fährt.



Schwedischer Tonnenleger

Unser ehrgeiziges heutiges Ziel war Trosa, etwa 60 Seemeilen südlich von Stockholm, da passierte meinem Matrosen dann das schon beschriebene Unglück. Draußen auf See, weit und breit kein Hindernis, die Schärenküste war mehr zu ahnen, als zu sehen.

Das verletzte Bein muß verdammt weh getan haben. Mein Matrose konnte nichts mehr tun, weder Seekarten sortieren, noch steuern oder sonst irgend etwas. Die Selbststeueranlage versah zuverlässig ihren Dienst, so daß ich ihm mit eiskalten Gelkissen vorerst wenigstens etwas Linderung verschaffen konnte. Trosa war noch viel zu weit entfernt; wir würden erst spät abends ankommen. Also Landfall an dieser tückischen Küste so bald als möglich. Nicht an jeder beliebigen Stelle der Küste kann man das. Die Einfahrtstellen zu den Häfen sind den Seegatten zwischen den holländischen Westfrieseninseln ähnlich. Erstmal Position feststellen, dann passendes Seegat aussuchen, Kurs festlegen und alles dreimal überprüfen - damit ja nichts schief geht, denn eine Vielzahl von Felsen sind gerade so mit Wasser überspült oder sie ragen nur ganz wenig über die Wasseroberfläche hinaus. Bojen sind eindeutig zu identifizieren und dann erkenne ich auch schon zwischen dem Felsengewirr den Hafen Fyrudden. Geschafft! Kurz nach sieben Uhr abends sind wir fest an der Pier des kleinen Hafens.

Was dann folgte, habe ich bereits eingangs geschildert.

Nachdem die Linssen-Werft die Baltic-Expedition unter Expeditionsleiter Rollo Gebhard abgesagt hatte, wollte ich mit einer kleinen Gruppe Unerschrockener trotzdem fahren, das ursprüngliche Ziel St. Petersburg aber aufgeben und gegen den Uhrzeiger über Polen und die baltischen Staaten nach Helsinki gehen, um dann an der schwedischen Ostküste zurückzufahren.

Wie bereits beschrieben, fiel auch diese kleine Gruppe auseinander. Als dann auch noch mein erster Steuermann mit Partnerin absagte, sollte wenigstens eine Maus geboren werden.

Die Maus hieß Stockholm.

Ein Telefongespräch nach Deutschland, als letzter Versuch einen Matrosen zu verpflichten - diesmal mit Bootsführerschein - scheiterte.

Dann die Entscheidung: Ich werde alleine weiterfahren - Ziel: Stockholm.

Das kleine Glück im Unglück - wo steckt es? Ich werde es suchen!

Ab jetzt ist alles ein wenig anders. Die schwedischen Sportbootkarten müssen der geplanten Route entsprechend aussortiert und so übereinander gelegt werden, daß sie von oben nach unten abgearbeitet werden können. Sehr rechtzeitig sind Leinen so klarzulegen, daß auf alle Situationen im Hafen - längsseits an einer Pier, oder vor Heckboje, oder in einer Box, oder wie immer sonst - sofort reagiert werden kann. Fender sind rechtzeitig außenbords zu hängen, um sie kurz vor dem Festmachen noch schnell auf die richtige Höhe zu bringen. Später habe ich dann gelernt, die Vor- und Achterleine so nach Mittschiffs zu führen, daß ich sie von Land aus ergreifen konnte, ohne erneut an Bord gehen zu müssen, denn mit Hilfe von außen war in diesen Gewässern nicht zu rechnen.

Auch Kaffeepulver in die Filtertüte geben und frisches Wasser in den Tank der Kaffeemaschine einfüllen, um dann nur noch die Starttaste drücken zu müssen. Ähnliches galt für den Fünfuhrtee, der meistens auf den frühen Nachmittag vorgezogen wurde. Im Laufe des Alleinseins wurde ich immer selbständiger - im wahrsten Sinne des Wortes. Für die späteren Flüsse und Kanäle mit ihren Schleusen war das eine gute Vorbereitung.

Jetzt erst mal Kurs Nordnordost mit Ziel Stockholm. Raus aus den Schären und auf die offene See. Dabei hilft mir der Kartenplotter. Für die schwedische Süd- und Ostküste bis oberhalb Stockholms braucht man nur ein einziges ROM (E-Speicher). Eine Zoomfunktion zeigt in allen möglichen Maßstäben sehr zuverlässig Tiefenangaben bis zu einzelnen Felsen, alle Tonnen und Stangen sowie empfohlenen Routen durch die Schären. Das Kartenbild kann mit dem Radarbild auf dem Bildschirm synchronisiert werden. Viele andere wichtige Funktionen, wie z.B. Kurs über Grund, Abdrift, Kartenkurs u.s.w. können eingeblendet werden. Für einen Alleinreisenden sind alle diese Hilfsmittel - ergänzt um eine Selbststeuereinrichtung - sehr empfehlenswert, um weitgehend entspannt reisen zu können. Außerdem ist bei längeren Seetörns mit sich verschlechternden Wetterbedingungen zu rechnen, denn bei einem nur die Rumpfgeschwindigkeit (ca. 7,3 Knoten = 13,5 km/Std.) laufenden Verdränger kann man nicht mal eben den Gashebel auf den Tisch legen, um ganz schnell im nächsten Hafen zu verschwinden. Schlechtwetter ist deshalb von vornherein immer einzurechnen.

Ich habe dann immer sehr schnell den Niedergang geschlossen, um den zweiten Steuerstand im Salon zu nutzen. Die Rollbewegungen sind hier sehr viel weniger zu spüren als auf dem Achterdeck. Außerdem ist es warm und trocken. Der geneigte Leser wird es vermutlich nicht erraten, welches auf meinem Boot bei Schlechtwetter der ruhigste Platz ist: das Klo neben meiner Kammer! Auch bei heftigem Rollen konnte mich nichts aufhalten, es aufzusuchen.

Südwestlicher Ansteuerungspunkt für den Stockholmer Schärengarten ist der Leuchtturm Landsort. Derjenige, der die erste Reise in die Schären macht, hat davor erst mal einen Riesenrespekt - oder nennen wir es ruhig Angst. Und das muß auch so sein, denn die Gefahren lauern überall! Hat man aber gelernt, die oft sehr geringen perspektivischen Überschneidungen, die die Lage der Inselchen erst interpretationsfähig machen, richtig zu deuten, dann wird man sich zunehmend sicherer fühlen. Ist dieser Punkt erreicht, macht es eine unendliche Freude, auch außerhalb der ausgetonnten Wege zu fahren und in stillen Buchten zu ankern. Und das tat ich denn auch erstmal.

Das GPS zeigt die Position des Bootes in den elektronischen Seekarten sehr zuverlässig. Eine kleine Bucht vor der Insel Nattarö war schnell gefunden und der Anker ging langsam in die Tiefe. Motor aus - Ruhe. Kein Großstadtrauschen, nur Vogelgezwitscher, eine unendliche Zufriedenheit stellt sich ein.

Erst einmal aufs Ohr hauen, dann in dem glasklaren sauberen Wasser baden und dann kochen und ein Festmal zusammenstellen. Eine halbe Meile entfernt liegt eine schwedische Segelyacht vor Heckanker und hat die Vorleine an einem Baum festgemacht. Nur leise hallt Kinderlachen herüber.



Vor Anker in den schwedischen Schären nahe Stockholm

Am Abend braucht das Meer dann eine ganze Weile, die Sonne auszulöschen.

Bis Stockholm sind es heute noch gute 40 Meilen. Der Kurs geht zuerst in nordöstliche Richtung, um dann bei Jungfrufjärden fast im rechten Winkel nach Nordwesten zu verschwenken. Diesem Kurs folgt man dann so etwa 10 Meilen. Die Schweden haben Ferien und auf dem Wasser ist eine Menge Betrieb. Eine bunte Mischung von hauptsächlich gemächlich dahinziehenden Segelbooten, schnellen Gummibooten mit starken Außenbordmotoren und Motoryachten aller Größen mit mächtiger Hecksee pflügen ohne Rücksicht auf andere durch das Wasser.

Am Ende des Fjords Baggensfjärden stellt ein enger Kanal - Baggens Stäket - die Verbindung her zu den großen Fahrwassern nach Stockholm. Schon vor der schlundartigen Verengung des Kanals ist die Geschwindigkeit auf großen Tafeln auf 5 kn beschränkt, was PS-starke Motorboote überhaupt nicht hindert, noch kurz vor der Verengung mit hoher Hecksee zu überholen, um dann unvermittelt das Gas herauszunehmen, denn da kommen auch schon die blanken Felsen. Der Kanal ist etwas mehr als eine Meile lang und da zuckeln dann alle gemächlich hintereinander her, denn überholen ist nicht möglich. Es folgen dann noch zwei enge Fjordarme in denen - wohl wegen der zahlreichen Hafenanlagen und Stege - die Geschwindigkeit auf 5 bzw. 8 kn beschränkt ist, aber auch hier hält sich kaum jemand daran.

Nach dem Verlassen des letzten Fjordarms bei Kungshamn und Kurswechsel auf Südwest sieht man die Stadt. Nach etwas mehr als 4 Meilen ist man in ihrer Mitte.



Fest am Steg im Stockholmer Vasahafen

Der altstadtnächste Hafen ist der beim WASA - Museum. Eine Lücke, in die mein Boot gerade gut hineinpaßt, ist am Außenlängssteg noch frei. Das Anlegemanöver klappt auf Anhieb - Stockholm, die Schöne am Mälarsee, sie ist erreicht.

Ich kenne die Stadt von früheren Besuchen und deshalb mußte ich nicht erst suchen und mich zurechtfinden, sondern vertraute mich meinem Faltfahrrad an. Am Vasamuseet vorbei, über die Djurgards-Brücke, über den Strandvägen mit den vielen am Kai vertäuten Traditionsschiffen und schon ist man mitten in der Stadt.



Die Wasserfront der Stockholmer Altstadt: Gamla Stan

Das Königsschloß beherrscht mit seinen riesigen Ausmaßen die umliegenden übrigen repräsentativen Gebäude und die alte Kernstadt „Gamla Stan“ mit dem alten deutschen Viertel aus der Hansezeit und der Deutschen Kirche. Die Altstadt wird hauptsächlich von Touristen bevölkert. In kleinen Geschäften kann man Antiquitäten, künstlerisch sehr qualitätsvolle Glaswaren und natürlich auch Waren für den täglichen Bedarf kaufen. Es ist sehr warm. Die Schweden halten das Gesicht in die Sonne und schließen die Augenlider, während die Touristen aus südlicheren Ländern lieber den Schatten der aufgestellten Schirme vor den Lokalen aufsuchen. Ich hatte die Schweden immer als sehr schlank in Erinnerung, jetzt zeigt jedoch auch hier der Nahrungsüberfluß seine unübersehbare Wirkung.



Die Stockholmer genießen die Sonne

Gamla Stan gegenüber liegt die Insel Skepsholmen. Hier sind die großen Museen angesiedelt. Das kleine, aber feine Architekturmuseum mit seiner didaktisch sehr geschickt aufgebauten Sammlung und einer von Pädagogen betreuten Kinderabteilung, die spielerisch das Interesse der Kinder an Gestaltung weckt. Das Museum für nordisches Design und dann das Museum für moderne Kunst mit seinen Sammlungen und einer wunderbaren Ausstellung. Der Insel gleich gegenüber liegt das Nationalmuseum mit seinen reichhaltigen Sammlungen. Diese Auswahl kann bei weitem nicht erschöpfend sein.



Das Stockholmer Königsschloss

Von Stockholm nach Süden gibt es drei Wege auf dem Wasser: den ich oben beschrieben habe in umgekehrter Richtung (ca. 65 sm), einen weit nach Osten ausholenden durch die Schären für die größeren Schiffe und den kürzesten (ca. 50 sm) über den Mälaren und Södertälje nach Trosa. Bei letzterem geht es durch zwei Schleusen und mit relativ viel Schiffsverkehr ist zu rechnen. Da ich heute noch nicht weiß, für welche Route ich mich morgen früh entscheiden werde, kaufe ich noch schnell die beiden Seekarten für die Route über Södertälje.

Schon sehr früh bin ich wach. Die Stadt und der sonst sehr unruhige Hafen schlafen noch. Kurz nach fünf Uhr geht's los. Wer weiß, ob die Schleusen schon so früh arbeiten? Wieviel Aufenthalt wird mir das bringen? Deshalb fällt die Entscheidung zugunsten der Route, die ich auch für die Herfahrt wählte. Außerdem sagt der Langfrist-trend der Meteorologen Gewitter, starke Schauer und Starkwind voraus. Na, denn mal los!



Abschied - ein letzter Blick auf die noch schlafende Stadt Stockholm

Ablegen, die Stadt liegt ruhig und ohne Lärm im Dämmerlicht. Ich biege wieder in den schmalen Fjord ein, der sich in einem Stück seeartig erweitert und deshalb ausgetönt ist. Auf eine rote Stange mehr am Rande halte ich geradewegs zu. Ich hänge meinen Gedanken nach und muß ganz plötzlich entscheiden: hat die nun an Backbord oder an Steuerbord zu bleiben? Ich entscheide mich spontan für Backbord und bekomme für diesen Fehler nur Sekunden später die Quittung. Ein Rums, das Boot wird angehoben und von dem - offenbar glatten - Unterwasserfelsen nach Steuerbord zur Seite gekippt und abgeworfen. Ein gewaltiger Schreck in der Morgenstunde. Gut, daß ich auf dem Steuerstuhl saß und mich mit den Beinen am Instrumentenpult abgestützt hatte. Bei einer späteren Untersuchung stellt sich heraus, daß von dem stählernen Kiel lediglich etwas Farbe abgekratzt war. Auslaufend haben die roten Spieren natürlich an Steuerbord zu bleiben. In den Sportbootkarten sind die Richtungen, ob der Seeweg als ein- oder auslaufend gilt, immer angegeben. Da hatte ich aber vorher nicht noch einmal hineingesehen.

Schon mittags wird der Leuchtturm Landsort passiert und die Schären bleiben achteraus. Vor mir liegt die offene See und so gegen 20:00 Uhr sollte ich nach meiner Berechnung wohl in Fyrudden sein. Der auffrischende Wind kommt aus südlicher Richtung und so sollte das bei einem Kurs Südsüdwest eine gemütliche Überfahrt werden. Die riesigen Algenfelder werden wieder durchschlabbert. Der eiserne Steueremann hält mein Boot auf Kurs und bei nachmittags abflauendem Wind kann ich mich sogar auf die Rückbank legen und ein bißchen dösen.

Ein herrliches Leben hier draußen; niemand fordert von mir Gesprächsbereitschaft oder nutzlose Diskussionen, niemand will ausgerechnet jetzt Kaffee, oder Tee, oder Kekse, oder sonst irgend etwas anderes.

Das kleine Glück, ich habe es gefunden.

Der Landfall ist unproblematisch; ich habe großes Vertrauen in die elektronischen Seekarten und fahre eine Abkürzung. Da liegt auch schon der Hafen vor mir. Kurz nach 20:00 Uhr liegt das Boot sicher vertäut am Kai und 105 Seemeilen hinter mir.

Nachts kommen die vorausgesagten Gewitter und Starkwind aus Südsüdwest.

Heute kann ich wählen zwischen Schären oder See. Da der Seegang mir und meinem Boot nichts ausmacht, fahre ich eigentlich lieber auf der offenen See. Aber den Weg durch die Schären sollte ich bei Starkwind doch auch mal gemacht haben. Den Eingang in das Labyrinth zu finden, ist gar nicht so einfach. Der starken Schauer wegen verkrieche ich mich unter Deck.

Eine ganze Karawane - in der Mehrzahl Segler - zieht nach Süden. Andere, viele Finnen, kommen uns segelnd mit rauschender Bugwelle entgegen. Die Navigation ist sehr einfach, solange man die anderen nur als Pfadfinder nutzen kann. Wehe aber, wenn sich das Feld auseinanderzieht und plötzlich kein Pfadfinder mehr zu sehen ist; oder Fahrwasserteilungen - welche Tonne ist für meinen Weg richtig? Deshalb darf man in keinem Fall der Hammelherde hinterherlaufen, sondern muß seine eigene Navigation machen.

Und dann - von wegen geschützte Schärenfahrwasser! Solange man in der Abdeckung von Inseln läuft, ist das Wasser ziemlich glatt. Ganz anders in den Seegatten, in die Wind und Seegang ungehindert hereinkommen. Die Seen schaukeln sich durch die immer geringer werdende Wassertiefe derartig auf, daß man glaubt, in einen Höllentanz verwickelt zu sein. Viele Boote gehen da dann gar nicht erst hinein und verkriechen sich lieber hinter Inselchen und in Naturhäfen, oder in tief ins Land eingeschnittene Fjorde. Ich aber will wissen, was ich mir und meinem Boot zutrauen kann, und deshalb müssen wir da durch.



Schwere Schauer und heftiger Seegang in den Seegatten

Und noch etwas will ich: an keinem Steg anlegen, frei sein und ankern, gerade da, wo ich will. Gute Ankerplätze zu finden, ist allerdings gar nicht so einfach. Der Anker muß auch bei Starkwind halten und deshalb ist glatter Fels schon mal ungeeignet, ebenso steiniger Untergrund, in dem sich der Anker verhaken und nicht mehr aufgeholt werden kann.

Ich verstecke mich vor den starken Winden und den immer noch anhaltend starken Schauern für heute nacht hinter der Insel Lindö und ankere auf 4 ½ m Wassertiefe. Bis zum Einbruch der Dunkelheit kontrolliere ich immer wieder, ob der Anker auch hält. Da eine Drift nicht zu bemerken ist, gehe ich beruhigt in die Kojе.

Heute geht die Fahrt durch die Schären weiter. Mit zunehmender Vertrautheit dieser wunderbaren Landschaft ist die Fahrt schön und entspannend. Der Kurs durch die Schären hat natürlich viele Richtungswechsel. Da ich heute noch Kalmar erreichen will, verlasse ich beim Leuchtturm Vinökråkan die Schären, um schneller voran zu kommen, auch weil der starke Wind immer mehr abflaut. Der schon von der Hinfahrt bekannte Felsen „Bla Jungfrun“ ist gerade achteraus, da lösen sich über dem Festland riesige Gewitterwolken und treiben mit heftigen Schauern auf See. Die Zugrichtungen sind auf dem Radar sehr gut zu verfolgen. Gleich wird der Tanz beginnen. Die Regenwand kommt auf mich zu und die Sicht geht auf weniger als ¼ Kabellänge zurück. Statt der erwarteten hohen See, ist diese durch den Starkregen ziemlich glatt. So ähnlich hatte ich es vor vielen Jahren mal während einer Jollensegelregatta erlebt.

Leider kann ich durch die dichte Regenwand nicht mehr sehen, wie die in meiner Nähe segelnde Zweimastbark die starken Böen abwettert.



Die Gaffelketch „Vegesack“ aus Bremen, ein ehemaliger Heringslogger



An der Pier in Kalmar

Der Gästehafen von Kalmar ist durch das unangenehme Wetter pickepackevoll. Die Boote liegen in Dreier- und Viererpäckchen. Nur die lange Pier vor der Bootstankstelle ist völlig frei. Muß die aus irgendeinem Grund frei bleiben? Verbotsschilder sind nicht zu erkennen, dafür sehr dicke Großbaummaschinenreifen als Rammenschutz. Ich schiebe meine Bedenken beiseite und mache fest, und wie auf eine geheime Verabredung kommen in kurzen Abständen Segler und freuen sich über den schönen Liegeplatz. Eine Stunde später ist kein Platz mehr frei.

Kalmar ist eine alte Handelsstadt mit dem etwas spröden Charme des Nordens. Heute ist Samstag und mindestens die Hälfte der Einwohner sitzt draußen auf Bürgersteigen und Plätzen vor den Restaurants, um zu essen und zu trinken. Heute ist auch Oldtimerkorso mit mehr als fünfzig solcher alten, sehr gepflegten Schätzchen; Chauffeur und Begleitung im dazu passenden Outfit. Auf besonderen Plätzen - das Hafengelände scheint dafür besonders geeignet zu sein - steigt man aus, bewundert andere und erheischt dasselbe für sich. Sie machen Kavaliertests und Bremsversuche und führen die Beleuchtung - die unter dem Wagen angebrachte - vor. Kurz nach 23:00 Uhr ist der Spuk vorbei und wir sollten unsere Ruhe haben. Daß das nicht so ist, dafür sorgen Blitz, Donner, Regen und starker Wind.

Am anderen Morgen stürmt es aus Südwest. Zuerst mal aufs andere Ohr legen. Das stört den Wind aber überhaupt nicht. Also raus aus der schönen warmen Koje und die Heizung anstellen. Nach dem Frühstück aufs Hafenamt gehen und mal sehen, was die zum Langfristwetter sagen.

Für die Segler kann's ja nicht genug Wind geben, die klagen immer über Flaute - bei den Motorbootleuten ist das genau umgekehrt. Ich zögere noch auszulaufen, aber abwarten hat keinen Sinn; irgendwie muß ich ja auch noch mal nach Hause. Also Leinen los um die Mittagzeit und dann Kurs Südsüdwest mit Ziel Karlskrona. Die sehr steile See kommt von vorne in einem erträglich spitzen Winkel; das Boot stampft mächtig und wird mit Gischt zugedeckt. Dicht unter Land in ruhigerem Wasser zu fahren, verbieten die vielen Untiefen des flachen Küstengewässers. Die meisten Seen reiten **wir** aber gut ab.

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.



Schwere Schauer im Kalmarsund

In das nächste Wellental fallen wir regelrecht hinein und die Geschwindigkeit geht bis auf 5 ½ kn zurück. Marschfahrt bei glattem Wasser sind um die Sieben Knoten bei dreiviertel der Nenndrehzahl. Eine etwas größere nach uns ausgelaufene Motoryacht dreht ab und geht zurück in den Hafen. Wir fahren weiter, denn unter Deck, nahe dem Gravitationschwerpunkt, ist es doch recht gemütlich. Noch dazu tut auch unter diesen erschwerten Bedingungen die Selbststeueranlage zuverlässig ihren Dienst.

Nachmittags ist der Leuchtturm Garpen erreicht. Immer wieder laden tiefziehende Wolken ihre Regenlast über uns ab. Gegen 17:00 Uhr ist Kristianopel querab. Es wäre Zeit, einen Hafen aufzusuchen nach der stundenlangen Bolzerei. Kurzentschlossen folgen wir den Einfahrtstangen und finden einen schönen Platz am festen, seitlichen Holzsteg mit gerade etwas mehr Wasser als unser Tiefgang von 1,15 m. Der Hafen ist schon prall gefüllt mit schutzsuchenden Seglern und immer noch kommen sie, in tropfnassem Ölzeug und meist nicht sehr gut gelaunt. Abends flaut der Wind etwas ab. Auch für die nächsten Tage sind schwere Gewitter mit Wind um 6 BF in Böen bis 7 vorausgesagt.



Abendliche Stille im Hafen von Kristianopel

Sehr früh morgens aufgewacht, ist kein Fallengeklapper bei den Seglern zu hören. Das sollte die Gelegenheit sein, den Sprung nach Bornholm zu machen. Deshalb schleichen wir uns schon kurz nach 05:00 Uhr aus dem Hafen. Die See hat sich etwas beruhigt und wir kommen bei mittlerem Wind aus Westen gut voran. Der Leuchtturm Utklippan ist gegen 08:30 querab. Den etwa gleichen Kurs laufen auch einige Segler unter Segeln und mitlaufendem Motor. Jetzt noch den Schifffahrtszwangsweg queren und dann Kurs auf die Nordspitze Bornholms. Gegen Mittag briest es immer stärker auf, um am Nachmittag volle 6 in Böen 7 Bf. zu erreichen. Ein paar Meilen vor der Nordspitze wird der steife Westsüdwest durch die Steilfelsen auf der Westseite der Insel noch einmal verstärkt und es entsteht eine Kreuzsee, die das Boot mit Gischt eindeckt und ordentlich durchschüttelt. Machen wir überhaupt noch Fahrt? Ein Blick durch die Seitenfenster läßt eine Blasenbahn erkennen, die schnell nach achtern abzieht. In dieser Situation, wie auch auf der gesamten Reise hatte ich niemals ein unsicheres Gefühl. Mein Vertrauen in das wunderbare Boot geht weit über das hinaus, was ich erhoffte.

Um 17:20 ist die Hafeneinfahrt von Hasle auf Bornholm erreicht und zehn Minuten später sind wir fest vertäut an der Pier. Am morgigen Tag scheint sich dieselbe Wettersituation zu entwickeln - über Funk kommen Sturmwarnungen und Gewitter werden vorhergesagt. Bornholm liegt fast im Zentrum des Tiefs; weshalb der Wind nur mäßig weht.

Heute sind wir noch früher auf den Beinen als gestern. Schon um 04:25 werden die Leinen gelöst. Leichte Winde mal aus östlicher Richtung - später dann auf West drehend. Der Kurs über Grund 220° wird geradewegs auf Saßnitz / Rügen abgesetzt, um bei grober Wetterverschlechterung kurz nach Mittag eventuell in dem Hafen Schutz suchen zu können.



Aufgehende Sonne über Bornholm achteraus

Unterwegs werden von den Wetterstationen immer wieder Sturmwarnungen ausgegeben. Na das kann ja heiter werden. Vorerst ist die See aber ziemlich glatt.



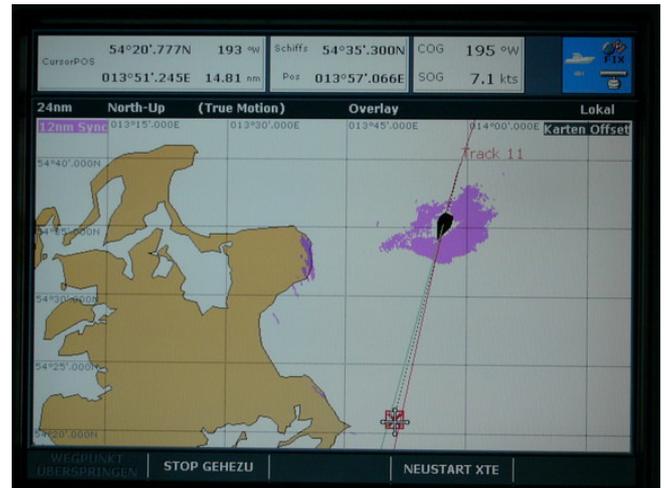
... der Blick voraus mit der Ankündigung schlechten Wetters

Am Horizont taucht ein etwas größeres Küstenmotorschiff auf. Auch beim Näherkommen wandert die Peilung nicht aus. Wir haben ihn an unserer Steuerbordseite, also müssen wir ausweichen und gehen hinter seinem Heck wieder auf unseren Generalkurs. Der Kapitän stellt sich in die Brückennock und beugt uns durch das Fernglas. Wir können es nicht glauben, er winkt uns einen Gruß herüber. Ich winke lässig, aber nicht wenig stolz zurück.

Wann kommt denn nun das schlechte Wetter? Die See ist immer noch ziemlich glatt, obwohl der Himmel immer dunkler statt heller wird. Da kommt schon die Küstenlinie Rügens als schmaler dunkelgrauer Streifen in Sicht. Saßnitz, so hatte ich gelesen, ist für Sport-schiffer kein besonders einladender Hafen und so wird der Kurs auf weiter südlich, die Tonne „Landtief A“, abgesetzt. Wenn wir erstmal die Boddengewässer der Insel Rügen erreicht haben, können uns Starkwinde nichts mehr anhaben. Derweil löst sich von der Küste ein Gewitter mit Wänden aus Regen nach dem anderen. Sie ziehen in nordwestliche Richtung auf die See hinaus.



Der erste schwere Schauer auf dem Weg nach Rügen



Im Schauer - das Radarbild etwa 30 Minuten später

Kurz bevor wir mittags den Greifswalder Bodden erreichen, geht der Tanz dann los. Erste starke Böen setzen ein, und die See ist im nu aufgewühlt wie ein Hexenkessel.



Schwere Schauer am Eingang zum Greifswalder Bodden

Wir entschließen uns spontan nach Putbus mit seinem Hafen Lauterbach zu gehen, das ich von einem früheren Besuch kannte. Die Wellen sind steil und kurz, aber weil ein Produkt der geringen Wassertiefe - nicht sehr hoch. Trotzdem deckt die Gischt manchmal das ganze Boot ein. Im Zick-Zack dem ausgetonnten Weg nachfahrend, um die Insel Vilm herum und bei Dauerregen dann in den Gemeindefahren. An der Pier ist für uns noch ein Plätzchen frei und so sind wir um kurz nach 16:00 Uhr fest.

Es regnet weiter Schnüre und die Freßbudenbesitzer machen mürbische Gesichter, weil die Gäste sich an trocknere Plätze verzogen haben. Die ganze Nacht über Regen, Regen, Regen. Und deshalb beschließe ich, morgen den Tag in Putbus zu verbringen.

Von Lauterbach nach Putbus sind es nur wenige Kilometer. Zu Fuß mag man wohl schon eine halbe Stunde unterwegs sein, mit dem Fahrrad etwa zehn Minuten und dann gibt es da noch eine dritte Möglichkeit: den „Rasenden Roland“. Das ist eine dampfbetriebene Kleinbahn, deren eine Endstation Lauterbach ist. Ich entscheide mich für das Rad. Putbus, die fürstliche Residenz, wird wegen der weißen, im einheitlichen Stile des Klassizismus erbauten Häuser, auch die „Weiße Stadt“ genannt. Neben vielen eindrucksvollen Bauten sind die beiden Plätze „Circus“ und der „Markt“ städtebaulich ganz besonders interessant. Dichte Regenschauer wechseln einander immer wieder ab. Schutzsuchend gerate ich eher durch Zufall ins frisch restaurierte Theater, wo um 14:00 Uhr eine Führung angeboten wird. So lange will ich im Foyer wohl gerne warten. Die aus besonders Theaterinteressierten bestehende Gruppe ist nur klein und so entspinnt sich aus den gestellten Fragen interessante Gespräche.

Es tröpfelt immer noch.

Dem Puppenmuseum, im ehemaligen Affenhaus untergebracht, muß ich noch einen Besuch abstatten. Und da finde ich denn auch den kleinen, auf einem Klo sitzenden Bären wieder, der vor vielen Jahren der Beginn unserer Sammlung war.

Ganz in der Nähe der Stadt Putbus, dem Vorwerk Neukamp, gibt es noch eine Sehenswürdigkeit, die Schiffer nicht auslassen sollten: Restaurant und Hotel „Nautilus“. Die Inneneinrichtung des Restaurants spiegelt die phantastischen Vorstellungen des Jules Vernes in verblüffender Weise wieder. Die Illusion ist perfekt. Das Essen aus „Kapitän Nemos Küche“ recht ordentlich.

Der den Regen peitschende Wind will nicht aufhören. Heute müssen wir unseren Liegeplatz räumen, weil ein Kreuzfahrtschiff angesagt ist. Das sind Flußschiffe - oft unter Schweizer Flagge - mit geringem Tiefgang und nur niedrigen Aufbauten. Sie sind sehr komfortabel eingerichtet. Morgens sind sie meist schon um 06:00 Uhr unterwegs, um schon vor dem Mittag im nächsten Hafen festzumachen. Also raus aus dem Hafen und quer über den aufgewühlten Greifswalder Bodden in den Ryck mit dem malerischen Dörfchen Wieck, das schon vor vielen Jahren nach Greifswald eingemeindet wurde. Da wir an der Pier ein sehr schönes, ruhiges Plätzchen finden, ersparen wir uns, auf die Öffnung der Klappbrücke zu warten, um den Ryck weiter stromauf zu gehen bis nach Greifswald.

„Der Schiffer mit Zeit, hat allzeit guten Wind“. Ein Spruch, den ich mal über dem Niedergang einer holländischen Tjalk gelesen habe. Deshalb planen wir die nächsten zwei Tage hier liegenzubleiben, denn die Starkwindwarnungen reißen nicht ab.

Das sollte sich denn auch lohnen, weil die alte Hansestadt Greifswald eine Fülle an einzigartigen Sehenswürdigkeiten bietet, wie auch immer die Interessenlage ist. Mit dem Rad von Wieck kommend muß man erst mal an öden Plattenbausiedlungen vorbei. Dann kommt die Vorstadt mit ihren Bürgerhäusern und Villen, und dann die wunderbar renovierte und restaurierte Altstadt.

Glas, von schwedischen Künstlern gestaltet, wird im um- und angebauten, neueröffneten Pommerschen Landesmuseum ausgestellt. Das ist etwas nach meinem Geschmack. Die Qualität der Ausstellungsstücke ist alles überragend. Fast alle großen Namen schwedischer Glaskünstler sind vertreten. Die Präsentation der Ausstellungsstücke ist adäquat!

Unweit der Altstadt kann man im Museumshafen liebevoll restaurierte Segelschiffsoldtimer bewundern.

Heute vormittag ist mal Bootspflege angesagt und auch der Motor braucht eine Frischölkur.

Gleich hinter uns legt im Regen ein stäbiger, zweimastiger Oldtimer an, den ich als Zeesenboot identifizieren kann. Kurz darauf kommen zwei Kutter vollbesetzt mit Jugendlichen und legen sich im Päckchen auf das Zeesenboot. Im Gespräch erfahre ich folgendes: Das Zeesenboot - ehemals ein Boot der Fischer der Boddengewässer - ist das Betreuerboot für die beiden Kutter und mit einer dreiköpfigen Stammbesatzung besetzt, die im 14-tägigen Rhythmus wechselt. Die Jugendlichen lernen segeln. Was aber viel wichtiger ist: Sich einfügen in eine Gemeinschaft, für einander einzustehen, Gemeinschaftsinteressen über das Eigeninteresse zu stellen, Wind und schlechtes Wetter klaglos zu ertragen. Das sind Tugenden, die scheint es einer längst vergangenen Zeit zuzurechnen sind. Das Engagement für einen solchen ehrenamtlichen Job - wie für Jugendarbeit überhaupt - kann überhaupt nicht genug gewürdigt werden.



Ein Zeeseenboot als Mutterschiff für zwei Jugendkutter

Für den Abend lade ich die Zeesencrew zu mir ein. Die Heizung ist angestellt, wir trinken Rotwein, essen dazu Käse und klönen. Draußen nieselt es. Gegen Mitternacht klettern die drei Männer - keiner von ihnen ist unter 60 Jahre - auf ihr Boot. Geschlafen wird auf den harten Bänken des offenen Mittelcockpits; über den Großbaum ist eine Persenning gespannt gegen den Regen. Ich aber verkrieche mich in meine schöne warme und weiche Koje.

Auch an nächsten Morgen erneuert der Wetterfrosch seine Starkwindwarnungen mit schweren Regenschauern. Der Schiffer mit Zeit bleibt im Hafen und läßt sich einfach treiben. Selber zu kochen ist mir heute zu viel Arbeit, und deshalb gehe ich in ein mir empfohlenes Restaurant. Der Fisch soll - auf meine ausdrückliche Nachfrage - nicht tiefgefroren sein. Ich versuche die Scholle im Sesammantel, Salzkartoffeln und Salat der Saison. Die Panade aus Sesam und Mehl, vielleicht auch ein bißchen Ei, ist dicker als das Fischfilet selbst, klebrig wie Kleister und schmeckt auch so. Die Salzkartoffeln sind nicht mehr ganz frisch und der Salat besteht in der Hauptsache aus Konservengemüse. Der Service nimmt meine Kritik ohne große Teilnahme entgegen. Sie verspricht, es dem Koch zu sagen. Dem Koch? Welchen Beruf mag der Kerl wohl erlernt haben? Gut zu kochen ist so einfach! Morgen werde ich das Geschäft wieder selbst besorgen.

Der Wind hat abgeflaut. Raus aus dem Loch. Neue Abendteuer warten auf uns. Heute soll's zur alten Hansestadt Stralsund gehen. Der Greifswalder Bodden gibt sich noch etwas rau, dann haben wir auch schon den Strelasund unter dem Kiel. Die Palmer-Ort-Rinne wird durch einen riesigen Bagger auf Tiefe gebracht. Davon mache ich ein Foto als Anschauungsmaterial für die richtige Vorbeifahrt für den nächsten Führerscheinkurs im Winter. Heute ist Sonntag, und die Segler nutzen die steife Briesse in den geschützten Gewässern.

Erster Gruß von Stralsund sind nicht etwa Kirchtürme, sondern die architektonischen Mißgeburten der Werthallen. Unter der Rügenbrücke hindurch eröffnet sich dann aber doch das schöne Bild einer alten Stadt. Drei Yachthäfen sind bereit, Gäste aufzunehmen. Der nach Norden gelegene scheint mir geeignet und wir wollen an einen Längssteg gehen, da hat auch schon ein Holländer den Platz besetzt. Pech gehabt - zu lange gezauert. Wir legen uns gegen 14:00 Uhr an die Pier für Handelschiffe, in der Hoffnung nicht verjagt zu werden.

Stralsund ist ein wirklich lohnendes Ziel. Es ist gerade Stadtfest und man läßt die Zeit der Hanse für Einheimische und Touristen aufreisten. Der historische Stadtkern hat einige ganz spezifische Besonderheiten: Stralsunds einmalige Insellage zwischen dem Strelasund und den Teichen betont den mittelalterlich geprägten Stadtkörper mit der unverwechselbaren Silhouette.



Yachten und ein Fischereischiff im Stralsunder Handelshafen

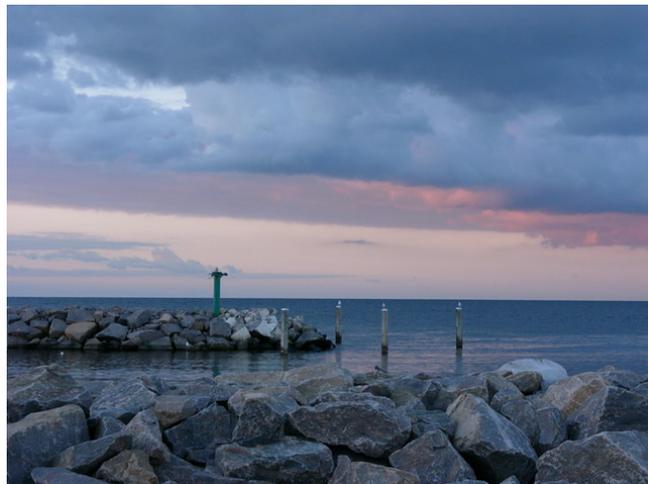
Hier, wie auch in den zuvor besuchten Häfen wird frisch geräucherter Fisch angeboten, den ich gerne kaufe. Heute scheint endlich mal die Sonne, aber schon morgen soll's wieder etwas ungemütlicher werden.

Ziel heute ist die alte Hansestadt Rostock mit der wie eine Festung aussehenden Marienkirche. Das sehr frühe Aufstehen hat sich bei der derzeitigen Wetterlage in der Vergangenheit immer als sehr vorteilhaft herausgestellt. Der Wind frischte erst um die Mittagszeit mehr und mehr auf. Kurz nach 05:00 Uhr hole ich die Leinen ein und los geht's immer nach Norden in Richtung auf die Insel Hiddensee zu. Das tiefe Wasser des Strelasundes verlassen wir jetzt und schwenken in die schmale Fahrrinne ein, die uns in die offene See führen soll. Zu beiden Seiten der Fahrrinne werden in der Seekarte Wassertiefen von 10 bis 40 cm angegeben. Flundergrund, Vierendehgrund, Gellerhaken im Süden der Insel Hiddensee und Bock liegen bald hinter uns und schon gegen 06:45 Uhr haben wir die offene See erreicht.

Eine größere Anzahl von Segelbooten und auch ein paar Motorboote nehmen denselben Westkurs wie wir. Der Wind kommt zur Zeit mit ca. 4 BF aus Süd und die See ist nur leicht bewegt. Für Segelboote Idealbedingungen. Sie haben die Segel zwar gesetzt, aber fast alle haben den Motor zusätzlich laufen. Ich erinnere mich, das auf der ganze Reise sehr oft beobachtet zu haben. Da fällt es mir wie Schuppen von den Augen und mir schießt ein diabolischer Gedanken durch den Kopf: Sind am Ende Segel, stehendes und laufendes Gut nur Tarnung? Sind die Segler am Ende verkappte Motorbootfahrer? Die Tarnung ist - das muß man zugeben - perfekt!

Die Segler mögen mir verzeihen. Jeder kennt die freundschaftliche Feindschaft zwischen Seglern und Motorbootfahrern.

Die Spitze des Darß ist querab. Wir entschließen uns nun doch nicht nach Rostock zu gehen und setzen den Kurs Westsüdwest direkt auf Kühlungsborn ab. Der Wind frischte auf, der Himmel verdunkelt sich und bald haben wir dieselbe Situation wie an den Tagen zuvor. Wieder einmal zeigt sich, daß Morgenstund Gold im Mund hat. Schwere Schauer decken uns am späten Vormittag zu und die See wird zunehmend rauher. Da wird auf Kanal 16 ein Seenotfall gemeldet. Eine junge Frau wird etwa eine Meile vom Kühlungsborner Strand entfernt in der See treibend entdeckt und von einem schweizerischen Segelboot geborgen. Zwei deutsche Segler unterhalten sich derweil seelenruhig über private Dinge und blockieren damit zeitweise den Kanal. Als wir gegen 14:30 Uhr den neuen schwellfreien Hafen von Kühlungsborn erreichen, steht der Krankenwagen schon an der Pier, um die Frau zu betreuen. Für uns ist noch ein sehr schöner Platz an der massiven Holzbrücke „Steg A“ frei.



Abziehendes Schlechtwetter vor Kühlungsborn

Anderntags klart es mehr und mehr auf, der Wind ist fast eingeschlafen, und nachmittags scheint die pralle Sonne. Ausbreitet liegt da der herrliche Ostseestrand. Am Strand entlang nach Heiligendamm wandern, barfuß und ohne großes Gepäck, das ist ganz spontan mein Programm. Ich stapfe durch Wasser und fotografiere, beobachte Uferschwalben vor ihren Nesthöhlen in der steilen Lößwand, versuche Pflanzen zu identifizieren und bin unversehens in Heiligendamm, der „Weißen Stadt“ am Meer. Stadt ist sehr übertrieben, eher ist es ein Dorf. Friedrich Franz I. gründete hier 1793 Deutschlands erstes Seebad. Repräsentativer Mittelpunkt des im Stile des Klassizismus erbauten Ortes ist ein Fünfsternehotel. Alle Gebäude in Seenähe sind weiß gestrichen. Für die Erhaltung der Gebäude wurde in Zeiten des Sozialismus wenig getan. Nach der Wende kaufte ein westdeutscher Investor die zur See liegenden Gebäude, um sie nach und nach im Originalstil zu sanieren und einer Nutzung zuzuführen. Mehrheitlich Neid und Mißgunst bei der Bevölkerung waren die Folge. Mittlerweile scheint sich aber doch kühle Vernunft durchzusetzen. Der Betrieb schafft Arbeitsplätze. Der Ort wandelt sich zu alter Schönheit.

Für den Rückweg zum 3 km entfernten Kühlungsborn hat man mir die Mecklenburgische Bäderbahn „Molli“ empfohlen. Das ist eine Schmalspurbahn mit Dampftrieb und historischen Wagen. Sie verkehrt zwischen Kühlungsborn und Bad Doberan und da einmal mitzufahren, ist ein riesiger Spaß. Kühlungsborn selbst ist, wie jeder andere Touristenort, ohne jeden höheren Anspruch an Kultur und in der Hauptsache durch Billigklamottenläden und Freßbuden geprägt. Ausdrücklich ausgenommen sei ein Restaurant in Stadtmitte, ebenso wie der breite feinsandige Strand mit den Strandkörben, die schon seit Generationen in dieser Form genutzt werden.

Heute soll's nach Wismar gehen. Kurz vor 10:00 Uhr sind wir bei sehr schönem Wetter wieder unterwegs, mit etwa einer Meile Abstand immer an der Küste entlang.

Der ausgetonnte Tiefwasserweg führt dann in den Hafen von Wismar. Vorher ist die stille Insel Poel zu umrunden.

Im äußeren Seegat vor Poel sind einige kleine Boote versammelt, die sich beim Näherkommen als Angler zu erkennen geben. Eine kurze Rute wird in schnellem Wechsel auf und nieder bewegt. Angler nennen das „pilken“. Der junge Dorsch, im Erwachsenenalter Kabeljau genannt, tritt um diese Jahreszeit in dichten Schwärmen auf und beißt - so versichert man mir - sogar auf den blanken Haken. Lebendfrischer Fisch - das weckt sofort Begehrlichkeiten in mir! Nur kurz gezögert und wir gehen auf Gegenkurs zu dem Angler mit den glänzenden Augen, der immer einen nach dem anderen Fisch aus dem Wasser zieht. Auf meine Frage „können wir dir einen Fisch abkaufen?“ sagt er: „ja klar!“ „Was kostet das Prachtexemplar?“ „Nichts“ kommt als Antwort. Kaum zappelnd an Bord wird der Fisch betäubt und der Bauch mit einem scharfen Messer vom After zum Kopf hin aufgeschnitten. Nur schön vorsichtig, damit die Eingeweide nicht verletzt werden. Dann die Innereien ausnehmen - die Leber, vorsichtig, damit die Galle nicht verletzt wird, beiseite legen - und den Fisch filetieren, denn ein gutes Restaurant mutet seinen Gästen keine Grätenpulerei zu.

Die Filets werde ich heute Abend mit Limonensaft beträufeln und über einem Basilikumsud dämpfen, ohne das Wasser richtig kochen zu lassen. Im Kern muß das Filet noch leicht glasig sein. Mit ein wenig grobem Meersalz bestreut und mit gekühltem, bestem Olivenöl beträufelt, wird das eine Delikatesse sein. Jetzt fehlen nur noch mit Fischfume und reinem Ostseewasser zubereitete kleine Juswürfel dazu. Die Leber werde ich sautieren und als Vorspeise essen. Oh, mir läuft jetzt schon das Wasser im Mund zusammen.

Der Wasserweg zum Wismarer Hafen ist durch Tonnen gut bezeichnet. Drei Häfen stehen zur Auswahl. Am interessantesten ist der alte Hafen, von dem aus es nur wenige Schritte in die Altstadt sind. Die Altstadt kann sich in ihrer Geschlossenheit des städtebaulichen Ensembles durchaus mit Lübeck messen. Sie repräsentiert noch heute idealtypisch die entwickelte Hansestadt aus der Blütezeit des Städtebundes im 14. Jahrhundert. Der mittelalterliche Grundriß des Straßennetzes sowie die Quartier- und Parzellenstruktur ist bis heute nahezu unverändert geblieben. Die überlieferte Bausubstanz stellt ein anschauliches Dokument für die politische und wirtschaftliche Bedeutung sowie den außerordentlichen Reichtum der Hansestadt im Mittelalter dar. Insbesondere die sechs monumentalen Backsteinkirchen bilden einen einzigartigen Querschnitt durch die berühmte Sakralarchitektur der Hansestädte im südlichen Ostseeraum. Wismar besitzt mit 76 Hektar die größte im Ostseeraum erhaltene Altstadt und ein Flächendenkmal für mittelalterliche Bau- und Lebensweise par excellence. Erhalten blieben u. a. das Hafenbecken in seiner Lage und Form, die durch die Stadt fließende Grube (letzter erhaltener künstlicher Wasserlauf in einer mittelalterlichen Altstadt Norddeutschlands) und der mit 1 ha größte Marktplatz an der Ostsee.

Lübeck ist das Ziel des heutigen Tages. Kurz nach Mittag folgen wir für etwa 10 Seemeilen dem Tonnenweg zur Ansteuerungstonne „Offentief“ und gehen dann auf Westkurs. Eine leichte Brise kräuselt die Oberfläche der See, die Sonne scheint und am Himmel ist kein Wölkchen zu sehen. Bald werden wir das Seewasser verlassen und wieder Süßwasser unter dem Kiel haben. Was liegt bei dem Gedanken näher, als noch einmal schnell im Wasser der Ostsee zu baden. Motor aus und hinein ins Vergnügen. Es ist doppelt vergnüglich, wenn man weiß, daß das vorläufig das letzte Mal sein wird. Einige Meilen noch Kurs West und dann erscheint hinter der Küstenlinie unübersehbar der Ansteuerungspunkt in die Travemündung: das Hochhaus eines Hotels. In Travemünde trifft sich zur Zeit die Seglerwelt zur Travemünder Woche. Die Häfen sind heillos überfüllt und auf die Liegeplätze wird ein saftiger Sonderzuschlag erhoben. An Land ist der Teufel los, die Spaßgesellschaft feiert sich selbst.

Lübeck liegt etwa 12 Seemeilen an der Untertrave stromaufwärts. Gleich hinter der Einfahrt in den Fluß liegt an Backbord fest vertäut das Viermastvollschiff „Pamir“, während die Kolosse der Skandinavienfähren im Anschluß an mehrere Sportboothäfen auf der Steuerbordseite liegen. Zwei Fähren sind schon ausgelaufen, so daß wir denen schon mal nicht in die Quere kommen. Die Untertrave ist ein sehr schönes Revier. Die seeartigen Erweiterungen laden zum ankern und faulenz ein. In Lübeck hat man uns den Hansahafen empfohlen, der jetzt nur noch von Fahrgastschiffen und Sportbooten genutzt wird. Bei unserer Ankunft gegen 19:00 Uhr ist der schöne neue Schwimmsteg bis auf den letzten Platz besetzt.



Fest an der Pier des Hansahafens

An der Pier hängen Schilder, die das Anlegen verbieten. Gilt das auch für uns? Zwischen Schwimmsteg und Schuppen 6 aber kann ich kein Verbot ausmachen und deshalb gehen wir über den Achtersteven in die Lücke. Durch den Schuppen sind wir auch noch vor dem Straßenlärm und durch den Steg auf der anderen Seite auch gegen den Schwell der Ausflugsboote geschützt.

Für den nächsten Tag habe ich mich mit einem Berufskollegen für eine Stadtbegehung verabredet.

Der Kollege ist ein profunder Kenner nicht nur der Stadt Lübeck und ihrer prominenten Bewohner, sondern auch der Bau- und Kunstgeschichte. Den Vormittag durchstreifen wir die Stadt und diskutieren trefflich über einen in der Bevölkerung sehr umstrittenen Warenhausneubau (Peek & Cloppenburg, Architekt: Ingenhoven, Düsseldorf) direkt am Marktplatz, der auf der gegenüberliegenden Längsseite vom alten Rathaus und an der Querseite von der Marienkirche beherrscht wird.



Das in der Bürgerschaft Lübecks wegen seiner Architektur heftig umstrittene C&A-Haus

Nachmittags und bis in den späten Abend hinein bin ich dann noch in der Stadt unterwegs. Vom Turm der Jakobikirche hat man einen sehr schönen Blick auf die Gesamtstadt und die weitere Umgebung.

Abends gibt es ein Gewitter, wie ich noch keines erlebt habe. Die nur etwa 5 Meter entfernten Boote gegenüber am Steg waren nicht mehr zu erkennen, so dicht war die Regen- und Hagelwand. Beim gegenüberliegenden Restaurant hatte der Gewittersturm alle in großen Keramiktöpfen stehenden Palmen und Oleander umgeweht.

Welche der besuchten Hansestädte an der Ostsee ist die Schönste: Greifswald, Stralsund, Wismar oder Lübeck? Eine Wertung verbietet sich von selbst. Jede hat ihre eigenen Spezifika und hätte einen mehrtägigen Besuch verdient! Die berühmteste aber ist zweifellos Lübeck, man denke nur an Thomas Mann, Günther Grass, das Holstentor und das berühmte Lübecker Marzipan.



Die Wasserfront Lübecks mit der Untertrave

Von Travemünde bis Lübeck ist die Untertrave Seewasserstraße. Für den nun folgenden Elbe-Lübeck-Kanal nach Lauenburg gilt die Binnen-Schiffahrts-Straßen-Ordnung. Der Kanal ist etwas weniger als 70 km lang und auf dem Weg zur Elbe sind sieben Schleusen zu überwinden. Gleich zu Beginn ist eine Hubbrücke das erste Hindernis, die nur auf Anforderung gehoben wird, damit wir passieren können. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Kanal ist auf 10 km pro Stunde begrenzt. Großer technischer Aufwand für deren Überwachung wird hier nicht getrieben. Die Zeiten werden über die Schleusenöffnung kontrolliert. Vor der berechneten Zeit anzukommen ist unsinnig, weil die Schleuse bis zur berechneten Fahrzeit geschlossen bleibt. Ruhige Plätze für Übernachtungen findet man in Mölln (bei km 26), der Heimatstadt Till Eulenspiegels, oder im Plüßsee nahe bei dem Ort Güster (bei km 37). Mit der Schleuse Lauenburg werden wir in die Elbe entlassen.

Gleich unterhalb der Schleuse gehen wir in den Yachthafen. Die Tankstelle wird gleich genutzt, um die Tanks mit 660 Liter Diesel aufzufüllen. Die hektischen Ölpreissteigerungen der letzten Tage spüren auch wir am verlangten Preis von 1,29 €/L. Die unmittelbar an der Elbe gelegene Altstadt von Lauenburg ist eine Besichtigung wert. Die Neustadt auf der oberen Elbterrasse unterscheidet sich kaum von irgendeiner anderen langweiligen Kleinstadt. Also weiter.

Kurz nach 07:00 Uhr werden die Leinen eingeholt. Wir biegen in die Elbe ein, um die 3 km bis zur Einfahrt in den Elbeseitenkanal in schneller Fahrt zurückzulegen. Dann folgt der Elbe-Seiten-Kanal. Schon nach wenigen Kilometern ist das Unterwasser des Schiffshebewerks Scharnebeck erreicht, wo sich inzwischen eine größere Anzahl von großen Frachtschiffen angesammelt hat. Über Funk ist zu hören, daß von dem Schleusenmeister die dritte Schleusung - oder besser Hebung - zusammengestellt wird.

Für Sportboote ist aber meistens noch ein wenig Platz hinter den Frachtschiffen, so daß die noch mitgenommen werden, obwohl sie in der Reihenfolge weiter dahinter wären. Wir haben nicht an einer einzigen Schleuse das Gefühl gehabt, nach hinten durchgereicht oder schlecht behandelt zu werden. Es kommt - glaube ich - immer darauf an, wie man in den Wald hineinruft. Kenntnisse eines regelgerechten Funkverkehrs und Funkdisziplin scheinen gerade bei Sportbootfahrern oft weitgehend unbekannt zu sein. Nach 40 Minuten Wartezeit werden wir zusammen mit einem anderen Boot aufgefordert, hinter einem Frachtschiff einzufahren. Ein Schiffshebewerk ist immer wieder etwas ganz Besonderes und mit einer Schleuse nicht zu vergleichen. Der Trog des Hebewerks in Scharnebeck wird in nur 3 Minuten um 38 Meter gehoben.

Bis zur nächsten Schleuse Uelzen sind es 45 km. Der Niveauunterschied in dieser Schleuse beträgt gewaltige 23 Meter, aber einmal am Schwimmpoller fest, ist die Hebung auf das höhere Niveau für den Schiffer sehr einfach. Gegen 14:00 Uhr werden wir aus der Schleuse entlassen. Das Wetter verschlechtert sich zusehends und schwere Schauer jagen immer wieder übers Land und zerren am Bimini. Bis zur nächsten Schleuse Anderten vor Hannover sind es jetzt noch etwa 120 km und die sind heute sowieso nicht mehr zu schaffen. Wo werden wir uns für diese Nacht zur Ruhe legen? Ich hatte vor der Abreise einen geradezu schwärmerischen Bericht über ein Gasthaus mit Hafen am Zweigkanal Salzgitter gelesen.



Ein kleines Gartenparadies

Um 19:00 Uhr ist die Einmündung des Elbeseitenkanals in den Mittellandkanal erreicht. Von hier aus sind es noch etwa 30 km. Auf telefonische Nachfrage bei den Wirtsleuten sind diese bereit, die Restaurantküche bis zu unserem Eintreffen gegen 21:00 Uhr offen zu halten. Beim Einbiegen in den Stichkanal dunkelt es bereits. Die Hafeneinfahrt ist nur 7 m breit und die kleine Brücke über der Einfahrt hat nur ein Lichttraumprofil von 4,50 Meter. Wir müssen unseren Mast legen und dann sehr vorsichtig in den Hafen einfahren. Was dann folgt, könnte eine Sequenz aus „Tausend und eine Nacht“ sein. Das Gasthaus und der davorliegende Park sind in mildes Licht getaucht. Spots heben exotische Gewächse besonders hervor, die nur ein Gartenkünstler so schön zu arrangieren weiß. Bis vor zwei Jahren haben nachts in diesem kleinen Paradies freilebende Nachtigallen gesungen. Jetzt sind sie leider verschwunden.

Auf einer kleinen, aber feinen Speisekarte werden Gerichte mit italienischem Einschlag geboten, für die nur frische Zutaten Verwendung finden. Endlich mal wieder ein anständiges Essen! Die Brötchen für morgen früh werden gleich bestellt und bezahlt und liegen, um sie warm zu halten, am anderen Morgen in einer Schaumstoffkiste zur Abholung bereit.

Heute wollen wir bis hinter Hannover fahren, um uns im Zweigkanal Linden ein Liegeplätzchen zu suchen. Ein Freund wollte gerne noch ein paar Tage mitfahren und in Hannover-Seelze zusteigen. Mit einer guten Flasche wird Willkommen gefeiert. Wir sind nun zu dritt: der Freund, ich und mein Boot. Ich koche einen anständigen Risotto und bis in die Nacht hinein tauschen wir Neuigkeiten aus, denn inzwischen sind fast acht Wochen vergangen, seit wir uns das letzte Mal sahen.

Schon kurz nach 08:00 Uhr sind wir unterwegs. Der Kanal ist zu beiden Seiten bewachsen, aber das macht ihn auch nicht interessanter. Die nächste Schleuse erwartet uns in Münster. Dort werden wir aber erst übermorgen sein. In Minden, im Kanal fast über der Weser, machen wir am Wasserwanderrastplatz fest für eine kleine Mittagspause. In Bad Essen ist dann Feierabend und wir gehen an dem durch Schilder ausgewiesenen Liegeplatz für Sportboote an die Spundwand. Diese Liegestellen für Sportboote findet man - der Kanalverwaltung sei Dank - meistens zu Beginn oder am Ende von Liegestellen der Großschiffahrt. Eine Gebühr wird nicht erhoben, dafür wird natürlich auch kein Service geboten.

Nachts ist eine Kaltfront durchgezogen und so holen wir die Pullover wieder hervor. Gegen 08:00 Uhr werden die Leinen gelöst, um gegen Mittag das „Nasse Dreieck“ zu erreichen und ohne Aufenthalt in den Dortmund-Ems-Kanal einzufahren. Wir haben Glück, die Baustellen halten uns kaum auf. Der schwellfreie Hafen Fuestrup bietet uns für diese Nacht eine Liegestelle. Gegen Abend verdunkelt sich der Himmel und es schüttet mal wieder wie aus Eimern.

Nur wenige Kilometer sind es heute bis zur Schleuse Münster.

Um 09:20 Uhr kommen wir im Unterwasser der Schleuse als zweites Boot an und machen auf Anweisung des Schleusenmeisters an der Wartestelle für Sportboote fest. Bis gegen 11:00 Uhr versammeln sich im Unterwasser der Schleuse acht Sportboote. Zusammen mit zwei Frachtschiffen sollen die nun mit zu Berg geschleust werden. Der Reihe nach fahren sie ein, die Vorderen mit großem Abstand zu dem zweiten Frachtschiff, wohl wegen des zu erwartenden starken Schraubenwassers bei der Ausfahrt aus der Schleuse. Ob die anderen Boote noch mitkommen interessiert nicht. Das Schleusenpersonal muß sehr viel Geduld aufbringen, die Sportschiffer zum Aufrücken zu bewegen, damit auch das letzte Boot noch mitgenommen werden kann. Eigensicht (oder besser: Eigennutz) und Fremdsicht sind oft sehr verschiedene Paar Schuhe. Nickelich war nicht das von Sportbootschiffen vielgescholtene Schleusenpersonal - ganz im Gegenteil. Zu bedenken ist, die Berufsschiffahrt, die ihren Lebensunterhalt damit verdienen muß, hat nun mal Vorrang. So steht es in der Binnen-Schiffahrts-Straßen-Ordnung, die auch ein Sportschiffer gelegentlich noch mal zur Hand nehmen sollte.

Was dann folgt, ist ein Krimi auf dem Wasser. Vornweg fährt ein Tankschiff mit ca. 13 km/Std. gefolgt von einem tiefabgeladenen polnischen Frachtschiff - dahinter die acht Sportboote. Auf Nachfrage dreht der Pole langsamer und läßt die Sportboote vorbei. Nach einigen Kilometern beginnt ein auf das neue Kanalregelprofil ausgebauten Stück Kanal. Das Tankschiff in der Kurve zu überholen verbietet sich, weil die Sicht nach vorne verdeckt ist. Eines der Sportboote biegt in die nur wenig kürzere „Alte Fahrt Hiltrup“ ein.

Die Höchstgeschwindigkeit ist hier auf 5 km pro Stunde begrenzt. Um vor das Tankschiff zu kommen, muß dieser Streckenabschnitt mit mindestens 13 km pro Stunde durchfahren werden, was sehr eindeutig gegen die angezeigte Höchstgeschwindigkeit verstößt. Und richtig, kurz bevor der Konvoi die andere Mündung der Alten Fahrt Hiltrup erreicht, fährt das Sportboot aus und ist vorne. Dann wird die Höchstgeschwindigkeit wegen der jetzt beginnenden Baustelle auf einer Tafel mit 5 km pro Stunde angezeigt. Eine etwas größere Motoryacht drängelt schon eine ganze Weile und bedrängt die anderen. Überhol- und Begegnungsverbot wird angezeigt (ich weiß, das gilt nicht für Sportboote).

Bis zur Engstelle, an der nur noch eine Schiffsbreite für die Durchfahrt zur Verfügung steht, sind es noch etwa 500 Meter. Die größere Yacht hat sich nach vorne durchgedrängelt und überholt nun das 108 m lange Tankschiff. Dessen Schiffsführer fragt die überholende Yacht, ob die das Überholmanöver vor der Engstelle wohl noch beenden kann, oder ob er vorsichtshalber langsamer drehen soll. Die Yacht antwortet, daß sie es wohl schaffen wird. Kurz vor der Engstelle ist sie vorne. Nach der Baustelle kommt eine langgezogene Rechtskurve. Auch ganz außen an der linken Uferseite fahrend ist nach vorne nicht genug Sicht für einen Überholvorgang. Da ist schon wieder ein Drängler ganz kurz seitlich hinter uns. Dann kommt endlich ein ausreichend langes gerades Stück und wir können überholen. Der Drängler hinter uns legt den Hebel auf den Tisch und überholt - offensichtlich übermotorisiert - mit einer Riesenhecksee alle anderen. Die werden hin und her geschüttelt. Uns kann das nichts mehr ausmachen, weil wir schon auf der Ostsee in dieser Hinsicht genügend geprüft wurden. Auf der Autobahn kann man solche Rüpeleien täglich beobachten - jetzt also auch auf den Wasserstraßen.



Mit Vollgas vorbei - ohne Rücksicht

Wir drosseln die Drehzahl und fahren die drei Stunden gemütlich bis zur Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals. Wen sehen wir an der Sportbootwartestelle vor der Schleuse Datteln? Richtig, die vor der Baustelle bei Hiltrup so sehr ungeduldige größere Yacht. Die Drängerei hat sich also nicht gelohnt. Schon nach kurzer Zeit können wir in die Schleuse einfahren. Das vor uns fahrende Frachtschiff nimmt uns mit durch die nächsten Schleusen Ahsen und Flaesheim. Da es schon 18:00 Uhr ist, beschließen wir an der Sportbootliegestelle - mit Genehmigung des Schleusenmeisters - auf der Südseite im Unterwasser der Schleuse für die Nacht liegenzubleiben. Gleich hinter uns macht dann später ein polnisches Frachtschiff an den Dalben fest.

Gegen 05:00 Uhr morgens ist Schraubengeräusch zu hören - der Pole fährt weiter und nimmt Fahrt auf. Die Schraube stoppt kurz, um dann mit Höchstzahl rückwärts zu drehen. Das hört ja gar nicht mehr auf, also raus aus den Federn und mal sehen was los ist. Es ist noch dunkel und der Morgen dämmert schwach. Das polnische Schiff wollte von der linken auf die rechte Fahrwasserseite wechseln und macht noch ganz langsam Fahrt voraus; da sehen wir im Dunst ein entgegenkommendes Frachtschiff, das gleichfalls aufstoppt hat, um eine Kollision zu vermeiden. Nur wenige Meter trennen die beiden Schiffe. Glück gehabt, denn das Heck des Polen kam uns wegen des Schraubeneffektes ziemlich nahe und ich überlegte schon, was bei einer Berührung zu tun ist.

An Schlaf ist nun nicht mehr zu denken. Erst mal frühstücken und dann geht's weiter. Es folgen die Schleusen Dorsten, Hünxe und Friedrichsfeld - immer zusammen mit dem „Drängler“, der jetzt aber ganz manierlich fährt, vermutlich weil die Strecken zwischen den Schleusen zu kurz sind, um uns so weit abzuhängen, daß er eine Schleusung vorkommt. Wir haben ihm längst verziehen. In der Schleuse Friedrichsfeld klappt sein Anlegemanöver nicht und es dauert eine kleine Weile, bis er fest ist. Der Schleusenmeister mahnt ihn, er möge nicht den ganzen Betrieb aufhalten. Die kleine Schadenfreude werde ich bei nächster Gelegenheit beichten und um Vergebung bitten.

Kurz hinter der Schleuse biegen wir in das uns vertraute Revier des Rheins ein und dann sind es nur noch wenige Kilometer bis in den Weseler Sportboothafen, wo der Liegeplatz schon sein vertrautes Boot erwartet.



Heimatliches Revier - der Rhein bei Wesel

Ein kleines Abenteuer liegt hinter uns, aber was ist das schon gegen eine Fahrt über Ostsee, Wolga, Schwarzes Meer und Mittelmeer, wie sie Angelika und Rollo Gebhard mit einem zwei Fuß längeren Schwesterboot machten, oder gar eine viermonatige Überquerung des Pazifiks im Ruderboot?

Mein Boot jedenfalls hat sich prächtig geschlagen und das macht mich sehr zufrieden.



Alleinreisender

Rückblick

Ich bin jetzt, nach der glücklich verlaufenen Reise nach Stockholm, überzeugt, daß die Absage der „Baltic-Expedition“ nach St. Petersburg durch das Organisationskomitee der Werft richtig war. Dort angekommen wären von den 25 Booten nach meiner Überzeugung weniger als zehn; vielleicht gar weniger als fünf. Alle anderen wären nach und nach zurückgeblieben, um auszusteigen; wegen widriger Wetterbedingungen, wegen schwieriger Navigation bei Seenebel, wegen der Länge der zeitlichen Beanspruchung von bis zu 16 Fahrstunden täglich, wegen Schwierigkeiten eine so große Anzahl von Booten in den Häfen (den Wünschen der Eigner entsprechend) unterzubringen und nicht zuletzt wegen des manchmal unvermeidlichen, hohen Seegangs verbunden mit heftigem Rollen des Bootes. Ein Scheitern der Unternehmung wäre kein gutes Renommee für die Werft gewesen.

Ohne moderne elektronische Ausrüstung, wie: GPS-gestütztem Kartenplotter mit Radarsynchronisation und Selbststeueranlage, vielleicht sogar noch ergänzt durch eine Seewasserentsalzungsanlage, sollte man (alleinfahrend) eine etwas weitere Reise auf der Ostsee nicht antreten. Vor Antritt der Reise müssen deren Bedienung unbedingt beherrscht werden.

Alles, aber auch alles was sich im Seegang nur losmachen kann, muß gesichert werden. Und das kann auf einem komfortablen Motorboot eine ganze Menge sein.

Allein zu reisen kann außerordentlich reizvoll sein. Zwei oder mehr Besatzungsmitglieder werden in der Hauptsache in der eigenen Gruppe kommunizieren. Ich habe noch nie so viele interessante Leute kennengelernt wie während meiner Alleinreise. Unterwegs wird einem nicht ungewollt ein Gespräch aufgezwungen und Entscheidungen des Schiffers bleiben unwidersprochen. Mahlzeiten, Tee oder Kaffee können eingenommen werden, ganz nach eigenem Belieben. Die Fahrzeiten können - ohne lange Diskussion - nach eigenem Gusto bestimmt werden.

Dem entgegenhalten kann man, daß geteilte Freude doppelte Freude ist, daß im Falle eines Unfalls ein Zweiter helfen kann, daß im Falle des Überbordgehens jemand das Boot zur Unfallstelle zurückfahren kann, daß man sich in unsicheren Situationen mit anderen beraten kann, daß und da gibt es bestimmt noch jede Menge Argumente dagegen.

Ich glaube, daß man zum allein reisen geboren sein muß. - Ich jedenfalls finde es wunderbar!



Mein Boot „NAUTILUS“ eine Linssen Grand Sturdy 38

Stationen der Reise

Datum	von - nach	von	bis	km	sm
12.06.05.	Wesel - Senden	09:40	21:00	91	
13.06.05.	Senden - Bergeshövede	10:35	17:35	61	
14.06.05.	Bergeshövede - Minden	08:55	19:20	102	
15.06.05.	Minden - Sehnde (MLK)	09:00	17:20	83	
16.06.05.	Sehnden - Wolfsburg	09:00	15:10	62	
17.06.05.	Wolfsburg - Magdeburg	08:45	17:20	86	
18.06.05.	Hafentag				
19.06.05.	Hafentag				
20.06.05.	Magdeburg - Plauer Gemünd	09:30	18:35	85	
21.06.05.	Plauer Gemünd - Brandenburg	09:15	10:00	5	
22.06.05.	Brandenburg - Petzow	12:45	17:50	39	
23.06.05.	Petzow - Caputh - Potsdam	09:55	17:50	9	
24.06.05.	Hafentag				
25.06.05.	Potsdam - Berlin Stralau	10:40	17:00	47	
26.06.05.	Hafentag				
27.06.05.	Berlin Stralau - Marienwerder	10:45	19:40	78	
28.06.05.	Marienwerder - Oderberg	07:40	11:50	30	
29.06.05.	Oderberg - Mescherin	08:20	16:00	61	
30.06.05.	Mescherin - Stettin	08:00	10:30	23	
01.07.05.	Stettin - Ziegenort	15:00	18:25		17
02.07.05.	Ziegenort - Wolgast	09:00	17:00		47
03.07.05.	Wolgast - Rönne(Bornholm, Dk.)	07:10	18:35		75
04.07.05.	Rönne - Hasle	07:15	10:45		25
05.07.05.	Hafentag				
06.07.05.	Hasle - Karlskrona (Schweden)	07:35	18:10		60
07.07.05.	Hafentag				
08.07.05.	Karlskrona - Borgholm (Öland)	07:10	18:30		70
09.07.05.	Borgholm - Fyrudden	06:55	19:10		83
10.07.05.	Hafentag				
Walter Volkmann alleinreisend					
11.07.05.	Fyrudden - Nattarö	06:42	16:34		66
12.07.05.	Nattarö - Stockholm	08:55	15:05		41
13.07.05.	Hafentag				
14.07.05.	Stockholm - Fyrudden	05:08	20:20		105
15.07.05.	Fyrudden - Lindö	14:15	17:40		32
16.07.05.	Lindö - Kalmar	07:53	18:25		69
17.07.05.	Kalmar - Kristianopel	12:35	17:10		29
18.07.05.	Kristianopel - Hasle	05:18	17:30		83
19.07.05.	Hasle - Lauterbach (Rügen)	04:25	16:05		80
20.07.05.	Hafentag				
21.07.05.	Lauterbach - Greifswald	10:40	13:15		18
22.07.05.	Hafentag				
23.07.05.	Hafentag				
24.07.05.	Greifswald - Stralsund	09:55	13:45		23
25.07.05.	Stralsund - Kühlungsborn	05:10	14:35		66
26.07.05.	Hafentag				
27.07.05.	Kühlungsborn - Wismar	09:54	14:00		27
28.07.05.	Wismar - Lübeck	13:45	19:15		39
29.07.05.	Hafentag				
30.07.05.	Lübeck - Lauenburg	08:45	17:40		67
31.07.05.	Lauenburg - Haidanger	07:12	21:20		122
01.08.05.	Haidanger - Hannover	09:05	16:25		72
Walter Volkmann und Kurt Helmrich					
02.08.05.	Hannover - Bad Essen	08:10	18:25		92
03.08.05.	Bad Essen - Fuestrup	08:00	15:45		89
04.08.05.	Fuestrup - Flaesheim	08:35	18:10		78
05.08.05.	Flaesheim - Wesel	08:28	14:50		53
				km	1.435
				sm	1.061
1.061 sm entsprechen				km	1.966
insgesamt				km	3.401

Insgesamt wurden 1.435 Fluß- und Kanalkilometer gefahren mit 37 Schleusen und 1 Hubbrücke. Auf See wurden 1.061 Seemeilen (entsprechend 1.966 km) zurückgelegt.

Der Motor (ein Volvo-Penta TAMD 31S) lief klaglos 315 Stunden und verbrauchte während dieser Zeit ca. 2.460 Liter an Treibstoff (Diesel) bei durchschnittlich 75% Leistung, was einem Durchschnittsverbrauch von 7,81 L / Std. entspricht.

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

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