

Eine Segelreise über Ost- und Nordsee

DER TÖRN VOM HAFF INS WATT

Mit vielen
Hafentipps

FLORIAN HANAUER

Edition Svanen



DER TÖRN VOM HAFF INS WATT

EINE SEGELREISE VON BERLIN NACH
BREMEN

FLORIAN JOHN HANAUER



INHALT

Vorwort

I. Berlin

Kapitel 1: Kanalfahrt

Kapitel 2: Bornholm und die Hauptstadt

II. Von Berlin nach Bremen

Kapitel 3: Fahrt ins Haff

Kapitel 4: Zwischen Strelasund und Darßer Ort

Kapitel 5: Von Warnemünde nach Travemünde

Kapitel 6: Von Lübeck nach Hamburg

Kapitel 7: Die Unterelbe

Kapitel 8: Von Cuxhaven nach Bremerhaven

Kapitel 9: Weseraufwärts bis Bremen

III. Segeln auf der Weser und im Watt

Kapitel 10: Binnenwärts nach Oldenburg

Kapitel 11: Wangerooge und das Watt

Kapitel 12: Helgoland und die Nordsee

FLORIAN HANAUER

© 2022 Florian John Hanauer
Alle Rechte vorbehalten

Edition Svanen

Text: Florian John Hanauer
Fotos: Hanauer, astemmer/123RF.COM (Umschlagbild), ggfoto/123RF.COM
(Oldenburg), Swanest (Logo) Karten: openstreetmap.fr/stamen

Edition Svanen
Droste-Hülshoff-Str. 35
22609 Hamburg
info@edition-svanen.de

VORWORT

Wer segelt, weiß, wie schnell man auf einem Boot dem Alltag an Land entfliehen kann. Erst wird noch geplant, dann beginnt der Törn und man findet sich auf dem Wasser wieder. Was jetzt zählt, sind nicht mehr Mails oder Chats und Telefonate, sondern der Wetterbericht mit seinen Wind- und Strömungsvorhersagen, vielleicht auch die Wasserstände oder die Gezeiten.

Das ist an der Küste so, wie auch im Binnenland. In diesem Buch berichte ich von unserer Segelreise von Berlin über Hamburg nach Bremen. Es geht durchs Stettiner Haff, die Ostseeküste entlang, weiter durchs Binnenland auf die Elbe und dann über die Nordsee und die Weser nach Bremen. Wir beginnen die Reise mit einer Kanalfahrt quer durch Norddeutschland. Das wäre auch für unsere Überführung der direkte Weg gewesen, den wir dann aber doch nicht genommen haben.

Keine Sorge, in diesem Buch wird auch gesegelt, sehr viel sogar. Deshalb schließt ein Törn an, den wir von Berlin besonders gerne unternommen haben und der nach Bornholm führt. Dann geht es auch schon an die Überführung unseres damaligen Segelbootes, der

»Seestern«, von der Hauptstadt in den Nordwesten Deutschlands. Ich hatte das Manuskript für dieses Buch schon geschrieben, als wir zu unserem Törn nach Haparanda im Sommer 2021 aufgebrochen sind. Es musste noch etwas mit der Veröffentlichung warten, bis mein erstes Buch, »Zwei Hamburger segeln nach Haparanda«, erschienen ist.

Doch jetzt ist es an der Zeit, von den Segelerlebnissen direkt vor unserer Haustür zu berichten. Es ist damit gewissermaßen das „Prequel“ zum ersten Buch. Wir konnten diesen Törn nicht in einem Stück segeln, dafür war die Strecke einfach zu lang und beruflich waren die Herausforderungen auch zu groß, um eine Auszeit zu nehmen. Aber wir konnten, weil wir uns mitten in Deutschland befanden, Pausen einlegen, um später wieder zum Boot zurückzukommen und weiterzufahren. Ich denke, der Geschichte tut dies keinen Abbruch.

Inzwischen segeln wir ein anderes Boot und sind zu weiter entfernten Zielen unterwegs. Aber Segelabenteuer können eigentlich immer spannend sein, ganz gleich, ob sie in Finnland, auf den Kanaren oder vor der eigenen Haustür spielen. Deshalb bin ich überzeugt, dass die Geschichte der Fahrt vom Wannsee an die Weser eine unterhaltsame Lektüre ist, nicht nur für Segler (und Seglerinnen, die weibliche Form ist natürlich immer gleichermaßen inbegriffen), eigentlich für jeden, der unsere Küsten und Binnengewässer mag. Denn sie sind abwechslungsreich, von den Kanälen und Seen über die Ostseeküste bis zur Nordsee. Und die Herausforderungen sind es auch: Spielt

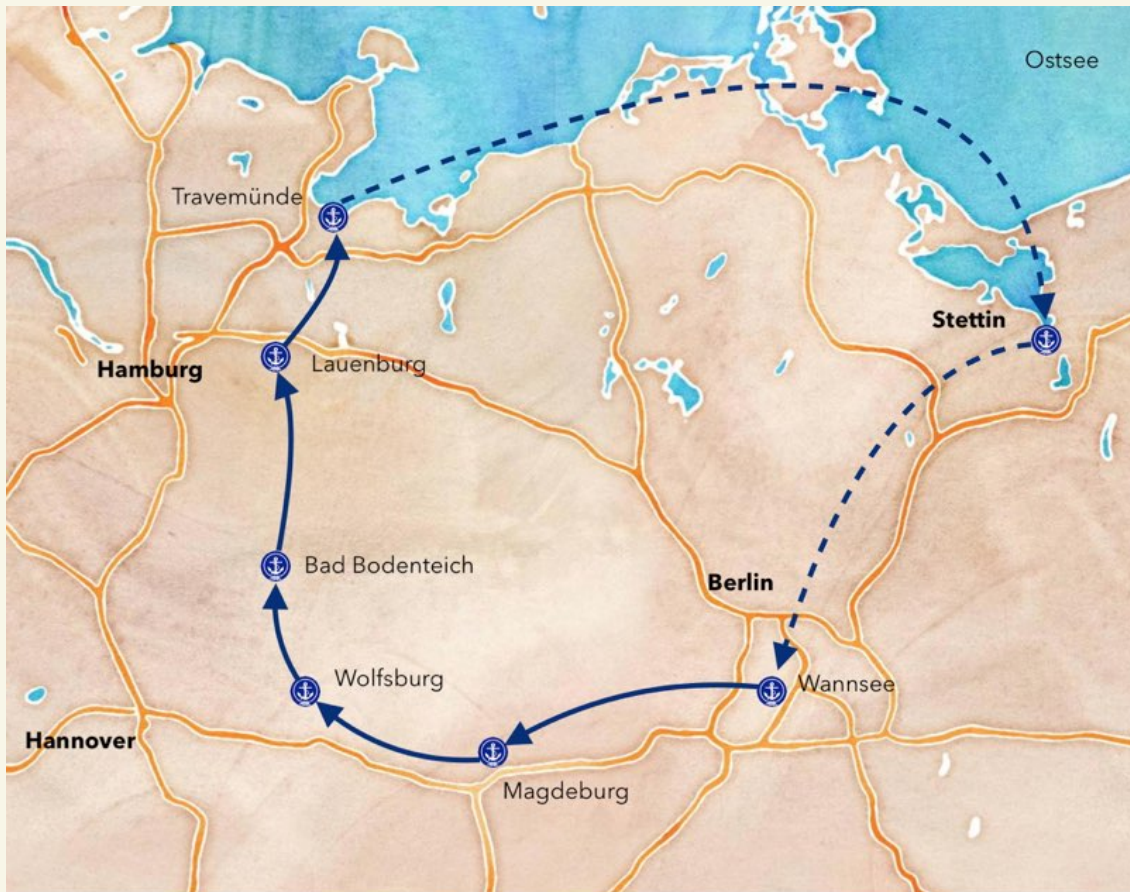
hier der Wasserstand der Elbe noch eine große Rolle, ist es dort das Wechselspiel von Ebbe und Flut.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß auf unserem Törn, der zeigt, dass die Abenteuer vor unserer Haustür warten.

Hamburg, im März 2022

Florian Hanauer

TEIL I
BERLIN



Karte 1: Der Törn »Rund Mecklenburg« führt weite Strecken durch das Binnenland

KAPITEL 1: KANALFAHRT

Die Sonne scheint gleißend vom Himmel. Es ist warm hier auf dem Wasser. Es ist eigentlich brütend heiß. Ein wenig Fahrtwind kann zur Abkühlung beitragen, aber der weht nur schwach. Ich habe immer gestaunt, wie heiß die Sommer in Berlin und Brandenburg doch sein können. Als Hamburger, dicht an der Küste aufgewachsen, bin ich diese Hitze im Sommer nicht gewohnt. Meist weht an der Elbe ein frischer Wind, der von der Nordsee kommt. Aber hier, mitten in Deutschland, ist nichts mit einem frischen Wind. Es ist einfach sehr heiß.

Die Hitze führt dazu, dass man schläfrig wird. Die vergangenen Tage haben wir damit zugebracht, das Segelboot für den bevorstehenden Törn auszurüsten, und auf die Reise in Vorfreude abends anzustoßen. Es waren wohl doch einige Bierchen zu viel in der »Tiergarten Quelle« unter den Bögen am S-Bahnhof Tiergarten, unweit von unserer Wohnung im Hansaviertel. Das kostet jetzt auf dem Wasser seinen Preis. Fast schon bleierne Müdigkeit legt sich über mich. Der Diesel wummert gleichmäßig und treibt das Boot mit fünf Knoten vorwärts. Mein Freund

Ulrich sitzt in ein Buch vertieft vor mir im Cockpit. Ich halte die Pinne und schaue versonnen in die Landschaft.

Wir »dampfen« die Havel hinunter. Vor uns liegt der Trebelsee, das ist schon weiter als die Hälfte der Strecke vom Wannsee bis nach Brandenburg an der Havel. Zu beiden Seiten des Flusses sieht es aus wie im Urwald: Dichtes Buschwerk säumt das Ufer. Wasservögel verstecken sich hinter Büschen, die bis auf die Oberfläche des Flusses hängen. Das ist friedlich - und einschläfernd.

Ein lautes Krachen zerschneidet die Stille und reißt mich aus den Tagträumen. Es kommt vom Bug. Was ist passiert, frage ich mich? Das kann ich gar nicht einordnen. Das Boot kommt in Sekundenbruchteilen vom Kurs ab, treibt nach Backbord. Und da sehe ich das Unheil: Eine Fahrwassertonne, schön rot gestrichen, zieht an uns vorbei und schwankt im Fluss. Das kann doch nicht wahr sein: Ich bin mit einer Tonne kollidiert. Mit vollen fünf Knoten Fahrt hat sich der Bug der »Seestern« in diese Tonne geschlagen. Andererseits bin ich erleichtert, dass ich jetzt wenigstens die Ursache für den Knall kenne.

So etwas ist mir, nein, leider nicht »noch nie passiert«. Es ist mir schon einmal passiert, als wir mit unserem alten Boot vor der Schleimündung gesegelt sind. Ich glaube, ich wollte demonstrieren, wie wendig das Boot ist, und - Rumms - habe ich die Ansteuerungstonne Schlei auf der Ostsee erwischt. Glücklicherweise war das das einzige Mal. Und die Tonne vor der Schlei hatte ich nur sanft getätschelt gegen den Knall, den es hier gab.

Ulrich nimmt das Ruder, ich drossle die Maschine und mache mich auf den Weg zum Bug. Hoffentlich ist vorne, an

der Spitze der grauen »Seestern«, alles heil geblieben. Erst sehe ich nichts. Ich lehne mich weiter über den Bug bei langsamer Fahrt auf der Havel. Dann sehe ich es: Das Schiff hat nicht viel mehr als einen Kratzer mitbekommen von der Tonne. Am Bug klafft eine circa 30 Zentimeter lange, aber nicht sehr tiefe Delle. Wie kann eine Tonne eine solche Delle in unser schönes Boot machen? Ist das nicht ungerecht? Aber nein, wenn man die Geschwindigkeit bedenkt: Fünf Knoten sind 9,25 Kilometer pro Stunde, also grob gesagt, zweifache Fußgängergeschwindigkeit. Und wenn Sie so gegen einen Laternenpfahl laufen, wird das auch weh tun. Nur, dass es in diesem Fall dem Schiff wehgetan hat. Glücklicherweise liegt die Delle oberhalb der Wasserlinie. Ich beschließe, die Fahrt fortzusetzen, denn Gefahr ist ja nicht im Verzug. Auch drinnen im Schiff ist nichts passiert, alles liegt noch an seinem Platz. Wir fahren nach Brandenburg an der Havel weiter.

Aber ärgerlich ist so ein Rempler schon. Da passt man eine Sekunde nicht auf, starrt in den grünen Urwald des Havellandes und schon erwischt es einen. Das sollte mir offenbar doch eine Lektion sein, gerade bei Kanalfahrt aufzupassen. Und richtig auszuschlafen. Die Delle haben wir später in Lübeck wieder herausbekommen: mit viel Schleifen, GFK-Spachtelmasse und grauem Lack. Ob es sich so anfühlt, auf hoher See einen Container zu rammen? Na, dann dürften die Schäden doch um einiges größer sein, wenn Kollisionen mit Containern Schiffe ernsthaft in Gefahr bringen.

Wir sind hier gerade unterwegs zur Ostsee. Das mag komisch klingen, so weit im Binnenland, aber es ist die

Wahrheit. Denn der erste große Törn mit unserem neuen Boot hat begonnen. Neu ist das Boot auch nicht wirklich. Die »Jaguar 25«, so der Typ, war 1979 in England hergestellt worden. Ich empfinde es als sympathisch, in einem englischen Schiff unterwegs zu sein. Schließlich ist England ja nicht nur eine Nation von Seefahrern, sondern auch die Wiege des Yachtsports. Die »Jaguar 25« war der Nachfolger unserer Kelt, einer etwas kürzeren französischen Jacht, die wir nach dem Neuerwerb verkauft haben. Das war noch in Schleswig-Holstein.

Die gebrauchte Yacht hatten wir im Winter in den Niederlanden erstanden. Im März brachten wir sie mit einem Ungetüm von einem Transporter und einem langen Bootsanhänger in ihre neue Heimat nach Berlin. Mit ihren rund zwei Tonnen Gewicht brauchte das Boot eine ausreichende Zugmaschine und da bot es sich an, gleich einen Transporter zu mieten. Denn der Verkäufer hatte noch allerhand Zubehör mitgeliefert. Er hatte begonnen, das Schiff grundlegend zu sanieren, was man im Yachtsport auch einen »Refit« nennt. So war es von außen schon neu gestrichen, und auch der Salon hatte frische Farbe bekommen. Bis zum Vorschiff oder in die Achterkoje war der Pinsel aber noch nicht vorgedrungen. Trotzdem, als wir wenig später vor einer Schleuse lagen, fragte mich der Schiffsnachbar, ob dies wirklich eine neue »Jaguar 25« sei. Er kannte den Typ, war sich aber sicher, dass die nicht mehr gebaut werden. Ich konnte ihm erklären, dass sich dieses Schiff mitten im »Refit« befindet und deshalb so neu aussieht.

Das war es dann aber auch schon mit den Annehmlichkeiten des »Refits«. Denn beim Grund reinemachen hatte der Vorbesitzer auch sämtliche Kabel aus dem Schiff entfernt. Das ist im Allgemeinen nicht zu empfehlen, weil man speziell hinter den Kunststoffverkleidungen die Kabel nur schwierig wieder einziehen kann. Und er hatte sämtliche Schränke und Türen herausgenommen und separat vom Schiff aufbewahrt. Die verstauten wir dann in dem Transporter zusammen mit mehreren Kisten, weiterem Zubehör, von Schäkeln bis zu Bilgenpumpen. Und ab ging es aus den Niederlanden, von einem Hafen an der Maas, nach Berlin.

Nun, ganz so schnell ging es nicht. Das große Gespann mit dem über zwei Tonnen schweren Schiff bekamen wir noch gut bis nach Sachsen-Anhalt über die Autobahn. Im Radio des Transporters lief das Hörbuch von »Räuber Hotzenplotz«, das für einigermaßen Unterhaltung auf einer Fahrt sorgte, die mit 80 Kilometern pro Stunde gemächlich voranging. Dann begann es zu schneien. Dicke Flocken kamen vom Himmel und blieben neben der Autobahn liegen. Dichter und dichter wurde das Schneegestöber. Das Fahren des Zugfahrzeuges wurde doch ziemlich schwierig.

Während meine Verlobte (und spätere Frau) Birgit auf dem Beifahrersitz noch gute Miene zum bösen Wetter machte, hielt ich es für angebracht, schleunigst die Autobahn zu verlassen. Meine Güte, ich fuhr ein Segelboot bei Schneetreiben quer durch Deutschland.

Wir kamen bei Magdeburg in einem Motel unter, das hauptsächlich von Fernfahrern frequentiert wurde, wie man an der beeindruckenden Anzahl von großen, schweren

Lkw auf dem Parkplatz sehen konnte. Und jetzt kam ich mit unserem Gespann dazwischen. Langsam rangierte ich das Ungetüm zwischen die Lkw und wenig später fanden wir uns in einem warmen und trockenen Zimmer wieder.

Am nächsten Tag kamen wir am Wannsee bei der Marina Lanke an. Ich war dem Hafenmeister wirklich dankbar, der es organisiert hatte, dass wir das Boot jetzt schon ins Wasser bringen konnten. Denn wo hätte es bis zum Beginn der Saison stehen sollen? Und diese neue Saison war ja noch weit entfernt, wie das Schneetreiben zeigte. Es wehte ein kalter, harscher Wind über dem Wannsee. Im Wasser lag nicht eine einzige Yacht, abgesehen von einigen Hausbooten, die an dem Steg am Ufer überwinterten. Der Kran nahm Touren auf und hob die »Jaguar 25«, die an stabilen Gurten hing, vom Trailer. In einem hohen Bogen wanderte das Boot über die Kante und wurde sanft in die eiskalten Fluten des Wannsees herabgelassen. Wenig später versuchte ich den Dieselmotor zu starten, der partout nicht anspringen wollte. Glücklicherweise hatte das Boot noch einen Außenborder, der nach nur zwei Zügen an seinem Starterseil ansprang. Ich hatte beides noch nicht erlebt: Einen total bockigen Motor, der nicht wollte, ebenso wenig wie einen Außenborder, der fast sofort ansprang. In einem weiten Bogen fuhr die »Jaguar« zu ihrem Liegeplatz. Und da lag sie ganz allein hinter der Yachttankstelle an der Scharfen Lanke in Berlin-Spandau.

Wieso überhaupt Berlin? Das hatte berufliche Gründe. Ich hatte als Journalist in der Hamburg-Redaktion einer überregionalen Tageszeitung gearbeitet, war dann sieben Jahre in Bremen damit beschäftigt, eine Bremen-Redaktion

dieser Zeitung aufzubauen und als Korrespondent für diese Ecke Deutschlands zu arbeiten. Das war eine spannende und interessante Zeit. Obwohl wir einigermaßen Abonnenten gewinnen konnten, kam das Anzeigenaufkommen doch nicht hinterher. Das Projekt rentierte sich auf Dauer nicht. Im Anschluss war ich dann wieder sieben Jahre in meiner Heimatstadt Hamburg tätig. Aber ich hatte Bremen zu schätzen gelernt – was sich später noch als ein wichtiger Faktor auch in diesem Buch herausstellen sollte. Und dann kam die Möglichkeit, für ein Projekt in die Hauptstadt zu wechseln, bei dem ein neues Redaktionssystem für die gedruckte Zeitung und online eingeführt werden sollte. Aus dem Projekt sollte eine dauerhafte Beschäftigung in Berlin werden.

Gesegelt waren wir bis dato an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Unsere kleine Yacht, wie erwähnt ein französisches Modell, wollte ich gegen ein Schiff eintauschen, das einen Klappmast hat. Denn wer in Berlin segelt, hat zwar auf dem Wannsee oder dem Müggelsee hervorragende Gelegenheiten dazu. Doch will er diese Gewässer verlassen, was sich durchaus anbietet, etwa, um einmal in die Stadt zu fahren, muss er etwas tun: Den Mast klappen und flach auf das Boot legen. Sonst ist unter den Brücken kein Durchkommen für ein Segelboot. Und die Jaguar hatte eine sogenannte Jüteinrichtung. Das ist ein Mechanismus, mit dem man den Mast zügig absenken und aufklappen kann. Außerdem war das Boot etwas länger als unsere Kelt, und – fast jeder Segler wird dieses Gefühl kennen – ein wenig mehr Platz kann nie

schaden. In unserem Fall waren es 1,30 Meter mehr Länge, auf denen man schon eine Menge unterbekommen kann.

Und so verbrachte ich das Frühjahr neben der Arbeit in der Redaktion damit, die Ausstattung unserer »Jaguar« am Wannsee zu komplettieren und den abgebrochenen »Refit« – so gut es ging – fortzusetzen. Gegen Ende März, als das Schiff unter einer dichten Schneedecke lag, war es noch immer das einzige Boot im Wasser. Die Heizung lief, drinnen war es warm und gemütlich, und während draußen der kalte See plätscherte, sortierte ich in der Kajüte die Unmengen Kleinkram, die wir zu dem Schiff dazubekommen hatten.

Als es Frühling wurde, erwachte der See mehr und mehr zum Leben und die Bootsaison begann. Und ich weiß noch genau, wie wir an einem Sonntag mithilfe eines kundigen Bootsnachbarn den Mast aufstellten. Das fühlte sich an wie Weihnachten. Endlich stand er senkrecht an Deck, gut verankert an seinen Wanten. Und als wir dann noch den ersten Törn auf dem See machten, es war sonnig, aber noch relativ kühl, fühlte ich mich wie ein richtiger Yachteigner in der Hauptstadt. Dass die Jaguar ein lausiger Segler war, der nur langsam auf Touren kam, sollte mir erst später aufgehen. Es mag auch an den schon recht verschlissenen, bauchigen Segeln gelegen haben. Alle Jaguar-Fans mögen wir verzeihen: Schnell war dieses Exemplar nicht, im Gegensatz zu unserer vorherigen Kelt und auch im Gegensatz zu der gut gepflegten Vindö, die wir heute segeln.

Aber sei es drum: Wir waren in Berlin. Meine Verlobte war gerade erst aus Hamburg in die Hauptstadt gezogen

und wir hatten ein Boot auf dem Wannsee. Das konnte ja durchaus als kleine Yacht durchgehen. Und wenn ich in der Redaktion Frühdienst hatte, der begann schon um 6 Uhr, dann hatte ich am Spätnachmittag frei und konnte auf dem Wannsee segeln gehen. Refitarbeiten hin- und alte Segel her - das war fantastisch. Und die Marina war eine der schönsten Plätze, die ich beim Segeln kennengelernt hatte. Gewiss, hier war nicht die offene See, und auf Dauer ist es doch schöner, am Meer zu liegen. Aber von unserem Boot konnte man den Grunewald sehen und den Teufelsberg. Und in gerade einmal 30 Minuten Fahrt vom Hansaviertel konnte man an Bord sein. Wenn die Arbeiten beim »Refit« zu anstrengend wurden, bot es sich an, bei der Yachttankstelle eine kleine Pause einzulegen, wo es immer frischen Kaffee und belegte Brötchen gab.

Eines Tages planten wir den Sommerurlaub. In der Redaktion hatte mein Ressortleiter nichts gegen eine dreiwöchige Ferienzeit einzuwenden, auch wenn ich denke, dass er es später doch etwas bedauerte. Er sprach dann häufiger von dem »langen Urlaub«, der ein Loch in die Personaldecke reißen würde. Er hätte ihn vermutlich nicht noch einmal abgezeichnet, aber es war geschehen. Und das Boot wartete auf seinen ersten Törn, der uns ans Meer führen sollte. Mit einem Freund wollte ich die erste Etappe fahren, bis Birgit an Bord kommen würde.

Nun hätten wir ja einfach den Oder-Havel-Kanal nehmen und über das Stettiner Haff in die Ostsee fahren können. Dies ist der »normale« Weg für Berliner Segler, die aufs Meer wollen. Und Segler gibt es in Berlin ziemlich viele: Gerade an den Wochenenden im Sommer ist der Wannsee

voll mit Yachten, auch erstaunlich große sind darunter. Doch ich wollte lieber nach Lübeck, über die »alte« Strecke der West-Berliner Segler, die über die Havel in den Mittellandkanal, in die Elbe und dann den Elbe-Lübeck-Kanal nach Travemünde führt. Ja, ich wollte gern nach Travemünde, mit dem Boot und an die Mecklenburger Ostseeküste. Und so studierte ich in den Tagen vor der Abfahrt den Wetterbericht - und die Pegelstände auf der Elbe. Da war in diesem sonnigen Sommer nicht genug Wasser für unser Segelboot. Macht nichts, dachte ich unerschrocken, dann wird eben über den Elbe-Seiten-Kanal gefahren. Ich ahnte nicht, was dies für eine Kanal-Tortur werden sollte - mit Folgen für spätere Reisen.

Am Abend nach der besagten Kollision mit der Tonne kommen wir durch die Stadtschleuse und machen in Brandenburg an der Havel fest. Schön vertäut liegt das Boot im Stadthafen, zu dem wir uns durch das flache Fahrwasser durchgetastet haben. Genauer gesagt geht es über die Brandenburger Niederhavel direkt ins Zentrum dieser kleinen Stadt. Wer jetzt denkt, dass wir todmüde in die Kojen fallen und uns endlich erholen, liegt falsch. Wir entdecken unweit der Promenade einige Bars, in denen man sehr gepflegt an Holztischen sitzen kann. Und nach einem ebenso gepflegten Abendessen kommt die Zeit, Longdrinks zu bestellen. Das ist hier ja ganz anders als in der dunklen Tiergarten-Quelle: Hier sitzen wir im Freien an einem warmen Sommerabend und bestellen bis spät in die Nacht Drinks, nicht weit vom gut vertäuten Boot entfernt. Schließlich müssen die Abenteuer des ersten Tages gebührend gefeiert werden.



Die »Seestern« liegt am Kai in Brandenburg an der Havel, sicher vertäut, mit gelegtem Mast

»Das sieht aus wie im Flugzeug«, sagt Ulrich am nächsten Tag und deutet auf den kleinen Bildschirm des Kartenplotters, den ich vor der Reise noch ins Cockpit montiert habe. »Nur, dass man sich dort über Kontinente bewegt und hier über Landstriche.« Ja, rasant sieht es nicht aus, wie das Boot die Havel entlangfährt. Aber ich finde das blaue Band auf dem Bildschirm, das von braunen Flächen mit kleinen Baumsymbolen umschlossen wird, eigentlich ganz hübsch anzusehen. Zur Navigation ist das nicht wirklich nötig, schließlich fahren wir auf einem Kanal, der immer geradeaus führt. Aber natürlich habe ich den kleinen Plotter auch mit Blick auf die Ostsee montiert. Hier, im Binnenland, ist es schon wichtiger auf Tonnen aufzupassen und das Ufer immer schön auf Abstand zu halten.

Viel los ist nicht an diesem schönen Sommertag, an dem wir den Plauer See und den Wendsee passiert haben, bevor es in die Schleuse Wusterwitz geht. Die ist jetzt, im Gegensatz zur Brandenburger Stadtschleuse, gar nicht mehr so klein. Während ich das Boot in die Schleusenkammer bugschiere, kommen von der Schleusenwärterin Anweisungen. Die sind zunächst etwas missverständlich, worauf sie ungeduldig wird. »Wo soll ich jetzt festmachen«, frage ich laut. Immerhin versteht sie mich, als ich ihr aus der tiefen Kammer zurufe, ob sie nicht etwas deutlicher mit ihren Anweisungen sein könne. Sie merkt, dass sie keine Profis vor sich hat, und dann gibt es einen Kurs im Schleusen allererster Güte.

»Jetzt setzen sie sich mittschiffs mal hin«, sagt sie mir über Lautsprecher.

»So?«

»Ja, genau. Wo ist denn Ihr Bootshaken?«

Der liegt im Cockpit, ich springe auf, um ihn zu holen.

»So, und jetzt nehmen Sie den Haken und machen sich schön an der Leiter fest.«

Ich tue wie geheißen, während sie die mächtigen Schleusentore hinter uns schließt.

»Jut festhalten, dann kann nichts passieren«, kommt es aus dem Lautsprecher.

»Wirklich? Soll ich das Boot nicht besser mit Tauen festmachen?«

»Nee, nee, das hält. Is ja ein kleenes Schiff, kein Problem.«

Es gurgelt tief unter uns und das Becken füllt sich mit Wasser. Unheilvoll ist das.

»Sehen se? Det geht gut so«, kommt es wieder über Lautsprecher.

Tatsächlich: Ich halte das Boot nur mit dem Bootshaken an der Leiter in der Schleusenkammer fest. Und ich sitze dabei ganz bequem in der Mitte des Bootes. Kein Getüdel mit den Leinen, kein Verhaken.

»Is doch gar nicht so schwer«, ermuntert mich die Schleusenwärterin über ihren Lautsprecher. »So machen Sie das jetzt einfach immer.«

Ich kann das kaum glauben: In jeder Anleitung heißt es doch, man sollte das Boot immer schön vorne und hinten fest machen und, wenn sich der Wasserstand ändert, schnell die Leinen nachführen. Aber nichts dergleichen, ich halte das Boot einfach mit der Mittelklampe. Und habe dabei auch noch den »amtlichen« Segen der Schleusenwärterin.

Nach diesem schönen Erlebnis setzen wir die Fahrt fort, die sich jetzt aber hinzieht. Man kann die Schleusen als Hindernis auf dem Wasserweg sehen, man sollte sie aber auch als schöne Abwechslung auf langen Binnenpassagen betrachten. Das macht die Sache leichter.

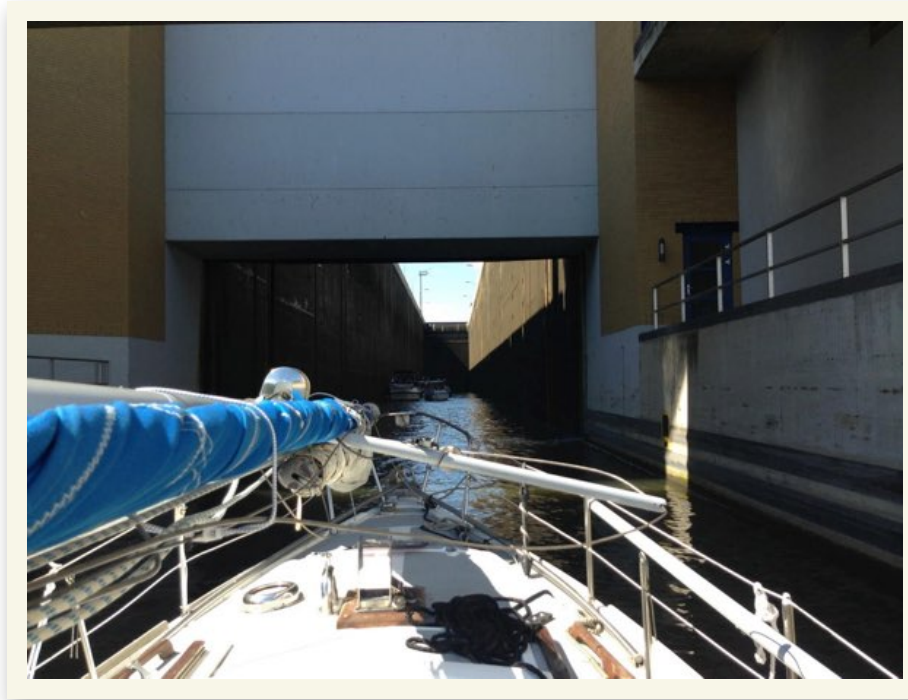
Genthin zieht vorbei, Parey an der Elbe, die Schleuse Zerben (kein Problem, ich mache einfach mit dem Bootshaken an der Leiter fest). Und schließlich kommt Burg bei Magdeburg. Hier geht Ulrich von Bord und fährt nach Berlin. Ich schlage das Nachtlager auf: Die »Seestern« mache ich in einem winzigen Hafen fest, in dem kein anderes bewohntes Boot zu liegen scheint. Es ist still und friedlich. Am nächsten Tag wartet eine Haupt-Attraktion: die gewaltige Doppelschleuse Hohenwarte, kurz

vor Magdeburg. Das ist ein wahres »Ungeheuer«, erst 2003 zusammen mit der Kanalbrücke über die Elbe eröffnet. Sage und schreibe 19 Meter soll es hier aufwärtsgehen. Den »Trick« mit dem Bootshaken hin- oder her, mir werden die Knie weich, als wir nach einiger Wartezeit in die gigantische Kammer einfahren können.

Doch ich hatte nicht mit der Hilfsbereitschaft der Motorbootfahrer gerechnet, die diesen Kanal häufiger zu befahren scheinen. Ein Ehepaar auf einem netten kleinen Boot mit blauem Verdeck bietet mir an, längsseits zugehen und mit ihnen gemeinsam die große Fahrt nach oben zu absolvieren. Das ließ ich mir nicht zweimal sagen, und schon waren die Leinen gespannt und die Fahrt kann beginnen. Bei einem netten kleinen Schnack fällt das Ganze doch leichter. Das Motorboot hat wiederum an einem größeren Motorboot festgemacht, und darauf war der Skipper, der die Jaguar für ihr neues Aussehen gelobt hatte. In dieser Umgebung fühlt man sich doch wohl.

Oben angekommen springt der Motor leider nicht gleich an, weder der Außen- noch der Innenborder. Ein Desaster hätte das werden können, aber besagte Motorbootskipper schleppen die Jaguar einfach aus der Kammer heraus, und der Außenborder zündet dann doch. »Meine Güte, ist der laut. Wie halten Sie das nur aus?«, fragt mich der Skipper. So richtig bewusst ist mir das vorher nicht gewesen, aber der Außenborder macht tatsächlich ziemlich Krach. »Man gewöhnt sich dran, und im Notfall habe ich hier noch meinen Kopfhörer.« Der schwarze Kopfhörer mit »Noise Cancelling« hatte sich schon auf vielen Flügen bezahlt

gemacht und schafft es jetzt auch, das Motorengeräusch wirksam zu unterdrücken.



Einfahrt in die Doppelschleuse Hohenwarte

Dieses Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg ist so etwas wie ein Autobahnkreuz für Binnenschiffe – in einer gewaltigen Dimension. Schließlich fahren Autos nicht in Schleusen hinein und müssen auch nicht auf den Tiefgang der Elbe achten. Ich verbrachte eine ganze Weile mit der Binnenschifffahrtskarte, um zu verstehen, wie die Wasserwege miteinander zusammenhängen. Kommt man aus Berlin und will nach Westen, etwa nach Hamburg, könnte man schon vor dem ganzen Wasserstraßenkreuz in die Elbe abbiegen. Denn es gibt den »Pareyer Verbindungskanal«, der über die Schleuse Parey den Fluss erreichbar macht. Aber der Wasserstand der Elbe, der

macht uns wie erwähnt zu schaffen. Die Jaguar hat 1,40 Meter Tiefgang, und das könnte im Verlauf des Flusses knapp werden. Also weitergefahren, auf das Kreuz zu.

Vor der Wende und dem Bau der Brücke über die Elbe lief das ganze so ab: Die Schiffe und Boote mussten den Mittellandkanal verlassen und über die Schleuse Niegripp fahren. Die brachte sie in die Elbe. Dann mussten sie den Fluss gegen die Strömung stampfend hinauffahren, bis sie bei Magdeburg den Abstiegskanal Rothensee erreichten, in den sie an Steuerbord einbiegen konnten. Hier lauerte das Schiffshebewerk Rothensee auf Kundschaft. Ein gigantischer Trog, der 85 Meter lang und 12,2 Meter breit ist, nahm die Wasserfahrzeuge auf. Er transportierte sie, je nach Wasserstand der Elbe, 16 Meter nach oben. Dort wurden sie wieder in den Mittellandkanal entlassen. Das Schiffshebewerk ist durch eine neue Schleuse überflüssig geworden. Der Bundesrechnungshof mäkelte am Betrieb als technisches Denkmal einige Jahre herum. Es sollte stillgelegt werden. Erst der Unmut der Bevölkerung in Magdeburg sorgte dafür, dass es nicht geschlossen wurde und weiter als Denkmal in Betrieb ist.

Das muss ein Umweg gewesen sein. Je nach Wasserstand gab es noch eine spezielle Schleuse beim Magdeburger Hafen, bevor man überhaupt ins Schiffshebewerk einfahren konnte. Heute muss man diese Strecke nicht mehr nehmen, denn Boote und Binnenschiffe können die Elbe zügig auf einer Brücke kreuzen. Diese Überquerung war eigentlich in den 1930-er Jahren geplant gewesen, der Bau wurde in den 1940-er Jahren gestoppt und zu DDR-Zeiten nicht mehr weiterverfolgt. So groß war

das Interesse an einer Ost-West-Verbindung offenkundig nicht. Nach der Wende kam dann die massive Welle der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, zu der nicht nur Autobahnen und Schienenstränge, sondern auch das Wasserstraßenkreuz Magdeburg zählten. Und so wurde die größte Kanalbrücke Europas gebaut, die auf 918 Metern Länge die Elbe überquert. Dazu gehört die eben passierte Schleuse Hohenwarte. 1993 war mit der Neuplanung der Brücke begonnen worden, 2003 war sie fertiggestellt. Man muss sich einmal vorhalten, was das zuvor für die Binnenschiffer für einen Umweg darstellte, durch zwei bis drei Schleusen und noch die Elbe gegen die Strömung des Flusses an.

Doch so fantastisch, wie sich die technischen Daten anhören, so unspektakulär ist die Durchfahrt. Das liegt daran, dass man von dem doch eher niedrigen Cockpit eines Segelboots nicht so recht über den Rand der Brücke schauen kann. Und so fährt man 918 Meter durch einen engen Kanal, in dem das Wasser ziemlich kabbelig ist, über den Fluss, ohne ihn zu sehen. Man ist froh, auf der anderen Seite zu sein, wo der Kanal »normal« weitergeht – so ging es mir zumindest. Die Nervosität über den Motor, der zunächst nicht anspringen wollte, mag sein Übriges dazu beigetragen haben. Fast hätte ich gesagt: »Endlich wieder festen Boden unter den Füßen«.

Das Stück Mittellandkanal zwischen der Elbbrücke und dem Städtchen Haldensleben ist nun alles andere als schön: Zwischen gigantischen Erdwällen und Feldern geht es das schnurgerade Stück Kanal entlang. Mit seinem Segelboot hat man es da nicht ganz so komfortabel wie die

Großstadt, da ist die Weite der Ostsee und schließlich die Nordsee mit ihrer salzigen Luft.«

Für diese Nordsee möchte ich gern eine Lanze brechen: Gewiss, sie ist ein raueres Segelrevier als die Ostsee. Beim Vergleich der Wettervorhersagen habe ich den Eindruck, dass meist an der Nordsee eine Windstärke mehr weht als an der Ostsee. Deshalb waren wir stets etwas vorsichtiger und planten mehr Reserven ein. Das taten wir bei der Zeit, die für einen Törn veranschlagt werden muss, aber auch bei der Windstärke, bei der wir noch unterwegs sein wollten. Auf Helgoland sind wir beispielsweise noch einen Tag länger geblieben, als das Wetter eher nach Windstärke fünf als vier aussah.

Im Wattenmeer muss man sich nach den Gezeiten richten. Das wäre nicht weiter schlimm. Auf einem maritimen Flohmarkt in Bremen hatte ich mir eine Gezeitenuhr gekauft. Die benötigte ein neues Uhrwerk, dann lief sie aber zuverlässig. Ich habe sie auf Bremerhaven eingestellt und im Schiff aufgehängt. So wusste ich immer, wann an der Wesermündung Hochwasser ist und wann es flach wird. Eine sehr praktische kleine Uhr war das.

Ebbe und Flut können dazu führen, dass man manchmal zu etwas unchristlichen Zeiten aufstehen muss, etwa um 5 Uhr morgens, wenn ein längerer Törn ansteht und man das ablaufende Wasser nutzen will. So ganz ohne sind die Gezeiten nicht. Das ist dann draußen aber schnell vergessen, wenn die Bedingungen stimmen und man schnell segeln kann. Und wenn die Bedingungen nicht stimmen sollten – dann muss man sich eben zwingen, im

Hafen zu bleiben. Dafür helfen die Gezeiten aber auch ungemein: Mit einem Tidenstrom von zwei oder gar drei Knoten ist man viel schneller unterwegs, als wenn keine Strömung herrscht. Und ist es nicht herrlich, mit acht Knoten Fahrt an Bremerhaven vorbei auf die Nordsee zu segeln?

Diese See hat einen schlechten Ruf bei uns, wie ich finde. Sie wird als »raue Nordsee« verschrien, deren gewaltige Stürme Schiffe immer wieder in die Tiefe reißen. Von Sylt bis Borkum wird gern Touristen Angst gemacht, denen die dramatischen Folgen von Stürmen und Sturmfluten vor Augen geführt werden, in Ausstellungen, Lichtbildervorträgen und Filmen. Aber die Sturmfluten sind ja keine Wetterlagen, bei denen Segler freiwillig hinausfahren würden. Letztlich gibt es viel weniger Segler auf der Nordsee als auf der Ostsee, diesem Binnenmeer, das einen freundlicheren, friedlicheren Ruf genießt.

Unvergleichlich ist der Filmtitel »Nordsee ist Mordsee« von Hark Bohm, obwohl in diesem Film auf der Unterelbe gesegelt wird und nicht auf der »Mordsee«. Unvergessen ist dazu der Liedtext von Udo Lindenberg aus »Ich träume oft davon ein Segelboot zu klauen«: »Jetzt woll'n wir doch mal seh'n / Wie weit die Reise geht / Und wohin der Wind mich weht / Es muss doch irgendwo 'ne Gegend geben / Für so 'n richtig verschärftes Leben / Und da will ich jetzt hin.« Also, auf geht's auf die Nordsee.



Der »Klassiker«: Blick vom Oberland auf die »Lange Anna«

Was sollen erst Segler in Irland, England oder Frankreich sagen? Dort trifft der Atlantik ungebremst nach Tausenden von Seemeilen auf die Küste. Dort gibt es Gezeitenunterschiede, die wesentlich höher als die der Nordsee sind. Der Tidenhub an der deutschen Nordseeküste liegt zwischen einem und vier Metern. Am Mont St. Michel an der französischen Atlantikküste beträgt dieser Tidenhub sagenhafte 12 bis 14 Meter. Und trotzdem wird dort, ebenso wie bei uns, gesegelt. Und ist der englische Kanal mit seinem dichten Schiffsverkehr und seiner Strömung nicht ein extra schwieriges Revier? Trotzdem wird auch dort gesegelt. Man sollte die Nordsee nicht unterschätzen: Sie hat tückische Stellen, etwa die Seegatte zwischen den ostfriesischen Inseln, über die man in die Häfen auf der Südseite gelangt. Dort ist höchste Vorsicht geboten. Aber es ist auch nicht nötig, die Nordsee zu meiden.