

Gegen den Strom



Ganz nah und ganz weit weg

Kann man mitten in Deutschland eine Reise mit einem Segelboot machen, die unmittelbar vor der Haustür beginnt, und die praktisch niemand durchführt?

In einem Buch aus DDR-Zeiten fand ich den Hinweis: „Mit etwa 400 km Länge und 150 bis 200 m Breite ist die Elbe zugleich das längste und das schmalste Segelrevier der DDR.“ Breiter ist das Revier seit der Grenzöffnung nicht geworden, aber mit 726 Kilometern sehr viel länger. Heute segelt niemand von Dömitz nach Havelberg, obwohl es kein Grenzland mehr ist. Trotz intensiver touristischer Erschließung ist die Elde, oder genauer die kanalisierte Müritz-Elde-Wasserstraße, seit der Wiedervereinigung weitgehend vergessen. Havel und Müritz dagegen werden touristisch intensiv genutzt.

Endlich hatte ich Zeit. Der Ruhestand hatte begonnen, aber ich war nach all der Unruhe noch nicht standesgemäß im Stand der Ruhe angekommen. Was macht man als „Rentner im ersten Lehrjahr“? Reisen, oder genauer Fahrtensegeln. Den Traum aus der Jugend verwirklichen und als Flussegler gegen den Strom reisen. So bereitete ich meine Reise gegen den Strom vor. Von Plau auf der Elde nach Dömitz. Von dort gegen den Strom auf der Elbe nach Havelberg, und über Berlin und die Müritz wieder zurück nach Plau. Unterwegs würde ich (praktisch vor der Haustür) im Raum Schnackenburg auf der Elbe segeln. Gegen den Strom des Flusses und gegen den Strom der Menschen sollte es gehen, um die Erfahrung zu machen 10 Kilometer von unserem Haus entfernt „ganz weit weg“ zu sein.

Was ich auf dieser Reise erlebt habe will ich euch nun erzählen.

Gegen den Strom

Kurz bevor ich im Frühjahr die Leinen vor dem Winterlager in Malchow losgeworfen hatte kam Bernd noch einmal an den Steg. Bernd mit seinem langen Bart, der einfachen Kleidung und den freundlichen Augen stellte sich vor mich und sagte: „Und Du, mach nicht so große Abenteuer. Vergiss nicht, Du bist älter geworden!“ Das hört man nicht so gern. Ist man nicht so alt, wie man sich fühlt? Für die Sicherheit hatte ich gesorgt.



Das Kartenmaterial war auf den aktuellen Stand gebracht. Die gesamte Bordelektrik auf dem 47 Jahre alten 24 Fuß - Kimmkieler, aus Stahl, hatte Mariusz komplett erneuert. Die Gasprüfung war durchgeführt, der 8 Jahre alte Außenbordmotor und die Schwimmweste gewartet. Nein, leichtsinnig war ich nicht. Aber gespannt, ob ich das eigentliche Ziel meiner Reise erreichen würde. „Werde ich bei mir selbst ankommen?“

Meine Reise begann gegen den Strom. Eigentlich wollte ich nur den Kahn von der Promenade zu dem kleinen Hafen auf der Mittelinsel am Eingang des Plauer Sees wriggen. Aber als ich ankam war dies der letzte Übersetzer, wie man in Mecklenburg die kleinen Fähren nennt. So musste ich gleich umdrehen und einen zweiten Kahn zur Promenade bringen, damit auch die nächsten Segelfreunde ihr Boot in dem kleinen Hafen auf der Insel erreichen konnten. Die Persenning wurde abgedeckt, ein Wort mit Bootsnachbarn gewechselt. Nein, ich wollte nicht im herrlichen Heimatrevier bleiben, sondern auf der Elbe segeln.

Schon nach wenigen Metern auf der Elde ging es hinter der Hubbrücke in die erste Schleuse. Schade, dass gemäß Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung das Segeln auf der Elde verboten ist. Der gelegte Mast steht achtern so weit über, dass es in den Schleusen zu Problemen führen konnte. Daher musste der Mast ganz abgebaut und auf dem Boot verstaut werden. Die kanalisierte Elde folgt weitgehend dem ursprünglichen Flussverlauf. So erwartete mich bereits in Plau eine herrliche Naturlandschaft.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h war offensichtlich für viele Charterboote eine arge Herausforderung. Sie wollten vorwärts kommen, ihr Ziel erreichen. Also gab es auch in engen Kurven manche Überholmanöver, über die ich mich wunderte. Doch dieser „Geschwindigkeitswunsch“ bewirkte das Gegenteil. Schon die folgende Schleuse in Barkow ist teilautomatisiert. Die Überholenden hatten die *Mullewapp* wohl vergessen, denn sie lösten die Schleusung aus, obwohl ich in Sichtweite war. Die Wartezeit vor dem sich schließenden Schleusentor wurde zur ersten Geduldsprobe.

Zur ersten Übernachtung legte ich bei einem Regenschauer in Slate an und freute ich mich über den Regenbogen über der *Mullewapp*.

Frühstück im Sonnenschein direkt an der Elde, das ist etwas Besonderes. Auf dem Smartphone holte ich neben dem Wetterbericht Informationen bei ELWIS ein. O Graus! Die letzten drei Schleusen unterhalb von Grabow waren wegen Niedrigwasser gesperrt! Der Wasserstand der Elbe fiel rapide. Der Versuch, den Reservetank zu füllen misslang, denn in Parchim hatten die Tankstellen keinen Liter Benzin mehr. Die Preise waren kurzfristig gefallen und alles stürmte die Tankstellen, eine Auswirkung des Krieges in der Ukraine.



Fragen kamen auf und Zweifel: Macht es Sinn weiterzufahren, wenn die Elbe zu wenig Wasser führt? Ich brauche 80 cm und eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Sollte die Tauchrinnentiefe der Elbe unter 95 cm liegen könnte ich dort nicht segeln. Sollte ich meine Reise gegen den Strom wagen, oder es wie alle anderen machen und auf den mecklenburgischen Oberseen segeln? Aber sollte die Reise schon nach einem Tag zu Ende sein? Ich nahm mir Zeit und fragte mich: Wo bin ich jetzt? Was sehe und höre ich?

Schafe blökten und die Lämmer mit ihren hellen Stimmen fielen ein. Vögel flogen dicht über der Wasseroberfläche auf der Jagd nach Insekten. Manchmal tauchten sie kurz in das Wasser ein, so dass es aufspritzte und in der Sonne glitzerte. In der Ferne hörte ich ein Traktorengeräusch. Es war eine wirkliche Idylle. Das Zwitschern der Vögel und die fröhlichen Klänge der kleinen Schafherde zeugten von Lebensfreude. Hier ist gut sein, sagte ich mir. Aber innerlich war ich noch nicht soweit, einfach an der alten Fährstelle der Elde zu bleiben. Mich trieb es vorwärts. Der längste Fluss Mecklenburgs floss extrem langsam an mir vorbei. Ein belaubter Ast, der vom Sturm in die Elde geweht wurde, lag vor mir. Ich stopfte meine Pfeife, beobachtete wie der Tabakrauch stromaufwärts vernebelte. Als ich die Pfeife reinigte verschwand der Ast in der nächsten Flussbiegung.

„Was sagt der Fluss zu mir?“, fragte ich mich. „Die Menschen haben in ihrem Bedürfnis nach Schnelligkeit viel Arbeit eingesetzt und mir Hindernisse in den Weg gelegt. Allein auf diesen 121 Kilometern von Plau bis zur Elbe sind es 17 Schleusen und Wehre, um meinen Lauf zu bremsen. Aber ich fließe einfach weiter. Gib nicht auf!“ Wie sollte ich mit den Hindernissen umgehen, die ich durch die technisch übermittelten Informationen kannte, aber noch nicht wahrnehmen konnte? Den Bedenken trotzte ich mit einer mecklenburgischen Haltung. „Watt schall ick mi hüt uprügen öwer datt, watt morgen gar nich kümmt?“ So reifte in mir der Entschluss, der Stimme des Flusses zu vertrauen.

Die Erinnerung an den Regenbogen über der Elde machte mir Mut, weiterzufahren. Kurz hinter der nächsten Schleuse bog ich nach rechts ab, in den verwunschenen und von Bäumen eingeschränkten Stichkanal, der alten Elde entgegen, deren Fließgeschwindigkeit erstaunlich zunahm. Unmittelbar vor dem Wehr, aus dem das Wasser munter sprudelte, legte ich an für einen Landgang in Parchim.

Die starke Strömung hinter dem Wehr machte es leicht, das Boot mit Leinen in Fahrtrichtung zu drehen. Aber nun wurde es schwierig, durch das Geäst der Bäume zu kommen. Um manövrierfähig zu sein musste ich schneller sein als der Fluss. Zu schnell, daher verbog sich der Windweiser, der am Masttopp kreiselte, in den Zweigen einer alten Weide.

Zurück im Fahrwasser wurde die Elde breit. Sie schlängelt sich langsam durch die von der Natur zurückeroberte Zivilisation. Selbst wenn man segeln dürfte wäre es nicht möglich gewesen, denn der hohe Baumbestand an beiden Ufern nahm den Wind.

Die Treidelpfade von einst haben keine Funktion mehr. Streckenweise wurden sie von vereinzelt Radfahrerinnen genutzt. Gelegentlich stand ein Angler am Ufer, das Auto auf dem Treidelpfad geparkt.



In Garwitz machte ich in dem erstaunlich großen Hafen fest und wurde freundlich von der jungen Hafenmeister-Familie empfangen mit einem Lübzer Bier. Am nächsten Morgen kam der Hafenmeister extra zu meinem Liegeplatz um zu fragen, ob er mir etwas aus der Stadt mitbringen solle. Außerdem berichtete er: „Im Oberlauf der Elbe muss es stark geregnet haben, oder die Tschechen haben Wasserfreigegeben. Jedenfalls kommt auf der Elbe eine lange Welle von 1 Meter Höhe. Da kann man in Dömitz wieder schleusen.“ So achtsam kann man seinen Beruf ausüben! So legte ich ab und fuhr nach der Abzweigung des Störkanals durch menschenleere Einöde der Lewitz. Menschenleer war nicht nur die Lewitz, sondern auch die Elde, denn fast alle Boote fuhren Richtung Schwerin.



Schnurgerade zog sich der Kanal durch die verlassene Kulturlandschaft. Mit unendlicher Mühe hatten früher die Menschen sich dieses Stück Natur nutzbar gemacht. Jetzt hat sich die Natur dieses Menschenwerk zurückgeholt. Damals war es ein erstrebenswertes Ziel, das Krumme gerade zu machen und in der wasserreichen Niederung eine Wasserstraße für den Transport von Gütern einzurichten. Schöner wurde es, als in Neustadt-Glewe wieder der alte Lauf der Elde mäanderte. Sogar Eisvögel mit ihrem stahlblau-braunroten Federkleid flitzten schnell an mir vorbei.

In jeder Schleuse Einhand zu fahren war eine Herausforderung, weil mir ein Crew-Mitglied auf dem Vordeck fehlte, um die Leinen zu führen. So musste ich vor jeder Schleuse allein anlegen und die Schleusung anfordern. Manchmal galt es, die Gegenschleusung abzuwarten, abzulegen und kurz darauf die Leinen bereitzuhaben zum Anlegemanöver in der Schleuse. Der Schwerpunkt des Schiffes musste in greifbarer Nähe der Selbstbedienungshebel sein. Gleichzeitig galt es, den Motor auszustellen und mit Leine und Bootshaken das Boot parallel zur Schleusenwand auszurichten. In der Schleuse Hechtsforth wurde das bei der Ausfahrt besonders spürbar. Gerade hatte ich die Leine losgeworfen um den Vorwärtsgang einzulegen, da verfiel sich eine starke Windböe in der Schleusenkammer. Die *Mullewapp* schlug quer, doch mit einem beherzten Rückwärtsmanöver rettete ich die Situation.

Der Nordwest-Wind hatte kräftig zugelegt und ich näherte mich von Schleuse zu Schleuse mit Namen wie Eldena, Malliß und „Finden-wir-uns-hier“ der Elbe. Der Pegelstand in Dömitz lag am Vortag noch deutlich unter 50 cm, jetzt meldete ELWIS bereits 150 cm Wasserstand. Als ich auf die große Schleuse in Dömitz zufuhr sprang die Ampel auf grün. So kam ich mit der ersten Schleusung seit Tagen auf die Elbe. Bevor ich im Dömitzer Hafen anlegte fuhr ich eine kurze Runde, um die alte Eisenbahnbrücke und die neue Brücke, Symbole der Teilung Deutschlands und der Wiedervereinigung, vom Wasser aus anzuschauen.



Mir war bekannt, dass ich mich sputen muss, um die Welle für die notwendige Fahrrinntiefe der Elbe bis Wittenberge nutzen zu können. So bat ich Theda mir zu helfen das Boot aufzuriggen, so dass ich den Mast vor Brücken und Stromleitungen wieder einhand legen und stellen konnte.

Auf der Elbe

ELWIS meldete eine beruhigende Tauchtiefe von 189 cm, gleichwohl würde ich mich an den Verlauf der Fahrrinne halten müssen. Der Wind war kräftig und kam mit vier bis fünf Beaufort aus Nordwest. Da meine Fahrt südöstlich gehen sollte war es ein idealer Wind. Im Hafen suchte ich eine windstille Ecke, um dort das Großsegel zu hissen.



Es war sehr bewegend, auf der Elbe Fahrt aufzunehmen gegen den Strom. Hier bildete die Elbe bis Schnackenburg im Kalten Krieg die harte Grenze zwischen Ost und West, zwischen Warschauer Pakt und NATO. Eindeutig war der Grenzverlauf nur am Ufer. Pragmatisch gehörte die rechte Seite der Fahrrinne zur DDR und die linke Seite zur Bundesrepublik. Doch der Verlauf dieser Fahrrinne liegt nicht etwa in der Fluss-mitte, sondern stets nahe am Prallhang. Die Patrouillen-Boote der Volksarmee und des Bundesgrenzschutzes fuhren damals manchmal wild durcheinander.

Plötzlich überraschte mich ein starker Regenschauer, der von achtern aufzog. Aber die Nässe beeinträchtigte meine Freude, auf diesem Fluss zu segeln, nicht. Eine Halse folgte der nächsten und langsam glitt ich an Unbesandten und Gorleben vorbei.

Manchmal ist die Elbe kilometerbreit, jetzt aber erinnerten die weißen Sandbänke daran, warum die Römer vom „weißen Fluss“ sprachen, Albis. An Steuerbord zog der Höhbeck vorbei, voraus kam die Lenzer Fähre in Sicht.



Unmittelbar hinter der Fähre fuhr ich einen Aufschießer, weil mir nicht klar war, ob es weiter im Hafen noch genügend Wassertiefe gibt. Verwunderte Blicke trafen mich, als ich die Segel einholte, Fender und Leinen bereit machte um in den Schutzhafen von Lenzen einzufahren. Dort war nach Feierabend kein Mensch mehr anzutreffen. Der Eisvogel ließ sich durch meine Anwesenheit nicht stören. So nahe zu meinem Wohnort in Gartow war es und gleichzeitig unendlich weit weg.

Der Nordwest-Wind hatte sich am nächsten Morgen nicht gelegt. So konnte ich mit vier bis fünf Knoten gegen den Strom segeln. Bis zum „Bösen Ort“. Dort ging es zügig mit Bugwelle durch das Wasser, doch das Gras am Ufer blieb auf gleicher Höhe mit mir. Mal kam ich einen Meter vorwärts, dann ging es zwei Meter rückwärts, die nächste Böe brachte mich eine Buhne weiter. Das nächste Abflauen des Windes versetzte mich zurück. An Steuerbord die riesengroße Sandbank, unter mir die tief ausgespülte Fahrrinne mit hoher Fließgeschwindigkeit. So ging es den Menschen in früheren Zeiten, daher der Name „Böser Ort“. Nach geraumer Zeit warf in den Außenborder als Hilfskraft an, bis hinter der Biegung das Fahrwasser breiter und entsprechend langsamer wurde.

Welch eine schöne Erfahrung war es, unter Segel Schnackenburg anzusteuern. Die Silhouette des Städtchens mit dem markanten Kirchturm von St. Nicolai war einmalig schön. Fröhlich pendelte die Fähre *Ilka* hin und her.

Hier, zwischen den Zollstellen von Schnackenburg und Cumlosen, war ein kleiner Grenzverkehr über Jahrzehnte undenkbar. Heute ist es nur ein einfaches Dreiländereck von Niedersachsen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Und eine natürlich Trennung, die jeder Fluss mit sich bringt.



Vor der Straßenbrücke Wittenberge musste ich rechtzeitig den Mast legen und suchte eine geeignete Stelle, um dort festzumachen. Dabei kam ich mit einem freundlichen Mann ins Gespräch, der sich interessiert anschaute, was ich da machte. Er fragte nach, woher ich käme. „Und wie lange wollen Sie unterwegs sein?“ „Das weiß ich noch nicht. Ich bin Rentner und habe jetzt Zeit.“ Rentner haben nie Zeit. „Ach, das würde ich auch gern mal machen. Aber ich habe ja noch den Hund. Und dann muss ich noch ...“ Nein, ein solches Vagabundendasein wäre nichts für ihn.

Das Gespräch erinnerte mich daran, dass wirklich Mut dazugehört, die Leinen loszuwerfen und das vertraute Ufer hinter sich zu lassen. Sich nicht treiben zu lassen, sondern gegen den Strom das Leben zu wagen. Wolf Biermann sang: *„Warte nicht auf bessere Zeiten. Warte nicht mit Deinem Mut! Gleich dem Tor der Tag für Tag an des Flusses Ufer wartet, bis die Wasser abgeflossen, die doch ewig fließen.“* So lernte ich den Fluss kreuz und quer kennen.

Unter Motor kam ich im Hafen von Wittenberge an. Doch am nächsten Tag ging es nicht wie erhofft weiter. Es gab ein Problem mit der Bordelektrik. Der freundliche Hafenmeister besorgte mir neue Sicherungen, aber an den Sicherungen lag es nicht, dass Logge und Tiefenmesser ausgefallen waren. Ohne diese Anzeigen schien mir das Segeln auf der Elbe zu gefährlich zu werden. Daher rief ich Mariusz an, der sich sofort bereit erklärte, trotz des Wochenendes mit seinem Werkstattwagen nach Wittenberge zu kommen. Er stellte fest, dass die Schalterleiste einen Defekt hatte. Er baute mir andere Schalter ein, und wollte dafür kein Geld nehmen, das sei Garantie und er wolle mir gern helfen.

Da es für die Weiterfahrt zu spät war verbrachte ich den Nachmittag und die nächste Nacht im Hafen. Dabei kam ich mit verschiedenen Menschen ins Gespräch. Ein Ehepaar mit kleinem Motor-Kajütboot lag hier schon länger. Sie kamen aus der Nähe von Magdeburg und wollten eine Rundtour auf der Elbe machen und über den Elbe-Seiten-Kanal nach Hause zu kommen. „Aber die Wellen sind so hoch wie auf der Nordsee. Da bleiben wir lieber im sicheren Hafen.“ Da der Wasserstand der Elbe rapide fiel wartete ich nicht auf bessere Zeiten, sondern legte unter dem Klang der Sonntagsglocken ab.

In Hinzdorf legte ich an, die Wassertiefe in dem kleinen Bootshafen war glücklicherweise größer, als die Angaben in der Karte es befürchten ließen, und stellte den Mast. Immer noch wehte ein ordentlicher Wind. Entsprechend gab es natürlich Welle, aber an Nordseewellen hätte ich nicht gedacht. Es war die typische kurze Elbewelle, und es war ein großer Genuss, bei herrlichem Sonnenschein langsam elbauf zu segeln.



Gegen Abend kam der Dom von Havelberg in Sicht. Bei Flusskilometer 427 konnte ich zwar zügig durch das Wasser segeln, aber das Ufer bewegte sich in die falsche Richtung. Es ging wieder rückwärts. Laut Karte hieß diese Doppelkurve „Mauseloch“ und sollte sich etwa über 500 Meter erstrecken. Da es schon 19 Uhr war machte ich keine langen Versuche, das *Mauseloch* segelnd zu passieren, sondern setzte den Motorkegel und nahm gleich den Außenborder zu Hilfe. Nach dem halben Kilometer tat es gut, den Motor wieder auszustellen und in herrlicher Ruhe zu segeln.

Die roten Signallichter zeigten, dass heute keine Schleusung nach Havelberg mehr stattfand. Vor mir lag am rechten Ufer die Gierseilfähre. Also musste ich die Segel bergen und unter Motor im Strom auf der Stelle bleiben. Das lange Seil sperrte den gesamten Fluss. Gefühlt dauerte es eine Ewigkeit, bis an diesem Sonntagabend endlich wieder jemand übersetzen wollte. Endlich war es möglich, die Fährstelle zu passieren.



Sehr vorsichtig fuhr in unmittelbarer Nähe hinter dem Anleger in einen Altarm der Elbe ein. Der Tiefenmesser zeigte mir, dass ich in diesem natürlichen Schutzhafen weniger als eine Handbreit Wasser unter dem Kiel hatte. Doch es war kein Sandgrund, sondern ich konnte durch den schlammigen Grund fahren und schnell gab es genügend Tiefe, um fast einen Kilometer landeinwärts zu fahren. Glücklicherweise hielt der Anker und ich konnte an menschenleerer Stelle mitten im Nirgendwo übernachten.



Sonnenschein empfing mich am nächsten Morgen und der Wind war deutlich abgeflaut. So konnte ich mein Frühstück genießen. Ohne Wind hatte es keinen Sinn, weiter stromauf zu segeln. Also legte ich noch am Ankerplatz den Mast, um auf die Havel zu fahren. Der Wasserstand war weiter gefallen, aber ich fand eine tiefere Rinne, um auf die Elbe zu kommen.

An der Abzweigung zur Havel kündigte ich telefonisch eine Bergschleusung an. „Wohin wollen Sie denn?“ „Ich komme von der Elbe und will Richtung Havelberg.“ „Das habe ich mir gedacht, aber da geht es heute nach unten.“

Auf der Havel

Ich beschloss, zwei Nächte in Havelberg zu bleiben. Einerseits interessierte es mich, die Stadt und den Dom kennenzulernen. Andererseits merkte ich, dass es mir gut täte, die intensiven Eindrücke meiner Fahrt auf der Elbe ausklingen zu lassen. Von Elb-Kilometer 501 bis 422 ist es wahrlich keine Weltreise. Aber die Wasser fließen ewig entgegen, das Segeln erforderte eine ständige Konzentration und Achtsamkeit. Reicht die Wassertiefe aus? Wie verhält sich der Wind, wenn Bäume dicht am Ufer stehen? Die vielen Halsen, auch bei kräftigen Böen, waren eine stete Herausforderung. Belohnt wurde ich durch die einmalige Erfahrung, auf einem herrlichen Fluss zu segeln. Die Elbe hat einen völlig anderen Charakter als die Havel, die auf ihre Weise ebenfalls wunderschön ist.

Gemächlich setzte ich meine Wasserwanderung fort. Obwohl die Havel praktisch keine Fließgeschwindigkeit hatte war das Segeln nicht möglich. Denn es herrschte eine absolute Flaute. Bei hochsommerlichen Temperaturen ging es langsam Richtung Berlin. Mal war es ein breiter, träger Fluss. Dann gab es Abzweigungen und seeartige Verbreiterungen und deutlich mehr Freizeitboote als auf der Elde oder auf der Elbe.

Die Havel bietet viele schöne Möglichkeiten zum Urlaub, die ein wilder Fluss wie die Elbe nicht hat. Auch hier fuhr ich durch eine wunderbare Landschaft. Fischreier standen am Ufer. Es gab tolle Badestellen und viele Menschen konnten hier ihre freie Zeit genießen. Den Mast ließ ich wegen der vielen Brücken und der Windstille bis zu dem anderen „Plauer See“ liegen. Dort traf ich auf eine kräftige Brise aus West mit vier bis fünf Beaufort und tauschte die Genua gegen die Normalfock aus. Um 11:10 Uhr notierte ich: „abgelegt / schönes Segeln“. Die nächste Eintragung lautete „11:25 Uhr festgefahren“. Was war passiert? Von vorn und von achtern kamen große Güterschiffe, und ich wollte ihnen Raum geben, daher verließ ich das Fahrwasser, als die Fahrt unmittelbar neben einer roten Tonne abrupt endete. In der Karte war keine Untiefe verzeichnet. Verstehen konnte ich es nicht, denn der Tiefenmesser zeigte 1,2 Meter plus 30 Zentimeter Sicherheitsabstand. Sofort barg ich die Segel und setzte den Ankerball als Erkennungszeichen, dass ich festsaß. Der Steuerbordkiel war frei, die *Mullewapp* schaukelte in den Wellen auf und ab. Bewegte sich aber keinen Zentimeter, egal ob ich den Motor vorwärts oder rückwärts laufen ließ.

Versuche, mit dem Stakruder nachzuhelfen, blieben erfolglos. Auch die Bugwellen der vorbeifahrenden Schiffe nützten nichts. Dauernd krachte der Kiel auf das harte Hindernis. Ein Sportbootfahrer erkannte



meine missliche Lage und bot mir freundlich Schlepphilfe an. Doch sein 40 PS Motor holte mich nicht von dem Unterwasser-Hindernis. Schließlich setzte ich einen Hilferuf bei der Wasserschutzpolizei ab.

Nach geraumer Zeit kam WSP 10 und fuhr vorsichtig an Steuerbord heran. Ich bat um Schlepphilfe, doch die Beamten waren nicht bereit, die Leine anzunehmen. „Es besteht keine Gefahr für Leib und Leben. Die Berufsschiffahrt ist nicht eingeschränkt, da dürfen wir nichts tun. Sie können dableiben!“ Daher rief ich die

Wasserwacht an. Freundlich sagten sie mir zu, nach Feierabend Schlepphilfe zu geben.

Im Laufe des Nachmittages nahm die Wellenhöhe zu. Doch statt freizukommen geriet ich auch noch mit dem Achterkiel auf das Hindernis. Sportboote fuhren an allen Seiten vorbei. Die Böen piffen in den Wanten und bei jeder Welle setzte das Ruder hart auf. Um 17:05 Uhr kam das starke Boot der Wasserwacht. Ich konnte die Leine übergeben und schon um 17:15 Uhr meldete ich der Polizei telefonisch das Ende des Einsatzes und segelte weiter Richtung Stadt Brandenburg.

An der Einfahrt in die Brandenburger Niederhavel legte ich den Mast. Der schmale Fluss erwies sich als ein Naturparadies in unmittelbarer Stadtnähe. Viele Kanuten und Sportboote genossen den Feierabend an diesem schönen Sommertag. Bei der „SG Einheit Brandenburg“ fand ich einen guten Liegeplatz und in der Schifferstube Brathering mit besten Bratkartoffeln. Segelkameraden schwärmten vom Segeln auf dem Breitling, der Wind sei auch gut für den langgestreckten Beetz-See.

Wochenend und Sonnenschein – Theda kam zum Segeln. Wie weit war ich weg, und wie nah ist es, mit dem Auto mal eben nach Brandenburg an der Havel zu fahren. Auf dem Breitling See empfing uns eine anständige Brise, wir stellten im Windschatten den Mast und setzten die Segel. In einem zügigen Ritt ging es über den Breitling Richtung Malge. Da die Böen recht ordentlich waren refften wir und segelten den kleinen See innerhalb des ausgewiesenen Fahrwassers mit höchster Rumpfgeschwindigkeit ab. Die Messwerte zeigten Böen von sechs Beaufort und wühlten den flachen Breitling gut auf.

Wie viele Boote hier bei schwächeren Winden und ohne Welle unterwegs sein dürften erahnten wir am folgenden Tag, als wir den Beetz-See auf und ab segelten. Der muss ein Paradies für Regatta-Ruderer und -Kanuten sein.



Sonne, über 30 Grad, keinerlei Wind sagte der Wetterbericht korrekt voraus. Theda half mir, den Mast komplett abzubauen. Allein, fuhr ich durch das Labyrinth der Wasserstraßen der Stadt Brandenburg. Die Stadthavel mit der kleinen Schleuse und den niedrigen Brücken hat eine ganz eigene Atmosphäre. Zügig ging es auf die große Wasserstraße Richtung Berlin. Die untere Havel verläuft ruhig um kleine Inseln herum mit Namen wie „Bullenohr“, „Die Köhnige“ oder „Arkenbude“. Mal ist sie ein schmaler Fluss, dann wieder zum See verbreitert. Wie schon auf der ganzen Strecke begegnete ich Silberreihern und anderen Wasservögeln.

Potsdam ließ ich an Steuerbord liegen und fuhr über den Jungfern See, an Kladow vorbei, schaute mir den Wannsee an und machte im „Altstadthafen Spandau“ für die Nacht fest.



Herrlicher Sonnenschein empfing mich am nächsten Morgen. Der Wetterbericht sagte Windstille und 34° Celsius voraus. Wie schön war mein einfaches Vagabundieren! Auf der Havel–Oder–Wasserstraße, bei Kilometer 11, wurde ich von einer eigentümlichen Mischung aus reinem Industriegebiet und Natur pur überrascht. Kilometerlang fuhr ich an Anlagen vorbei, in denen Eisenschrott verarbeitet wurde, das andere Ufer aber war Naturschutzgebiet. Direkt hinter den Industrieanlagen beobachtete ich fasziniert einen Eisvogel und notierte: „brütende Hitze, jede Brücke tut gut. Schatten für ein paar

Sekunden. Kippe Wasser auf die Kleidung.“ Zum Glück fand ich an der Schleuse von Oranienburg einen Platz im Schatten eines großen Baumes für die Wartezeit.

Durch viele kleine Schleusen ging es weiter auf der herrlich mäandernden Havel. Ganz selten kam ich an einem Dorf vorbei. Kurve um Kurve schlängelte sich die Havel durch die weitgehend unberührte Natur. Hausboote und Kanus begegneten mir. Mal schwamm eine Schwanenfamilie an mir vorbei. Stets flitzten Schwalben ganz nah über der Wasserfläche. Farbenfrohe Libellen tanzten in der flirrenden Hitze von 38°Celsius. Die kleinen Schleusen in Bischofswerder, Zehdenick, Schorfheide, Regow und Bredereiche erforderten permanent Anlegemanöver. Mit geübtem Wurf gelang es mir jedes Mal beim ersten Versuch, den Poller einzufangen.

Die obere Havel verläuft in vielen engen Kurven und ist ein wahres Paddlerparadies. Ich fuhr an badenden Kindern vorbei. „Hallo *Mullewapp!* Können Sie mal hupen?“ hörte ich, und das fröhliche Kinderlachen, als meine kleine Tröte ein Achtungssignal gab. Lustig ging es auch in der Jugendgruppe zu, die mir mit vielen Kanus begegnete und sich von dem aufkommenden Nieselregen nicht beeindruckt ließ. In Canow konnte ich festmachen. Dort gab es auf der Wiese gute Sitzgelegenheiten, frische Crepés bei klassischer Musik.

Bei den Wartezeiten vor den überfüllten Schleusen kam es immer wieder zu Gesprächen. So leer es auf der Elde war, so überfüllt waren die Schleusen Richtung Müritz. Wo es möglich war treidelten wir die Boote, statt den Motor anzuwerfen und eine Schleusenlänge voran zu kommen.

Auf den mecklenburgischen Oberseen

Nach einem Aufenthalt im überfüllten Mirow ging es gemächlich weiter auf die Kleine Müritz, in den Seglerhafen von Rechlin.

Nun konnte ich endlich wieder richtig segeln! Die Aussicht auf einen kräftigen Südwind und für den Abend angekündigte örtliche Gewitter ließ mich Großsegel und Mittelfock als Besegelung wählen und ich legte die Rettungsweste an. Von der Kleinen Müritz aus waren es kaum zwei Kilometer Flussegeln mit einigen Kreuzschlägen im engen Fahrwasser. Dann öffnete sich die weite Müritz vor mir.

Dieses kleine Meer ist wahrlich ein Seglerparadies. Ich nahm Kurs Richtung Bolter Kanal, um von dort aus in weiten Kreuzschlägen Richtung Röbel zu segeln. Für mich war es ein Erleben von Freiheit, die Kräfte des Windes zu nutzen. Nicht etwa, um mich treiben zu lassen, sondern um meine eigenen Ziele zu erreichen, hart am Wind zu kreuzen war wunderbar. Dieses Vergnügen können sicher nur Seglerinnen und Segler nachvollziehen. Die Böen bis 6 Beaufort führten zu einer kurzen harten Welle vor der Sietower Bucht, die *Mullewapp* segelte recht nass. Die Müritz ist kein offenes Meer, aber niemand sollte ihre Kräfte unterschätzen.



Bei dem Röbeler Seglerverein buchte ich einen Liegeplatz für vier Tage. Sicher und ruhig lag ich im Hafen, als am späteren Nachmittag das erste Gewitter mit Starkregen über mich zog. In der Nacht kamen weitere Gewitter mit Böen von 10 Beaufort, doch der Hafen bot guten Schutz.

Bei westlichen Winden (4 Beaufort, Böen 6) segelte ich noch einmal Richtung Bolter Kanal. Segeln hat für mich eine besondere Bedeutung, es ist so etwas wie eine Lebensphilosophie. Strömungen und Untiefen, Kräfte des Windes und Flauten gibt es beim Segeln und im Leben.

Weil der Wetterbericht zunehmenden Wind ankündigte reffte ich am nächsten Tag das Großsegel und setzte die Mittelfock für den idealen Kurs nach Waren. Nach weniger als zwei Stunden wollte ich im vorderen Hafenbecken alles hafenkklar machen, da kam der Hafenmeister mit einem Schlauchboot herangefahren und sagte, hier sei kein Platz, doch ich könne in die neue Marina fahren. Die Binnen Müritz war voller Schaumkronen, entsprechend schwierig waren die Hafenmanöver. Doch schließlich war alles klar für einen Landgang. Auf der Rückfahrt nach Röbel gab es eine kräftige Müritz-Welle, daher waren praktisch keine anderen Segelboote mehr unterwegs. Die Sietower Bucht wäre nichts für Jollensegler gewesen.

Am nächsten Tag ergab sich ein völlig anderes Bild und ich staunte über das andere Wetterextrem. Es gab praktisch überhaupt keinen Wind. Manchmal entfaltete sich die Genua, das Reff hatte ich natürlich auch herausgenommen und meine Fahrt nach Sietow und zurück nach Röbel brauchte mehr als fünf Stunden. Als ich in die Koje ging, frischte der Wind auf. Mit der Ruhe im Hafen war es vorbei, denn die Wellen kamen aus Nordost und plötzlich kam ein krachendes Geräusch bei jeder Welle. Die gesamte, wohl 50 Meter lange, Steganlage mit allen Booten kam in Bewegung. Ich verholte das Boot achterlich und legte eine zusätzliche Achterspring. Jeder Tag bringt neue Herausforderungen, manchmal auch mitten in der Nacht.



Am nächsten Tag nahm ich Kurs auf Plau und segelte bei nordöstlichem Wind auf Kreuzkurs zur Binnen Müritz. Vor Eldenburg legte ich den Mast und fuhr auf dem Kanal zum Kölpinsee. Leider gab es im Kanal ein Anlegeverbot und keinen Takelsteg. Doch auf dem See fand ich einen von Wellen geschützten Platz, an dem ich den Mast wieder stellte. Unter Großsegel und Genua ging es über den flachen Kölpinsee. Ich nahm im Göhrener Kanal den Motor zur Hilfe und segelte über den Fleesensee nach Malchow. Früher war es so, dass sich gegen Abend der Wind legte. Das war in diesem Sommer anders. Gerade am Abend verstärkte sich der Wind und machte es nicht einfach, einhand am Wasserwanderrastplatz Malchow anzulegen. In der Klosterklausur war die Küche zum Glück noch offen. So endete ein schöner Segeltag in heimatlichem Revier.

Am letzten Tag der Reise musste ich noch einmal den Mast legen, um ihn auf dem Plauer See in einer von Wind und Wellen geschützten Bucht stellen zu können. Wieder war der Takelsteg von Motorbooten blockiert. Auch dieser Tag schenkte mir ein herrliches Segelerlebnis auf dem Plauer See. Nach 738 Kilometer Fahrt über Grund und 38 Schleusen, erreichte ich am 28. Tag glücklich und dankbar mein Heimatrevier, den Plauer See, auf dem ich weiter einen schönen Segelsommer genießen konnte.

Wir alle haben in den Jahren seit 2020 lernen müssen, dass Gewissheiten an Bedeutung verlieren. Bevor man heute eine Reise antritt „weiß“ man in der Regel auf die Minute genau, wann der Zug oder das Flugzeug einen wieder nach Hause bringt. Durch Corona, Krieg und Energiekrise hat sich diese Berechenbarkeit verändert. Das Leben lässt sich nicht planen. Die 738 Kilometer entsprechen der offiziellen, jedoch rein theoretischen Berechnung, denn sie beziffern die Gegenrichtung. Mit dem Strom wären es 455 Kilometer unter Motor und 283 Kilometer unter Segel gewesen. Mein Ziel war es, gegen den Strom zu segeln. Damit wollte ich anknüpfen an uralte Erfahrungen des Reisens. Durch das Wasser waren es unter Segel faktisch etwa 100 Kilometer mehr. Hätte ich nicht derart günstige Wind-Bedingungen auf der Elbe gehabt, wäre die Fließgeschwindigkeit dennoch gleich geblieben. Bei schwächerem Wind wären es mehr Kilometer durch das Wasser und entsprechend mehr Reisetage gewesen auf meiner Reise mitten in Deutschland, die sonst niemand macht. Ganz nah und ganz weit weg.