

## Über die Havel und Spree zur Oder und Peene

Ulrich und Eva Zumkowski (DTMV) erzählen:

In den vergangenen Jahren haben wir die Elbe von Kilometer 0 bis zur Mündung in die Nordsee befahren und so manch Interessantes entdeckt. Im Jahre 2002 wollen wir einen anderen Fluss Deutschlands erkunden – die Oder.

Die Oder war bis zum Ende des zweiten Weltkrieges einer der wichtigsten deutschen Wasserstraßen. Im Ergebnis dieses Krieges gehört heute nur noch ein kleiner Teil des Stromes in seinem Bereich zur Bundesrepublik Deutschland. Wenn wir uns der Geschichte der Oder etwas näher zuwenden, so sehen wir, dass die Oder aus ihren Ursprüngen hinaus eine sehr befahrene Wasserstraße war. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Zeitraum in dem es der Oder „am besten ging“. Das war die Zeit zwischen 1742 und dem Ende des zweiten Weltkrieges, als die schiffbare Oder nur ein einziges Staatsgebiet durchfloss. Am besten ging es ihr aber in den ersten 40 Jahren, nach der Gründung der Oderstrombauverwaltung (1874 – 1914), wo auch der Hochwasserabfluss reguliert wurde.

Weit soll unsere Fahrt gehen: Durch das Stettiner Haff, in Richtung Peenestrom und den Greifswalder Bodden zum Zielhafen Wieck – so Gott, Wind und Wetter mitspielen. Nach vielem Umdisponieren, weil wieder einmal für die gesamte Tour nur eine Woche zur Verfügung steht, sind wir am 20.06.2002 um 8.00 Uhr mit dem Boot auf dem Trailer nach Potsdam gefahren. Mein Segelfreund Hilmar war bereit mitzukommen, um dann das Auto mit dem Trailer wieder nach Wittenberge zu fahren.

Gemächlich fließt die Spree und wir steuern mit mäßigem Tempo Berlin entgegen. Eingerahmt von imposanten in den Himmel ragenden Bauten kann man in der Ferne das neue Regierungsviertel sehen, die gläserne Kuppel des Reichstagsgebäudes, dann das Abgeordnetenhaus, steuerbords nun das Kanzleramt. „Waschmaschine“ nennen es die Berliner, wegen der immens großen Fensterfront. Nicht erwähnt habe ich das am Rande des Tiergartens liegende „Schloss Bellevue“ um damit die Verfassungshierarchie zu vervollständigen. Besonders auffällig sind die Überwachungskameras, alle 10 Meter auf die Spree gerichtet, nun weiß sicher auch unser Bundespräsident, das Zumkowski mit der Oldi II in Berlin weilt. Als wir die Mühlendammschleuse passiert haben und steuerbords in den Historischen Hafen einlaufen, ist unser Tagesziel erreicht. Dort warten schon viele Freunde der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) in der wir die „Neuen“ sind. Eine herzliche Begrüßung, gleich in großer Runde aufgenommen, liegen wir nun an der Spreepromenade unweit des Reichstages. Am Freitag findet die offizielle Eröffnung mit geladenen Gästen statt. Dieses dreitägige Treffen war von der DTMV und der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft organisiert worden.

Am Sonntag um 15.00 Uhr waren wir zum Schiffsgottesdienst eingeladen. Viele Bootsfreunde sind dieser Aufforderung gefolgt. Für die „OLDI II“ gab es eine Bordbibel mit Widmung des Pfarrers. Mit einem freundlichen Hallo der anderen Schiffsbesatzungen setzten wir unsere Reise Richtung Oder wieder fort.

## Schiffshebewerk

Auf dem Oder-Havel-Kanal erreichten wir über die Schleuse Lenitz das Schiffshebewerk Niederfinow. In nur 30 Minuten wurden wir darin um 36 Meter in die Tiefe abgesenkt. Da blieb wenig Zeit, dieses technische Wunderwerk zu besichtigen. Ein paar Fotos wurden aber dennoch gemacht. Da wir keinen guten Platz zum Festmachen hinter dem Schiffshebewerk gefunden haben, ging es auf der spiegelglatten Wasserfläche durch ein idyllisches Landschaftsgebiet weiter in Richtung Hohensaaten. Einige Bootsfreunde haben am Ufer vor der Schleuse schon für die Nacht festgemacht. Wir gesellten uns dazu, um dann morgens früh gleich beizeiten in die Oder geschleust zu werden.. Wir wurden dann am nächsten Tag mit einem großen Schubverband die 2,50 m zu Tal geschleust.

Zum Ausklarieren ging es auch gut. Deutscher und polnischer Zoll in einem Gebäude, dann um 10.00 Uhr war es soweit, unsere Oldi II steckte ihre Nase in die Fluten des Oderstroms. Zu unserer Überraschung, die Oder ist breiter als die Elbe bei uns zu Hause. Aus dem Radio ein Violinkonzert, die Gedanken gingen zur „Moldau“, doch der schön bewölkte Himmel hat zwar die Sonnenstrahlen vertrieben, aber dafür eine schöne Fotokulisse gezaubert. War es die Fließgeschwindigkeit oder die innere Unruhe? Bald kamen die ersten Kräne von Stettin in Sicht. Es schlängelten sich viele Wasserstraßen durch diese Großstadt. Wir nutzten eine an der mehrere Marinas lagen. Es war mittlerweile aber auch schon 16.00 Uhr geworden, also Zeit für eine Kaffeestunde. Ulrich holte noch von einer nahegelegenen Tankstelle Benzin, das in Polen den gleichen Preis hat wie in Deutschland. Wir beschlossen noch etwas zu fahren.

An den Ufern waren viele Angler zu sehen, sicherlich fuhren wir durch ein fischreiches Gewässer. Apropos Gewässer: unsere Binnenwasserkarten endeten mit der Stettiner Durchfahrt. Die Seewasserstraßen beginnen aber erst mit dem Haff. So fehlten uns für über 25 Kilometer fast offenen Gewässers die Karten. Zum Glück kannten wir die Koordinaten unseres heutigen Zielhafens. So steuerten wir nach elektronischer Navigation und erreichten um 20.30 Uhr den Hafen Trzebiez. Auf dieser Strecke weisen bei Nacht viele Leuchttürme den Weg. Einen Seeadler haben wir gesehen und sehr viele Fischreiher, trotz der nahegelegenen Industriehäfen. Im Segelclub fanden wir reichlich Platz an einem Steg. In der Nacht um 3.00 Uhr wussten wir auch warum. Der Schwall von der offenen See (dem Haff) stand genau auf unserem Steg und so mussten wir noch weitere Fender anhängen, um nicht an der Steganlage zerkratzt zu werden. Es war eine

sehr unruhige Nacht. Um 7.30 Uhr wurde beim polnischen Zoll die Ausklarierung vorgenommen, so kann es nun nach dem Frühstück auf die „offene See“ hinaus gehen.

Es empfing uns eine Stunde später eine recht ruppige See. Ulrich versuchte mit Speed über die Wellen zu fahren, doch das verschlechterte noch die Situation. Die Gischt spritzte unwahrscheinlich hoch, also musste das Tempo gedrosselt werden und so wurden wir zwar noch reichlich durchgeschaukelt, aber die Spritzwassersituation änderte sich. Auf einmal sahen wir in unserer Nähe ein großes Schlauchboot mit Blaulicht. Wir möchten die Maschine stoppen. In gebrochenem deutsch/polnisch wurde uns mitgeteilt, dass wir Kurs auf das 1000 m entfernte Zollboot nehmen sollten. – Was für ein Pech, wir waren so froh gewesen, endlich bald aus der Schaukelei heraus zu sein und nun sollten wir noch weiter auf das offene Gewässer rausfahren. Kurz bevor wir das Zollboot erreichten, kam über Funk erneut ein Kommando. Wir durften weiterfahren. Sicher haben die Recherchen der Zollbeamten ergeben, dass wir uns schon in Trzebiez ausklariert hatten. Auf der Seegrenzlinie zwischen Tonne 17 und 18 liegt dieses Zollkontrollboot und ist durch alle Boote, die auf diesem Gewässer die Grenze von Deutschland nach Polen und umgekehrt passieren, anzulaufen. So sagt auch die einschlägige Literatur aus. Das ist für nicht so große Boote auf diesem Gewässer (unsere Oldi II hat die Maße 6,60 ü.A. x 2,10 x 0,20 m) und noch dazu bei solchem Seegang auch keine Kleinigkeit. Als Entschädigung für unsere Zeiteinbuße war es doch ein Erlebnis, solch großes Motorboot im Speed über die Wellen jagen zu sehen – fast wie in manchen Abenteuerfilmen im Fernsehen. Nach einiger Zeit mussten wir dann unseren Kurs ändern, um den Hafen von Ueckermünde anzulaufen. Die Wellen kommen jetzt von dwars, was noch unangenehmer ist und unser Boot tüchtig durchschaukelt. Da half es auch nicht, dass Ulrich eine Kasette mit Seemannsliedern einlegte. Eva war immer noch ängstlich. Gegen 13.00 Uhr erreichten wir den Leuchtturm von Ueckermünde. Die Uecker zieht sich bis zum Stadtzentrum hin, wo wir beim deutschen Zoll wieder einklarieren mussten. Im Ort haben wir Proviant gebunkert und uns dann beim Segelsportclub ein idyllisches Plätzchen zum Festmachen gesucht.

Eva begann mit der Trockenlegung der Bilge, denn wir hatten während der Überfahrt reichlich Wasser gefangen und Ulrich schrieb an seinem Urlaubsbericht. Erwähnt werden sollte an dieser Stelle noch, dass die Ausgaben für die Anschaffung von Funk und Navigation nicht umsonst gewesen sind, denn wir haben diese Technik oft benötigt. Den Abend verbrachten wir mit Grillen, Lesen und einem gründlichen warmen Duschbad.

Die Seewetterprognose für die nächsten Tage verspricht nichts gutes. Und morgen haben wir auch noch den Siebenschläfer. Ein Großteil der „offenen See“ haben wir auf diesem Törn hinter uns gebracht, so werden wir auch noch den Greifswalder Bodden bewältigen. Angetrieben von den schlechten Prognosen des Seewetterberichtes, warfen wir am nächsten

Morgen schon gegen 7.30 Uhr die Leinen los und steuerten auf das sogenannte Kleine Haff. In diesem Gebiet sind die Wasserstände so ca. 2,00 m. Der liebe Gott hatte sicherlich die stillen Gebete von Eva erhört, denn uns erwartete eine spiegelglatte See. Der Wind blies aus Süd-Ost mit einer Stärke von 3 Beaufort. Gegen 10.30 Uhr brieste es auf, aber wir hatten schon die Einfahrt zum Peenestrom erreicht. Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, dieses Sprichwort bestätigte sich auch bei uns. Es wehte immer heftiger und so gab es für uns nur zwei Möglichkeiten. Um 11.00 Uhr den Hafen ansteuern oder einen Abstecher in die Peene zu wagen. Wir entschieden uns für die letztere Variante. Gemächlich schlängelte sich nun die Peene durch die Landschaft, was uns an die Grachtenfahrten in Holland erinnerte. Kaum zu glauben, dass das Wasser hier so ruhig floss bei den Wetterprognosen. Uns führte der sogenannte Richtgraben als Tor zur Peene. Die alte Peene ist größtenteils verschlammt, Seerosenfelder und Reusen versperren den Weg. So tuckerten wir die 10 Kilometer bis zur ehemaligen kleinen Hansestadt an komfortablen Liegeplätzen, wie auch an mittelalterlichen Sehenswürdigkeiten entlang. Bald ist auch die Klappbrücke Anklam erreicht. Wir bekommen eine Sonderöffnung und bedanken uns mit einem langen Hubton. Ich will noch mal auf die Peene eingehen: Moorige und torfige Böden bilden hauptsächlich die Ufer der Peene, die von der Mecklenburger Schweiz über den Kummerower See bis in den Peenestrom durch Kleinstädte führt.

Wir fuhren diesen Fluß bis Jarmen, das sind gut 30 km hinauf. Das Landschaftsbild wechselte von einem Sumpf- in ein Wald- und Wiesengebiet Schilfzonen und zahlreiche verlassene Torfstiche säumen das Ufer bis zu dem früheren Ackerbürgerstädtchen Jarmen. Doch für uns heißt es von dieser verträumten Idylle Abschied nehmen und die Wende fahren. Erst um 22.00 Uhr erreichten wir unseren heutigen Zielhafen, Lassin und nach 14 Stunden Bootsahrt ist dann auch irgendwann der Sandmann da.

Am nächsten Morgen wurden wir nicht – wie sonst üblich – von Sonnenstrahlen geweckt, sondern vom Pfeifen des Windes. Der Seewetterbericht gab Sturmwarnung bis 8 Beaufort. Auf dem Achterwasser wurden wir schon einmal kräftig durchgeschüttelt bis wir dann in den Peenestrom vor Wolgast einbiegen konnten. Gemächlich ging es dann in den Hafen von Köslin. Hier entstand in den letzten Jahren eine neue Marina, in der wir vor dem angekündigten Sturm Zuflucht suchten. Die Marina verfügt über 500 Liegeplätze und ist für den Bootsfahrer mit allem ausgestattet. Über 24 Stunden liegen wir schon hier, die Sturmwarnungen des Seewetterberichtes, Windgeschwindigkeit von 8 Beaufort mit 1,5 bis 2 m hohen Wellen sind für die Boddengewässer angekündigt. Das Heulen des Windes in den Masten der Segelyachten zeigt uns, dass es auch so war. Wir warten und warten und dabei müssen wir eigentlich weiter. Morgen Mittag sollen wir in Greifswald rausgeslippt werden. Der Hafenmeister bestätigt uns, dass keine Änderung des Wetters in Sicht ist. Ulrich hatte die Geduld verloren. Um 16.00 Uhr hieß es Leinen

los. Aber ohne Eva. Die hatte die Flucht ergriffen und ihr war eine Fahrt mit so einem kleinen Boot bei diesem Wetter zu gefährlich. Zur Überfahrt möchte ich nur sagen, der Wetterdienst hatte nicht übertrieben. Nach anstrengender Fahrt, die Tonne Greifswald voraus, nun noch einmal den Kurs korrigiert und dann kommt auch schon die Hafenansteuerung. Um 20.00 Uhr lief Oldie II in den Hafen Wieck-Greifswald ein.

Leider stand für diese Reise etwas wenig Zeit zur Verfügung. Vieles hätte man intensiver besichtigen können. Auch ein paar Stunden zum Abwettern hätten mehr zu „Seefahrtsfreuden“ beigetragen. Aber die liebe Zeit!