

Es gibt überall Einheimische und Zugewanderte, in der großen Politik wie im kleinsten Dorf. Auf der Elbe bin ich ein Zugewanderter. Meine Zuneigung zu diesem Revier, man kann sie nach so vielen Jahren schon eine dauerhafte Bindung nennen, ist immer wieder geprüft worden und wurde nur fester. Auch Seitensprünge hat sie überstanden. Allerdings ist die Liebe zu diesem Stück Natur immer einseitig; denn die Angebetete bleibt wechselhaft, launisch und spröde. Mal offenbart sie einem ihre schönsten Seiten und straft einen beim nächsten Mal auf das Heftigste ab.

Es gibt gefälligere Schönheiten als die Elbe. Die Ostsee zum Beispiel, auf deren Förden ich groß geworden bin, bietet sich mit ihrem klaren und blauen Wasser für Segler geradezu an. Allerdings, das muss hier angefügt werden, auch die Ostsee gibt sich nicht immer nur liebreizend, sondern kann sich manchmal ganz schön fünsch zeigen. Aber wer von dort kommt und sie gewohnt ist und sich, sagen wir mal, in Brunsbüttel ausschleusen läßt, den muss die erste Begegnung mit der Elbe wie ein Schock treffen. Das Wasser ist braun; ein rasender Strom reißt einen von den Molenköpfen sogleich hinweg und, wenn man sich nicht genau an den Tidenkalender gehalten hat, sogar in die falsche Richtung; Berufsschifffahrt kommt von allen Seiten auf einen zu und gibt womöglich noch ein drohendes Achtungssignal; konfuser Schwell wirft das Boot hin und her. Und wer dann schließlich Segel gesetzt und sein Boot auf den gewünschten Kurs gebracht hat, der wird schnell feststellen, daß die anderen ihm auch noch weglaufen. Nein, was für ein Revier!

Aber wen die Elbe einmal in ihren Bann gezogen hat, der verfällt ihr mit Haut und Haaren. Sie ist vielseitig, abwechslungsreich und spannend, voller Überraschungen, manchmal sanft wie der Tau auf den Vorlandwiesen, manchmal ruppig wie ein gereizter Kampfhund. Man muss sie so nehmen, wie sie ist, muss sich ihr anpassen, ihre Regeln kennen und sich ihrer Ordnung fügen, dann erst erkennt man alle ihre Reize und kann sich ihnen völlig hingeben. Mein Freund Roland, von dem ich die meisten Kenntnisse habe, pflegt zu sagen: "Der River hat seine eigenen Gesetze." Das ist seine Kurzfassung. Dahinter verbergen sich zahllose Eigentümlichkeiten, die sich erst langsam erschließen. Wer nach mehr Erläuterung verlangt, für den ist es, glaube ich, am besten, in Beispielen zu reden.

Fangen wir mit den Gezeiten an. Die Elbe ist ein Tidefluss. In ihrem "Ästuar", wie man den Mündungstrichter nach den alten Lateinern nennt, bestimmt nicht der natürliche Abfluss die Fließrichtung des Stroms, sondern die Wirkung der Gezeiten. Eine Tide dauert ungefähr zwölfeinhalb Stunden, davon flutet es bei Wedel etwa fünfeinhalb Stunden und ebbt sieben Stunden. Wer daraus

schließt, mit der Ebbe könnte er eine längere Strecke segeln als mit der Flut, der irrt. Eine mittelschnelle Yacht schafft es bei mittleren Winden mit einer Ebbe vielleicht von Wedel bis Höhe Otterndorf, das sind vierzig Seemeilen; in umgekehrter Richtung kann sie es aber mit einer Flut von Helgoland bis Wedel schaffen, das sind achtzig Seemeilen. Noch Fragen?

Die Tide folgt auch ihrer eigenen Uhr. Sie hält sich nicht an die gesetzliche Landeszeit, sondern verschiebt sich täglich dagegen. So kommt es, dass manchmal frühmorgens um fünf, wenn jeder vernünftige Mensch noch schläft, Bewegung in die Boote in den Elbhäfen kommt. Andererseits beobachtet manch ein Betrachter mit Kopfschütteln, wenn bei herrlichstem Wetter und idealem Wind die Boote vormittags im Hafen liegen, die Schipper im Cockpit in aller Ruhe klönen und schon mal ein Bier probieren, aber ohne sichtbaren Anlaß wie auf geheimes Signal um ein Uhr mittags die Persenning abbauen, das Vorsegel anschlagen und sich segelklar machen.



Ja, überhaupt die Häfen! Nur in Wedel, Glückstadt und Cuxhaven kann man unabhängig vom Wasserstand ein- und auslaufen. In allen anderen geht das je nach eigenem Tiefgang nur zu bestimmten Zeiten. Wer zum Beispiel vom Hamburger Yachthafen in Wedel elbab segelt und in den Alten Hafen von Brunsbüttel will, kommt dort bei zu wenig Wasser an und muss vielleicht mehrere Stunden aufund absegeln, bis er einlaufen kann. Ankern ist eine schlechte Alternative; denn vom Schwell wird er nur hinund hergeworfen oder der Wind treibt sein Boot quer zum Strom, so dass es mit der Außenhaut auf der Kette scham-

"Hoch und trocken" - ein Tidenopfer, 1981.

fielt. Und wenn er dann ungeduldig meint, dass genügend Wasser zum Einlaufen da sei, motort er mit voller Kraft dicht an den Pricken in den Hafenpriel, seine Fahrt nimmt immer mehr ab, er legt den Hebel noch weiter nach vorn, im Kielwasser wirbelt der Schlick, und sein Boot kommt dennoch zum Stehen. Eine halbe Stunde später wäre er ohne jede Anstrengung und mit geringster Umdrehungszahl hineingekommen. Drinnen wird er jedoch belohnt durch idyllische ländliche Umgebung, und selbst bei West acht liegt er geschützt wie sonst nirgendwo; denn nun ist wieder Niedrigwasser, und er liegt bis zum Wasserpass eingesackt im Schlick. Er macht einen Spaziergang über den Deich zu den Schleusen, muss allerdings ständig aufpassen, dass er nicht in frische Schafskötel tritt.

Die Schleusen! Da kann man stundenlang zuschauen und seiner Frau fachmännische Kommentare geben. Auch der Blick über die Elbe bietet von hier, fast zehn Meter über dem Wasserspiegel, einen ganz anderen Eindruck als aus dem Cockpit. Gegenüber das Hadelner Ufer ist weit entfernt, Richtung Westen scheint die offene Nordsee zu liegen, was natürlich nicht stimmt und wiederum ausführlich kommentiert werden kann. Im Fahrwasser kommen und gehen die unterschiedlichsten Schiffe, emsige Lotsenboote, Großcontainerschiffe, Feeder, RoRo-Schiffe, Tanker, Massengutfrachter und eine einzelne Yacht, die mühselig gegen den Strom ankämpft, was wiederum zu Kommentaren führt.

Der Strom! Wer "Strömung" sagt, offenbart sich als Außenseiter. Dieses geheimnisvolle Wesen gilt es zu nutzen. Alle seine Eigenarten kennenzulernen, dauert Jahre. Wer meint, mit Hoch- und Niedrigwasser ändere sich auch die Stromrichtung, hat noch nichts begriffen. Revierfremde laufen in Cuxhaven bei Niedrigwasser aus und stellen nach zwei Stunden in Höhe des zwei Seemeilen entfernten Altenbruch genervt fest, dass erst jetzt die Flut einsetzt. Der Elbsegler sagt: "Der Strom läuft nach" und behält die Ruhe. Aber der Strom hat noch ganz andere

Geheimnisse. An welcher Stelle setzt er zu welcher Stunde am stärksten, wo setzt der mitlaufende Strom am ehesten ein, wo der gegenlaufende am spätesten? Mit diesem Wissen werden Regatten entschieden, und auch wer keine Regatta segelt, will schneller sein als der andere. "Ich segele keine Regatta, aber ich segele immer wie in einer Regatta", sagt Roland. So geht es fast jedem, denn darin liegt der ganz große Reiz dieses Reviers, die Herausforderung, sich immer "bestmöglich" zu verhalten, immer die "ideale Linie" zu finden. Da geht man natürlich auch manches Risiko ein; denn häufig führt die ideale Linie diagonal übers Fahrwasser oder übers Flache, ja sogar hinter die Stacken, und wer bei Ebbe festkommt, der fällt rettungslos trocken.

O je, das Trockenfallen! Als wir noch unser Folkeboot hatten und unser Sohn erst ein Jahr alt war, da haben wir einmal abends beim Einlaufen den Brunsbütteler Hafenpriel falsch angesteuert, kamen fest und konnten uns nicht mehr helfen. Schließlich lagen wir hoch und trocken auf der Seite, liefen um unser Boot herum, und die Abendspaziergänger auf dem Deich blieben stehen und hatten etwas zu kommentieren. Wie peinlich! Nur unser Sohn merkte nichts davon, er schlief die ganze Zeit in seiner Koje, allerdings auf der Außenhaut. Die Natur hatte schließlich ein Einsehen und schickte uns nachts um eins Wasser, dass wir wieder aufschwammen. Ein andermal, als wir, diesmal mit größerem Schiff, frohgestimmt kurz nach Hochwasser eine Urlaubsreise begannen, schlief schon bald nach dem Auslaufen der Wind völlig ein. Die Elbe lag ölig da, nur die unregelmäßigen Stromwirbel und das Auswandern der Landmarken zeigten, dass der Strom nicht auch eingeschlafen war. Ich wollte die Maschine starten, aber nichts tat sich. Während ich unter Deck langwierig nach der Ursache forschte, rief Renate vom Ruder: "Noch ein Meter Wasser unter dem Kiel!" Ich beruhigte sie, dass das völlig genug sei und sowieso nicht sein könne. "Ich glaube, wir sitzen!" meldete sie wenig später. Ich wollte ihr widersprechen, doch schon hörte ich das Wasser gurgeln. Ich stürzte an Deck. Das Schiff hatte sich quer zum Strom gedreht und neigte sich durch seine Kraft deutlich zur Seite. Zu spät! Wir wurden immer höher auf den Sand geschoben, bis nichts mehr ging. Während ich noch aussichtslose Rettungsversuche unternahm, näherte sich vorsichtig ein Schiff der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, so ein flachbodiger, starkmotorisierter Arbeitsprahm und schob sich dicht neben uns. "Können wir helfen?" fragte der Schipper aus seinem Steuerhaus, "sollen wir Sie freischleppen?" Ich überlegte kurz. Wir hatten schon eine ganz schöne Schräglage. Bei einem Schleppversuch wäre uns höchstens eine Klampe aus dem Deck gerissen oder sonst ein Schaden passiert. Ich lehnte dankend ab. "Dann sagen wir mal der Verkehrszentrale Bescheid, dass sie die

Schifffahrt um Rücksichtnahme bittet", rief der Schipper noch, bevor er sich wieder auf den Weg machte. Und so geschah es. Die vorbeifahrenden Schiffe verlangsamten alle ihre Fahrt, um uns vor Schwell zu bewahren. Ich war dankbar. Wir fielen restlos trocken, ich konnte unser Unglück von außen besichtigen und brachte zu Fuß einen Anker aus. Nach sechs Stunden schwammen wir wieder und setzten unsere Reise ohne jeden Schaden fort.

Die Schifffahrt! Sie macht uns häufig zu schaffen und wir ihr auch, aber wie langweilig wäre es ohne sie auf der Elbe. Vor dem Gesetz sind Beruf und Sport gleich. In Wirklichkeit ist der Unterschied natürlich immens. Das liegt weniger an der Größe, als vielmehr daran, dass wir häufig andere Wege gehen, weil wir kreuzen müssen oder mal eine Ecke schnippeln, und schon sind wir ausweichpflichtig, kommen in Bedrängnis oder bringen auch schon mal den Großen dazu, ins Horn zu blasen. Ernstliches passiert eigentlich nie, wenn man auch den Eindruck haben kann, dass immer zuerst gefragt wird, ob ein Sportboot in der Nähe war, wenn ein Berufsschiff havariert. Es wird manchmal auch eng, und man kann verstehen, wenn ein Lotse unwirsch wird. Als ich einmal aufkreuzte, hatte ich einen Gegenkommer vor mir und einen Aufkommer hinter mir in einiger Entfernung in Sicht. "Halte noch etwas durch", sagte ich zu Renate, die an der Pinne war, "wir nutzen den guten Strom noch etwas aus, dann wenden wir und kommen vor beiden frei". Aber es kam anders. Ich hatte mich in der Geschwindigkeit der Großen verschätzt. Beim ersten ging die Rechnung auf, aber den zweiten schafften wir nicht. Sie nahmen uns in die Zange. Wir konnten nicht vor und nicht zurück. Genau auf der Mittellinie im Fahrwasser mussten wir aufstoppen, auf beiden Seiten schoben sich die großen Leiber an uns vorbei, und ich konnte spüren, dass ungehobelte Worte auf beiden Brücken gegen mich fielen. Ja, es war peinlich und soll nicht wieder vorkommen. Glücklicherweise sind viele Lotsen auch selber Segler und bringen Verständnis mit. Es ist gut, mal einen zum Clubabend einzuladen und sich einander die Situation klarzumachen. Denn nichts wäre schlimmer für uns, als wenn uns die Obrigkeit aus falsch verstandener "Fürsorge" auf die Nebengewässer verbannte, um das Hauptfahrwasser für den Berufsverkehr freizuhalten.

Die Nebengewässer! So geschäftig und spannend das Geschehen in Strommitte ist, so idyllisch, friedfertig und urtümlich ist es in der Haseldorfer Nebenelbe, hinter Pagensand, in der Stör, in der Oste, bei Neuwerk und an vielen anderen Stellen. Überall ankern Sportboote oder treiben langsam dahin. Die Menschen genießen die Ruhe und Erholung. Die Fahrrinnen sind schmal und flach; bei Niedrigwasser fallen die Ufer trocken, Reiher und Austernfischer sieht man auf Nahrungssuche. Selbst Kühe

stehen manchmal bis zum Euter im Schlick, obwohl dort nichts für sie zu fressen ist, aber man könnte meinen, sie freuen sich einfach ihres Lebens. Hier zieht die Zeit ohne Lärm und ohne jede Aufregung dahin, nur geprägt vom Auf und Ab des Wasserstandes, und dadurch verändert sich ständig das Landschaftsbild. Gelegentlich sieht man zwischen den Wipfeln der Bäume einen Schornstein, eine Brücke oder eine Reihe Container dahinziehen und merkt nur daran, dass das Hauptfahrwasser nicht weit ist. Wenn es heiß ist, möchte man ins Wasser springen, jedoch ist Vorsicht geboten, denn der Strom ist hier zwar schwächer, aber dennoch unerbittlich. Baden sollte man lieber vom Strand aus oder bei Stauwasser.

Die Strände! Auch die relativ wenigen Industrie- und Hafenanlagen vermögen nicht, den schönen Anblick der Elbufer zu beeinträchtigen. Fern davon, ein naturbelassener Strom zu sein, denn an allen Ufern sind hohe grüne Deiche gezogen, hat man dennoch dem Auge gefällige Inseln, Vorländer, Strände, Bäume und Buschwerk belassen. Nicht nur in Oevelgönne, dem berühmtesten und stadtnächsten Elbstrand, an dem unsere Vereinsgeschichte begann, sondern auch bei Wittenbergen, Hans-Kalb-Sand, Hetlingen, Bishorster Sand, Grauer Ort, Schwarztonnensand, Krautsand und anderswo bieten sich wunderschöne Strände dar, die von Mensch und Tier genutzt werden. Dort, wo es einsam ist, auf dem Medemsand, auf dem Böschrücken und auf dem Schwarztonnensand, lagern bei Ebbe Seehunde.

Die Elbe hat viele Gesichter. Wir mögen sie alle. Idylle und Betriebsamkeit finden nebeneinander Platz. Und diese Vielfalt macht den Reiz. Das immer lebendige Wasser ist unser Element und Revier. Ich könnte noch stundenlang weitererzählen. Dann kämen vielleicht eines Tages die Ostseesegler in ihren Ferien hierher, und wir hätten die Ostsee für uns. Aber das geschieht wohl nie. Die Elbe ist eben anders als andere Gewässer; denn "der River hat seine eigenen Gesetze!"

Götz-Anders Nietsch



14