



Über Havel und Elbe

Zehn Tage Natur und Kultur

Zwischen Elbe und Berlin findet man, wie nirgendwo sonst, zahllose Sehenswürdigkeiten jeder Art – und das in einer einmaligen Wassersportregion. Nirgends liegen Kultur und Natur so nah beieinander. Es ist Europas größtes zusammenhängendes Wassersportrevier – ein blaues Paradies aus Flüssen, Seen und Kanälen, dazu noch mit nur wenigen Schleusen.

Wir wollen eine Rundreise machen: Vom Cityport Werder über die Havel zur Stadt Brandenburg, den Elbe-Havel-Kanal bis zur Elbe, dann die Elbe hinab bis Havelberg und von dort zurück über das Naturschutzgebiet untere Havel. Etwa 10 Tage.

Von Werder aus könnte man direkt nach Norden fahren, um möglichst schnell in Richtung Brandenburg zu fahren – aber das wäre schade.

Denn die alte Preußenhauptstadt Potsdam und überhaupt die Potsdamer Havel mit ihren Seen bieten so viele Attraktionen, dass es eine Schande wäre, auf unserem Törn darauf zu verzichten. Den 40 km langen Umweg um Potsdam nehmen wir gerne in Kauf.

Also erst einmal: Kurs Süd. Der alte Kern der **Blütenstadt Werder** liegt beschaulich auf einer Insel in der Havel. An Steuerbord liegen das bekannte Fischrestaurant Arielle und die Heilig-Geist-Kirche mit den vielen Türmen. Gleich nach der Eisenbahnbrücke auf der Steuerbordseite: Das strahlend weiße Luxus-Resort Schiellowsee mit Hotel, Bungalows und einer modernen Marina. Hier finden oft politische Konferenzen statt.

Den **Schiellowsee**, den wir auf unserer Fahrt als ersten erreichen, nannte Theodor Fontane in seinem heute noch interessanten Buch „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ den „König der Märkischen Gewässer“.

Die vielen **Schlösser in und um Potsdam** erinnern an die große Zeit Preußens, im 18. und 19. Jahrhundert. Einige davon liegen direkt an unserer Reiseroute: Die Schlösser Petzow, Caputh, Babelsberg, Cecilienhof und Paretz. Eigentlich braucht man für Potsdam allein mehr als einen Zwischenaufenthalt – deshalb empfiehlt es sich, den Potsdam-Besuch von Land aus vorwegzunehmen oder an die Bootstour anzuhängen.

Am Schloss Babelsberg vorbei, fahren wir andächtig unter der **Glienicker Brücke** hindurch. Zu DDR-Zeiten

hieß sie absurderweise „Brücke der Einheit“. Nur die Alliierten durften sie passieren, oft genug fand hier der Austausch von Agenten statt.

Nur mit SpoBoFü!

Für Skipper ohne Sportbootführerschein endet die Fahrt hier. Hier reicht der Charterschein nicht – wegen der Berufsschiffahrt auf dieser viel befahrenen Strecke.

Das geschichtsträchtige **Schloss Cecilienhof**, wo im Sommer 1945 die Siegermächte Deutschland in vier Besatzungszonen aufteilten, ist eine Besichtigung wert. Danach empfiehlt sich ein Besuch der **Alten Meierei**, wo ein herrliches Bier gebraut und ausgeschenkt wird. Von der Anlegestelle ein paar hundert Meter weiter nördlich kann man beides gut zu Fuß erreichen.

Am nördlichen Ende des Jungfernsees biegen wir ab in den Sacrow-Paretzer Kanal und folgen damit dem Lauf der Havel. Weite Niederungen und waldreiche Erhebungen säumen die Havel auf ihrem Weg zur Elbe.

Die Gegend um **Ketzin** ist der Mittelpunkt einer blauen Drehscheibe. Der Sacrow-Paretzer Kanal, die Potsdamer Havelseen und der Havelkanal, die von der DDR erbaute westliche Umgehung Westberlins, treffen hier aufeinander. Nicht zu vergessen die Havel selbst, die sich bis Brandenburg ganz schön breit macht.

Wir wollen das **Schloss Paretz** besichtigen und biegen vom Sacrow-Paretzer Kanal nach Steuerbord ab in den Havelkanal. Nach wenigen Minuten erreichen wir einen kleinen Hafen nicht



Schloss Paretz

weit vom Schloss entfernt. Das relativ unbekanntere Schloss Paretz ist seit 2002 wieder zu besichtigen. Es ist eines der Sommerschlösser König Friedrich Wilhelm des Dritten und seiner äußerst beliebten Gemahlin, Königin Luise. Das Ensemble von Schloss und Dorf bildete die reizvolle Kulisse für die Sommeraufenthalte der königlichen Familie in den Jahren 1797 bis 1808.

Von Ketzin bis Brandenburg ist die Havel ein Wasserstraßenlabyrinth: Die für die Berufsschifffahrt durchgeführte Begradigung des Flusses hat ein Gewirr von Altarmen hinterlassen, die nicht nur schön sind, sondern auch ruhige Ankerplätze bieten. Viele Durchstiche erinnern an die zahlreichen Tongruben, die hier vor hundertfünfzig Jahren das Material für die Ziegelproduktion für die aufstrebende Hauptstadt Berlin lieferten.

Brandenburg – verwirrend?

Nach zwei Stunden kommt die Vorstadtschleuse von Brandenburg in Sicht. Die über tausend Jahre alte **Stadt Brandenburg** wird von der Havel durchströmt. Die vielen Havel-Arme sind auf den ersten Blick verwirrend. Wo liegt man am besten, wie kommt man dorthin? Das Wichtigste: Der östliche Teil der Innenstadt, östlich der Vorstadtschleuse, wird von der Oberen Havel durchströmt, westlich der Schleuse ist man auf dem Niveau der Unteren Havel.

Wir lassen uns in der Vorstadtschleuse gut einen Meter abwärts schleusen und biegen nach Backbord in die Brandenburger Niederhavel und fahren weiter in den Domstreng, in Richtung auf den **Brandenburger Dom**. Idylle ohne Ende – und ein ruhiger, idyllischer Liegeplatz mit Strom, Wasser, Toiletten und Duschen. Kostet allerdings stolze 20 Euro. Will man zentraler und billiger (5 Euro) übernachten, fährt man weiter über die Niederhavel, unter der Jahrtausendbrücke hindurch und macht am **Salzhofufer** fest.

Brandenburg ist ein wahrhaft historisches Fleckchen Erde. Die Stadt, die dem Land ihren Namen gab, ist so reich an Sehenswürdigkeiten, dass wir uns zwei Tage Zeit nehmen, um mit Muße die wechselvolle Geschichte Brandenburgs a. d. Havel auf uns wirken zu lassen. Die Touristinformation in der Steinstraße ist sehr zu empfehlen. Besonders sehenswert: Das Rathaus, die großen Kirchen, die Stadtmauer, das St. Pauli-Kloster mit dem Archäologischen Landesmuseum und das Industriemuseum am Silokanal – im größten Stahlwerk der DDR.



Rathaus Brandenburg

Weiter geht es zu Tal über die Untere Havel-Wasserstraße in den **Plauer See**. Links öffnet sich die Einfahrt zum Großen Breitlingsee und zum Möerschen See, ein beliebtes Wassersportrevier.

Geradeaus Richtung Elbe

Am Ende des Plauer Sees – voraus liegt Kirchmöser – heißt es aufpassen. Hier verlassen wir die Havel, die nach Norden in Richtung Havelberg weiterfließt. Diese schöne Strecke sparen wir uns für den Rückweg auf. Denn wir wollen unbedingt das neue Wasserkreuz Magdeburg mit der riesigen Kanalbrücke über die Elbe und der eindrucksvollen Schleuse Hohenwarthe mit ihrem Hub von 18 Metern befahren.

Wir fahren also nach Westen, geradeaus in Richtung Elbe-Havel-Kanal, praktisch die östliche Verlängerung des Mittellandkanals.

Nach wenigen Kilometern auf dem Elbe-Havel Kanal erreichen wir die **Schleuse Neu Woltersdorf**. Die Schleuse bekommt jetzt eine weitere Schleusenkammer, es wird kräftig gearbeitet. Fünf Kilometer nach der Schleuse, bei Kilometer 372, verläuft übrigens die Grenze zwischen den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Von hier bis einschließlich Havelberg sind wir auf sachsen-anhaltinischem Gebiet.

In Genthin gab es früher riesige Chemiewerke, wo vor allem Reinigungs- und Waschmittel hergestellt wurden. Alles vorbei.

Burg, die Stadt der Türme, ist eine Überraschung. Nach einer längeren **W a n d e r u n g** über eine ziemlich trostlose Straße kommen wir in die Fußgängerzone



Altstadt von Burg

mit vielen kleinen Geschäften und mehreren Eisdielen. Am Ende der Fußgängerzone liegt der Markt, und wenn man vom Markt aus nach links in die Altstadt wandert, wird man von vielen pittoresken Ansichten überrascht. Hier liegt das Rathaus vor der Kirche „Unser lieben Frauen“ mit den zwei unterschiedlichen Türmen – Bestandteil der Straße der Romanik. Hier finden wir auch den Berliner Stadtturm und davor die Bibliothek im ältesten Wohnhaus der Stadt. Der Hexenturm stammt aus dem 11. Jahrhundert.

Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Nächste Station: Die **Monsterschleuse Hohenwarthe**. Ein kolossales Bauwerk, Teil des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg. An der Steuerbordseite gibt es Schwimmpoller, das heißt, wir müssen nicht ständig den Festmacher umstecken. Das wäre bei einem Schleusenhub von 18,60 Meter auch etwas mühsam. Wir werden jetzt hinaufgeschleust, auf das Niveau der riesigen Brücke über das Elbtal.

Das Wasserkreuz Magdeburg, die schnellere Verbindung von Elbe, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal, wurde im Oktober 2003 fertig gestellt. Die Kosten werden mit rund 4 Mrd. Mark beziffert. Die imposante 918 m lange **Trogbrücke** ruht auf 17 Betonpfeilern. 85.000 Tonnen Stahl und 600.000 Kubikmeter Beton



Trogbrücke

wurden verbaut. Bereits Planungen der 30er Jahre sahen vor, mit dem Bau einer Kanalbrücke über die Elbe die letzte Lücke

der durchgehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Oder zu schließen. Der Zweite Weltkrieg machte dieses einmalige Projekt zunichte.

Von hier aus wollen wir auf die Elbe hinabsteigen. Das alte Schiffshebewerk Rothensee ist außer Betrieb. Aber gleich daneben liegt die neue **Schleuse Rothensee**. Auch hier gibt es Schwimmpoller. Es geht rund 16 Meter abwärts, der Hub ist abhängig vom Wasserstand der Elbe.

Nach Passieren der Schleuse geht es erst einmal etwa 5 km nach Süden auf dem Rothenseer Verbindungskanal. Auf dieser Strecke gibt es ziemlich viel Industrie, hier werden z. B. riesige Windräder montiert.



Einfahrt in die Schleuse Rothensee

Bei Elbkilometer 334 schließlich die Einfahrt in den großen Strom, mit Vollgas, damit wir nicht von der Strömung gegen eine Tonne gedrückt werden. Durch Vergleich der Fahrt durchs Wasser und der Fahrt über Grund, von unserer GPS-Maus an den Computer gemeldet, haben wir schnell heraus, dass die Elbe zur Zeit mit rund 5 Stundenkilometern zu Tal strömt.

Auf dem großen Strom

Bis zu 17 Stundenkilometer über Grund! Bei Vollgas könnten wir jetzt sogar mit 20 Stundenkilometern unserem Ziel entgegenrasen. Wollen wir aber nicht, schließlich wollen wir die ungewöhnliche Fahrt auf dem breiten Fluss genießen und werden auch bei 10 plus 5 Stundenkilometern in gut drei Stunden in Tangermünde sein.

Das **Stromgebiet der Elbe** ist eine der letzten naturnahen Flusslandschaften in Mitteleuropa. Auf dem Gebiet Sachsen-Anhalts ist diese Landschaft als Biosphärenreservat der UNESCO geschützt. Weite Teile sind bedeutende Vogelschutzgebiete europäischen Ranges und gehören zum europäischen Schutzgebietssystem Natura 2000. Mit den zahlreichen Überresten alter Flussläufe ist die Elbtalniederung Lebensraum für seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten.

Wir wundern uns, dass es hier so wenig Schiffsverkehr gibt. Gelegentlich kommt uns ein Schubverband entgegen, quält sich langsam bergan gegen die Strömung.

Die Elbe ist ja ein naturbelassener Fluss, auf deutschem Gebiet ganz ohne Staustufen. Der Wasserstand ändert sich, und die Fahrrinne ist nicht in der Mitte des mäandernden Flusses. Man muss schon konzentriert fahren, um immer genug Wasser unter dem Kiel zu haben. Aber dafür gibt es an der Elbe ein piffiges Hilfsmittel: Man fährt sozusagen von Kreuz zu Kreuz. Fährt man elbabwärts, sieht man auf dem linken Ufer ein gelbes X, schräg gegenüber ein gelbes Kreuz. Bei diesen Kreuzen muss man den Fluss kreuzen, um in der Fahrrinne zu bleiben.

Schon von weitem sieht man die Silhouette von **Tangermünde**, einer der ältesten und bedeutendsten Städte an der Elbe. Hier gibt es einen kleinen gepflegten Sportboothafen.

Die Stadt entstand im Schutze einer Burg vor etwa 800 Jahren. Bis in die heutige Zeit hat sich Tangermünde mit seinen derzeit ca. 10.000 Einwohnern sein mittelalterliches, gemütliches Stadtbild bewahrt. Den ehemaligen Wohlstand der Hansestadt Tangermünde erkennt man heute noch an den prächtigen Backsteinbauten, wie den Stadttoren aus dem 15. Jahrhundert und dem Rathaus.

Bei Elb-Kilometer 409 erreichen wir den Standort des ehemaligen Atomkraftwerkes Stendal, das nie in Betrieb genommen wurde. Baubeginn war 1972. Es sollten vier Druckwasserreaktoren sowjetischer Bauart zum Einsatz kommen. Nach der Wiedervereinigung kam es zu einer Prüfung der Atomkraftwerke auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Das AKW Stendal wurde nicht weitergebaut, da dieser Reaktortyp nicht den Sicherheitskriterien der EU entsprach.

Hier an der Elbe gibt es einige Gierfähren, die ohne Motor, nur von der Strömung getrieben, von einer Seite auf die andere pendeln. Schon hunderte Meter vor den Übergängen sieht man die Drahtseile, von Schwimmern getragen. Da muss man aufpassen, dass man nicht auf die falsche Seite des Stahlseils gerät, sonst ist man gefangen.

Havelberg

Bei Stromkilometer 423 drehen wir in den Havelberger Schleusenkanal ein. Havelberg war früher der bedeutendste Hafen auf dem Weg von Hamburg nach Berlin. Um 1900 waren hier 24 Dampfer und 60 Kähne beheimatet. Jetzt gibt es nur noch die Freizeitschiffahrt.

Im Hafen festgemacht, machen wir uns auf den traditionellen Rundweg: An der neuen Hafenpromenade entlang, über die Steintorbrücke, an einer kleinen Kapelle vorbei auf den Prälatenweg, und dann Aufstieg zum fast 860 Jahre alten Dom. Der Dom liegt an der Straße der Romanik und der Route der Backsteingotik.



Dom zu Havelberg

Von der Terrasse eine tolle Aussicht auf den Ort. Nach der Besichtigung des Doms steigen wir die lange Treppe hinab und schauen uns die Altstadt auf der Insel an. Absolut entzückend. Die Insel- und Domstadt Havelberg wurde 1179 gegründet und ist 1368 der Hanse beigetreten, trieb Handel mit Lübeck, Hamburg und Rostock.

Von Havelberg aus fahren wir durch ein paradiesisches Revier: Den **Naturpark Westhavelland**. 1996 vereinbarten Naturschutzverbände und Bundesregierung die

schrittweise Renaturierung der Havel, die mit dem Ausbau des Wasserstrassenkreuzes Magdeburg und des Elbe-Havel-Kanals für die Berufsschifffahrt kaum noch eine Rolle spielt. Die untere Havelniederung ist mit 150.000 Hektar das größte zusammenhängende Binnenfeuchtland Europas. Seltene und scheue Vogelarten wie Kranich, Kampfläufer und Eisvogel leben hier. Biber und Fischotter haben hier ausgedehnte Reviere. Dieses Naturrefugium zu erhalten ist eine wunderbare und spannende Mission.

Natur, Natur, Natur!

Der Flusslauf ist manchmal schwer zu erkennen. Im Frühjahr überschwemmt die Havel weite Wiesenbereiche, die Uferzonen sind zerklüftet durch unzählige Nebenarme. Unterspülte Baumwurzeln greifen wie Riesen Hände Halt suchend in den Flusslauf hinein. Irgendwo fliegen aufgeregt lärmend Gänse auf, zu hunderten ziehen sie über uns hinweg, um sich an einem anderen Ort wieder nieder zu lassen. Auf unserer Yacht ist es still, nur der Diesel blubbert gleichmäßig monoton vor sich hin. Wir nehmen die Eindrücke in uns auf, wundersam mit der Natur verbunden.

Wir passieren das Dorf **Garz** und fahren in die Schleuse Garz ein. Es ist eine ganz breite Schleppzugschleuse mit schrägen Wänden, sie ist fernbedient, wir rufen also bei der Zentrale in Rathenow an.

Rathenow – die Stadt der Optik. Drei Wehre und zwei Schleusen regulieren die fünf verschiedenen Wege, die das Wasser durch das Stadtgebiet nehmen kann. Allerdings sind nur zwei Wege durchgängig schiffbar: Die relativ gerade verlaufende Hauptstrecke der UHW und der Stadtkanal, der die Altstadt umfließt.



Optikpark Rathenow

Früher waren hier 10.000 Menschen in der optischen Industrie beschäftigt, heute sind es noch rund 1.000, die meisten davon bei Fielmann. Heute erinnert der Rathenower Optik-Park auf dem Gelände der Landesgartenschau 2006 an die großen Zeiten der Stadt der Optik! Der Park ist absolut sehenswert, hat fast 100.000 Besucher im Jahr. Eintritt nur 2 Euro – die Stadt lässt sich ihre Geschichte etwas kosten. Hier gibt es übrigens einen Bootsanleger

Südlich von **Premitz** weitet sich die Havel. Schon fast eine Seenlandschaft. An den Ufern immer mehr Besiedelung, mehr Boote, mehr Badende.

Bei **Plau** ist es vorbei mit der einsamen Natur. Man merkt: Die große Stadt Brandenburg rückt näher. Wir überqueren den Plauer See nach Süden zur Halbinsel Kirchmöser und fahren erst einmal zur Entsorgung in den Industriehafen unterhalb der vier großen Schornsteine. Dies ist ein Gaskraftwerk der Bahn zur Produktion von Strom für die Oberleitungen.

Daneben ein Wärme-Kraftwerk für Kirchmöser, beheizt mit Holzabfällen.

Wir übernachten gemütlich beim Eisenbahner-Segler-Verein von 1928.

Erst war in Kirchmöser eine Pulverfabrik, dann übernahm die Reichsbahn das Gelände und errichtete Deutschlands größtes Bahn-Ausbesserungswerk.

Zu DDR-Zeiten standen hier bis zu 1000 russische Panzer zur Reparatur oder Verschrottung. Der ganze Boden war verseucht und musste nach der Wende entsorgt werden. Jetzt gibt es nur noch zwei kleinere Bahnbetriebe.

Im ehemaligen Stahlwerk

Brandenburg gilt ja als Stadt der Stahlindustrie, die mehr als 10.000 Menschen beschäftigte. Das Industriemuseum am Silokanal zeigt den letzten der ursprünglich 10 Siemens-Martin Schmelzöfen an diesem Standort. Es war eine gigantische Anlage. Heute führen frühere Mitarbeiter durch das Museum.



Industriemuseum Brandenburg

Bevor wir nach Werder zurückkehren, machen wir noch einen Abstecher in den **Beelitzsee**. Hier wollen wir die Nacht vor Anker liegen. Der 8 km lange Beelitzsee mit seinen bewaldeten Ufern und stillen Buchten ist ein beliebtes Ziel für Wassersportler, vor allem für die Segler und Ruderer. Hier gibt es eine bekannte Regattastrecke, auch für Wasserskifahrer ist eine Strecke ausgewiesen. Im Winter ist er eines der besten Reviere fürs Eissegeln.

Zurück geht es über die Elbe-Havel-Wasserstraße. Wir genießen die letzten schönen Stunden im Blauen Paradies Brandenburg.

Bericht und Fotos: Uwe Taubert



Alle Revierinformationen, also Karten, Entfernungen, Häfen mit Telefonnummern, Wassertiefen und Geschwindigkeitsbeschränkungen finden Sie übersichtlich im Heft „Urlaub auf dem Wasser“.

Bootsferien in Deutschland?

... natürlich mit UNRUH MARINE in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern!

