

„Wir sind ganz schön über Schlick geschurt“

SPIEGEL-Redakteur Jörg R. Mettke über seine DDR-Fahrt durch den Teltowkanal

Die salbungsvolle Auflassung „in Gottes Namen“ durch den West-Berliner Wirtschaftssenator Elmar Pieroth war längst verklungen, der Redner schon verschwunden, und nur ein verspäteter Polizeimusiker raffte noch seine Noten zusammen, als Herbert Jodeit, 37, seine „Josephine“ durch die Nathanbrücke steuerte – auf einem für Toast und Tusch aussichtslosen sechsten Platz unter den Jungfern-Fahrern durch jenes Teilstück des Teltowkanals, das Ost-Berlin 36 Jahre lang für jeglichen Schiffsverkehr gesperrt hatte und das nun, am Freitag vorletzter Woche, dank zwischendeutscher Verhandlungskunst wieder freigeht war.

Jodeit fährt seit vielen Jahren im Transit nach West-Berlin und retour, seit 1979 in fester Miete und unter der Flagge der Rhenus-WTAG. Meist reist er mit Zement „auf Rudow“, zur Eternit AG, dem östlichsten West-Berliner Industrie-Anlieger des Teltowkanals.

Am Dienstagmorgen werden gerade die letzten Kilo Zement von graugesichtigen Eternit-Arbeitern im Laderaum zusammengefegt, als ich an Bord gehe – „zur ersten“ von DDR-Behörden genehmigten „Reportagereise auf den Transit-Wasserstraßen seit bestimmt zwanzig Jahren“, wie sich Geschäftsführer Norman Halfar vom West-Berliner Binnenschiffverkehrsverband zu erinnern glaubt.

Seit Kriegsende war der zwischen 1900 und 1906 als südliche Umgehung Berlins gebaute Teltowkanal eine öde Sackgasse. Wer seine Anrainer im Osten und Süden der Stadt – Stahlhändler, Schrottplätze und Schokoladenfabriken, Kraftwerke und Elektrokonzerne – per Schiff erreichen wollte, mußte den Umweg über Havel und Spree durch die alte Mühlendamm-Schleuse in der Ost-Berliner Innenstadt in Kauf nehmen.

Von der Aufhebung der Blockade profitieren mit einer Reiseverkürzung bis zu zwei Tagen vor allem Tanker, deren Hauptziele, das Kraftwerk Lichterfelde und Treibstofflager in Mariendörf, nun gleich voran liegen. Sie können sich künftig nicht nur einen 45 Kilometer langen Umweg ersparen, sondern auch das zeitraubende Warten auf ein DDR-Feuerlöschboot – notwendige Begleitung durch Ost-Berlin für alle mit leicht entzündlichen Flüssigkeiten beladenen Tankschiffe.

Für die „Josephine“, die jetzt leer nach Misburg bei Hannover geht, fällt der Zeitgewinn wesentlich magerer aus. „Vier, fünf Stunden“, schätzt Jodeit, und da er in Spandau direkt an der alten Route wohnt, wird ihn die neue Strecke auch die eine oder andere Nacht im Ehebett kosten. Matrose Rainer Richter, 27, flucht derweil auf die zahlreichen



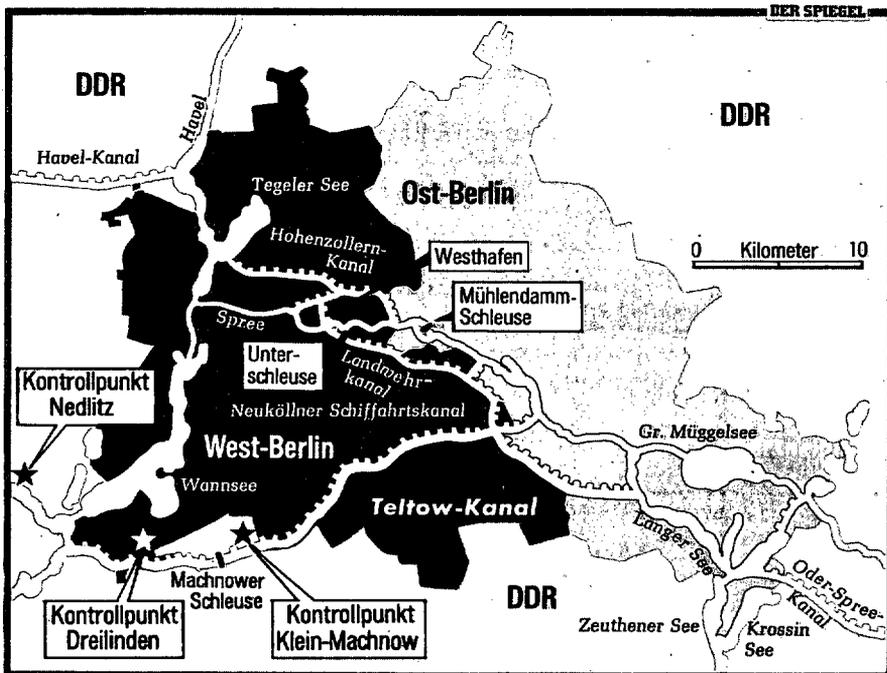
Teltowkanal, Machnower Schleuse: 45 Kilometer Umweg gespart

Engpässe in dem „Scheißgraben“. Überall wird noch gebaggert und planiert, werden Uferböschungen repariert und stählerne Spundwände eingerammt, um den ramponierten Kanal wenigstens allmählich in eine halbwegs manierliche Wasserstraße zurückzuverwandeln.

Am Eröffnungstag, erzählt Jodeit, hatte die mit 500 Tonnen losem Zement auf 1,75 Meter Tiefgang abgeladene „Josephine“ gleich an mehreren Stellen Bodenberührung: „Wir sind ganz schön über Schlick geschurt.“ Und selbst beim

leeren Schiff wirbelt jede schnellere Schraubenbewegung massenhaft überliegenden Faulschlamm auf.

Während auf den seit eh und je zu West-Berlin gehörenden 21 Kanal-Kilometern noch vieles im argen liegt und manches bestenfalls provisorisch gelöst scheint, erfüllte Ost-Berlin seinen Anteil an der vor drei Jahren verabredeten Kanalrenovierung beinahe mustergültig – sowohl auf den zehn Kilometern, die zur DDR gehören, als auch dort, wo sieben Kilometer lang die Grenze in der



Kanalmitte verläuft. Die Ufer sind solide befestigt, die Baggerarbeiten vollständig abgeschlossen, obwohl manche Verspundungen wegen des schlammigen Untergrunds bis zu 40 Meter tief geschlagen werden mußten und Experten schätzen, daß die DDR auf den vereinbarten Festpreis von 70 Millionen DM möglicherweise noch draufgezahlt hat.

In Klein-Machnow, dem ersten DDR-Kontrollpunkt für West-Berlin verlassende Schiffe, entstanden propere Anlegeplätze und Dienstgebäude für Zöllner und Paßkontrolleure. Sogar frischer Rasen sprießt schon aus den Gittersteinen, mit denen die Böschung ausgelegt ist.

mee als Gegenmittel empfiehlt. Die Abfertigung ist freundlich, beinahe persönlich. „Sind alle schon seit Jahren dabei“, erklärt Jodeit, als das Trio nach zehn Minuten wieder von Bord geht.

Eine halbe Stunde später erreicht das Schiff die Doppelschleuse Klein-Machnow, „die einzige Schleuse des Teltowkanals“, so notierte vor 75 Jahren sein Erbauer, der königliche Baurat Christian Havestadt, „welche den Höhenunterschied zwischen der Wendischen Spree und der unteren Havel vermittelt“.

Bis ins Schleusenoberwasser war am 2. Juni 1906 auch Kaiser Wilhelm II. höchstselbst getuckert, als er, von Pots-

dam huldvoll entgegen und ließ nach vollbrachter Arbeit dutzendweise Orden und Titel unter die Honoratioren des Landkreises austeilen.

Wer indessen, zu einem Stundenlohn von 38 Pfennigen, den Kanal wirklich baute, waren in der Hauptsache ausländische Arbeiter unter strenger Polizeiaufsicht: 1600 Galizier, 1500 Russen und Polen, 1500 Italiener und Kroaten. „Als Erdarbeiter, namentlich in nassem Gelände“, bilanzierte bedauernd Baumeister Havestadt, „versagten die Einheimischen . . . vollständig.“

Der jetzt wieder in Betrieb genommene Kanalabschnitt wirkt, passend zum Preußen-Jahr, wie eine gelungene Neuzensurierung deutscher Kleinstaaterei. Denn gleich nach Passieren der Machnow-Schleuse kommt ein weiterer DDR-Kontrollpunkt in Sicht: Dreilinden.

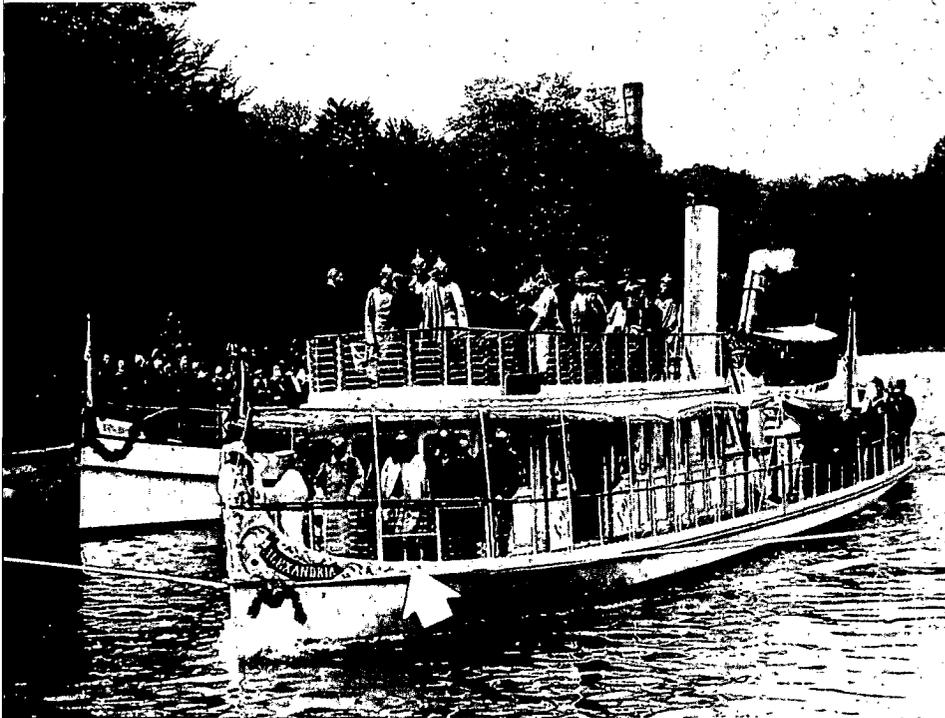
Diesmal kommen gleich vier Grenzorgane aufs Schiff, um die Ausschleusung aus der sozialistischen Wasserordnung zu regeln. Nur der Schäferhund, für dessen Pfoten die Metalltreppe an der Anlegestelle fürsorglich mit Holzbrettern belegt ist, darf an Land bleiben. Die „Josephine“ scheint zu unverdächtig, um die empfindliche Hundennase dem Zementstaub auszusetzen.

Nach einer Stunde Fahrt durch den südlichsten Zipfel West-Berlins, vorbei an Kohlhasenbrück, wo der von Heinrich von Kleist unsterblich gemachte Auführer Hans Kohlhasen 1540 einen Silbertransport überfallen haben soll, vorbei an den Babelsberger Villen, in denen es sich einst die „Ufa“-Filmstars wohlsein ließen, erreicht die „Josephine“ mit Nedlitz den dritten DDR-Kontrollpunkt binnen zwei Stunden.

Die Kontrolleure, diesmal wieder zu dritt, müssen ein Tonband im Kopf haben: dieselben Fragen nach Munition, Schußwaffen und Funkgerät, dieselbe Schreib- und Stempelprozedur, derselbe Small-talk über Wind und Wetter. Immerhin, über das Benutzungsverbot für sein Bordfunkgerät kann sich Herbert Jodeit immer noch aufs neue aufregen. Fünfzig Mark im Jahr muß er dafür bezahlen, ab 1982 sogar 150 Mark, aber benutzen darf er es nicht einmal in Notfällen.

Laut „Genehmigungsurkunde“ ist mit dieser Gebühr lediglich das „Mitführen“ abgegolten, nicht jedoch das „Betreiben“ des Gerätes auf dem Hoheitsgebiet der DDR. Bei „Zuwiderhandlung“ kann die Erlaubnis widerrufen und der Schiffsführer überdies „entsprechend den Rechtsvorschriften der DDR“ bestraft werden.

Eine zweite Schiffer-Klage stimmt Jodeit an, als er bald nach Durchfahren des Sacrow-Paretzer-Kanals bei Ketzin auf der Havel festmacht, um dort die Nacht zu verbringen. Nur zwölf Feierabendplätze habe die DDR den westdeutschen und West-Berliner Binnenschiffern auf der 190 Kilometer langen Strecke bis zur niedersächsischen Grenze zugestanden, und bei nur zweien davon – im mär-



Einweihung des Teltowkanals*: „Brausendes Hurra der versammelten Korona“

An der gegenüberliegenden West-Berliner Zollstation Lichterfelde dagegen drängeln sich fünf Beamte vorläufig noch in einem auf die Wiese gestellten Containner. An Bord kommt keiner von ihnen. Diesen Dienst am Kunden überlassen sie den DDR-Kollegen, die dafür gleich zu dritt aufsteigen.

Zwei erledigen in der Bordküche den obligatorischen deutsch-deutschen Schriftkram, vergleichen die Bordliste mit den Personalausweisen, schreiben die Transitformulare aus. Der dritte Mann klettert unterdessen in den Laderaum. „Zement“, murmelt er angewidert, als er mit bestäubter Uniform wieder auftaucht und Unbedenklichkeit meldet.

In der Kombüse wird noch ein Schlag geklönt, über den zunehmenden Sturm, den der Schiffsführer befürchtet, und über heißen Kaffee, den der Paßkontrolleur im graugrünen Habit der Volksar-

dam-Babelsberg kommend, den wimpelgeschmückten Kanal mit seiner Yacht „Alexandria“ eingeweiht hatte – unter dem „brausenden Hurra der versammelten Korona“, wie das „Teltower Kreisblatt“ in seiner Festaussgabe berichtete. Der „wohlgeneigte und dankbare Landgraf und König“ zeigte sich imponiert von der Leistung des Kreises Teltow, der die Finanzierung des Baus mit fast 48 Millionen Mark allein bewerkstelligt hatte.

Geplant hatten die Teltower den Kanal freilich aus wasserwirtschaftlichen Gründen: zur Entwässerung und Erschließung der über weite Strecken versumpften Gemeinden südlich von Berlin. Doch die Kanal-Kommissionäre – Kommerzienräte, Fabrikanten, Rittergutsbesitzer – begriffen rasch, daß die allerhöchste Gunst des kaiserlichen Marine-Narren nur mit einem auch schiffbaren Gewässer zu erringen sein würde.

Wie erwartet nahm Wilhelm II. das Kanalgeschenk seiner „treuen Teltower“

* Durch Wilhelm II. (Pfeil) auf der kaiserlichen Yacht „Alexandria“ am 2. Juni 1906.

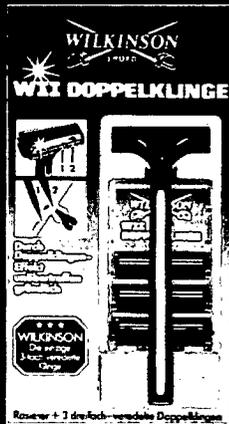
Solange es noch Männer gibt. Wilkinson.

WILKINSON W II DOPPELKLINGE

Die einzige dreifach-veredelte Doppelklinge.



Wir haben eine der weltbesten Klingen verdoppelt. Nur die Wilkinson W II Doppelklinge ist sechsfach geschliffen, viermal abgeledert und dreifach-veredelt. Weil man nie gründlich genug sein kann.



Auch in Osterrreich und der Schweiz erhältlich.



Auf die Klinge kommt es an.

Passend für alle II Doppelklingen-Apparate (G II Tandem, Super II und W II).

kischen Plau und im altmärkischen Bülstringen – bestünde Gelegenheit zu einem bis Null Uhr befristeten Landgang.

Zwei weitere Anlegestellen, wo am Ufer bei der Wasserschutzpolizei Landgangscheine beantragt und Devisen in Landeswährung getauscht werden können, sind Havelberg und Tangermünde auf der Strecke Berlin-Hamburg. Überall aber sind den Westdeutschen gesonderte Parkplätze zugewiesen, weit abseits von jenen für DDR-Kollegen und andere Nationalitäten.

Während Matrose Richter mit Wasserkessel und Rumflasche hantiert, hat am gegenüberliegenden Ufer ein unbeleuchtetes Wasserschutzboot Stellung bezogen. „Ehrenwache“, spottet Jodeit, und am nächsten Morgen, in der Schleuse Brandenburg, klärt ihn einer vom Bedienungspersonal auf: „Glaub mal nicht, wir wüßten nicht, wen ihr da an Bord habt.“

Überhaupt die DDR-Wasserschutzpolizei – das ist ein unerschöpfliches Thema für das fahrende Volk auf den Transitwasserstraßen. Jeder von ihnen kann inzwischen seinen privaten Bußgeldkatalog heruntererzählen – vom Anker ohne Ankerboje (20 Mark) und dem minimalen Herausragen mit dem Bug übers Parkschild (zehn Mark) bis zum verschmutzten Eichpegel (fünf Mark).

Andererseits, so räumen viele Binnenschiffer ein, hat die Entspannungspolitik auch ihrem Gewerbe gutgetan. Längst sind die Zeiten vorbei, wo DDR-Zöllner regelmäßig die Kleiderschränke inspizierten und auf der Suche nach Verbotenem auch schon mal eine Zahnpastatube leerdrückten. Wer heute mit beladenem Schiff unter Zollverschluß reist, braucht an den Grenzübergängen mit kaum mehr Aufenthalt zu rechnen als ein plombierter Lastzug auf den Transitstraßen.

Nur die Fahrzeit zu dem nördlich Magdeburg endenden Mittellandkanal könnte wesentlich kürzer sein, wenn die seit 1938 bei Hohenwarthe geplante Elbüberführung bereits existieren würde. Einige Teilstücke der damals begonnenen Trogbücke stehen noch so in der Bördelandschaft herum, wie sie der Krieg hinterlassen hat – gleich gegenüber dem Weinberg des ehemaligen Dominikanerklosters Hohenwarthe, an dessen Hängen DDR-Botaniker vor Jahren das rare Ohrlöffel-Leimkraut und den ebenso seltenen Ausdauernden Windsbock ausgemacht haben.

Nach nicht mehr ganz frischen Schätzungen würde es rund eine Viertelmilliarde Mark kosten, den Verkehr von Berlin in Richtung Rhein-Ruhr per Kanalüberführung von den stark wechselnden Elbe-Wasserständen unabhängig zu machen. Solange sich Bonn und Ost-Berlin diesen Brocken aus der möglichen Verhandlungsmasse freilich noch für schlechtere Zeiten aufheben, müssen die Binnenschiffe erst mal elf Kilometer die Elbe bergauf fahren, um sich anschließend vom Schiffshebewerk Rothensee

rund 17 Meter auf Mittellandkanal-Niveau liften zu lassen.

Von dort braucht die „Josephine“ am Donnerstagmorgen noch einmal gut sechs Stunden bis Buchhorst, dem letzten DDR-Kontrollpunkt. Als Rainer Richter mit dem fürs Grobe zuständigen Zöllner vom Rundgang durch die Schiffsunterwelt zurückkommt, überrascht der seinen Vorgesetzten mit einer Meldung: „Genosse Oberleutnant, der Bootsmann hat eine Frage.“

Wie lange, will Richter wissen, schon die Regelung existiere, daß die Schiffer außer Ehefrauen und Kindern keine Gäste mehr auf die Transitreise mitnehmen dürfen?

Seit mindestens zwei Jahren, gibt der Offizier Bescheid. Damals habe es mächtig überhand genommen, und auch Mißbrauch sei getrieben worden. Aber natürlich, sagt der Oberleutnant, und sieht mich milde-prüfend an, als hätte ich ein Examen zu bestehen, „natürlich gibt es manchmal genehmigte Ausnahmen“.

ABGEORDNETE

Im Gelände verirrt

Der Freidemokrat Möllemann geriet wegen der Demonstration beim Breschnew-Besuch ins politische Abschiefs – trotz breiter Zustimmung von der Basis.

Spitz fragte am Mittwoch letzter Woche in der Sitzung des Auswärtigen Ausschusses der FDP-Abgeordnete Jürgen Möllemann Außenminister Hans-Dietrich Genscher, was denn bei den deutsch-sowjetischen Gesprächen in Sachen Afghanistan erreicht worden sei.

Der Minister hatte in seinem Bericht nur auf das gemeinsame Kommuniqué verwiesen. Damit aber ließ sich der FDP-Mann aus Münster nicht abspeisen. „Es hat sich also nichts bewegt?“ hakte er nach, und Genscher gestand etwas betreten: „Sie haben recht.“

Möllemann war mit sich zufrieden. Mit seinen hartnäckigen Fragen wollte er von dem Außenminister nur klargestellt haben, was ohnehin jeder wußte: Bei seinem Besuch in Bonn hatte Parteichef Breschnew nicht die geringste Hoffnung aufkommen lassen, seine Truppen würden alsbald Afghanistan räumen. Beide Seiten legten nur, wie das Kommuniqué ausweist, „ihre unterschiedlichen Positionen ausführlich dar“.

Wie kommt es denn, fragt der verteidigungspolitische Experte der Freidemokraten jetzt, daß der SPD-Fraktionsvorstand allen sozialdemokratischen Abgeordneten davon abriet, sich an einer von ihm angeregten Aktion „Freiheit für Afghanistan“ zu beteiligen?

Über die Begründung der Sozialdemokraten war Möllemann besonders verärgert: Der Besuch des sowjetischen Generalsekretärs, hieß es in einer Fraktionsmitteilung, biete „erfreulicherweise Gelegenheit, alle wesentlichen politischen Fragen zu erörtern“. Nicht auf „wie immer geartete Massendemonstrationen“, sondern „in diese Gespräche“ setze die SPD-Fraktion „ihre Hoffnung“.

„Ein Witz“, wettet der FDP-Politiker, „kleinkarierte, parteipolitische Taktik.“ Ihm will nicht in den Kopf, daß sein Unternehmen, das er als „parteiübergreifende Aktion“ verstanden

* Auf der Afghanistan-Demonstration am Sonntag vorletzter Woche in Bonn. Unter den Zuhörern, erste Reihe von links, die CDU-Politiker Berlin-Senator Norbert Blüm, Generalsekretär Heiner Geißler, MdB Heinz Schwarz.



Demo-Organisator Möllemann*: „Eine Überschätzung meiner Rolle“

★ Jetzt neu
bei Ihrem Zeitschriften-
händler.



VIDEO PROGRAMM
sagt Ihnen alles,
was Sie wissen wollen,
vom Fernsehprogramm
über Filme bis zu
Videogeräten und noch
eine Menge mehr.

**Die neue
Zeitschrift
für ein
neues
Freizeit-
vergnügen**



**Wir machen
Ihre Freizeit schöner**