„Von Hauptstadt zu Hauptstadt“
mit dem Motorboot von Berlin nach Prag

von
Ulrich Kolzenburg

Im Herbst 2022 kam eine freudige E-Mail: Das nächste „nach-Corona-Treffen“ unserer Freundesgruppe, international aus Tschechen, Österreichern und Deutschen besetzt, sollte am ersten Mai-Wochenende in Prag stattfinden.

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich mir grade ein Boot gekauft und in der Vulkan-Werft in Werder/Havel untergebracht. Es gab noch ein paar Kleinigkeiten zu ändern/zu reparieren und Norman Etmanski, der Werft-Eigner, versprach, das während der Winterpause zu erledigen. Dinge wie eine zusätzliche Stoßkante, Gasmelder im Schiff, eine aufgeräumte Elektrik bis hin zur neuen Bootsbeschriftung standen auf seiner Liste.

Das Schiff ist eine polnische Konstruktion von dem renommierten Schiffsbauer „Delphia“, eine BluEscape 1200. Dieses Schiff ist für 8 Personen an Bord nach CE-Klasse „B“ zugelassen. Nachdem die See-Reviere künftig wie bisher weiter mit den Segelschiffen von Freunden oder mit Charterbooten befahren werden, war es mir für diese Anwendung wichtig ein Boot zur Verfügung zu haben, welches auch sehr niedrige Brücken noch passieren kann. Zudem sollte es auch in engen Fahrwassern gut manövrierbar sein, um hinreichend Sicherheitsreserven zu haben. Das brachte uns zu Bug- und Heckstrahlrudern. In Ermangelung eines Segelantriebs wäre eine zweite Maschine an Bord eine vernünftige Option für erhöhte Sicherheit gewesen. Darauf wurde aber aus Umweltschutzgründen verzichtet (doppelter Treibstoffverbrauch). Der verbaute Schiffsdiesel ist als zuverlässig bekannt. Außerdem bringt er das Schiff (zusammen mit Getriebe und Propeller) auch zügig auf Rumpfgeschwindigkeit. Das Risiko ist also als gering einzustufen. Um das verbliebene Restrisiko zu bedienen wurde eine Fernbedienung für die Ankerwinsch an den Steuerstand montiert. Das ermöglicht (auch bei Einhandbetrieb), im Falle des Ausfalls dieses einen Motors das Schiff in eine kontrollierte, ruhige, sichere Position zu bringen.

Eine weitere Reserve für den Schiffsführer ist der direkte Zugang vom Steuerstand zur Stb-Mittelklampe, was beim An-/Ablegen sowie besonders in Schleusen zusätzliche Sicherheit bietet.

Mit der Erfahrung größerer See-Törns, einigen Binnentörns und einem in dieser Form sicheren Schiff entstand die Idee, die erste große Fahrt von Berlin aus zu unserem Treffen in Prag zu unternehmen. Dabei wurde Wert auf die wesentlichen Punkte eines solchen Törns gelegt:

- Planung
- Vorbereitung
- Durchführung
- Abschluß

1. Planung

Im Rahmen der Planung wurde im Detail analysiert und festgestellt, ob und das solch ein Törn mit den vorhandenen Mitteln sicher durchgeführt werden kann. Dies betrifft Route, Einzelpassagen, Besondere Wegpunkte, Versorgung, sicherheitsrelevante Informationen.

„Segeln ist sicher, weil wir es sicher machen“ – dieser alte Sinnspruch gilt auch für Binnen-Törns und Motorboote. Zwar liegen Erfahrungen sowohl mit zeit- und streckenmäßig umfangreichen Hochseetörns als auch mit Familien- und Freizeittörns vor, aber ein Törn ausschließlich auf Binnengewässern hat seine eigenen Herausforderungen. Neue Maßzahlen sind noch die geringsten Themen: Aus „Knoten“ und „Meilen“ werden „km/h“ und „km“, „Etmal“ wird zur „Tagesstrecke“ etc. Praxisrelevant aber werden Fragen wie: Welche Geschwindigkeiten erreicht man in Kanälen, welche in stehenden Gewässern und welche mit bzw. gegen den Strom? Wo sind gefährliche Untiefen – wie werden Unterwasserbauwerke in Flüssen erkennbar (Bsp.: Überflutete Buhnenköpfe)? Mit welchen Strömungen / Querströmen muss ich an welcher Stelle rechnen? In welchen Bereichen ist besonders intensiver Berufs-Schiffverkehr zu erwarten? Wie hoch ist der Treibstoffverbrauch pro Stunde und wo ist eine Tankgelegenheit zu erwarten?

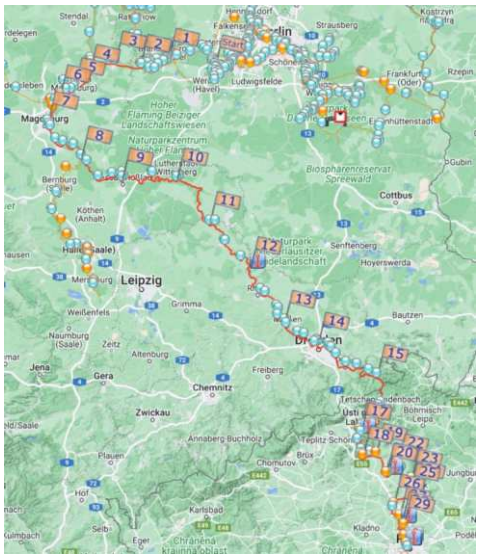
Die Vorbereitung eines Binnentörns dieser Größenordnung erfordert nicht weniger Aufwand als die für einen See-Törn. Es beginnt mit normalen „Seekarten“ (Binnenschifffahrtskarten). Einige Informationen aber sind nicht in diesen Karten zu finden sind (Bsp.: Strömungsgeschwindigkeiten bei bestimmten Wasserständen). Das erfordert die detaillierte Recherche im Internet und ggf. wird die Interpolation von Einzelaussagen wichtig. Nicht zu vergessen: Abends, nach dem Anleger, einen einheimischen Wassersportler finden, der einem etwas über die lokalen Gegebenheiten +/- der benachbarten Kilometer erzählen kann (Beispielsweise der Hinweis eines Wassersportlers in Postelwitz, der genaue Hinweise gab, wie man einen kritischen Brückenpfeiler in Pirna am Besten flussaufwärts anfährt).

Leider gibt es auch recht einfache Informationen, die vorab nicht zuverlässig zu erforschen waren. Bei der Frage: „Ab welchem Pegelstand in welchen Elb-Abschnitten ein Befahrensverbot ausgesprochen wird?“, scheiterte ich – auch in einem vorsorglichen Telefonat mit der WaPo Dresden. Diese Frage war für den Törn sehr wohl relevant, hatten heftige Regenfälle im Erzgebirge und im Böhmerwald doch die Flußpegel deutlich ansteigen lassen. Im Nachhinein musste ich lernen, dass ein „Befahrensverbot“ neben der Sicherheitskomponente durchaus auch eine wirtschafts- und außenpolitische Komponente hat. Die Chance, dass uns ein solches ereilen würde war also beliebig gering – wie auf hoher See geht es eher um Eigenverantwortung.

Die Versorgung mit kartographischen und wassersportlichen Informationen aus unserem Nachbarland Tschechei war im Vorfeld schwierig. Vor Ort aber wurde es handhabbar, besonders weil im Unterschied zu Hochsee-Törns fast überall eine preisgünstige Mobilfunk-Abdeckung existiert – besonders in der Tschechei. Inzwischen erscheinen mir spontane Reisen in der und in die Tschechei recht einfach. Mit dem „ELWIS“-ähnlichen Portal „LAVDIS.CZ“, dem europäischen Portal

„EuRISPortal.eu“ bekommt man die passenden Informationen und besonders entlang der Elbe durch die neu eingeführten „EU-Anleger“ kostenlose (weil EU-gefördert) Anlegestellen für Sportboote. Man muss sie halt finden. Nicht zuletzt wurde es notwendig, sich mit den in Tschechien geltenden Vorgaben für den Sportbootverkehr zu befassen. Für die rechtliche Absicherung haben wir uns neben dem Internationalen Bootsschein IBS auch ein Flaggenzertifikat des BSH ausstellen lassen.

Im Unterschied zu Langstreckentörns gibt ein Binnentörn die Möglichkeit, unterwegs anzuhalten und die kulturellen Schätze am Wege zu bewundern. Unsere Flüsse waren seit Alters her Verbindungsadern zwischen den Anrainern, sie waren Handelswege, die längs verbanden und sie waren Barrieren quer zwischen den Ufern. Diese kulturellen Güter sollten bei der Reise und deren Vorbereitung nicht unbeachtet bleiben.



Die Planung bestand letztlich aus einem Törn mit 29 Etappen, wobei ein „Etappenziel“ auch eine Schleuse oder anderer Haltepunkt war. Sie deckten 595 km und 17 Schleusen (pro Strecke) ab.

Für die Hintour wurden 16 Tage + 1 Tag Reserve vorgesehen, der Aufenthalt selbst sollte 2 Tage in Prag sein und die Rücktour 14 Tage dauern – schneller trotz umfangreicherer Landgänge wegen der hilfreichen Strömung talwärts.

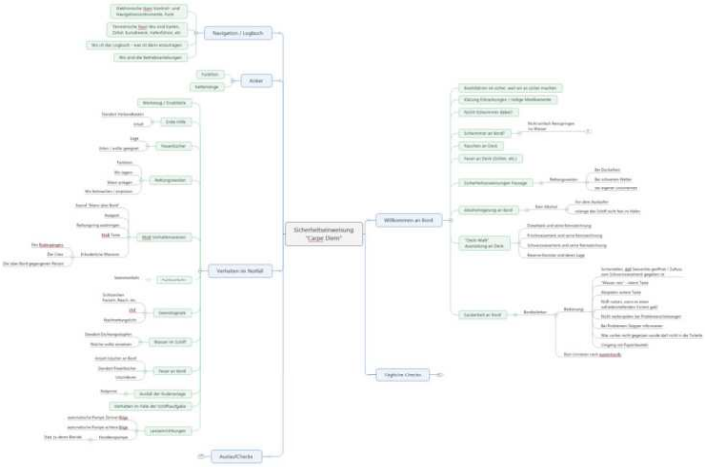
Das Ergebnis der Vorbereitungen wurde in einer Unterlage festgehalten, welche neben den wesentlichen Informationen zusammenfasste und unterwegs per Google Docs verfügbar / aktualisierbar war und folgenden Inhalt hatte:

- Schiffsdaten
- Crewdaten
- Linkliste (incl Stichworten zu den Inhalten der Links)
- Wichtige Informationen zu bestimmten Streckenabschnitten
- Routenplanung mit
    - Zielhafen,
    - Alternativem Zielhafen,
    - Distanz ü.G.
    - erwartete Fahrtzeit
    - erwarteter Treibstoffverbrauch
    - Versorgungsmöglichkeiten im Zielhafen
    - Besonderheiten auf dem Weg (Bsp.: Schleuse, Flaggenregeln)
- Essenplanung und Einkaufsliste

Eine zweite Unterlage mit dem Scan aller wichtigen Bootsunterlagen für die internationale Fahrt wurde parallel erstellt:

- Internationaler Bootsschein & Kaufvertrag
- Flaggenzertifikat
- Frequenzzuteilungsurkunde
- Führerschein, Funkscheine (UBI/SRC), Sachkundenachweis - Schiffsführer
- Führerschein, Funkschein – stv. Schiffsführer
- Internationaler Versicherungsschein („blaue Karte“)
- Police Wassersportversicherung
- **Sicherheitseinweisung für alle Personen an Bord (auch Besucher)**
- **Lage der Sicherheitseinrichtungen**
- Prüfzeugnis Flüssiggasanlage

- Schiff - Technische Daten
- Motor-Technische Daten und Kennlinien
- CE-Zertifikat
- MwSt Nachweis
- Ausrüstungsliste
- Betriebsmittel/Werkzeug
- An Bord befindliche Navigationsutensilien
- Ver- und Entsorgungsöffnungen
- Merkblatt Binnenschifffahrtsfunk
- Stationen, Frequenzen Abkürzungen
- Regeln zur weissen Flagge mit rotem Balken in Tschechien (CzechTourism)
- Formular Schadensaufnahme



Besonders der Sicherheitseinweisung wurde in Planung und Vorbereitung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. *Neues Boot – Neue Crew*: Das erfordert genaues Hinsehen auf die Details. Es wurde unterschieden zwischen der generellen Einweisung, den täglichen Checks und den Auslauf-Checks. Die beiden Letzteren wurden im Laufe des Törns so selbstverständlich „wie das morgendliche Kaffeekochen“ und das man sie durchlaufen hatte kam nur auf ausdrückliche Nachfrage wieder ins Bewusstsein („Stimmt: Das steht ja da“).

2. Vorbereitung

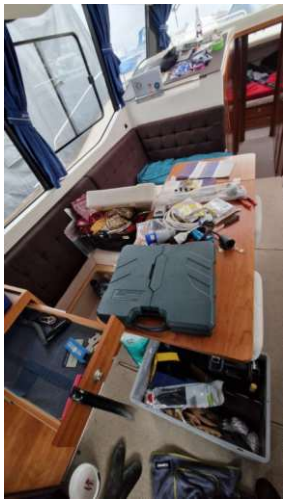
Die Vorbereitung dient dazu, Schiff, Crew und Ausrüstung in den für den Törn notwendigen Zustand zu versetzen. Eine Erprobung soll diesen Zustand im Real-Betrieb belegen.

Mit dem Abschluss der Planung wurde deutlich: 17 Tage vor dem Zieltermin in Prag loszufahren bedeutet einen Start der Reise spätestens am 19.4.2023. Neben der menschlichen Crew mussten alle Rahmenbedingungen für unseren Hund „Fina“ ebenfalls getroffen sein. Im Rahmen der Planung waren viele Details aufgefallen, die vorab auf’s Schiff mussten. Ein PKW war voll beladen mit Kisten voller „Utensilien“ bestehend aus Besteck, Tellern, Tassen und Pfanne bis hin zu Bettzeug. Aber auch Navigationsbesteck, Karten, Handbücher, Windmesser, Handkompass, etc. waren neben Werkzeug und einigen Ersatzteilen dabei.

Aus beruflich-organisatorischen Gründen musste diese Ausrüstung in der ersten April-Woche erfolgen. Die Crew (Ehefrau und Bordhund) war schon am Donnerstag vorher nach Berlin gefahren und hatte vor Ort übernachtet, um die dorthin gelieferten Utensilien zu übernehmen (Handkarren, Benzinkanister, Rettungswesten, etc). Ich selbst stand am Freitag, 31.3., kurz nach 13:30 Uhr auf dem Marina-Gelände … und das Schiff lag noch im Winterlager auf dem Trockenen. War das frustrierend. Mit der Leiter bin ich auf die Badeplattform geklettert, um mich innen umzusehen. Passenderweise fing es an zu regnen wie aus Kübeln. Irgendwann kam dann auch die Crew vor Ort an und gleich sollte ich (vom Regen klatschnass) auskunftsfähig sein, warum das Boot noch nicht im Wasser ist. JAWOLL – so entstand die Stimmung, die es aktuell nicht brauchte.

Als es aufklarte haben wir ein paar Jungs aus der Marina angesprochen, wo denn Norman, der Marina-/Werftbetreiber wäre und wie es mit dem Wassern der „Carpe Diem“ wäre. Nun ja: Norman sei noch auf einem Außentermin und die „Carpe Diem“ direkt nach der Mittagspause dran. Das war ja schonmal ein Lichtblick und hellte die Stimmung auf.

Es folgte die nächste Challenge: Schiff im Wasser – und wohin damit? Der Platz, wo wir eigentlich hin sollten, war noch von einem anderen Schiff belegt. Dessen Liegevertrag endete zwar Ende März - aber es noch war er nicht weg (31.3. war es eben erst heute). Die erste Idee war „tomorrow is tomorrow“ einfach das Schiff am Kranplatz liegen lassen. Denn heute kommt erstmal kein weiteres Schiff ins Wasser. Norman kam irgendwann von seinem Außentermin zurück und meinte: „Das geht auch besser“. So bekamen wir einen Zwischenliegeplatz, den wir mit Schrittlänge (Norman) und Augenmaß (Ulrich) als „passt“ definierten. Mit Hilfe der ausgefuchsten Werftcrew bugsierten wir das Schiff tatsächlich in diese Lücke. Geschafft!



Endlich waren wir soweit, dass die Sachen aus den vollen Autos auf’s Schiff gebracht werden konnten. Und so langsam konnte das Sortieren an die richtigen Stellen beginnen. Ein Segen war es, dass dies Schiff eine kräftige Heizung hat – „Volle Pulle“ und das Frieren im März-Regen hatte ein Ende, selbst wenn die Scheiben beschlagen.

Gleich zu Beginn erfolgte ein kritischer Gang und Blick durch das gesamte Schiff. „Au weia“! In der achteren Bilge steht Wasser. Unklar woher es kommt. Nach Ursachenforschung mit den Fachleuten vor Ort einigten wir uns auf die Theorie, dass das Wasser nicht von draußen kommt, sondern von der Aussendusche achtern, die vielleicht nicht richtig geschlossen worden war. Also haben wir alles peinlich sauber ausgewischt und getrocknet – da warten wir mal ab und beobachten, wie es sich entwickelt.

So gegen 19:00 Uhr waren wir dann im „Pane e Vino“ – ein netter Italiener vor der Brücke nach Werder. Wir trafen uns zu einem netten Plausch über den kommenden Törn mit Raoul Arne. Mann! Wo der schon überall war und was er alles wusste! Klar - die stömungsreichsten Stellen erwarten wir rund um Magdeburg, und die flachste Stelle dürfte irgendwo bei der Mulde-Mündung in die Elbe in Höhe Aken sein. All das kannte er schon. Damit gab er den Rat, dort sicherheitshalber der Berufsschifffahrt zu folgen – die wissen, wo genau man da wie durchkommt. Außerdem ist es wohl hilfreich im Internet zu beobachten, ob aus einer tschechischen Werft ein Schiffs-Rohbau zur Ausrüstung nach Magdeburg verlegt wird – dann wird aus den Stauseen in der Tschechei eine kleine Welle abgelassen, welche diese Schiffe dann über diese Untiefen trägt. Gut zu wissen!

„Irgendwann“ am nächsten Morgen (Samstag, 1. 4. 2023) meldete sich Fina, die Hündin, weil sie nun endlich los wollte.

Schon das Frühstück wurde unterbrochen … einer der Marina-Jungs hatte noch einen alten Auftrag von uns nicht abgearbeitet („Reicht die Navi-Karte, die wir haben, bis in die Tschechei?“). Er stellte locker fest, dass gar keine Navi-Karte im System war / ist. Also nicht lange diskutieren – kommt mit auf die Einkaufsliste. Nach dem Frühstück ging es los, das Chaos an Bord in irgendeine Struktur zu bringen.

Und wie es so ist: Nicht der erste gute Platz ist auch der letztlich beste Platz. Vieles musste mehrfach hin- und hergeräumt werden. Dann standen die Transportkisten im Weg und wurden draussen „geparkt“. Später kamen sie wieder zurück, weil sie im Technik-Raum (*Ja, sowas haben wir*) benötigt wurden.

Die Anzahl der Leinen mit „4 Kurze“ war eindeutig zu gering und von der Länger her unpassend: schon bei dem ersten Anleger in der Marina gestern mussten wir verlängern. Die Gasflasche war fast leer – und zu Essen war auch nicht genug an Bord. Die Einkaufsliste wurde länger und länger. Samstag Nachmittag wurde zum „Shopping Day“.

Die Gelegenheit nutzend wollten wir wenigstens mal sehen, wie es so um uns herum aussieht. Das Städtchen Werder ist schon nett – hat einen gewissen Charme. Und der Blick im Frühjahr auf’s Wasser lässt viele Gedanken und Träume entstehen. „Kann man nicht meckern“ würde der Bayer sagen.

Zurück auf dem Boot definierten wir eine grosse Bodenluke in der Plicht als Getränke-Vorratsraum, derweil der Getriebe- und Ruderraum zum Stauraum für „Allfälliges“ wurde (Benzinkanister, Schrubber und Wischmop, Handkarren, Werkzeugkasten, etc.).

Den Rest des Tages verbrachten wir mit putzen, räumen und sortieren. Irgendwann kam die Sonne heraus und es wurde so warm, daß wir die Heizung abschalten konnten. Das war ein Fehler – denn als wir sie abends wieder starten wollten lief sie nicht an. Es kam blos ein dünner Hauch – aber nix, was das Schiff wärmen könnte. Naja – wir testeten ziemlich geschafft das nächste Restaurant.

Voll des guten Essens ging es also hinaus in die Kälte und schnell ins Bett – in der Hoffnung, daß sich die Heizung selbst wieder einfängt. Dem war aber nicht so – auch das wiederholte Ein-/Ausschalten in der Nacht half nicht weiter.

In dieser Nacht wurde es so unbeschreiblich kalt, daß wir ganz tief unter die Decke rutschten. Irgendwann war es sogar so kalt, daß selbst der Hund die „Kuschelwärme“ im Bett suchte. Das war dann platzmäßig aber doch zu eng – und ich flüchtete in den (kalten) Salon. Das wurde dann eher „dösen“ statt „schlafen“.

Der Morgen kam, aber wer mag in dieser Kälte dann schon aufstehen. Nach der Morgentoilette in der Marina fiel der Fehler gleich ins Auge: Ein Verpackungs-Sack hing vor der Luftzufuhr. Kaum entfernt lief die Heizung wieder an – wenigstens ein Problem war gelöst. Bei der Gelegenheit checkten wir erneut die achtere Bilge nach Wassereintritt. Aber alles war trocken. Die Vermutung bestätigte sich – das war Wasser von der Außendusche und kein Wasser von „irgendwo draußen“.

So verbrachten wir den Tag wieder mit hin- und herräumen, Beschriften der Dinge, die uns unklar waren. Wir fanden auch die Bedienungsanleitungen für Schiff und Geräte sowie die Bordpapiere in irgendeiner Ecke wieder – sogar die vielfach diskutierte Belegung der Sicherungen im Bad kam zum Vorschein.

Nachdem die Heizung wieder lief gab es Sonntag Abendessen an Bord, den „Tatort“ bei Bier aus der eigenen Vorratskiste und Eierlikör aus dem „Männerkühlschrank“ auf dem Schiff.

Montag morgen (2.4.23): Auf gehts: Warmes Schiff – gutes Frühstück – Hund bespasst. Jetzt die offene Einkaufsliste vom Samstag erledigen. Beim Schiffschandler gabs neben Festmachern (2x 20m und 2x 10m zusätzlich) auch die Navionics-Karte, die uns auch in der Tschechei helfen sollte. Die erste komplette Karte dafür, die ich gesehen habe. Dann noch diversen, für die Langstrecke relevanten Kleinkram dazu gepackt (Sicherungsleine für den Rettungsring, Leckstopfen, etc.) – und wieder waren 500 Euro weg.

Zurück auf dem Schiff wurde alles an seinen Platz gebracht und einsortiert. Und dann ging es endlich los zur ersten Probefahrt mit dem eigenen Schiff – ganz ohne Begleitung und mögliche fremde Hilfe.

Für 15:00 hatten wir uns bei der (wegen Winter) noch geschlossenen Shell-Tankstelle der „Weissen Flotte in Potsdam“ angemeldet. Dort gibt es GTL-Diesel („Gas to Liquid“). Das ist von Vorteil, weil es praktisch rückstandsfrei verbrennt und so die Umwelt und den Motor sauber hält. Der Aufpreis dafür ist es Wert. Wer hätte es gedacht – wir haben tatsächlich 2 Stunden von Werder bis dahin gebraucht. Fairerweise muss erwähnt werden, daß wir zwischendurch ein paar „Kennenlernübungen“ mit dem Schiff gefahren haben. Wendekreis über Bb: ca 1 Schiffslänge und über Stb ca 2 Schiffslängen. Bei Rückwärtsfahren zieht einen der Radeffekt so sehr nach Stb, daß es eine wahre Wonne ist – selten so stark erlebt! Das spart einem ja das Heckstrahlruder! (Aber wer mag schon drauf verzichten, wenn es eh an Bord ist).

Das Tanken selbst war uhrig schlechthin. Erstmal wurde extra für uns aufgeschlossen – dann stellte sich heraus, daß die elektronische Zahlfunktion nicht geht (*wir haben später die fette Rechnung per Post bekommen*) und dann galt es ja, erst die 6 Kanister und dann das Schiff zu füllen. Ca. 370 Ltr wurden es – bei einem Preis von 2,14€. Der Tag war echt teuer. Die Familie versuchte, mich zu trösten … „Damit blubbert er ja auch ne Weile“. Jedenfalls legten wir gegen 16:00 Uhr wieder ab zurück nach Werder.

Anleger gegen 18:00 Uhr – in der neuen Box, die für uns bestimmt war. Die hatte der Kollege inzwischen geräumt. Dort wurde das Schiff ordentlich vertäut – denn bis zur Tour nach Prag soll es ja dort so liegenbleiben.

Abends dann Anlegeschluck und für jeden einen schnellen Döner – die Imbiss-Bude ist gleich hinter dem Bahnhof. Jede der Aktionen heute war notwendig aber auch zeitraubend – irgendwie nicht viel geschafft….

Dienstag (3.4.23): Wie schön es doch ist, in nem warmen Schiffchen zu schlafen. Da mag man kaum aufstehen – aber heute stand ja noch die Rückfahrt nach München an. Und man wollte sich auch bei den Marina-Jungs, die fleißig draußen an den Schiffen werkelten, nicht zu sehr faulenzend zeigen.

Als erstes musste der Bordhund Gassi Gehen – über die Badeplattform auf den Steg. „Platsch“ machte es – und sie schwamm im Wasser. Plattform und Steg waren völlig vereist und rutschig. Also schnell auf dem Steg auf den Bauch gelegt und den Hund angelockt. Dann ein beherzter Griff ins Fell – schon war sie wieder auf festem Boden. Sie mochte sich noch nicht einmal schütteln – denn mit jeder Bewegung rutschen die Pfoten auf dem Eis wieder weg. Heike ging schnell mit ihr auf die Wiese und dann zurück aufs Schiff (über den Seiteneingang) und freiwillig legte sie sich nun zum Trocknen vor den funktionierenden Heizungsauslass im Schiff.

Nach dem Frühstück wurde erneut die Bilge gecheckt (alles trocken) und das Schiff soweit klar gemacht, dass es eine Zeit lang so liegen bleiben kann. Alles, was wieder zurück nach Hause geht, wurde ins Auto gepackt und los geht‘s. Zwischendurch frischen Spargel vom Feld organisiert und abends den Schinken dazu und festlich getafelt. So ein warmes Haus mit freier Bewegungsmöglichkeit hat schon was!

3. Durchführung

Nach Planung und Vorbereitung erfolgt nun die Umsetzung des Törns. Die laufende Beobachtung der Gegebenheiten und ggf Änderung aufgrund der Lage vor Ort stellt die sichere Durchführung des Törns sicher.

Kurz vor dem Start, nämlich am 14.4. genau um 14:00 Uhr, ist es doch noch eingetroffen: Das vom BSH formal ausgestellte Flaggenzertifikat. Es gab im Anschreiben noch eine Bedingung, nämlich dass ich bis 31.5.23 per Foto nachweise, dass der Heimathafen von München nach Berlin geändert wurde. Nun ja: Die neue Folie dafür ist schon in Auftrag ....

ABER: Dann muss ja auch noch der IBS (Internationale Bootsschein) geändert werden, denn dort ist München als Heimathafen angegeben. Faktisch ist das zwar alles nur ein Text auf der Rückseite eines Schiffes, aber man darf eben die Verwaltung nicht unterschätzen. (Die Relevanz der Angabe erschließt sich mir ohnehin nicht, da weiter nichts damit gemacht wird außer den Aufdruck per Foto zu kontrollieren. Keine Behörde o.ä. nimmt darauf Bezug oder stützt sich auf diese Angabe, z.B. durch eine Art "Register". Und wäre man dann in einem Schiffsregister eingetragen, dann darf man kein Flaggenzertifikat beantragen). Wie man sieht: Der Non-Konformist hat es schwer mit diesen Regeln.

Jedenfalls habe ich jetzt das formal anerkannte Recht, die deutsche Flagge gemäß Flaggenrechtsgesetz am Heck zu führen. Allerdings sagt die Flaggenrechtsverordnung zusätzlich: *Deutsche Staatsbürger mit Wohnsitz in Deutschland haben das Recht und die Pflicht, die deutsche Flagge zu führen - und zwar unabhängig davon, ob ein Flaggenzertifikat ausgestellt wurde.* Egal: Ding ist jetzt da - und bis auf die Kleinigkeit im IBS (s. oben) ist wohl alles OK.

Dann "Pack ma's" – Dienstag: 18.4.23 wieder von München nach Berlin. Und wieder ein vollgepacktes Auto mit den restlichen Utensilien, die beim letzten Mal als "fehlend" aufgefallen waren (Zweiter Feuerlöscher, jede Menge Klebehaken, etc.). Das alles dann nach der Ankunft ins Boot schleppen und gleich wieder los zum REWE. Der ist zwar bloß 1-2 km entfernt, aber wir hatten für über 200 Euro frische Lebensmittel geordert. Die mussten auch noch abgeholt werden.

Bis Gepäck, Klamotten, Lebensmittel verstaut und letzte Wartungsarbeiten im Schiff gemacht waren, war es halb neun abends - und wir waren fix und fertig! Um genau 21:04 gabs beim Mexikaner das erste Bier, für mich ein leckeres Steak und für Heike einen Burger. Todmüde fielen wir gegen 23:00 Uhr ins Bett.

3.1 Mi 19.4.23 Werder – Genthin

Der Wecker heute klingelte aber schon um 07:30 Uhr. Denn es hatte sich für 08:30 Uhr der "Elektro-Alex" angesagt. Trotz des Einschickens des Funkgerätes zeigte das AIS immer noch das uralte Signal des Vor-Vor-Besitzers: Ein Belgier, der das Schiff "The Beast" genannt hatte. Alex fummelte hier

und da rum - mit dem Ergebnis, das er wohl vergessen hatte, den AIS-Transmitter auch zum Wechseln der ID einzuschicken. Nunja: Dann fahren wir eben erstmal unter "falscher Flagge" und ändern das irgendwann später einmal.

Jetzt noch schnell das Wasser gewechselt - ein paar Bilder gemacht und um 10:15 Uhr ging es dann los auf große Tour. Ein perfekter Ableger (achterlicher Wind - da kann das jeder ...) und dann über die Havel nach Brandenburg. Dort dann die erste Challenge: Die Schleuse Brandenburg. Zwar kannten wir sie schon vom letzten Jahr, aber es lief dann reichlich holprig! Vor allem der Ableger von der Warteposition bei auflandigem Wind .... „das geht auch besser".

Weiter ging's durch den Silo-Kanal, den Quenzsee, den Plauer See und den Wendsee nach Wusterwitz. Auf einigen Strecken hier durfte das Schiff zum ersten Mal Marschgeschwindigkeit machen.

Schnell waren wir in Wusterwitz. Der Schleusenwärter meinte, ich sollte erstmal gemütlich auf die Halteposition fahren, denn der Kanal hätte jetzt schon so wenig Wasser, dass man eine Schleuse nicht einfach so mal hoch- und runterfahren würde. Au weh: Das bedeutete Wartezeit!

Zwischenzeitlich kam auch ein anderes Sportboot auf Warteposition ... und wir warteten. Nach etwa einer Stunde dann sah man eine Welle vor der Schleuse: Aha: es tat sich was.

Nach einiger Zeit wurden wir per Lautsprecher hineingebeten. Dieses Bauwerk war eindrucksvoll! Ca. 5m Hubhöhe - und nirgendwo etwas zum "richtig festmachen". Wir jonglierten mit Heckleine, händischem Abdrücken an der nass-dreckigen Schleusenwand und den Strahlrudern. Heike meinte nachher, dass dies vergleichsweise körperliche Schwerarbeit mit unseren Schleusenhaken gewesen wäre. Nach dieser Schleuse eröffnete sich der Elbe-Havel-Kanal. Ein wunderbares Bild mit viel, viel Natur. Wir genossen die letzten Stunden nach Genthin sehr.

In Genthin legten wir uns unter die Persilbrücke. Diese heißt so, weil die Stadt früher auf der anderen Uferseite ein Werk von Henkel beherbergte - hier wurde seit 1921 das Waschmittel "Spee" produziert. Eigentlich wollten wir in den lokalen Sportboothafen. Der ist aber sehr, sehr eng und pünktlich zur Ankunft fing es an zu stürmen und zu regnen. Der Hafenwart schlug dann vor, dass ich an der Außenseite des Hafens römisch-katholisch senkrecht an den Steg gehe und meinen Anker in die Fahrrinne werfe. Nein - das war „nicht der Deal“ – das ist zu riskant bei einer viel befahrenen Wasserstraße. Also fuhren wir nur 50m weiter an den (kosten- aber wasser- und stromlosen) Stadtanleger. Hier ging es uns gut.

Draußen regnet es "Cats-and-Dogs" und Heike hat etwas Brot, Debreziner, Eier, Gurke, Bier und Wein zur Verfügung gestellt. "Welch ein Segen" - irgendwie macht die viele frische Luft schon hungrig.

Die Heizung ist an und wir schaugn, wie die Anderen draußen im Regen laufen und frieren. Das ist ein ganz besonderes "Hafenkino". Heike ging noch schnell mit Fina und ich widmete mich dem Zusammenstellen der Tagesereignisse. Immerhin hatten wir mit ca 6,9 Motorstunden etwa 47 km zurückgelegt.

3.2 Do 20.4.23 Genthin - Burg

Heute hatten wir eine entspannte Etappe. Bloß ein paar km von Genthin bis Burg - kein Thema. Warum ich trotzdem um 07:30 Uhr wach war, verstand ich nicht. Ich dachte, ich habe Urlaub und bei so einer anstehenden entspannten Etappe könnte ich ausschlafen. Aber nix war's ... sogar in der Nacht war ich wach - Leinen kontrollieren & Luft hereinlassen. Was war blos los?

Gegen 10:30 Uhr waren wir dann auch das letzte Schiff, das abgelegt hat. Vorher gab es noch etwas Bewegung – durch die Stadt und entlang des Kanals. Das tat allen gut. Die Schleuse Zerben erreichten wir schon gegen 12:30 Uhr und gingen in die Warteposition ins Päckchen bei der MS Tarahumara. Ein schönes Wohnschiff und ein total nettes Ehepaar, das jetzt komplett auf dem Schiff lebt und durch die Binnengewässer schippert (www.tarahumara.de). Den Winter über lagen sie in Potsdam - jetzt sind sie auf dem Weg nach Holland.

Zum Schleusen mussten wir warten: Zuerst durfte die "Iron Maiden" aus Polen einfahren (Erzfrachter mit 80m Länge), dann die Tarahumara und dann wir. Wir legten uns ganz hinten in die Schleuse, da wo keine Turbulenzen vom vorderen Tor oder anderen Schrauben ankommen. Heute lief das Schleusen perfekt !!! Einzig: Vom Namen des Erzfrachters hätte ich mir Sound in der Schleuse versprochen – aber da kam leider nichts. Tarahumara lies uns beim Ausfahren überholen - solch ein Dampfer beschleunigt eben nicht so schnell.

Schnell waren wir in Burg. Auch hier haben wir wieder am öffentlichen Anleger gestoppt - für die WSF Burg waren wir nach deren Angaben zu lang (Was beim Plausibilitätstest während der Vorbeifahrt als Argument durchfiel). Beim Anlegen in Burg regnete es schon wieder. Gegen 14:30 gab's einen Kaffee und ein paar Snacks - Geduld üben.

Als es gegen 16:00 Uhr aufhörte zu regnen wagten wir uns in die Stadt. Burg ist ein nettes kleines Städtchen. Die Knäckebrotfabrik

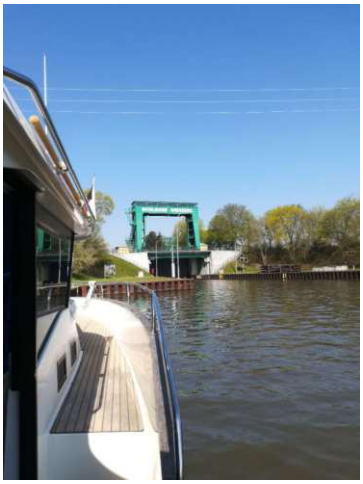
ist sicher eines der Highlights des Ortes. Man sieht noch viele Erinnerungen an die Landesgartenschau, die 2018 hier zu Gast war.

Zudem: Carl von Clausewitz kommt hierher. Er hält auch heute noch viele relevante Weisheiten bereit (Bsp.: "Es gibt keinen begrenzten Krieg. Krieg hat immer Sieg oder Niederlage" oder "Krieg ist die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln").

Eher per Zufall fanden wir in der Stadt ein Steakhouse und so müssen die Putensteaks im Kühlschrank des Schiffs noch einen Tag länger halten. Doch früh zu Essen ist gesund - das darf man nicht auslassen. Auch nicht vor 18:00 Uhr! So waren wir also heute Abend schon früh fertig und gestatteten uns eine entspannte Zeit an Bord derweil dieser Text in der Rohfassung entstand. Das half bei der Vorbereitung auf das, was kommen sollte: Die „entspannte Bootstour“ auf dem Kanal sollte ab morgen vorbei sein. Die nächsten Etappen wurden härter, denn die Hochwasserwelle aus Tschechien hatte nach den Pegel-Informationen Dresden passiert und läuft jetzt genau in der Strecke, die wir die kommenden Tage fahren wollten. Entsprechend sorgfältig bereiteten wir die Liegeplätze vor, an denen wir dann abends Schutz sichten. Der Magdeburger Zollhafen hatte uns die Aufnahme zugesagt. Das hilft als Pause nach der ersten großen Stromschnelle am Herrenkrugfelsen. Tags darauf mussten wir erst am Domfelsen in Magdeburg vorbei und dann bis Aken "durchknüppeln". Wir haben eine Sonder-Einfahrtsgenehmigung in den alten Verkehrshafen dort mit dem Hinweis, daß Spundwände und Dalben wegen des Hochwassers unter Wasser wären. Wir müssten also extrem vorsichtig einfahren und genau schauen, wo wir festmachen können. Mit "Landgang durch's Hochwasser“ sah es mit dem Stand von heute schlecht aus.

3.3 Fr 21.4.23 Burg – Magdeburg: Vom Kanal auf die Elbe

Wecken war um 07:30 Uhr wie üblich. Um 10:10 Uhr wurde abgelegt und schon viertel-vor-11 Uhr



waren wir an der letzten Schleuse im Elbe-Havel-Kanal: Nigripp. Der Schleusenwärter hat uns "etwas" warten lassen. Am Telefon meinte er als Grund, dass er grade 3 Becken betreuen muss - die Beiden der Schleuse Hohenwarthe auch - und dort würden „die Sportbootfahrer nicht machen, was sie sollten“. Er war leicht genervt - hat uns kurz darauf aber allein durchgeschleust. Welch ein Luxus.

Kurz hinter der Schleuse öffnete sich die Einfahrt in die Elbe: Hochwasser, Treibgut, ganze Baumstämme und starke Strömung. Das war spannend! Wird es unser Schiffchen schaffen? Wird uns der Querstrom so versetzen, sodass wir "die Kurve" in Richtung Bergfahrt nicht bekommen. Werden wir alles gefährliche Treibgut rechtzeitig erkennen? Angestrengt schauten wir nach vorn. Es lag Spannung in der Luft.

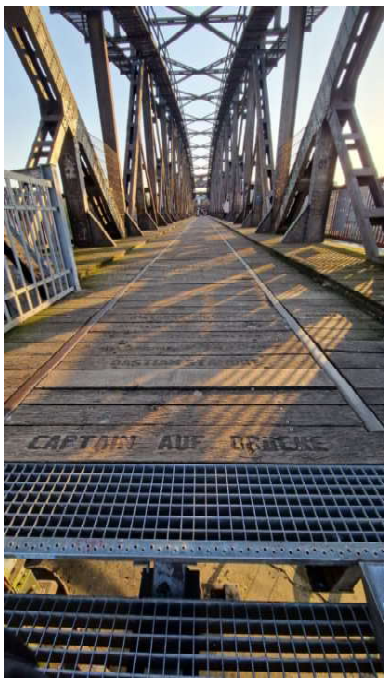
Konzentriert nach vorn geblickt ging alles gut und wir fuhren strom-mittig Richtung Magdeburg. Die

Rudergänger-Position wurde immer wieder gewechselt, damit keine Ermüdung aufkommen konnte. Wir schafften 7-8 km/h über Grund

bei Marsch-Drehzahl. Das war nicht schlecht.

Wir passierten das Wasserstrassenkreuz Elbe/Mittellandkanal und kamen bald nach Magdeburg. Da wurde es am Herrenfelsen wegen der noch höheren Strömung richtig spannend. Aber auch diese kritische Stelle meisterte das Schiffchen. Die Geschwindigkeit ging zwar runter bis auf 4-5 km/h - aber wir haben ja Zeit.

Um 14:30 Uhr schließlich lagen wir fest im alten Zollhafen - dem Yachthafen Magdeburg. Hört sich vornehm an, ist aber "gewöhnungsbedürftig". Erst gab es einen Anlegeschluck auf dem Palaverdeck und dann ging es zum „Cultural Walk“ in die Stadt.



Vom Zollhafen nach Magdeburg über die alte Eisenbahn-Hubbrücke

Die grüne Zitadelle von Friedensreich Hundertwasser

Von den Elbtreppen zum Dom

Einfahrt in die Zollelbe

3.4 Sa 22.4.23 Magdeburg - Aken: Was für ein Ritt

Dieser Tag beanspruchte mehr Fahrzeit und mehr Konzentration. Barby hatte als Anleger abgesagt (*Das Boot zu lang*) und das Museumsboot Breitenhagen ebenfalls (*Hat keine Anleger mehr*) und auch der Kanuclub Aken (*Anleger liegen im zu starken Hochwasserstrom*). Aber der Ruderclub Aken hatte zugesagt. Der liegt in einem uralten Winterhafen - mit Zufahrtsverbot. Darum sollten wir uns aber einfach nicht kümmern – meinte der Hafenwart.

Also gut: rund 60 km stromaufwärts lagen also vor uns und der Domfelsen Magdeburg mit seiner Mega-Strömung kam gleich als Erstes. Sicherheitshalber wollte ich mit einem vollen Tank losfahren. Im Gegensatz zum Hafenführer und den Schildern auf der Einfahrt meinte die Dame vom Yachtclub, dass weder Sprit noch Schwarzwasserabsaugung bei ihr möglich wären. In ihrer Werkstatt standen 80 ltr

Diesel in Kanistern, die wir gerne übernahmen. Bis zu diesem Punkt war es schon 10:30 Uhr. Dummerweise (#1) passte keiner unserer Ausgießer auf den Kanister – also zurück und aus der Werkstatt einen Trichter organisiert. Dummerweise (#2) ist unser Einfüllstutzen sehr schräg – fast senkrecht. Da half der Trichter nur eingeschränkt. Irgendein netter Bootsbesitzer nebenan hat dann von irgendeinem Schlauch ein Ende abgeschnitten, das auf den Trichter passen sollte. Dummerweise (#3) war der Schlauch genauso dick wir unsere Einlassöffnung groß. Aber Heike wuchtete ihn irgendwie rein. Mittlerweise war es schon kurz nach 11:00 Uhr. Der erste Kanister wurde mit Geschick und Kraft eingefüllt. Dann kam der zweite Kanister, der dummerweise (#4) eine andere Fließkonsistenz zeigt. Es war Öl, nicht Diesel! Also gleich wieder abgesetzt. Das in den Diesel gelangte Öl verkraftet unser Motor (hoffentlich). Aber jetzt mit den Kanistern 3 und 4 weitergemacht und langsam erlahmten die Kräfte (Heikes Pulli bekam einiges ab und wurde dann nachher gleich gewaschen. Ich selbst hatte den Tag über so eine merkwürdige Geruchsmischung aus Diesel und Kaffee in der Nase). Mangels Alternativen sagte uns die Hafenmeisterin zu, dass ich die fehlenden 20 Ltr Diesel beim Stopp auf dem Rückweg bekommen werde. Kurz nach 12:00 ging es aus dem Hafen raus.

Am Ende dieses ehem. Zollhafens begann dann gleich die Strömungsstelle des Domfelsens. Und wie es kommen musste: Ein großer Lastkahn auf Bergfahrt wollte gleich durch die Enge fahren und war schon in Sichtweite. Den mussten wir auf jeden Fall vorlassen. Und während wir warteten kam auf Talfahrt ein Touristen-Dampfer wegen der Strömung mit unglaublich hoher Geschwindigkeit durch die Enge geschossen. Das wäre knapp geworden, wenn man blind ins Fahrwasser gefahren wäre. Gut, daß Magdeburg einen „Wahrschauer“ hat, der das alles per Lichtzeichenanlage und Funk für den Schiffsverkehr regelt.

Als das alles geklärt war konnten wir auch eingefahren. Und dieses unser Schiff hat sich wacker gehalten: Mit 4 – 5 km/h über Grund ging es langsam aber stetig die Elbe hoch (immer hinter dem o.a. Lastkahn hinterher). Am Ufer wurden wir von Spaziergängern und E-Rolli-Fahrern überholt, die uns freundlich zuwinkten.

Landschaft mit 7-8 km/h SOG („Speed over Ground“) Reisegeschwindigkeit vorbei und das bei über 20°C mit offenem Schiebedach und Heike plus Hund auf dem Vordeck. Das lief jetzt unerwartet flott.

Eine traumhafte Landschaft folgte – die Natur zeigte grade jetzt im Frühjahr alle Grüntöne, die man sich vorstellen kann. Das wurde schon fast meditativ. Nach den Stromschnellen zog jetzt die

Gegen 18:30 Uhr und schon nach ca 7 Motorstunden sahen wir die Hafeneinfahrt von Aken. Extrem vorsichtig wurde eingefahren (der Hafenwart warnte nochmal vor den Spundwänden, die wegen Hochwasser unter Wasser lägen), und dann mit seiner Hilfe und der einiger Vereinsmitglieder „saugend/schlupfend“ in die Box gelegt. Total nette Jungs waren das – mit denen wir dann den Anlegeschluck am Vereinsheim hatten. Mit 5 Leuten (und 3 Hunden) saßen wir zusammen, blickten auf den Hafen und den Sonnenuntergang und erzählten und erzählten. Fünf ganz persönliche Geschichten kriegten wir in der kurzen Zeit zusammen. Außerdem Hinweise, wo man gut anlegen kann, wo gar nicht und wie es mit Flachstellen auf der Elbe ist. Soooo viele Informationen: Wie soll man sich das alles merken? Das Wichtigste: Bis zur Grenze gibt es keine Bootstankstelle mehr – wir müssen weiter mit Kanistern arbeiten. Alles in allem total nette Leute, bodenständig und hilfsbereit. Wir waren wohl die Exoten – und das fetteste Schiff, daß je hier angelegt hat. Wir bekommen einen eigenen Platz auf der Vereins-Homepage.

Im Fisch-Imbiss („Restaurant“) gab es dann Welsfilet und Backfisch. Welch ein Tag …

3.5 So 23.4.23 Aken - Coswig: Das geht ja gut voran

„Gestern in Aken - heute in Coswig“. Das liegt schon hinter der A9-Brücke von Vockerode, die auf dem Weg zwischen Leipzig und Berlin in wenigen Sekunden passiert ist.

Beim Start morgens hatte es noch geregnet. Unangenehm und eine schlechte Basis für die Motivation weiterzufahren. Aber durch den Ritt von gestern sind wir ja der geplanten Strecke voraus - wenn nötig können wir kürzer treten.

In diesem Bewusstsein sind wir wieder durch diese tolle Flusslandschaft gefahren. Schade, dass sie so wenig zugänglich ist - keine Häfen und keine Infrastruktur. Das ist wie "mitten in der Wüste".

Am Ende dieses fast meditativen Tages legten wir in Coswig an. Das wurde ein spannender Anleger bei Maximal-Strom im Hochwasser, wo man nicht erkennen kann, was seitlich oder unter dem Schiff liegt. Wie ich später hörte setze es etwa 8 - 12 km/h Strom. Das bedeutet, daß das Schiff dann, wenn man sich langsam dem Anleger nähern will, etwas mehr als Marschgeschwindigkeit laufen muss. Und die Bug- und Heckstrahler zeigen bei solch einer Strömung auch kaum noch Wirkung. So etwas wird dann eine nette Übung um sein Schiff genau kennenzulernen um im Strom manövrieren zu können. Die Herausforderung schien tatsächlich besonders groß zu sein – der Hafenmeister vor Ort hatte nicht die übliche Ruhe. Später berichtete er von leichtsinnigen Skippern, welche die Zufahrt nicht genau beachteten und nur mit dem Glück des Hochwassers knapp über Buhnen und Spundwände vor dem Hafen hinüber gerutscht waren. „Hochwasser verzeiht auch viele Fahrfehler“ dachte ich mir – und ging in die eigene Gewissensprüfung, wie ich wohl die Flachstellen an der Mulde-Mündung genommen habe. Gut, dass der Hafenmeister an Land beim Festmachen geholfen hat – die letzten Zentimeter haben wir das Schiff mit Leinenmanövern und Maschine genau auf den Punkt gesetzt. SUPER – das macht auch stolz!

Nach dem Anleger kam die "echte Challenge": Wir brauchten wieder mal Diesel, auch wenn der Tank noch mehr als halbvoll war. Das ist eine Sicherheitsanforderung die sich aus der schlechten Infrastruktur entlang der Elbe hinsichtlich der Treibstoffbeschaffung generell ergibt. Und so haben Heike und ich ca 2,5 Stunden mit „blödem Tanken" verbracht. Erst einmal 100 ltr in den Tank kippen (und welcher Kanister-Einfüllstutzen ist schon dicht?) und dann mit Bollerwagen und 4 Kanistern Richtung Tankstelle gelaufen. Die war zwar nur rund 600m - 800m entfernt, aber nach diesem Einfüll-Job ist das subjektiv ziemlich weit. Und wer richtig mitgerechnet hat: In den Bollerwagen passten nur 4 Kanister - ich musste das also für die 100 ltr 2x laufen (zuzüglich das Tanken selbst). Heike übernahm das Verstauen unter Deck - man kann gar nicht sagen wie dankbar ich ihr dafür war, nicht auch noch die schweren Kanister herumwuchten zu müssen.

Jedenfalls lagen wir abends sicher in der Marina Coswig, die zur "Havenburg" von Coswig gehört: Das ist eine Art „Mittelaltermarkt im Dauerbetrieb“, mit Ferienwohnungen und WoMo-Stellplätzen. Es hatte Stil. Neben dem Ambiente haben wir wieder total nette, zugewandte Leute getroffen, die sich ehrlich bemühten und immer zu einem "Klönschnack" bereit waren, so wie der Hafenmeister.

Ganz zu schweigen von der Einstellung zu leckerem Bier.

3.6 Mo 24.4.23 Coswig - Elster: Kurz und bündig

Von Coswig nach Elster erwarteten wir 5,5 h Fahrzeit. Dabei wurde die Lutherstadt Wittenberg passiert. Luther stand auch als Skulptur an der Hafeneinfahrt - wegen des Gegenlichts leider schlecht zu erkennen. Auf der Rücktour werden wir Details sehen.

In Elster macht die Elbe den Knick nach Süden. Wir waren genau in der Flucht von Berlin nach Prag angekommen. Diesen Anleger hatte Heike im eigentlichen Sinne „ausbaldowert“. Detailliertes Kartenstudium, Google-Earth Checks und Anrufe bei Verwaltungsstellen, zuletzt bei der Gemeindeverwaltung in Elster. Da stellte sich heraus, dass es genau einen Anlegepunkt gibt, in den wir genau hineinpassen – zwei solcher Punkte waren die Bedingung der EU zur Förderung des Anlegers aus Gemeinschaftsgeldern. Da hatte man einen Punkt am Anleger gewählt, der zwar für Sportbootfahrer schwierig zu erreichen war, aber für die lokalen Fischer- und Versetzboote zur Fähre passend war. Aber der Infrastrukturchef von Elster ließ uns genau an dieser Stelle anlegen – das war hilfreich. Wir mussten nur die Innenseite nehmen – außen wurde noch ein Kreuzfahrer für die Nacht erwartet.

An diesem Abend mussten wir die Planung für den Törn überarbeiten. Nachdem wir streckenmäßig etwas vor der Zeit lagen, verschoben sich die Abschnitte von Hafen zu Hafen – allein das könnte zu extrem kurzen oder zu überlangen Abschnitten führen. Das reduziert dann den Erlebnis- und Kulturanteil und kann operativ zu Ermüdung und Fahrfehlern führen. Das wollten wir in diesem Kontext einer Langstreckenfahrt vermeiden.

Im Rahmen der Telefonate um mögliche Anleger wurde uns bestätigt, dass mit der Vereinigung Deutschlands die Bootstankstellen entlang der Elbe abgebaut wurden – subjektiv wurde das, was „der Westen“ an "Öko" auf dem Rhein nicht getan hat, hier „im Osten“ per Order auf der Elbe durchgesetzt. Ich verstehe eine gewisse Frustration der Betroffenen.

Nach der Ankunft gab es noch einen Spaziergang durch das Dorf Elster - die wenigen Schritte nach dem Anleger zeigten ein hübsches Straßendorf - und gutes Essen gab’s auch!

Der spätere Abend wurde ungemütlich: Es gab am Liegeplatz etwa 7 Bft hässlich-nass-kalten Wind schräg von achtern. Die Heizung lief "volle Kanne" – nur so blieb es erträglich. Mit hereinbrechender Dunkelheit kam ein in-die-Jahre-gekommener Bagger mit einer Schute vorweg vorbei, die voller Baggergrund war. Und machten nun genau am Steg neben uns zur Nacht fest – statt eines Kreuzfahrtschiffes. Sein Licht blieb komplett an. Immerhin liegt dieser Anleger hinter einer scharfen Elb-Kurve, wo man gesehen werden möchte. Das hatte aber auch etwas Gutes: Der große Kahn hat uns das hässliche Wetter abgehalten und die Strömung im Fluss beruhigt. So hatten wir unversehens eine angenehme ruhige Nacht.

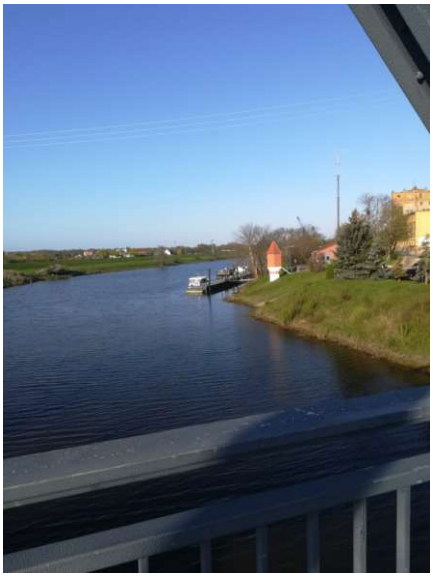
3.7 Di 25.4.23 Elster - Torgau: Was für freundliche Partner auf dem Wasser!

Morgens um 07:00 Uhr mussten die Jungs des Baggertrupps nebenan schon weiterziehen und wir hatten einen einfachen, schönen Ableger in die Strömung. Zwischendurch kam das Flusskreuzfahrtschiff "Johannes Brahms" vorbei. Inzwischen hatten wir genug Übung: Es gab kein Problem mehr mit dem Überholen auf dem hier vergleichsweise engen Fluss. Später überholten wir noch den Bagger von gestern. Ein paar Arbeits-Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung räumten am Ufer den gröbsten Dreck vom Hochwasser weg - ansonsten war den ganzen Tag nichts los auf dem Fluss.

Die Natur unterwegs war immer noch unbeschreiblich. Wie auf dem Bild zu sehen, trafen wir unterwegs sogar Fischadler. Welch ein stolzer Vogel!

Heute war der Geburtstag von einem unserer Söhne. Wie in der Familie üblich, haben wir uns zu einem Skype-Call getroffen und ihm aus allen Ecken der Welt ein Ständchen gesungen. Es war besonders, sowas aus dem Schiff heraus zu machen. Wir haben uns sehr gefreut, auch auf diesem Weg mit allen im Kontakt zu sein.

Die Strecke für heute hatte etwas mehr als 50km auf dem Plan, eine ordentliche Distanz in der Bergfahrt. Also durfte der Motor am oberen Ende seiner Marsch-Drehzahl (1600 UpM) laufen. Aber mehr als 6-7 km/h waren kaum drin. Die Hochwasserströmung war in diesem Elbabschnitt immer noch zu stark. Unterwegs traf man auf die div. Anleger von Schifffahrtsfreunden, aber alle noch nicht in Betrieb. Entweder zu früh im Jahr oder vielleicht hochwasserbedingt – wer kann das sagen. Alle unsere Planungen für das heutige Ziel liefen ins Leere. So waren wir froh, vom Leiter der WSV Torgau eine Sondergenehmigung zum Einlaufen in den Hafen Torgau bekommen zu haben, um dort für die Nacht bleiben zu dürfen. Beim Ansteuern des gedachten Liegeplatzes sahen wir, dass Kiesbelade-Aktivitäten liefen. Und kaum waren wir in der Hafeneinfahrt eingefahren, kam auch schon von einem der Kiesfrachter, der grade ausfahren wollte, die Funkanfrage warum wir ihm dort im Weg stehen. Also



haben wir uns schnell an den Steg des WSV geduckt. Zuerst guckten die Jungs dort ganz komisch, aber dann fasste sich einer ein Herz und kam "gucken". Ob wir nach Dresden zur 1.Mai-Bootsparade fahren wollten war eines der Themen. Und wieder ein tolles Angebot: Ob wir morgens frische Brötchen haben wollten – und eine Zeitung, Klar! Das ist mal ein Service - was?

Heike lief dann in das Verwaltungsgebäude um beim Chef Bescheid zu geben, dass wir jetzt da sind. Auch der war total freundlich und entgegenkommend. Es entwickelte sich ein „Steg-Talk“ im Büro. Aus seiner Sicht ist es eben mit Sportbooten hier nicht so weit her und daher gibt es eben auch wenig Liegeplätze und wenig Tankstellen. Aber wir sollten einfach an seinem Anleger bleiben statt uns zum Hafenende umzulegen - alles OK. Das ist doch mal hilfreiche Flexibilität!

Schon unterwegs hatte Heike Kontakt mit der Verwaltung in Riesa, was eine mögliche nächste Etappe ist. Spätestens dort steht wieder Sprit-Nachfüllen an. Nach zwei Telefon-Schleifen durch die Verwaltung, ob wir in den Hafen dort auch hineindürfen, meinte die Sekretärin des Verantwortlichen, sie kümmere sich jetzt drum, damit das für uns erledigt wird. Sie hat dann auch die Kontaktdaten eines

Diesel-Händlers weitergegeben, der dann mit dem LKW kommen würde. Der rief dann zwischendurch zurück (entschuldigte sich für nicht-Reaktion, weil er bei der Arbeit war) und sagte: Klar macht er das möglich, daß wir von ihm Sprit per LKW bekommen - auch wenn es nur 120 ltr sind. Sowas muss doch gehen - meinte er. Das ist doch mal Einsatz, oder?

So lagen wir also bequem im Hafen Torgau am Steg des WSV. Heike hat lecker gekocht, derweil ich einen Kanister Diesel mit Schlauch schonmal in den Tank laufen ließ. Es klappt inzwischen entspannt über Schlauchtechniken.

Zum Ausklang des Abends lief Calypso mit Harry Belafonte - eben wurde durchgegeben, dass er heute gestorben war. 😢

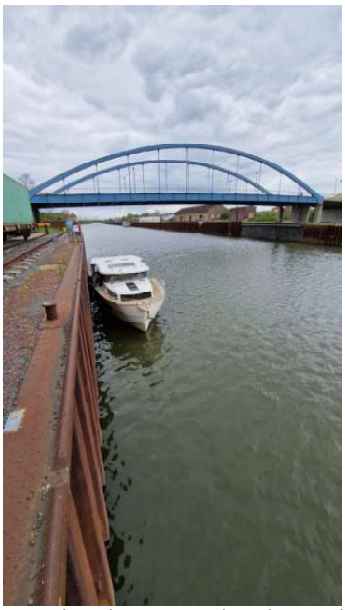
3.8 Mi 26.4.23 Torgau - Riesa: Routine entsteht

Für diesen Tag hatten wir uns wieder einen ziemlichen Ritt vorgenommen: Von Torgau bis Riesa sind es ca 50km. Mit 8 km/h sollten es geschätzt 6 Stunden werden. Gleich früh um 06:30 Uhr (!) kam der Kollege von der WSV wie vereinbart mit frischen Brötchen. Gut gefrühstückt und Fina ihre Geschäfte machen lassen: Ab geht die Post.

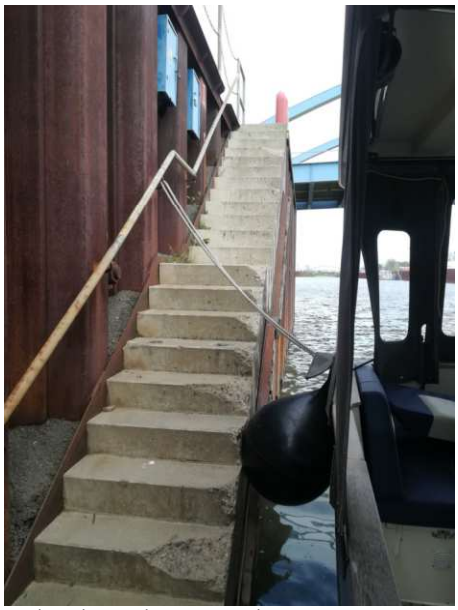
Ich wusste zwar, dass mich am Hafeneingang die Elb-Strömung erwischen würde und entsprechend hatte ich gute Fahrt im Schiff um "um die Kurve" zu kommen. Aber es war der kleine Moment zu spät, den ich einlenkte und so hat es mich voll erwischt - trotz Ruderlage wurde ich quer zum Fluss Richtung Tal getrieben. Es ging geradeaus aufs andere Ufer zu.

Nachdem bekanntermaßen "mit Gewalt gegen die Naturkräfte" nichts auszurichten ist, habe ich also das Ruder genau umgekehrt gelegt und das Schiff zu Tal fahren lassen - um dann mit dem Schwung eine 180°-Kehre zu machen. Das sah bestimmt spektakulär aus, hat aber letztlich ganz leicht funktioniert. So waren wir also wieder in der richtigen Richtung unterwegs: Bergfahrt.

Klar wurde aber auch, warum Berufsschiffer dann, wenn sie auf Bergfahrt aus einem Hafen herauskommen, rückwärts herausfahren. Für diesen Zweck hat jeder Hafen irgendwo eine Lücke, wo sie drehen können.



Abends bei der Ankunft in Riesa wurde uns dann „Treppe 1“ zugewiesen – was immer das für ein Liegeplatz sein könnte. Beim Näherkommen sahen wir es dann – und die Fotos machen es deutlich:



Das ist der Sprachgebrauch für größere Schiffe in Häfen. Also wurde eben dort angelegt.

Nachdem schon obligatorisch wieder ein paar Kanister Sprit im Tank gelandet waren, hörte man von oben den Ruf „Ihr habt ein Taxi bestellt?“ Dort stand ein Hafenarbeiter mit einem (e-) VW-Caddy, um uns zum Füllen der Dieselkanister zur nächsten Tanke zu fahren. Mit dem Diesel-Laster war es nichts geworden – so entstand diese Lösung. Die Leute denken halt mit! Welch ein Service!

Noch unterwegs hatte Heike schon unser Quartier für morgen Abend sicher gemacht - das wird der Winterhafen Meißen werden. Und sie hat per Mail an einen Hafen in Prag geschrieben, um dort unseren Platz zu reservieren. Wir hofften, dass wir den Zeitplan in etwa einhalten könnten.

Meißen liegt nun nicht so weit weg von hier und der Hafen sieht auch etwas gastlicher aus. Vielleicht ergibt sich ja ein Trip in die Stadt? Hier in Riesa jedenfalls genießen wir nur den Ausblick auf die Spundwand auf der einen Seite und auf das WaSchPo-Schiff auf der anderen Seite: Der Abend wurde kurz.

3.9 Do 27.4.23 Riesa - Meißen: Kurze Strecke und „Edel-Shopping“

An einer Spundwand lässt es sich gut und ruhig schlafen - egal wie es aussieht. Erst gegen 08:00 Uhr kamen wir ins Laufen. Da der Bäcker direkt am Hafentor war gab's neben dem Morgenlauf von Fina auch gleich wieder frische Brötchen.

Direkt nach dem Frühstück ging's los - Abwasch kann man auch unterwegs machen. Das Auslaufen aus dem Hafen in Richtung Bergfahrt lief schonmal besser als gestern - Vorwärts statt Rückwärts 😉

Dann ging es durch eine romantische Flusslandschaft hin nach nach Meißen. Auf den Fotos sieht man gut das Hochwasser, welches die gesamte Bergfahrt bestimmte. Das erschwerte die Bergfahrt wegen der damit verbundenen starken Strömung und die Navigation auf dem Fluss wurde wegen der unklaren Flussränder und Buhnen anspruchsvoll.

Angelegt haben wir schon gegen 13:00 Uhr um gleich mit den Empfehlungen der Hafenbetreiberin (Fr. Hoffmann – eine Größe für sich zwischen Bad Schandau und Hamburg) - in die Stadt zu laufen.

Derweil sich Heike die Shopping-Infos zu Meißner Porzellan geholt hatte, bekam ich die ersten detaillierteren Infos zur Strecke nach Prag. Das hörte sich erstmal alles ganz einfach an - bis der Kommentar kam: "In Decin machste dann an nem alten, ausgemusterten Binnenfrachter fest" oder "Fährste halt durch bis Melnik". Und die Schleusenwärter in Tschechien wären untereinander im Kontakt - man solle sich gut mit ihnen stellen (Bier auf Schleusenkante), sonst könne es eine lange Fahrt werden. Der Kollege war sich aber offenbar nicht bewusst, dass ich nicht über einen 500PS Cummings-Motor verfüge um schnell von Schleuse zu Schleuse zu kommen. Nichtsdestotrotz: Einige der Infos musste ich am Abend noch in den Tourplan übernehmen. Dieses Update wurde etwas komplexer.

Am Nachmittag liefen wir den Fluss entlang und über eine Brücke mit Panoramablick auf Meißen. Weiter ging es in die Stadt zur Besichtigung der berühmten Porzellan-Manufaktur und bald konnten wir die Shopping-Ergebnisse von Heike aus dem Porzellan-Shop bestaunen (den Meißener Wein-Shop haben wir ausgelassen).

Mit diesem Tag hatten wir etwa die Hälfte der Berg-Strecke hinter uns. Das machte erwartungsvoll auf das, was noch kommen würde.

Ach ja: Und wenn man dies Foto genau anschaut kann man es erahnen. Damit wir mit der „Carpe Diem“ überhaupt in den Hafen von Riesa passen, wurde kurzerhand vor unserer Ankunft ein Stegfinger verschoben. Welch ein Service! Fina bedankte sich, indem sie durch schnüffeln und Verhalten auf ein Wespennest unter dem Steg aufmerksam machte ….

3.10 Fr 28.4.23 Meißen - Dresden: In der Großstadt

Heute stand wieder nur eine relativ kurze Strecke an: Von Meißen nach Dresden. Das lud zu einem ausgiebigen "Steg-Talk" mit Fr. Hoffmann ein. Früher hatte sie mehrere Häfen an der Elbe, z.B. auch in Dresden, aber inzwischen reduziert sie etwas die Arbeitslast.

Es gab es so viele Infos, z.B. wo man in Tschechien einkaufen sollte und so man überall anlegen könnte, dass der Kopf brummte. Aber wichtig war die Info, dass mit den ersten Schleusen die Strömung deutlich nachlässt, was die Tageskilometer schneller laufen lässt. Damit wurde der Plan nochmal aktualisiert: Heute nach Postelwitz, Morgen nach Usti Brna, dann folgt Raudnitz, dann Marina Vlatava und dann schon Prag - entweder der Cesky Yacht Klub oder in der Dock Marina, je nachdem, wo wir einen Platz bekommen. Außer Postelwitz war noch nichts davon gesichert - also "schaugn ma mal, dann segn ma scho". Bislang hatten wir so viele nette, hilfsbereite Leute gefunden - da war es plausibel, daß dieser Ansatz gut gehen wird.

So folgten wir wieder langsam dem Lauf der Elbe hinauf und trafen bald auf den ersten, historischen Raddampfer. Dieser fuhr schon zu alten DDR-Zeiten die Elbe hoch und die Studenten haben dort so manchen Krug auf dem langen Weg zur Festung Königstein geleert, wie aus „unterrichteten Kreisen“ zu hören ist. Und kam die Marina im alten Winterhafen von Dresden in Sicht.

Noch mitten beim Anleger kam eilig der Hafenmeister gelaufen und brachte uns den Stegschlüssel mit dem Kommentar "Ein kleineres Boot hättet ihr wohl nicht mitbringen können". Nun ja.... Dafür war es der bislang teuerste Liegeplatz. 36 Euro für eine Nacht - mit Strom. Wasser muss man extra kaufen (50ct / 50 Ltr) und Duschen gibt's für einen Euro extra. Wasser und Duschen wurden aber immerhin für uns in Betrieb genommen (ob ich die ersten 50 abgestandenen Liter aus der Leitung haben will ist eine andere Frage).

Im Führer stand etwas von einer Boots-Tankstelle im Hafen - aber vor Ort es war wie immer: Kanister in Tank füllen und mit den leeren Kanistern im Bollerwagen zu irgendeiner Tanke an der Strasse laufen und dort nachfüllen. Was war ich froh, den Bollerwagen besorgt zu haben! Irgendwo hatte ich mir einen etwas dickeren Schlauch besorgt - da laufen dann auch die Liter schneller in den Tank. Wir bekommen immer mehr Routine. Und wir mussten lernen, daß der 300ltr Tank in Wirklichkeit nur 284 ltr hat – danach war der Tank offensichtlich voll. Also schnell mit 4 Kanistern und Bollerwagen zur Tanke: 88,5 ltr Diesel für 139 Euro und dann zum Discounter, um Lebensmittel nachzubunkern. Zurück am

Steg folge dann der erste Versuch, Trinkwasser ins Schiff zu bekommen. Erfolglos blieb das auf der Liste für den nächsten Morgen.

So verbraucht man die Zeit - MIST. Erst gegen 18:00 Uhr waren wir dann soweit, mit den Öffis in die Stadt zu fahren und uns ein wenig umzusehen. Natürlich stand die Frauenkirche auf dem Programm. Ebenso aber auch das renovierte Wandbild „Der Weg der roten Fahne“ am ehem. Kulturpalast, das jahrelang verhangen war. Dort fanden seinerzeit die Immatrikulationsfeiern der TU Dresden statt (Teilnahme, wenn möglich, in Uniform der Armee).

Der Tag endete in einem "kanadischen Restaurant" namens "Ontario". Klar musste die Frage an den Service folgen, was denn so spezifisch kanadisch an dem Restaurant wäre. Es gab wortreiche Erklärungen - aber keine echte Antwort. Heike und ich einigten uns drauf, dass die Weinauswahl mit Weinen aus Ontario spezifisch sei und beliessen es dabei.

Erst spät ging es zurück aufs Schiff und Heike schlief gleich auf dem Sofa ein. Ich habe noch etwas Strom vom Steg verbraucht - und eine Fernsehsendung über Harry Belafonte geschaut. Aber etwa zur Hälfte war auch für mich Schluss.

3.11 Sa 29.4.23 Dresden - Postelwitz: „Saugend-Schlupfend“

Der Tag begann eigentlich entspannt: Wir wollten kurz auf den Kollegen warten, der das Wasser klariert und dann los - damit ich in jeder Hinsicht mit vollen Tanks auf die Strecke gehe. Irgendwann kam er auch, analysierte das Problem und stellte fest, dass das Zähler-Ventil (zum Wasser-Bunkern muss man Geld einwerfen) defekt ist und ständig die Sicherung auslöst. Lapidarer Kommentar: Da muss ich ein neues Ventil bestellen - das dauert, bis das wieder funktioniert. Das wollte ich nun so gar nicht akzeptieren müssen, denn schließlich lag ich im teuersten Hafen, den das Schiff bislang gesehen hat (Und dann noch Wasser und Duschen extra zahlen fand ich eh schon überzogen). Also maulte ich rum, dass wir nun extra deswegen hierher gekommen wären - dass wir fast leer sind und für die Reise nach Tschechien gern komplett ausgerüstet wären ... etc. blablabla. Fazit: Der Hafenmeister rollte entnervt alle Schläuche aus, die er hatte (obwohl er vorher sagte: "Die reichen nie bis hierher hin" - das wollte er mir nur praktisch beweisen). Aber siehe da: Zusammen mit meinem Schlauch fehlte nicht mal ein Meter. Den überwanden wir mit etwas Zuppeln und Zerren. So öffnete er also den Hahn (ein bisschen) und lies das Wasser bei uns reinlaufen - schön langsam. Nun ja: Irgendwann war auch dieser Tank dann voll. Lehrstück: Genauso wie der Dieseltank nur 284 Ltr fasst, so fasst auch der Wassertank nur 284 Ltr (Jedenfalls laut Anzeige). Wie an anderer Stelle beschrieben hatte ich mich für das Schiff zur Wasser-Reinhaltung auf ein Spezial-Mittel verlegt: Biologisch-identisches Chlor speziell für die Binnenschifffahrt. Auf den bestehenden Rest-Tankinhalt

die nachgefüllten 184 ltr machte das 350 ml Chlor-Lösung, um die nötige, menschenverträgliche Konzentration hinzubekommen. Die füllte ich also nach dem Schlauch-Prinzip hinterher - Alles im grünen Bereich!

Gesamtpanorama unter der ersten Brücke

Innenstadt und Schiffsanleger

Drachenbootrennen

Ein einfacher Ableger und wir genossen das unglaubliche Panorama von Dresden vom Schiff aus. Das war so begeisternd - es verschlug einfach die Sprache. Vielleicht kann man das nachvollziehen, wenn man diese wenigen Eindrücke seht:

Semperoper

Brücke „Das blaue Wunder“

Doch damit nicht genug: Kurz darauf passierten wir Schloss Pillnitz.

Und für die Fans der Vorabendserie „WaPo Elbe“: Auch dort in Pirna kamen wir vorbei und trafen das Fernsehschiff „Elbaue“ an seinem TV-Anleger – einem Ruderclub.

Die Natur im Elbsandsteingebirge wechselte zu dem, was man „schroffe Felsen“ nennen kann. Beinahe hätten wir dabei die berühmte Basteibrücke übersehen.

Nach diesem „Tag der Sehenswürdigkeiten“ kamen wir schließlich im Yachtclub Postelwitz an. Auf Bergfahrt ist das der letzte Anleger vor der Grenze. Bei der Ankunft war genau ein Platz für uns frei – allerdings grade mal eben 12m lang. Da niemand zu sehen war beschlossen wir, Heike überzusetzen und uns mit Leinenmanövern hinein zu zirkeln – bei der Strömung nicht ganz einfach. Aber kaum näherten wir uns dem Steg sprangen aus fast allen Schiffen freundliche Helfer heraus und übernahmen Leinen, schoben die eigenen Schiffe an deren Leinen hin und her und brachten uns fast millimetergenau auf diesen letzten Platz – „saugend-schlupfend“ eben. Der Hafenwart wohnt direkt oberhalb des Hafens und kam dann auch bald zu uns. Und er wusste natürlich ganz viel von der Geschichte des Hafens und von der Situation auf der Tschechischen Seite – genauso wie die anderen Vereinsmitglieder am Steg. Unheimlich freundliche Leute mit ganz viel Tipps und Hinweisen für die weitere Strecke. Aber: Auch hier hat sich bislang kaum einer bis nach Prag hinein auch getraut.

Dafür lernten wir ganz viel über die Geschichte eines Hafens an der Grenze, über das Segeln im Strom, was mangels Motorboote oft die einzige Chance war, aufs Wasser zu kommen. Auch über die Initiativen nach der deutschen Vereinigung, den Hafen aufzulösen um eine Wendestelle für die Tourismus-Dampfer zu schaffen, über die Schutzdalben für den Hafen – und warum sie da stehen. Aber auch über die leicht schikanös empfundenen Kontrollen der Steganlagen, welche dem Verein immer wieder Schwierigkeiten machen. Ach ja: Mit Strom und Wasser: 18 Eur Liegegebühr. Schlüssel zur Steganlage im Schlüsselkasten – kostenlos. Anlegehelfer, intensiver Steg-Talk, intensive Wissensvermittlung, detaillierte Steckeninfos und tolle Gespräche – Wasser uns Strom inklusive.

3.12 So 30.4.23 Postelwitz – Usti Brna: Die erste Schleuse in Tschechien geschafft

Eigentlich war die Tagesroutine heute früh nicht so "entspannt" gedacht gewesen, denn es lag wieder eine längere Strecke mit Strömung gegenan vor uns. Aber irgendwie kamen wir nicht so recht in die Gänge. Zusätzlich waren die Leute in Postelwitz ja auch nett und freundlich und es gab wieder jede Menge "Steg-Schnack" ("Für die Schleusen gilt immer Funk Kanal 14" - "Die Gegend hinter Strekov ist der Traum schlechthin" - "Eigentlich müssten wir alle mehr tschechisch lernen - aber die sind so freundlich, dass man das gar nicht braucht"). So ging die Zeit dahin, bis wir kurz vor 10:00 wirklich loskamen. Und wieder half die versammelte Mannschaft am Steg, dass das Ausparken einfach wurde – trotz der Enge.

Die 8 km nach Schöna waren schnell geschafft und schon waren wir in Tschechien. Die Straßenseite war ordentlich belebt - am Sonntag. Zu vor-EU Zeiten war das ein berühmt-berüchtigter Übergang für Reisen nach Prag und Ungarn.

Die Sicht achteraus bei Schmilka offenbarte uns, warum dieser Fluss oft gefährlich empfunden wurde: Breite, starke Strömung und direkt daneben steil aufragende Felswände. Das ist die Seite der Einfahrt in das Elbsandsteingebirge von tschechischer Seite aus.

Es war schon aufregend: Wie gut wird die Betonnung sein? Werden die Wassertiefen in der Fahrrinne eingehalten? Alle diese Gedanken gingen durch den Kopf.

Aber alles halb so schlimm: Auf tschechischer Seite begrüßte uns der Schutzheilige der Reisenden: St. Nepomuk

Aber bis Decin kann das ohnehin kein Problem sein, denn der Frachtverkehr läuft bis dahin - und bis nach Usti. Also alles halb so dramatisch .... obwohl sich durch das Hochwasser einige Tonnen losgerissen hatten und nun am Ufer lagen. Sogar ein Schiff lag nach dem Hochwasser im Gebüsch.

Was "plötzlich und unerwartet kam" waren die Engstellen und Strömungen in Decin. Das war dort viel, viel kräftiger als Vergleichbares zur Hochwasserwelle in Magdeburg. Mit 1-2 km/h ging es hindurch – das kostet Nerven! Inzwischen kannten wir das Schiff mit seinem Verhalten "bergauf" – das half. Konkret bedeutete das in diesem Fall: Aufmerksam bleiben, aber einfach abwarten bis es vorbei ist. Man muss halt hoffen, dass in Enge und Strömung keiner entgegen kommt, denn nicht jeder meldet sich im Funk. Und selbst wenn: Was nützt es uns auf Tschechisch?

Nicht in Decin, aber ausgerechnet an der engsten Stelle in Usti kommt uns ein Frachtschiff entgegen, das mit dem Strom elegant um die Kurve „slided“. Dafür braucht man Konzentration uns schnelle, angepasste Reaktionen, damit der arme Kollege am Ruder dort drüben auch wirklich um die Kurve kommt (und uns nicht aus Versehen mitnimmt).

Die letzten Tage hatten wir ja versucht, telefonisch irgendwelche Klubs mit Marinas zu erreichen um unser Kommen zu avisieren und um einen Platz für die Nacht zu haben. Das war aber erfolglos geblieben. Selbst die Touri-Info in Usti konnte uns nicht weiterhelfen (obwohl Wassertourismus ja gefördert werden soll ...). Wir suchten also in Usti einen der wiederholt genannten kostenlosen, nagelneuen, EU-finanzierten Stadtanleger - fanden aber keinen. Irgendwann waren wir dann sowieso schon vor der Schleuse Strekov, also war der Schritt naheliegend, diese gleich mitzunehmen und zu passieren. Also Fender nach Stb und 7m Hub erwarten. Per Funk meldete sich Keiner - weder auf Deutsch noch auf Englisch. Ich fuhr dann dreist in das offene Schleusentor hinein. Siehe da: Von oben grüßte freundlich der Schleusenwärter! Offensichtlich alles richtig gemacht. Einfach tun - nicht fragen (ungewohnt für einen Deutschen).

Auf der anderen Seite öffnete sich eine sehr ansprechende Wohn- und Freizeitgegend Usti und von Brno. Viele Vereine und Anleger reihten sich entlang der Labe auf (wie die Elbe in Tschechien heißt). Und bei kaum einer Strömung machte das Schiff Geschwindigkeiten, dass es einem schwindelig wurde.

So ging auf der anderen Seite der Schleuse die Suche nach einem Liegeplatz weiter - ohne echtes Ergebnis. Am Ende haben wir an einem "Fun-Boot" festgemacht, das wohl noch ausgebaut wird. Der nette Handwerker hat uns das Festmachen gestattet. Nur das Aus-/Einsteigen mit dem Hund wurde etwas komplex - da musste sie jetzt durch. Und da wir keine Bezeichnung für diesen Anleger haben, hier die Koordinaten: 50°37,500 N 014°04,137' E.

Die hereinbrechende Nacht genossen wir auf dem Palaverdeck mit Aussicht auf die vielen Hexenfeuer im Tal, die heute entzündet wurden. Musik schallte herüber – eine total friedliche Atmosphäre.

3.13 Mo 1.5.23 Usti Brna - Berkovice: Wir haben uns etwas übernommen

Von dem wunderschönen Liegeplatz in Brno hatten wir uns schon vor 10:00 Uhr verabschiedet. Zügig ging es voran - die Labe strömte hier eben nicht mehr so sehr. Zudem war herrlicher Sonnenschein, der Heike verleitete, die Frontscheibe zu putzen, damit man (noch) bessere Sicht bekommt. Ein Tag der Arbeit ... für Manche.

Fast 9 Stunden unterwegs - 5 Schleusen und wieder tanken: Das brachte uns (völlig geschafft) erst um 20:00 Uhr in eine (die Einzige !) lokale Kneipe. Dort eröffnete man uns, daß schon um 19:30 Uhr Küchenschluss war. So wurde die Küche aus der Bordverpflegung fällig. Aber der Reihe nach:

Um 12:00 Uhr wurde dann die die erste Schleuse des Tages, Lovosice, passiert. Alles paletti! Schon eine Stunde später waren wir in der zweiten Schleuse des Tages: Kopisty. Und kurz nach 15:00 Uhr hatten wir die dritte Schleuse Roudnice passiert.

Es war immer noch bestes Wetter und "eigentlich" war das Tagesziel erreicht.

Aber der einzige mögliche Anleger hatte zu viele Betrunkene um sich herum, der andere Anleger sah zu schwach für unser Boot aus ... und überhaupt kann man auch noch etwas später schaugn, was evtl geht. Es ist ja noch früh am Tag. Dummerweise kam da aber nichts weiter und so lag gegen 16:30 Uhr die vierte Schleuse „Stety“ vor uns. Die Hoffnung war: Danach gibt's bestimmt was. Der Schleusenwärter lies uns zunächst warten: Ein Frachter und die "Elbeprinzessin 2" wollten zusammen durch die grosse Doppelschleuse fahren. Nachdem er sie ordentlich in die Schleuse gepackt hatte machte er uns dann doch noch die Kleinere der beiden Schleusen nebenan für uns auf.

Damit waren wir auch glücklich und konnten kurz danach weiterfahren. Hinter der Schleuse und unter der Brücke durch und dann an Land war auch ein netter Ponton zum Anlegen für die Nacht - leider hatte der im Eingangsbereich einen Schiffsfahrplan und die im Wartehäuschen Liegenden und Lallenden luden auch nicht besonders zum Verweilen ein. Beim Versuch, wieder ins Fahrwasser zu kommen bemerkt ich, dass die Wassertiefe plötzlich nur noch 90cm war - bei einem Schiff mit 85cm Tiefgang schon "etwas knapp". Also scharfe Kurve und zurück gefahren ... wie war ich gleich nochmal ohne Probleme hierher gekommen? Ach sieh da: Da gab es Unterwasser-Buhnen - die musste ich erstmal wieder umrunden. Von Land aus es bestimmt genauso betrunken aus wie das Torkeln der Menschen an Land, was ich zusammengefahren habe - auf der scheinbar offenen Wasserfläche!

Jedenfalls fuhren wir langsam und suchend die Elbe weiter hinauf und suchten einen möglichen Anleger. Da gab's auch welche – aber immer auf der anderen Seite der Buhnen. Es kam auch ein

öffentlicher Anleger - in der Ansteuerung sah ich in letzter Sekunde, dass da scharfkantige Eisen herausschauten. Das wäre weder dem Schiff noch den Fendern gut bekommen. Das bedeutete: Weiter suchen ....

Irgendwann meine Heike, sie hätte eine Idee ... nach der nächsten Schleuse. Das wäre dann aber schon fast in Melnik - der nächsten Etappe! So weit wollte ich nicht mehr fahren. Aber als sich wirklich so gar nichts mehr zeigte habe ich doch nochmal Gas gegeben, um vor Dienstschluss an der Schleuse Berkovice zu sein. Pünktlich 18:00 Uhr öffneten sich die Tore für uns - wir bekamen wieder die große Schleuse ganz für uns allein. Welch ein Luxus! Dafür gaben wir gern die 2 Dosen Bier heraus, die wir in jeder Schleuse hinterließen - als Danke-Schön für die Schleusenwärter.

Hinter der Schleuse rechts, an einem kleinen Seitenarm fanden wir dann endlich tatsächlich den Ponton, den Heike auf google ausgemacht hatte. Er war leer und man darf hier 12h frei liegen. 50m weiter wäre sogar ein richtiger Steg mit Strom und Wasser gewesen - aber mir war der erstbeste grade gut genug. Den zweiten verriet uns später der nette Landschaftsgärtner der Gemeinde, der extra für uns den Rasen mähte.

Endlich den Abschluss zu haben, hat Fina genossen. Nach den langen Stunden konnte sie ausgiebig ihre Geschäfte erledigen und herumtoben.

Aber für mich war der Tag noch nicht zu Ende: 120l Diesel mussten aus Kanistern in den Tank umgefüllt werden - mittels "kommunizierender Röhren" und tropfenfrei. Schon nach einer Stunde war das Thema durch und der Schiffstank wieder randvoll.

Beschluss des Abends: Neuer Sprit wird erst morgen von der Tankstelle in 1 km Entfernung geholt. Heute ist Schluss. Schnell noch das Nötigste sauber gemacht - und ab in die Kneipe. Aber das war zu spät - wie eingangs geschrieben.

Dann hatte Heike also eine ihrer spontanen Rezeptidee realisiert und wir machten an diesem Abend ... nix mehr. Morgen werden wir die paar km bis Melnik fahren und versuchen, einen Anleger zu finden um die Stadt zu besichtigen.

3.14 Di 2.5.23 Berkovice - Nelahozeves: Knapp an der Freizeit vorbei

Gemütlich aufstehen und erstmal nix tun ... das war der gedachte Start. So haben wir es auch begonnen und in einem gemütlichen Spaziergang die Benzinkanister nachgefüllt, die wir gestern ins Schiff gepackt hatten. Gott-sei-Dank hatte Ivan

in der Nacht noch angerufen und uns erklärt, dass "NAFTA" in Tschechien unserem "Diesel" entspricht. Also los: 6x 20ltr nachbunkern (es passten überall 22 Liter rein - das bringt Reserve für den Fall der Fälle - jetzt haben wir 132 Liter im Heck in Kanistern). Der Hinweg mit Bollerwagen war noch entspannt - beim Rückweg musste ich echt keuchen. Die monatelange Schonzeit wegen der Bein-Probleme machte sich bemerkbar - keine Kraft mehr drin.

Aber allein die Wanderung zur Tanke hat sich gelohnt. Das beschauliche Städtchen Berkovice hat eine lange Tradition mit einem großen Kloster, Schulen und Internaten sowie einem regen Dorfleben. Was man alles sehen konnte! Bis hin zu historischen, aber restaurierungsbedüftigen Lastern unterwegs im Gebüsch.

Weiter ging es im Standgas nach Melnik durch die tschechische Elb-Landschaft. Wir wollten eigentlich ja schon nach 2 km wieder anlegen und Melnik besichtigen. Es gab nach der Brücke auch einen Anleger mit Titel "Marina Melnik" - allerdings mit einem verschlossenen Tor zum Steg und damit zur Stadt. Wir fuhren weiter und weiter die Elbe hinauf – nirgends fand sich etwas zum Anlegen. Es war wie verhext - genauso wie gestern schon. Der flache Steg des Ruderclubs hätte unser 8,5t Schiff nicht gehalten – er kam also auch nicht in Frage. Heike rief bei der Touri-Info an und die bestätigte, dass die Marina-Eigner es nicht mögen, wenn man dort anlegt. Wir schauten uns ziemlich blöde an: Für diesen Tag war Entspannung und Kultur geplant. Aber nun entstand etwas Anderes: Doch wir können auch "Hardcore Boating" - wie tags zuvor bewiesen.

Also nahmen wir den Abbieger von der Elbe in den Moldaukanal (NICHT in die Moldau nebenan, was leicht zu verwechseln wäre) und ab zur Schleuse Horin. Mehr als eine

Stunde, fast zwei, ließ der Wärter uns in der Schleuseneinfahrt warten. Im Nachhinein wurde klar warum: Ein breites Frachtschiff kam entgegen, und wir hätten niemals zusammen in den Kanal gepasst. Es musste zuerst ausgeschleust werden bevor wir einfahren könnten. Als wir endlich dran waren fuhren wir ein um voller Ehrfurcht festzustellen: Da liegen ca 9 m Hub an! Pro 1m - 1,5m muss der Festmacher umgelegt werden - eine ziemlich dreckige Arbeit, die zudem Konzentration erfordert. Denn zwischendurch ist das Schiff mal schnell "ohne Verbindung" und könnte abtreiben. Das wäre ein unsicherer Zustand in der Schleuse und das gilt es zu vermeiden. Die Schleusenhaken halfen, diese Momente zu überbrücken.

Hinter der Schleuse folgten Wiesen, Felder und Wälder mit allem, was man sich für eine traumhafte Ferienfahrt vorstellen kann: Sattes Grün, intensives Gelb von den blühenden Rapsfeldern, dunkles Grün von den kleinen Wäldern, dazwischen immer wieder Radwege. Wir trafen auf Nutrias, Fasane, viele Vögel.

Alles lief gut bis wir an eine Stelle kamen, wo hintereinander an 2 Brücken rote Lampen die Durchfahrt verboten. Diese Kombo am Lichtern und digitalen Schildern konnte ich bislang in keinem Buch nachlesen. Aber ich interpretierte mal: Wenn deine Durchfahrthöhe größer als die auf dem Display angezeigte Höhe ist (die sich abhängig vom Wasserstand ändert), dann musst du hier warten, bis die Brücken hochgezogen werden. Da das aber für uns nicht zutraf ... bin ich durchgefahren ohne die rote Ampel weiter zu beachten. Gleich danach kam eine Stelle mit Begegnungsverbot und einer folgenden Kurve. Wer kann ahnen, was dahinter an Schiffen kommt? Also habe ich unsere ID und die Fahrtrichtung in den Funk gesprochen in der Hoffnung, dass es so geht. Tatsächlich kam auch keiner ;-)

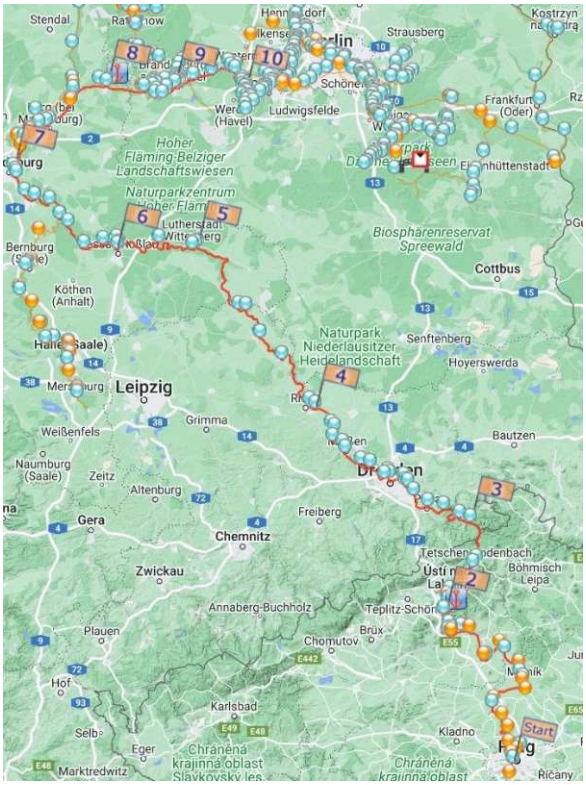
Am Ende des Kanals kam irgendwann die nächste Schleuse: Mirejovice. Die war besonders unangenehm: Die Wartestelle in der Einfahrt hatte starke Strömung und man musste mit Gas und Ruder heftig agieren, um das Boot auf dem Punkt zu halten. Als dann, nach etwa einer halben Stunde, die Schleusentore aufgingen und der Frachter im Gegenverkehr die Schleuse verlassen hatte, beeilte ich mich, in die Kammer zu kommen. Sie war gebaut wie ein "Micro-Hafen". Da waren wir schnell an einer Wand - aber nirgends ausreichend Poller um uns fest zu machen. Es blieb nur, die Arbeit zu zweit mit den Schleusenhaken zu erledigen. So standen wir dort in Erwartung dessen, was da passiert. Dies ging solange bis wir einen Pfiff und Gebrüll hörten. Nach oben auf der anderen Seite geschaut sahen wir die Schleusenwärterin, die uns deutlich weiter vorn sehen wollte. Stimmt: Am Ende des Micro-Hafens verjüngte sich die Schleuse und da war ein Extra-Tor. Kleine Schiffe wie wir können also mit weniger Wasserverbrauch bedient werden. Pfiffig - aber schwer erkennbar, wenn man in die Schleuse einfährt. Also die Übung mit den Schleusenhaken in der kleinen Schleusenkammer wiederholt. Mit Kraft und Spucke bekamen wir auch das gewuppt.

Nun waren es nur noch 2 km bis zur Marina Vltava (UUPS - davor war wieder so eine Unterwasser-Buhne! Genau aufpassen!). Die Marina hatte Heike ausgesucht: Liegeplätze mit Strom, Wasser, Duschen, WC und ein Restaurant. Die volle Infrastruktur. Wie beschlossen, zwei Nächte zu bleiben und morgen hier einen Pausentag einzulegen - sonst sind wir viel zu früh in Prag. Zudem ist heute so schön warm - wir können das "Palaver-Deck" für den Anlegeschluck nutzen. Leider entpuppte sich

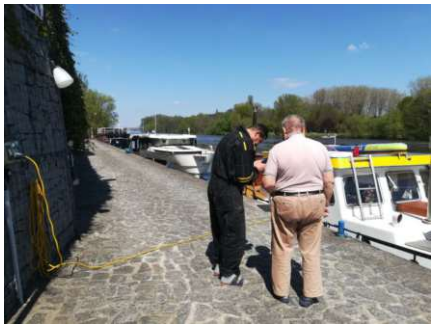
die Marina zwar als schicke Web-Site mit freundlicher Telefon-Annahme auch auf Englisch - vor Ort aber war man noch nicht ganz im Saison-Modus. Die Dame mit der Kasse wohnt auf einem der Boote und half beim Anlegen, den Adapter für den Strom-Stecker lieh uns ein freundlicher Vereinskollege aus – nur das Restaurant war schon ewig nicht mehr geöffnet gewesen und befand sich im Renovationsmodus. Also gab es wieder die bewährte Bordverpflegung von Heike. Diesmal Nudeln mit Sahnesosse.

Morgen werden wir einen Tag "nix tun".

3.15 Mi 3.5.23 Nelahozeves: Zeit für Körper und Geist



Es war zwar nicht die allerschönste Location der Reise - aber dreimal gut für eine Pause. Die haben wir heute gemacht. Erst nach 09:00 Uhr irgendwann aufstehen und sich gemütlich um sich selbst kümmern. Brötchen im Backofen aufbacken - lange Frühstücken. Zwischendurch etwas Detailplanung (Anleger in Prag sicherstellen) und den Update der Planung für die Rücktour machen - nach allem was wir jetzt wissen musste sie etwas anders aussehen als ursprünglich gedacht. Als die Sirenen heulten merkten wir, dass es schon 12.00 Uhr war.



Zwischendurch kam ein Stegnachbar vorbei der sich ein Segelschiff mit 1,60m Tiefgang ausbaut. Tolles Stahlschiff! Aber seine wesentlichen Erlebnis-Erzählungen stammten vom Aufsetzen auf irgendwelchen Untiefen. Gott-sei-Dank liegt sein Propeller hoch, sodass er in solchen Fällen nur den Kiel nachstreichen muss.

Der Gang in den Ort entwickelte sich zu einem spontanen Kultur-Fest. Denn unterwegs „stolperten“ wir über das Antonin-Dvorak Denkmal. Das steht direkt in einem kleinen Park neben seinem Geburtshaus. Bei aller Vorbereitung mit Führern und Plänen: Das hatten wir übersehen. Und es wurde grade deshalb aufregend und die Neugier nahm kein Ende. Leider war der Zugang zum Geburtshaus verwehrt – alles baufällig und in Renovation begriffen.

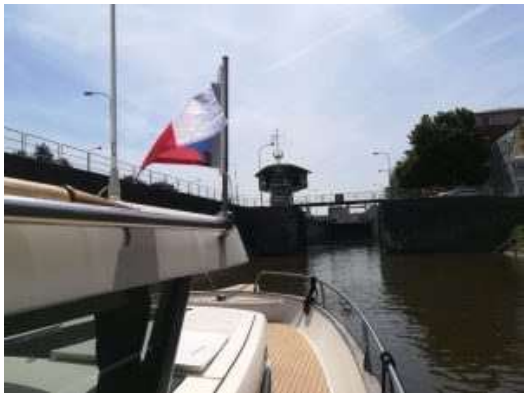
Schräg gegenüber dem Geburtshaus lag das weithin sichtbare Schloss Nelahozeves. Das wurde im Jahre 2006 der Familie Lobkowisz zurückgegeben, die es nun ebenfalls renoviert. Ein traumhaft schöner Anblick. Wenn es wieder geöffnet ist, müssen wir da nochmal hin! Im Schlossgarten vor der Mauer war ein nettes Eiscafe geöffnet - wunderbar.

Abends dann nochmal Steg-Talk mit den anwesenden Skippern und leckeres Essen von Heike. „Jetzt noch 2 Gläser Rotwein und ich bin für heute fertig mit der Welt....“ dachte ich.

Doch dann kam der Kollege, der sich grade mit dem Renovieren des Restaurants der Marina befasst - dann kam wieder der Stegnachbar - dann gab's noch ein paar Schnaps – zum Schluss war ich fertig mit der Welt. Das Geld für die Liegegebühr haben wir über Alkohol wieder reingeholt. Ich brauchte nur noch das Bett!

3.16 Do 4.5.23 Nelahozeves - Prag: Angekommen

Dieser Tag brachte eine total entspannte Zeit – kein Stress nach dem vorangegangenen Ruhetag. Den Hund nochmal laufen lassen, sich vom Steg-Nachbarn verabschieden, das Kabel einrollen, den Adapter zurückgeben - alles nichts besonderes. Trotzdem waren wir schon um 09:15 Uhr wieder auf der Moldau unterwegs.



Es folgten wieder 3 Schleusen: Dolanky, Roztoky und Podbaba. Inzwischen haben wir Übung – das ist alles kein Thema mehr. Nur Podbaba war etwas anspruchsvoller wegen schräger Schleusenwände - da muss man das Schiff etwas weiter weg von der Wand halten.

Schon um 13:00 Uhr waren wir im Stadthafen von Prag. Der erhoffte Anleger direkt vor einer Bierbrauerei entpuppte sich als unpraktikabel. Er war mit einer Gittertür vom Außenbereich abgeschlossen - und nirgends ein "Zuständiger" für den Schlüssel erreichbar. Nach einiger Recherche und dem Versuch einer Klärung gab es nur große Verwunderung, dass wir überhaupt dort waren. Das wurde also leider nicht der Platz für die kommenden Tage.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln suchten wir eine Alternative und fanden den Bootsclub "Stara Plava" in Prag. Nach Absprache mit dem Vereinschef, der Hafenmeister und Geländewart in

einer Person ist, durften wir uns schon mal einen Platz im Club suchen. Da war aber "eigentlich" nichts für unser Schiff zu finden. Schließlich drückten wir uns in eine ziemlich knappe Ecke hinein - Millimeterarbeit mit dem Schiff und etwas Kraft für den Motor. Doch das war der gedachte und passende Platz, wie uns nachher der Vereinsvorsitzende Jan bestätigte.

Kaum angekommen meldete sich auch schon Ivan – einer der Freunde, mit denen wir uns hier treffen wollten. Ein Wahnsinn, wie sehr er auf uns geachtet hat! Wir hatten noch nicht mal Schlüssel für das Haupttor – aber er war schon da. Und so wurde die erste Begrüßung durch die Gitterstäbe des Tores wie "innen und außen im Gefängnis". Er konnte uns dankenswerter Weise bei der Kommunikation in Tschechisch helfen und irgendwann tauchte auch Jan auf. Für kleines Geld durften wir als Gäste im Verein bleiben und bekamen einen Schlüssel für das Tor - alles paletti.

Ivan nahm die leeren Dieselkanister mit, um sie zu füllen und wir machten uns mit dem Bollerwagen auf ins "Kaufland", um Lebensmittel für die Rückreise zu bunkern. Abends, nach guten Essen von Heike, ließen wir den Tag mit gutem tschechischem Bier ausklingen.

Bis hierher waren es 616 km und 16 Schleusen geworden – und die geht es dann ab Sonntag auch wieder zurück.

3.17 Fr 5.5.23 Prag: Erster Rundgang

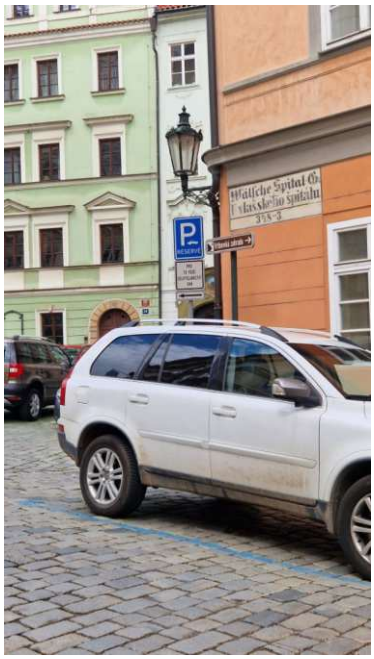
Während der kommenden Tage erwarteten wir natürlich den Besuch der Freunde an Bord. Nach den Tagen auf den Flüssen und Seen, den diversen Wetterkapriolen und den Blüten und Blättern der Bäume stand deshalb „Bootspflege, Selbstpflege und Hundepflege“ an. Bei frühlingshaftem Wetter war das nicht negativ. Beflügelt wurde es, weil sich der Bootsklub zum beginnenden Wochenende ebenfalls mit Leuten füllte, die ebenfalls an ihren Schiffen herumwerkelten – gemeinsames Arbeiten motiviert! Und natürlich gab es wieder den einen oder anderen „Steg-Talk“.

Gegen 13:00 Uhr fuhren wir mit der Straßenbahn Linie 14 in die Stadt. Die Öffis sind in Prag für Personen, die älter sind als 65 Jahre, kostenlos. Nun – da zählten wir dazu und genossen die Freifahrt. Bei der hohen Taktfrequenz muss man kaum warten und meist gibt es deshalb auch einen Sitzplatz. Was will man mehr? In der Stadtmitte setzen wir uns nach dem ersten kleinen Rundgang mitten auf dem Wenzelsplatz in ein kleines Kaffee – nur zum Sitzen, schaugn und Kaffee trinken. Andere Besucher lasen dort in dicken Büchern oder spielten Schach. Nur die Touristen waren hektisch und plauderten laut über ihre Stadterlebnisse. Vor dem Kaffee brandete der Verkehr und wir beobachteten die vielen Leute, die in die Hotels stürmten, um für den Wochenend-Trip oder auch den Prag Marathon am kommenden Sonntag einzuchecken.

Wie aus dem Nichts heraus stand auf einmal Ivan vor uns. Wir plauderten noch etwas um dann die restlichen Freunde in ihrem Hotel abzuholen, wo sie für Ihr Städtewochenende in Prag eingecheckt hatten. Gemeinsam streiften wir mit Ivans Führung durch die Stadt, fanden die „geheimen Ecken“ und einen leckeren Italiener, wo wir endlich wieder reden, reden, reden konnten. Gegen 21:00 Uhr fuhr uns Ivan zurück zum Schiff - das war die Luxusvariante für uns. Nicht viel getan heute - aber irgendwie sind wir trotzdem todmüde ins Bett gefallen.

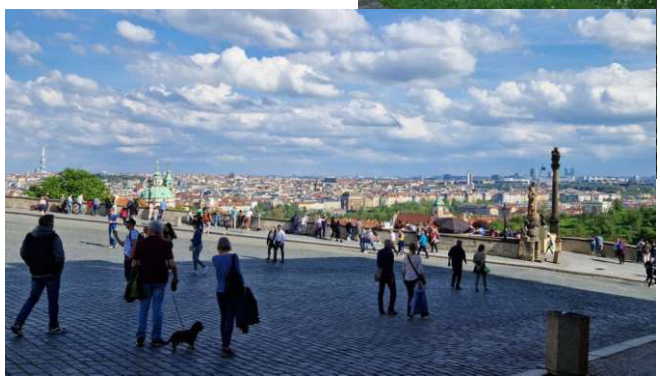
3.18 Sa 6.5.23 Prag: Eine sonnige Stadtbesichtigung

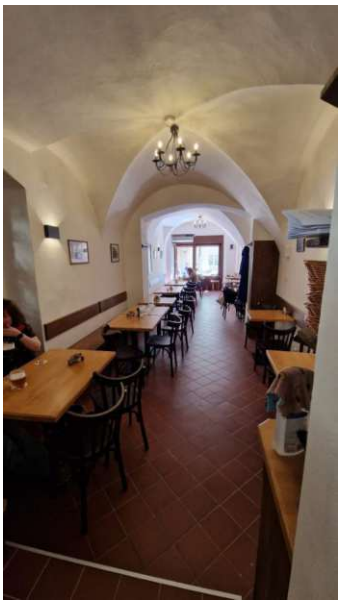
Wir durften uns morgens etwas Zeit nehmen, um selbst die Stadt zu erkunden. Um 13:00 Uhr trafen wir uns wieder und liefen durch den Teil der Altstadt, in dem die Botschaften, aber auch der Prager Burgberg liegt. Viele, viele Touristen strömten durch die Gassen, manche kamen schon vom Check-In mit ihren kleinen Unterlagenmappen für den Stadtmarathon. Es war total lebendig und quirlig. Wir mischten uns darunter und ließen uns treiben. Ivan führte uns an eine nette Stelle mit tollem Ausblick auf die große Stadt Prag. Vorbei ging es an verschiedenen Botschaften, u.a der berühmten Deutschen Botschaft im Palais Lobkowicz. Es ist immer wieder berührend, dort zu sein, wo die deutsche Vereinigung ihren Anker bekam.



Viele schöne, alte Gebäude stehen in dieser Gegend. Man kann sich gar nicht satt sehen.

Auch die Aussicht ist atemberaubend.





Ivan lotste uns zu einem unscheinbaren, kleinen Restauranteingang - den wir allein völlig übersehen hätten. Dahinter tat sich aber ein schönes , historisches Restaurant auf. Eine tolle Atmosphäre, die sich und dort bot.

Nach dem Essen ging es noch eine schier endlose Treppe den Berg hinauf zum Künstlerviertel. Viele kleine, persönliche, intime Häuschen und am Ende das Besondere: Das einzige komplett aus Holz erbaute Haus von Prag.

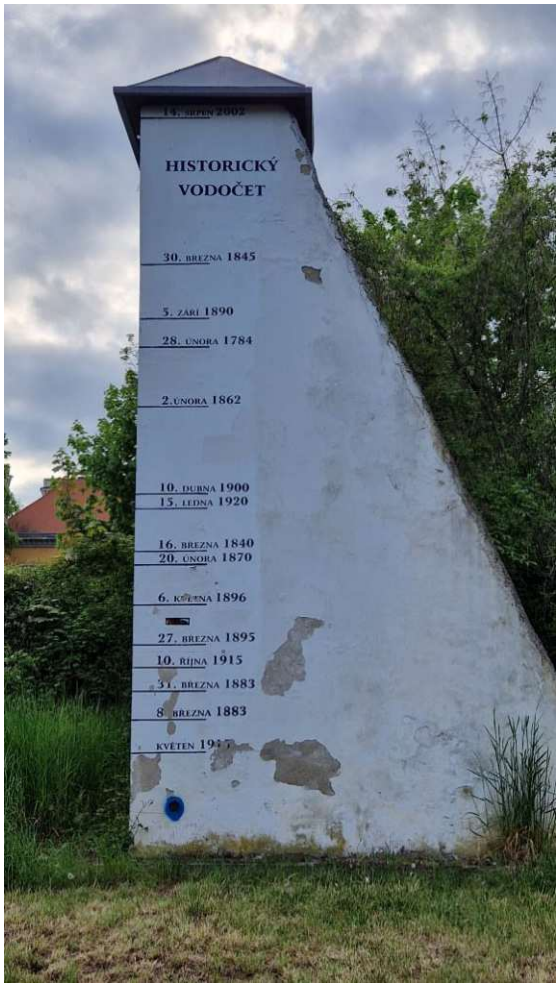
Nach einer Kaffeepause dort ging es langsam wieder zurück in die Stadt, vorbei an der österreichischen Botschaft, dem Außenministerium und vielen anderen wichtigen, imposanten Gebäuden.

Ivan übernahm den Shuttle-service für alle zu unserem Boot und es gab eine umfangreiche Einführung. Als Anerkennung für die lange Fahrt zu diesem Treffen erhielten wir ... zwei Gummi-Entchen: Einen Kapitän und einen Matrosen. Die bekamen gleich ihren Ehrenplatz. Wir saßen noch lange zusammen und plauderten, bis es schließlich zu kalt wurde und wir so langsam das Ende einläuteten.

3.19 So 7.5.23 Prag - Berkovice: Die Abreise

In der Frühe begann wieder der Schiffsalltag. Mein innerer Wecker meldete sich fast pünktlich kurz nach 07:30 Uhr und Heike wurde durch mein "rumgekruschtl" beim Frühstückmachen wach. Es sollten mehr als 40 km und 5 Schleusen werden - im "Worst Case" hat man da 8-10 Stunden zu tun.

Aber es ging viel flotter. Ablegen um 09:20 Uhr, die erste Schleuse um 10:10 Uhr, die Zweite um 11:10 Uhr, die Dritte um 12:00 Uhr und die vierte um 12:55 Uhr. Es lief wie am Schnürchen. Mit der Strömung machten wir bis zu 17 km/h Geschwindigkeit - da fliegen die Kilometer nur so vorbei. Um 13:25 Uhr fuhren wir bereits in den Moldaukanal und um 14:30 Uhr wurden wir durch die Schleuse Horin geschleust. Insgesamt 25,3 Höhenmeter haben wir heute mit Schleusen überwunden.



Um 15:00 Uhr waren wir schon wieder auf der Elbe und um 15:25 Uhr lagen wir wieder in Berkovice am Steg, den uns der Gemeindearbeiter bei der Hinfahrt empfohlen hatte. Es reichte gut zum Sightseeing an Land.

Abends ging es dann in genau die urige tschechische Kneipe, die uns beim ersten Besuch abgewiesen hatte, weil wir zu spät waren. An diesem Abend waren wir die Ersten - und es gab lauter leckere Sachen. Natürlich neben dem guten tschechischen Bier ;-) Ach ... so lässt es sich leben! Um Sprit, Wasser und Strom kümmern wir uns heute nicht - das sollte noch eine Zeit lang reichen.

3.20 Mo 8.5.23 Berkovice – Dolny Zalezly: Hohe Geschwindigkeit - wenig Verbrauch

Nun waren wir wieder im "Schiffsbetriebsmodus". Morgens werde ich als Erster wach - immer so gegen 07:30 Uhr, schleiche mich in die Küche zum Kaffee kochen und klappere mit dem Geschirr. Das reicht dann um Heike zu wecken, die dann mit dem Hund geht. Bis alles erledigt ist, steht auch das Frühstück auf dem Tisch.

Die Zeit zwischen Aufwachen und Ablegen beträgt inzwischen etwa 2 Stunden. Dann ist alles soweit fertig, dass wir dem Tag offen begegnen können.

Geplant waren für heute wieder ca 50 km und 5 Schleusen. Die Erste der Schleusen lag direkt hinter unserem Anleger für die Nacht. Und man mag es kaum glauben: Schon von Ferne ist ein grünes Einfahrtlicht sichtbar und ringsum sowie im AIS kein zweites Schiff in Sicht. Na denn: Nix wie hin - Besser kann es nicht kommen. Kaum waren wir in die Schleuse eingefahren kam der Schleusenwärter ganz aufgeregt gestikulierend am anderen Ufer auf uns zu. Alles was ich verstand war: Da

käme noch ein Schiff. Ich müsse mich nicht weiter vor verholen, wir müssten nur warten und sollten uns einen Kaffee machen - oder diejenigen im erwarteten Schiff trinken noch Kaffee (*Genau verstanden habe ich es nicht*)? Vermutlich war es letzteres, denn geschlagene 45 Minuten warteten wir an der Schleusenwand, dass endlich etwas passierte. Irgendwann kam dann die „Albia“ - dies so wichtige Schiff. Es ist ein „Ausflugsdampfer“ der Wasserstrassenverwaltung, mit dem man Interessenten die Arbeit der Verwaltung näherbringen will. Gemeinsam wurden wir geschleust - ich durfte auch als erster ausfahren.

Die nun folgende Landschaft entschädigte wieder - zumal wir die „Albia“, auf die alle so lange gewartet hatten, schnell hinter uns ließen.

Aber bei der zweiten Schleuse (“Steti“) wurde dann das Spiel klar: Wir kamen zur Schleuse und die zeigte eine grüne Ampel. Kurz vor dem Einfahren

sprang sie auf rot - Vollbremsung und warten. Es schlich sich besagte Motoryacht wieder von hinten an und gab mit großzügigen Handzeichen zu verstehen, dass wir vor ihnen in die (immer noch rot markierte) Schleuse einfahren sollten. Kurz vor dem Haltebalken vor der Schleuse - oh Wunder - schaltete die Ampel für uns beide auf Grün. Die "wichtige Yacht" legte Bb-seitig an und hielt einen ausführlichen Plausch mit dem Schleusenwärter. Als das erledigt war gings dann los mit dem eigentlichen Thema in der Schleuse - dem Schleusen.

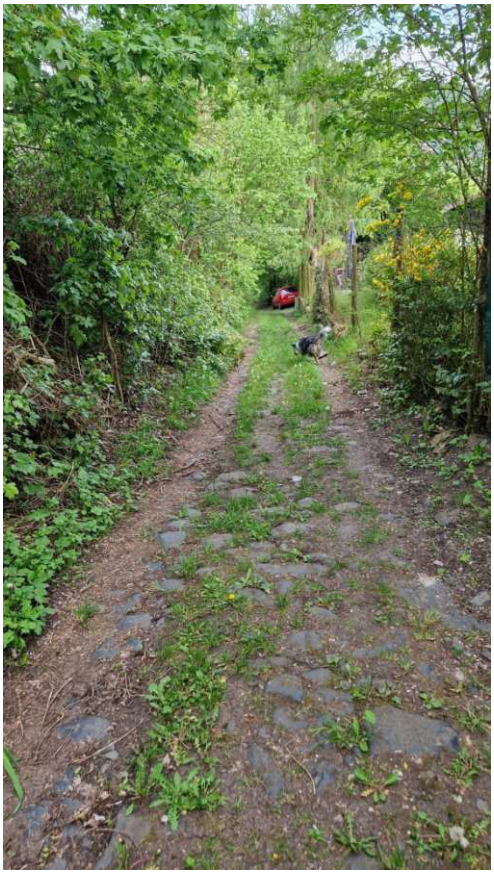
Es folgte das gleiche Spiel: Wir vorweg raus und ab nach Roudnice - der dritten Schleuse. Der Kanal vor der Schleuse ist sehr lang und ausgesprochen schön. Wir fuhren gaaaaanz langsam, bis die „Albia“ wieder aufgeschlossen hatte. Vor uns, die Schleuse war offen und zeigte grün - also nix wie rein (hinter irgendeinem "Wochenend-Jolly-Boat"), festgemacht und gewartet .... dann kam der Schleusenwärter (ihm wurde das obligatorische Bier persönlich übergeben) und der schaute verzweifelt und per Fernglas, was denn unsere "wichtige Motoryacht" da macht, wo er doch extra die Schleuse klar

gemacht hatte. Nach langem schauen und etwas diskutieren kamen wir gemeinsam zum Ergebnis: Diese Yacht liegt nun in Roudnice zum Mittagessen und will grade nicht geschleust werden. Also legte der freundliche Wärter mit seiner Arbeit los (und ich hoffe, er bekommt keinen Ärger dafür, dass er nicht so lange wie derjenige in Berkovice gewartet hat).

Jedenfalls waren wir ab dann wieder für uns allein unterwegs und konnten die Sonne und die schöne Gegend genießen. Subjektiv empfunden "flog" sie vorbei. So etwa 17 km/h Dauergeschwindigkeit brachten uns gut voran. Noch zwei weitere Schleusen und hinter Lovosice wartete schon der Anleger in Dolny Zálezly. Um 15:30 Uhr waren wir dort. Ehrenvoll habe ich mit seitlicher Strömung "römisch-katholisch" angelegt, damit Heike und Fina den einfachen Übertritt haben.

Das ist gar nicht so schlimm ... man muss mutig auf den Nachbarsteg zuhalten. Den Rest machen Strömung und Wind .... und die Fender. Das war also einer der beschriebenen „EU-Anleger“. Anlegen kostenlos, Strom läuft mit einer Prepaid-Karte, die man „irgendwo“ kaufen kann - Wasser auch.

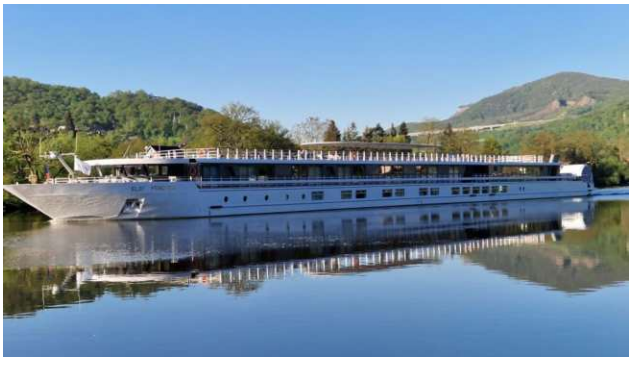
Großer Nachteil dieses Anlegers hier: Achtern oberhalb läuft eine "Bundesstrasse" sowie eine Bahnstrecke. Großer Vorteil des Anlegers: Die Tankstelle ist ca 5 Minuten zu Fuß. Also haben wir gleich mal wieder "voll gemacht". Inzwischen schaffen wir das reproduzierbar tropfenfrei und relativ schnell - darauf bin ich stolz! Und grade mal 40 Liter habe ich nachgebunkert - für die Strecke seit Prag vergleichsweise wenig. Es folgte der übliche Steg-Plausch mit den Nachbarn, die sich freuten auf Deutsch reden zu können. Das vereinfachte den Kontakt.



An diesem Abend folgte eine weitere Premiere an Bord: Heike hatte ihren Online-VHS-Kurs in Spanisch. Nachmittags wurden noch die dringend erforderlichen Hausaufgaben erledigt und elektronisch verschickt. Jetzt waren wir gespannt, ob unsere Infrastruktur 2,5h "Ship-Office" aushält. Es hat geklappt und alles ging OK. Heike hat in ihrem Spanisch-Kurs über den Zahlen geschwitzt – und damit sie ungestört arbeiten kann ging ich ins Dorf und in die Berge neben der Elbe, um zusammen mit Fina die Gegend aufzusaugen.

Abends gab es noch einen sehr langen Steg-Talk mit viel Rotwein und dem Nachbarlieger. Er baut dort sein Boot aus - der Einfachheit halber zugelassen in Deutschland. In der Tschechei wäre der TÜV zu hart. Er ist Rechtsanwalt für Familienrecht und persönlicher Freund vom neuen tschechischen Staats-Präsidenten. Mit diesem Kontakt will er nun versuchen, das Familienrecht aus seiner Sicht gerechter zu gestalten. Jedenfalls hat seine Kanzlei wohl den Entwurf bereitgestellt während wir sprachen und nun ging es noch darum, ihn Korrektur zu lesen und dann zu verschicken. Damit sollte er am ersten Arbeitstag nach den aktuellen (tschechischen) Feiertagen verfügbar sein. Mal sehen, wie sich das entwickelt.

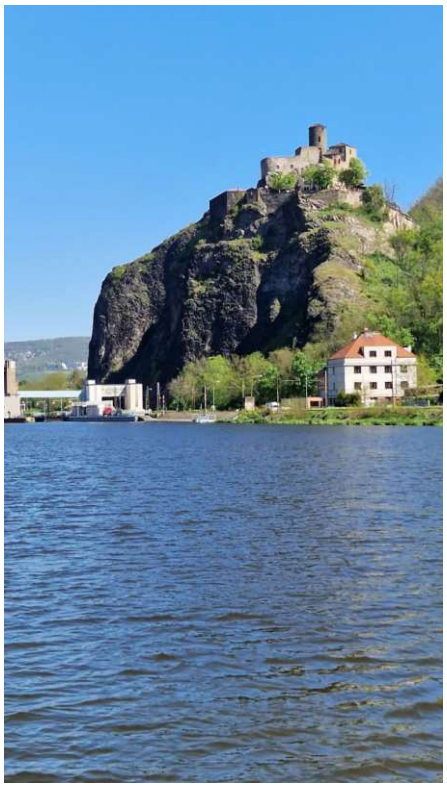
3.21 Di 9.5.23 Dolny Zalezly - Postelwitz: Adé liebe Tschechei! Es war schön bei Dir.



Wir starteten mir der üblichen Morgenroutine. Kaum, daß ich im Salon war kam einer dieser riesigen Flusskreuzfahrtschiffe („Fleischfrachter“ genannt) vorbei.

Vielleicht 8 oder 10 Personen konnte ich auf dem Schiff identifizieren - der Rest war vermutlich noch unter Deck.

Schon nach kurzer Zeit waren wir an der Schleuse Streckov. Wir hatten uns per Funk angemeldet,



aber als sich nach einer halben Stunde nichts tat rief Heike mal direkt dort an. Der Schleusenwärter meinte, in ca 20 Minuten wäre er soweit und könne aufmachen. Um 11:00 Uhr etwa waren wir dann frei und auf der Elbströmung unterwegs: Die nächste Schleuse war weit weg.

Flott ging es die Elbe hinunter, weiter zur Engstelle in Decin, die mit der hohen Strömung. Zunächst sah alles gut aus, aber kurz vor Eintritt in die Enge zeigte sich auf der anderen Seite ein Schubverband. Beide zusammen da durch? Das wäre sicher zu eng geworden. Also scharfe Ruder-Reaktion und wieder in Bergaufrichtung fahren. An der nächstmöglichen Stelle dann mit leichtem Vorschub und Geschwindigkeit "0" (über Grund) abwarten, bis der Verband sich durchgearbeitet hat. Es folgte die nächste Überraschung: Genau dahin, wohin ich mich "aus dem Staub gemacht" hatte, wollte der Verband anlegen. Also wieder eine schnelle Ruder-Reaktion und Platz machen.

Danach einfach ein Rundruf an Alle per Funk: "Ich fahre da jetzt durch". Nun: Die Schiffe auf der Gegenseite lagen ohnehin fest am Ufer, wie ich im Nachhinein sah. Also alles OK. Weiter ging's zur Grenze, vorbei an den berühmten „Schrammsteinen“.

Unseren Liegeplatz beim Motoryachtclub Postelwitz hatten wir reserviert und schon um 14:10 Uhr waren wir fest am Steg. Dort wartete man ganz neugierig, welche Erfahrungen wir nun auf dem Weg

bis nach Prag gemacht haben – was es an neuen Hinweisen für solch einen Törn gibt. Natürlich gab es einen ausgiebigen Steg-Talk. Trotzdem wollten wir die Chance nutzen und einmal nach Bad Schandau hineinschauen. Denn dort gibt es auch viele Sehenswürdigkeiten – u.a. einen der höchsten,

ältesten freistehenden Personenaufzüge Europas. Wir wollten seine Geschichte erfahren – neben einer „Probefahrt“ versteht sich.

Am Ende des Tages schließt sich der Kreis - Die "Elbprinzessin" lag in Bad Schandau zum Zwischenstopp über Nacht.

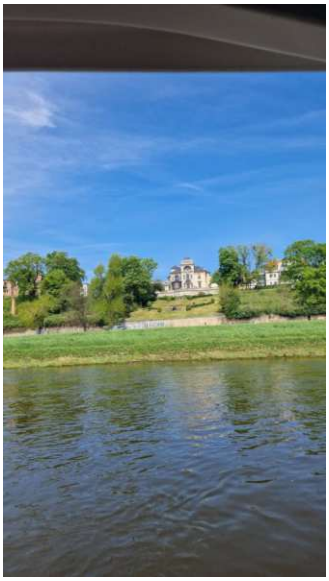
3.22 Mi 10.5.23 Postelwitz - Nieschütz: 85km – völlig entspannt

Der Morgen begann sehr locker, denn der innere Wecker meldete sich erst gegen 08:00 Uhr. Ausgiebig duschen, frühstücken - das Schiff fertig machen: Erst um 10:15 Uhr ging es los. Wieder durch wunderbare Flussauen. Am Ufer war an den Zaunpfählen erkennbar, wie hoch das Wasser vor 14 Tagen Hochwasser gestanden war. Es war schon merkwürdig, dies jetzt in dieser Form zu sehen obwohl immer noch viel Wasser unterwegs war. So manche Boje lag jetzt oben an Land. Viele davon hatten wir bei der Bergfahrt noch schwimmend gesehen. Selbst mit niedriger Drehzahl machten wir gut Fahrt über Grund: Fast 20 km/h.

Vor Pirna kamen wir auch wieder an der „Elbaue“ vorbei, die offensichtlich zur Saison ihren Liege-

platz wechseln musste. Nicht weit weg davon lag das echte WaSchPo-Boot für diesen Bereich: Die „WSP 01 Europa“

Schon bald waren wir auch wieder am Schloss Pillnitz. Ursprünglich wollten wir hier anlegen - aber das haben die Leute wohl nicht so gerne, wie der Aufdruck zeigt. Also vermieden wir den Konflikt und fuhren weiter. Diese Besichtigung bleibt auf unserer „Bucket-List“.



Also gleich weiter und durch Dresden durch - mit dieser Geschwindigkeit ist es eine ganz andere Sicht auf die Stadt.

Und schnell kam Meißen – vorbeiziehen lassen genau wie Dresden schon.

Schon gegen 15:30 Uhr lagen wir am Anleger eines lokalen Gasthofs in Diesbar. Der hat es extra erlaubt - für eine Nacht. Die "Liegegebühr" wird nachher vermutlich in Bier an der Bar fällig ;-)

Sowas wie heute ist ja nun echter Urlaub: Später aufstehen, kaum was zu tun zu haben und dann früh zum Abendessen. Viel schöner als einfach nur "mal nen Tag im gleichen Hafen bleiben".

3.23 Do 11.5.23 Nieschütz - Wittenberg: 120km, 8h Fahrzeit und Kultur „satt“

Mit der Strömung fährt sich’s schneller. An diesem Tag wollten wir "richtig Distanz machen". Denn zwischendurch hätte es wieder nur den Spundwandhafen in Riesa oder den WSV-Anleger in Torgau gegeben. Beides wäre nicht so unbedingt ein Primärziel.

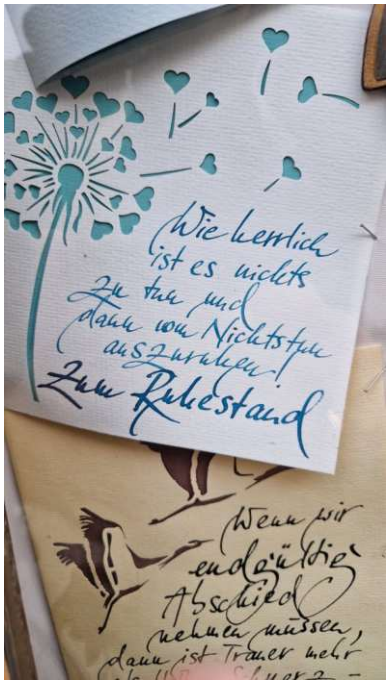
Also ging es los vom Anleger "Zum Roß" in Nieschütz und über Stunden wieder durch malerische Elbauen. Störche, Reiher, Kormorane, jede Menge Fische, grüne Wiesen und Wälder. Wasser und Landschaft gingen ineinander über.

Direkt am Wasser standen nicht nur Adler, sondern auch Störche, Reiher und Kormorane. Die Deiche wurden von Schafen und Kühen beweidet und hinter den Deichen konnte man kleine Bauern-Ortschaften vermuten - weil deren Dächer herausschauten.

Ich musste auch lernen, dass der deutsche Beamtenwald nicht nur den km-Sprung der Elbe erfunden hat (weil irgendwann mal die Längeneinheiten in Preußen anders waren als die in Sachsen). Scheinbar

hat man sich auch in der Länge insgesamt vertan und das dann typisch gelöst, wie die Bilder zeigen.

Einzig: Die Schifffahrt hatte sich gegen uns verschworen. Im April, als wir hochfuhren, waren die meisten Gier-Fähren noch außer Betrieb. Aber jetzt stand alles unter Dampf. Da sich die Gierfähren an einem langen Seil von einem zum anderen Ufer durch verstellen des Anstell-Winkels der Fähre hin- und hertreiben lassen, ist dann die gesamte Fahrrinne versperrt, wenn die Fähre auf dem "anderen Ufer" liegt. Das heißt „warten“ und notfalls das Schiff drehen und gehen den Strom laufend auf 0 km/h über Grund zu stellen.



In der Zwischenzeit gab es immer wieder Gelegenheit zur Pause auf dem Vordeck. Wobei: Pause - wovon? Die Antwort kam kurz darauf in Wittenberg.

Abends irgendwann kamen wir dort an - bereits von einigen Vereinsmitgliedern erwartet. Für ein Schiff dieser Länge passte nur der Kopfsteg - ziemlich weit draußen in der Strömung. Aber sie halfen uns beim Anlegen "unter verschärften Bedingungen". Nach dem Anlegebier ging es zu Kultur und Erholung in die Stadt. Immerhin galt es, die Thesen-Tür von Luther finden. Aber auch sonst fanden wir diese Stadt sehr, sehr ansehnlich. Sie ist auf jeden Fall einen Besuch wert!

Zum Tagesabschluss ging es noch in ein nettes Kartoffelrestaurant. Draußen auf der Straße hatten wir einen Tisch in der Spätsonne. Herrlich!

3.24 Fr 12.5.23 Wittenberg - Dessau: Zwischenstop bei der ehem. Wasserflugzeug-landebahn von Junkers

Schon gestern hatten wir ja den Bogen bei dem Ort "Elster" genommen, ab dem es erstmal wieder westwärts weitergeht statt direkt nach Norden. Heute ging es nach Osten weiter über Coswig und Roßlau hin nach Dessau.

Vorher aber liefen wir noch zu Discounter. um das umfangreiche Leergut der letzten Wochen zu entsorgen und ein paar (wenige) Lebensmittel nachzubunkern. Dann - weil's halt da und verfügbar war - Wasser im Frischwassertank auffüllen. Diesel stand selbst hier immer noch auf > 200 Liter - da musste noch nix weiter geschehen. Erst gegen 11:00 Uhr ging es dann wirklich los.

Der Ableger begann gleich mit einem Abenteuer: Wir lagen ja in der Elbe-Strömung und hatten uns entsprechend intensiv ausgefendert. Und wie es dann passieren kann ging einer der Fender beim Ablegen über Bord. MIST! Also drehen und hoffen, dass man im Strom und bei der Vorbeifahrt mit einem Bootshaken noch rankommt. Aber der Fender lag so unpassend - das klappte nicht. Ein freundliches Mitglied vom lokalen Verein holte schnell einen sehr langen Bootshaken und bekam ihn so zumindest von Land her erwischt. Ich fuhr derweil wieder einen Kreis, um so gegen die Strömung möglichst dicht an den Steg zu kommen, damit Heike ihn direkt mit der Hand greifen und übernehmen kann. Das klappte schließlich. Na also: Los geht's.

Coswig konnten wir wieder länger betrachten, denn erneut hatte sich eine Gierfähre genau vor uns in den Weg gelegt. Sportbootfahrer sind vermutlich unbeliebt und das zeigt man ihnen.

Kurz darauf ging's wieder unter der A9-Brücke bei Vockerode durch

um dann in das Biosphärenreservat Elbe einzutauchen.

Abends legten wir im Yachtclub Dessau an. Den Anleger hatte Heike vor 2 Tagen schon mit dem

Hafenmeister abgesprochen. Es wurde ganz großes Hafenkino mit Millimeterarbeit zwischen Tiefgang (am Hafenende) und Steg. Wir haben uns außen neben die vielen Boxen des Vereins gelegt, die für kleinere, stärker motorisierte Schiffe ausgelegt sind. Am letzten Finger passte es mal wieder saugend-schlupfend direkt vor den WSV und WaSchPo-Lieger. Die Leute aus dem Club waren vom Zuschauen ziemlich beeindruckt. Später wollten sie natürlich gern mal das tolle Boot sehen.

Wir jedenfalls machen uns jetzt wieder auf zu Kultur und Sightseeing in die Parks von Dessau - des Ausgangspunktes für den "BAUHAUS"-Stil.

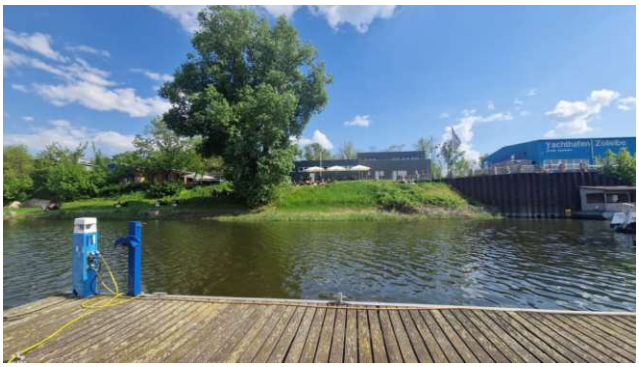
3.25 Sa 13.5.23 Dessau – Magdeburg: Die letzte große Elb-Etappe

Der gute Wille war da: „Früh aufstehen und in das Museum der Junkers Flugzeugwerke gehen. Mittags dann raus aus dem Hafen und runter nach Magdeburg“ - das war der Plan. Aber es war eben auch ein längerer Abend gestern abend mit dem TV und so war es fast 08:30 Uhr, bis wir aus den Federn kamen. Da war dann nichts mehr mit "Museum". Das müssen wir bei einer der nächsten Vorbeifahrten von/nach Berlin einmal einbauen; es kommt ebenfalls auf die Bucket-Liste.

Also ging es um viertel nach 10 los. In der Hafenausfahrt folgte direkt wieder dieses unbeschreibliche Gefühl, plötzlich von der Strömung erfasst zu werden. Aber diesmal war es zu unseren Gunsten und schob in die passende Richtung. So wurde es mehr eine Art von „Surfen“ als ein „gegen-an-kämpfen“. Mit dieser Leichtigkeit fuhren wir weiter durch dieses schöne Biosphärenreservat. Völlig alleine unterwegs begegneten wir wieder Fischadlern, Weihen und andern großen Vögeln. Von einer Fähre abgesehen waren alle Freunde auf dem Wasser heute auch freundlich zu uns und ließen uns passieren, bevor sie den Strom dicht machten. Unterwegs traf man ab und zu ein paar Paddler - am Ufer saßen gelegentlich Angler.

An Aken ging es vorbei wie an den vielen kleinen Orten, die uns noch von der Herfahrt bekannt vorkamen.

So näherten wir uns wieder Magdeburg und den Stromschnellen, die das Boot auf unglaubliche 21 km/h beschleunigten. Vor und nach den ersten Stromschnellen war der Fluss voll von Freizeitkapitänen auf allen möglichen, schwimmenden Utensilien: Flößen, Feten-Donuts, Ausflugs-Barkassen. Die meisten Ausflügler waren nicht mehr ganz nüchtern. Es war eben Samstag und strahlender Sonnenschein bei 24°C. Tags drauf sollte die Elbe mittags wegen einer Flößer-Veranstaltung gesperrt werden – da wird es noch doller - da müssen wir weg sein!

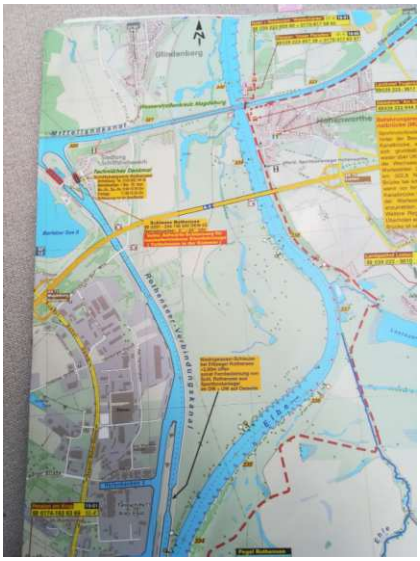


Der Anleger war inzwischen geübt / einfach, zumal uns ein netter Mensch vom Nachbarschiff half. Er nutzt diesen Steg hier, um sein Boot für den Sommer im wörtlichsten Sinne "aufzupolieren", bevor er es nach Kühlungsborn verlegt. Von der Beach-Bar wurden wir schon erwartet ... es steht ja noch die Lieferung von 20 ltr Diesel aus 😊. Aber erstmal werden wir uns heute einen lauen Lenz am Ufer machen, um uns vom Nichtstun auszuruhen. Wir haben eh noch 180 ltr im Tank - seit Tschechien nicht nachgetankt!

3.26 So 14.5.23 Magdeburg - Burg: Hebewerk, Schiffsbrücke, 18m Schleusenhub: Alles mitgenommen

Der Sonntag heute begann leider wieder früh. Vor dem großen Elbe-Fest wollten wir schon weg sein, um nicht in den Trubel zu kommen. Schon um 09:30 Uhr wurde der bewusste Kanister Diesel nachgefüllt, den die Yachthafenbetreiberin inzwischen besorgt hatte. Danach wurde auch gleich abgelegt.

Nun war der Weg nach Burg, wo wir wieder Pause machen wollten (Muttertag und 40. Hochzeitstag feiern) nicht der Längste. Sozusagen als "Ausgleich" genehmigten wir uns einen sehr zeitintensiven Umweg. Es ging über den Rothenseer Verbindungskanal in Magdeburg (mit einer eigenen Schleuse im Fall von Niedrigwasser) zum Schiffshebewerk Rothensee. Das wird inzwischen als technisches Denkmal von einem privaten Verein betrieben. Damit kommt man auf den Mittellandkanal. Der führt über das Wasserstrassenkreuz in einem Trog über die Elbe und gleich dahinter ist die „Doppelsparschleuse Hohenwarthe“, die Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal voreinander trennt. Mit ca 18m Hub hatte die Schleuse den größten Hub, den wir auf der Reise hatten.



Aber zuerst widmeten wir uns der Engstelle des Herrenkrugfelsens in Magdeburg, dessen erhebliche Strömung und komplexe Betonnung wegen der Übung der vergangenen Wochen kaum noch unserer Aufmerksamkeit bedurfte. Heike hätte ihn vor lauter Telefonaten fast verpasst.

Das Tages-Abenteuer begann mit der Niedrigwasserschleuse. Es fühlt sich sehr merkwürdig an, "einfach so" durch eine offene Schleuse zu fahren - es war halt auch kein Niedrigwasser.

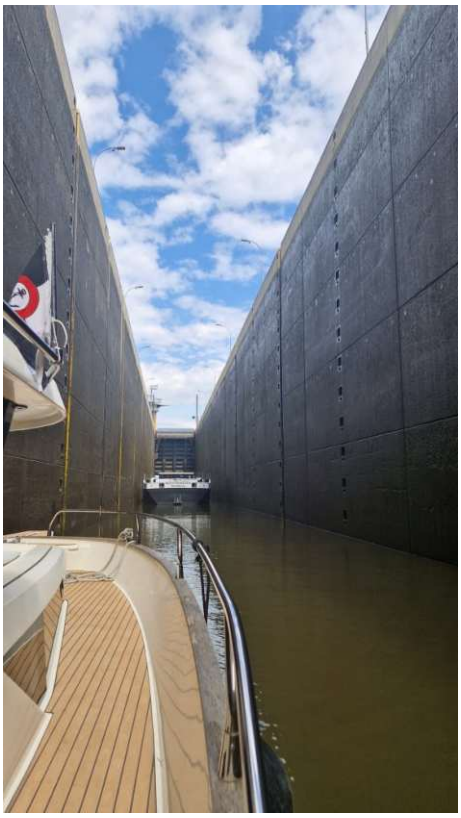
Das Schiffshebewerk Rothensee, unser nächster „Programmpunkt“ wurde 1938 in Betrieb genommen, hat 16m Hubhöhe und wird heute vorwiegend durch Touristenschifffahrt und Sportboote genutzt. Betrieben wird es mit viel Enthusiasmus von einem privaten Verein. Während des Hebevorgangs kam auch ein Vereinsmitglied/Schleusenwärter zu uns (das Heben kostet eine kleine Gebühr) und erzählte in der kurzen Fahrzeit etwas über die Geschichte. So musste der Hubmechanismus durch den Verein erst wieder gängig gemacht werden – mit Tauchern in engen Schächten. Die Jungs vom Verein waren von unserem Schiff offensichtlich so beeindruckt, dass sie den Hebe-Vorgang auf Fotos und Videos festhielten - für deren Homepage. Am Ausgang standen dann auch einige Touristen, welche gleich die Handies zückten und uns wie Filmstars ablichteten. Ein gewisser Stolz beschlich uns schon.

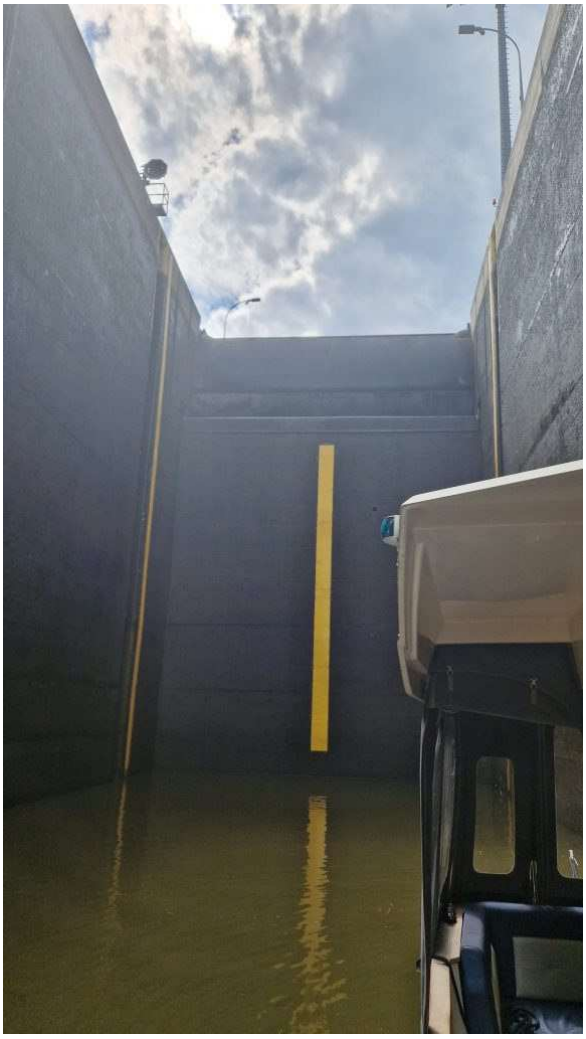
Nach kurzer Wartezeit auf einem „Standby-Punkt“ ging es weiter auf dem Mittellandkanal über das Wasserstrassenkreuz weiter Richtung Osten. Das geht auch hier einher mit Vorrang für den Berufs-Schiffsverkehr. Man ist gefordert, immer hinter einem Frachter herzufahren. Das aber nur dann, wenn es vorher durch die Schleusenaufsicht Hohenwarthe genehmigt wurde. Diese Aufsicht aber meldet sich

nur auf Telefon-Anruf. Die Nummer und ab welcher Position diese Bedingung gilt, mussten wir erstmal herausbekommen. Das hat uns einen Frachter Wartezeit gekostet (vielleicht auch einen Hubvorgang in der Schleuse später). Trotzdem: Das Befahren der Trogbrücke ist sehr

eindrucksvoll. Sie entstand nach der Wiedervereinigung als man anstrebte, das Niveau der Ost-Schifffahrt auf Westniveau anzuheben. Eines der größten Projekte war der bereits geplante Ausbau der Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin. Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 wurde 2003 die Kanalbrücke Magdeburg über die Elbe fertiggestellt. Die 2001 errichtete Schleuse Rothensee ersetzt zudem das beschriebene Schiffshebewerk.

Auf der anderen Seite der Brücke, direkt vor der Schleuse Hohenwarthe, mussten wir gefühlt "ewig" warten - mehrere Berufsschiffe hatten Vorrang. Und obwohl der „18m Fahrstuhl“ der Schleuse doch recht flott fährt, dauert ein einzelner Hub-/Senkvorgang seine Zeit. Trotzdem: So eine Standby-Zeit bei drückendem Wind, Strömung und Strudeln von vorbeifahrenden Schiffen ist schon lästig! Irgendwann waren wir endlich an der Reihe. "Schwimmpoller 2" wurde uns telefonisch zugewiesen. Au weia: Was ist ein Schwimmpoller? Also in die Schleuse einfahren, die "2" suchen und sich überraschen lassen, was man da wohl findet. Und da wir das letzte Boot bei der Einfahrt waren ging es auch sofort mit dem Schleusenvorgang los, als die Leine lag. Der Poller sank mit der Wasserstandshöhe in der Schleuse ab. Das hat den Vorteil, dass man die Leine nicht umlegen muss und auch unsere Schleusenhaken nur symbolisch zum Einsatz kamen, also eher der Sicherheit dienten (Diese Schleuse ohne Leine zu fahren wäre auch absurd). Bei dieser Hubhöhe ist ein Schwimmpoller schon eine geniale Erfindung, die das Leben sehr erleichtert! Allerdings gilt wie für jede Technik: Auch so ein Poller klemmt ab und zu - was er bei uns tat. Also schnell die Leine lockern, bevor das Schiff schräg hängt. Die Spannung im Seil war schon "heftig". Zudem waren die Wände, die im Laufe des Schleusenvorgangs immer weiter wuchsen, ziemlich beeindruckend! Da möchte man kein Missgeschick erleben. Es ist immerhin die doppelte Höhe von Horin bei Melnik, die wir bislang schon als "hohe Schleuse" empfunden hatten.





Nach diesem dritten besonderen Ereignis des Tages waren wir also wieder in den Gefilden des Havel-Landes angelangt - in praktisch stehendem Gewässer mit 12 km/h Höchstgeschwindigkeit. Hinter dem Berufsschiff, das mit uns zusammen geschleust worden war, tuckerten wir die kurze Strecke nach Burg - im Vergleich zu Elbe und Moldau wirklich kein Anspruch mehr. Wir waren froh, diesen Umweg gefahren zu haben. Es hat sich gelohnt.

Für diese Nacht lagen wir wieder in Burg am Stadtanleger, gingen in die Stadt und suchen uns was Nettes zum Essen.

3.27 Mo 15.5.23 Burg - Kirchmöser: Den Elbe-Havel-Kanal genießen

---

Man merkt, dass sich der Törn dem Ende zuneigt. Zum Einen wird das Aufstehen immer später, zum Anderen wird morgens wieder geduscht und Deo/Rasierwasser/Parfüm aufgelegt. Mehr noch: Als wir heute früh aufwachten war der Segler, der hinter uns fest gemacht hatte, schon weg. Die Leute hatten keine Zeit, denn sie wollten von Alsleben an der Saale nach Ückermünde und dann auf das Stettiner Haff. Auch der Holländer, der noch spät abends auf dem Weg von Amsterdam nach Stockholm gekommen war und vor uns fest gemacht hatte (dem man seine Brieftasche in Münster aus dem unverschlossenen Schiff geklaut hatte) war auch schon am fertig werden und dampfte bald ab. Nur wir waren zum Schluss noch alleine da.

Gegen 10:00 Uhr wollten wir dann los: rund 55 km auf dem flachen Kanalwasser (max. Geschwindigkeit: 12 km/h) plus 2 Schleusen á 1 h lagen vor uns und wir wollten rechtzeitig beim ESVK1928 in Kirchmöser sein - dort hatten wir uns einen Liegeplatz reservieren lassen. "Rechtzeitig" in der Diktion der Hafenmeisterin: zwischen 17:00 und 18:00 Uhr. Davor kommen wir aus dem Gelände

nicht raus und danach bekommen wir keinen Schlüssel mehr zum reinkommen.

Die Bugleine war grade eingeholt, da hielt ein Polizeiauto auf dem Weg neben uns. Ob wir grade am Ablegen wären war die Frage, die offensichtlich zu bestätigen war. Ob wir denn trotzdem noch Zeit für eine Sportbootkontrolle hätten .... ja was soll man dazu antworten außer "Ja"? Denn es steht die heimliche Phantasie im Raum, dass wir ansonsten alternativ unterwegs angehalten worden wären. Also Leine wieder festmachen – und los geht's. Ich holte die dicke, für internationale Fahrt vorbereitete und umfangreiche Dokumentenmappe heraus. Als die Polizisten das sahen – wollten sie schon

gleich auf die Kontrolle verzichten. Es blieb letztlich beim Check des Sportbootführerscheins Binnen und der Bootskennung. Die ganze Geschichte war wirklich nur von 5-10 Minuten Dauer – also nicht wild. Für das erste Mal auf dem Törn war es aber für uns doch etwas aufregend. Nachher habe ich gegenüber den zwei Polizisten geklagt, daß ich noch soooo viele Unterlagen zur Verfügung hätte, ob er denn nicht mehr sehen wolle. "Nein - nein" meinten sie: „Alles OK". Es ist wie auf der Strasse: "Führerschein, Fahrzeugschein, bitte".

Um 10:15 Uhr ging es dann wirklich los. Auf der Elbe-Havel-Wasserstrasse ist das Leben des Rudergängers im Vergleich zur Elbe wirklich entspannt. Da kam bald schon Müdigkeit auf. Kein Agieren gegen Strömungen, kein Stampfen gegen den Strom und keine Abdrift beim Drehen - ja was ist das denn? Sonntagsfahren!

Um 11:45 Uhr gingen wir durch die Schleuse Zerben (UUps: 5,5 m Hub - doppelte Schiffshöhe - war unerwartet). Außerdem - das hatten wir auch in Hohenwarthe schon gelernt - sind die deutschen Schleusen inzwischen sog "Sparschleusen", damit möglichst wenig Wasser aus dem Kanal entnommen wird, das man anderweitig wieder zuführen muss. Eine scheinbare Folge der dadurch nötigen

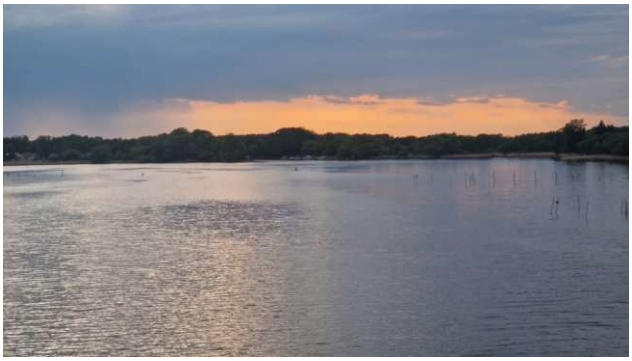
erheblichen Pumpleistung sind nicht erkennbare Strömungen während des Schleusenvorgangs - wir hatten mit unseren Haken ordentlich zu "zuppeln".

Um 15:15 Uhr ging es dann durch die Schleuse Wusterwitz. Hier entstand ein Schwell, der von hinten nach vorn durch die Kammer lief und den Eindruck eines Wellenbades machte. Da ließ ich dann doch sicherheitshalber die Leine mitlaufen.

Schon um 16:10 Uhr lagen wir im Hafen des Segelclubs am Plauer See – viel zu früh. Die

Hafenmeisterin hatte Heike mit so umfangreichen und vielen Infos zur Ansteuerung versehen. So viel, dass kaum was hängen geblieben war. Also rief ich einen ehem. Kollegen bei avatera an, der hier in Berlin Segelmeisterschaften fährt. Der erzählte mir dann, dass ausgerechnet dieser Verein "sein" Verein ist. So gab's nochmal genaue Kursanweisungen für die Einfahrt (div. Sandbänke und

Untiefen), die wir trotz erheblichem Seitenwind gut umsetzen konnten. Welch ein Luxus: Der für uns gedachte Platz war mit Flatterband markiert worden. Erst hatte ich ein schlechtes Gewissen, welchem der Honoratioren ich da die Liegestelle klaue. Aber Carsten, den ich nochmal anfragte, meinte, das wäre so üblich im Verein.



Der Abend war phantastisch. Derweil die Eine wieder im „Ship-Office“ den Spanisch-Kurs absolvierte, genoss ich den Ausblick aufs Wasser.

3.28 Mo 16.5.23 Kirchmöser - Brandenburg: Noch ein kurzer Abstecher

Der Morgen begann mit Starkwind, der auf den Anleger drückte, mit nasskaltem Wetter und tiefgrauem Himmel. Nichts, was einen motivieren könnte, aufzustehen. Immerhin musste ich bis 09:00 Uhr zumindest soweit sein, dass ich der Hafenmeisterin den Schlüssel wiedergeben konnte - da waren 50 Euro Pfand drauf! Das Frühstück gab's mit Spiegelei - was alles geht, wenn man Zeit hat und nicht weiter fahren muss!

Viertel vor 11 schließlich legten wir ab und tuckerten gemütlich in die "Brandenburger Niederhavel". Eigentlich hat Brandenburg historisch eine große stahlverarbeitende Industrie, die nach der Wende nicht mehr ganz so groß blieb. Oben - im Silokanal - liegt diese, und dort fährt man immer noch an großen Schrotthalden vorbei. Aber hier in der Stadt an der Dominsel ist es idyllisch und die vielen kleinen Bronzefiguren von Loriot-"Wald-Möpsen" verleihen ihr ein Augenzwinkern. Loriot ist hier geboren worden, wäre in diesem Jahr 100 Jahre alt

geworden und die Stadt ist stolz auf diesen Bürger, weshalb man ihn zum Ehrenbürger ernannte. Als Erinnerung daran wurde diese Möpse in unterschiedlichsten Posen überall in der Stadt aufgestellt – es ist eine eigene Rallye, diese auch alle zu finden. Dieses Jahr wäre er 100 Jahre alt geworden ein -

der Flussarm, der durch Brandenburg führt.

Um 12:30 Uhr legten wir mitten in der Innenstadt an - unterstützt von einem freundlichen Mitarbeiter der Stadt, der dann auch gleich die Liegegebühr kassierte. Schnell machten wir uns auf zum Sightseeing, denn es hat aufgeklart und die Sonne

schien sporadisch durch die Wolken.

3.29 Di 17.5.23 Brandenburg - Werder: Wieder zurück im Heimathafen

Der Tag gestern war ja schon das "extra". Denn von Kirchmöser hätte man wirklich problemlos nach Werder durchfahren können. „Keine Strömung“ lässt die 12 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Havel und den umliegenden Seen zur Wirkung kommen - 60 km sind dann bloß 5 Stunden. Die Schleuse Brandenburg kommt dazu (wie gesagt: Je Schleuse eine Stunde rechnen). Wer also um 10:00 Uhr rauskommt sollte um 16:00 Uhr am Ziel sein. Nun waren wir schon in Brandenburg - so

wurde es noch kürzer. Die Stadt ist "geschäftig" und wir lagen bei der Werft am Packhochufer. Über die Brücke nebenan ging alle 10 min die Straßenbahn und hinter dem Schiff lief die Abkürzung zum kleinen Stadtgarten entlang. Den nutzten Radler und Gassi-Geher. Da war dann bei mir schon um 07:00 Uhr "Schluss" und ich machte Frühstück. Heike hielt es etwas länger aus - aber als die Nachbarschiffe (Charterboote) ablegten, entstand natürlich etwas Aufregung. Ziemlich bald ging es auch bei uns los durch diese wunderschöne Stadt – auch vom Wasser her.

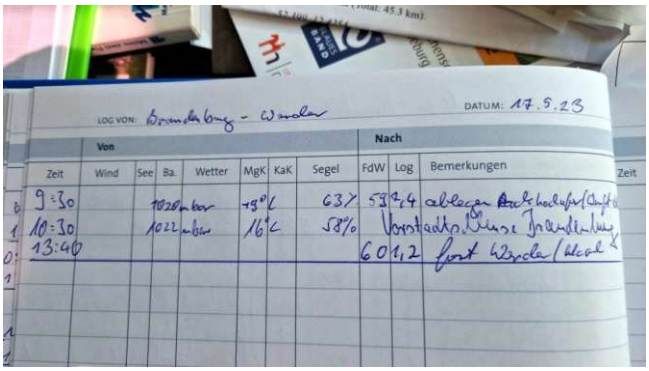
Es dauerte nicht lange und wir standen vor der Schleuse Brandenburg. Man bedeutete uns, erstmal an der Warteposition festzumachen. MIST - das dauert also wieder länger. Mit der Zeit kamen immer mehr Sportboote. Aber so richtig reagiert ein Schleusenmeister eben erst auf die Berufsschifffahrt, und da war nichts in Sicht. Nach einer Dreiviertelstunde des Wartens endlich machte der Kollege die Tore auf für 1,5 m Hub (Für uns inzwischen ziemlich überschaubare Höhe ...). Allerdings ist diese Schleuse ziemlich fies: Viele Strömungen und Verwirbelungen bringen Unruhe ins Wasser und ins Schiff. Da hält man nichts mehr mit Schleusenhaken und Hand! Schnell also noch die Leine übergelegt, die sicherheitshalber natürlich immer bereit auf der Klampe verfügbar war. Irgendwann war das geschafft. Bei der Ausfahrt aus der Schleuse entdeckte ich eine typisch deutsche Verwaltung. Seht selbst: Deutschland "live" an der BRB-Schleuse

Und wieder ging es nun durch diese wunderschöne Havel-Landschaft, die da an uns vorbei zog.

Bei km 33 der Havel ging es dann rechts ab in die Potsdamer Havel. Das fühlt sich an, wie wenn man nach einem langen Urlaub in der Ferne mit dem Auto von der Autobahn an der heimischen Abfahrt abfährt: „Gleich bin ich da."

Man sieht auch die bekannten Bilder - bei uns die Brücke der A10 - westlicher Berliner Ring.

Hinter der Autobahnbrücke und der Eisenbahnbrücke kam der Heimathafen in Sicht. Es herrschte ein geschäftiges Treiben und fast unbemerkt legten wir uns auf unseren Liegeplatz. Um 13:40 Uhr lagen wir fest am Steg. Wir hatten unterwegs eine Mail mit einem neuen Liegeplatz bekommen. Sehr prominent ziemlich dicht unter Land vor dem schicken Restaurant. Da muss man unser Dickschiff erstmal reinzirkeln. Aber "langsam" geht alles.



Ich meldete uns ordnungsgemäß bei Norman, dem Hafenbetreiber, zurück. Der war total begeistert uns zu sehen und wir hätte stundenlang reden können. Viele seiner alten Erlebnisse auf dem Wasser aus Jugendzeiten kamen wieder hoch.

Noch unterwegs hatten wir überlegt, was wir denn nun mit dem Rest des Tages machen sollten. Ich dachte: AWN wäre ein gutes Ziel, alle die Dinge zu kaufen, die wir auf dem Törn als „fehlend" oder „vermisst" beschrieben hatten. Fender, neue Leinen, V4A Schrauben etc. Und vielleicht gibt's zusätzlich etwas Nettes, das man brauchen könnte. So schlich ich mich an Heike ran und überredete sie, mitzukommen, damit wir gemeinsam shoppen gehen.

Das war auch vernünftig, denn wie wir vor Ort erfuhren wurde just an diesem Morgen bei AWN die Anweisung ausgegeben: "Heute 19.00 Uhr: Letzter Kunde" – die Firma ist insolvent. Bei den angebotenen Preisen war man schon versucht, mehr als nötig zu kaufen - aber es muss ja auch auf dem Schiff untergebracht werden. Das schränkt wieder ein. Grade viele der sehr hochwertigen Bekleidung, der Schuhe und Ersatzteile haben wir dort gelassen (aber trotzdem für rund 460 Euro eingekauft).

Ja, wenn Ivan nicht Prag als Treffen für unsere Gruppe festgemacht hätte, dann wären wir diesen Törn nie gefahren! Wenn es diese Personengruppe für das Treffen nicht gäbe, dann erst recht nicht. Menschen machen den Unterschied – grade auch im Positiven! Rückmeldungen wie "Aus unserem Verein würde niemand auf die Elbe fahren - viel zu gefährlich" oder Erlebnisse zwischendurch wie in Torgau, Riesa, Postelwitz, Prag zeigen: Wenn man Hilfe braucht, weil trotz aller Vorbereitung irgendwas nicht klappt: Es werden Menschen da sein, die helfen.

Eine solche Reise ist tatsächlich ein Abenteuer - eines der letzten, das man in unserer durchorganisierten Zivilgesellschaft noch erleben kann. Herausforderungen entstanden durch die mangelnde Versorgung mit Infrastruktur (Treibstoff, Lebensmittel, Wasser, etc.). Das behindert die Sportschifffahrt und damit den Tourismus entlang der Flüsse erheblich. Diese Behinderung führt auch zu einem Rückgang der Liegeplätze für Sportschiffe, was ohne ausführliche Vorbereitung zu einem Sicherheitsrisiko werden kann. Vorab-Planung und Reservierung sind unverzichtbar.

Eine kleine Anekdote zum Schluss: Im Rahmen der Vorbereitung fand sich an einer einzigen Literaturstelle, dass in der Tschechei als Motorschiff eine weiße Flagge mit rotem Querbalken zu führen wäre. Dies ließ sich weder bei den deutschen Behörden noch der Tschechische Zentrale für Tourismus in Berlin (die extra bei den Behörden in der Tschechei nachgefragt hatte) verifizieren. Zudem ist solch eine Flagge auf dem Markt schwer bis gar nicht erhältlich. Wir erhielten zu dieser Anfrage die Aussage „Sie sind nicht verpflichtet eine Flagge auf Ihrem Boot zu haben“.

Und nun, bei einem ganz alten Boot im Hafen in Prag … fanden wir genau diese Flagge. Aber keiner der Vereinsmitglieder konnte uns sagen, was sie bedeutet.

Es war ein schöner Törn. Wir haben praktisch nur nette, zugewandte, hilfreiche Leute gefunden. Das Hochwasser zu Beginn des Törns war eine besondere Herausforderung – auch wenn „Hochwasser Fahrfehler verzeiht“.

Die Langsamkeit der Fahrt, diese Entschleunigung ermöglicht Kulturerlebnisse ganz besonderer Art. Es motiviert, die nächste Reise dieser Art zu planen.

P.S.:
Als kleiner Gruß an den Yachtclub in Dessau hier ein netter Link von seiner Homepage:
https://www.yachtclub-dessau.eu/app/download/25384767/Das+Elbe+Lied.mp3

Weitere Tipps und ggf. Literaturhinweise gebe ich gern unter Ulrich.Kolzenburg at web.de