

Donnernde Stege am Zauberfluß - 525 km auf der Elbe

Offenes Motorboot "FALKE", 4,60 Meter, 15 PS Inborder

Die Idee reifte über Monate : Die Elbe von so weit wie möglich oberhalb bis zurück nach Hamburg auf dem Wasserweg kennenzulernen. Dabei reizten uns nicht nur die landschaftlichen und kulturellen Aspekte, sondern auch die wassersportlichen Möglichkeiten, insbesondere für unsere Optimisten-Jollen.

Nach ersten Informationen, die wir über das Revier bekamen, war es ratsam, die Reise mit einem - möglichst flachgehenden Boot zu unternehmen, da die Tauchtiefen der Ober- und Mittelbebe stellenweise bis auf 0,6 m absinken können. Mit unserem Kielschiff war das also aussichtslos. Da kamen dann die Optis ins Spiel. Nicht, daß wir mit einem Opti los wollten, das wäre uns dann doch etwas zu beschwerlich geworden, aber das Begleitboot "Falke" der SVAOe, ein "Tuckerboot" von 4,60 m Wasserlänge mit einem 15 PS-Einbaudiesel und Persenning konnten wir uns schon als Behausung für vier Wochen vorstellen. Mausey meinte zwar, wir sollten einen Opti als Tender für unsere Ausrüstung mitnehmen....so wurde vor dem Motorkasten eine abschließbare Aluminiumkiste angebracht und die vorhandenen kleinen Schapps im Vor- und Achterschiff mit Überwurfschlössern versehen. So blieb Platz, rechts und links vom Motorkasten jeweils eine Luftmatratze zu plazieren. Luftmatratzen und Schlafsäcke wurden während der Fahrt in wasserdichte Seesäcke verpackt, ebenso wie Ausrüstungsgegenstände, die keinen Platz mehr in den vorhandenen Stauräumen fanden. Für eventuelle weite Wege bei der Dieselbeschaffung wanderte noch ein kleiner Klapproller für unsere beiden 10 l-Reservekanister an Bord. Eine Kunststoffkiste mit Deckel beherbergte Frühstücksgeschirr, zwei Thermoskannen, Campinggas-Kocher und Wasserkessel. Jochen baute noch eine zusammenlegbare Haltevorrichtung für Positionslampen, damit wir auch für den Fall von unsichtigem Wetter oder ungewollter Nachtfahrt gerüstet waren.

Klar war, daß wir die Elbe bergab fahren wollten, da die Bergfahrt wegen der wasserstandsabhängigen Strömungen von 3 bis 5,5 km/h viel zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Mausey und Maren Mueller-Haagen erklärten sich spontan bereit, "Falke" elbaufwärts zu trailern. An sich gehört zu einem klassischen Oberelbetörn die Fahrt durch das Eibsandsteingebirge. Da wir dieses aber im Jahr vorher kennengelernt und Lilienstein, Bastei, Festung Königstein und die Orte bis Dresden bei Fahrten mit den Raddampfern der Weißen Flotte bewundern konnten, wollten wir unsere Reise unterhalb Dresdens beginnen. Es bestand die Möglichkeit, in Kötzschenbroda beim SSV Planeta Radebeul zu slippen. Der Hafen verfügte neben sanitären Anlagen auch über einen Schienenslip und Umsetzkran sowie einen Zeltplatz, was uns sehr befriedigte, da wir ja noch nicht wußten, wie sich das Schlafen im Boot gestalten würde und wir vorsichtshalber noch ein Zelt im Gepäck hatten. Informationen über Liegemöglichkeiten und an der Elbe liegende Orte sowie Hinweise für die Fahrt auf der Elbe entnahmen wir dem Buch "Die Elbe mit Saale" von Jürgen Straßburger (Edition Maritim 1993).

Am Freitag, dem 27.Juni.97 um 19.00 Uhr ging die Reise los. "Falke" lief brav immer hinter uns her und diente uns erstmalig auf einem Autobahnrastplatz südlich von Berlin als Unterkunft. An Schlaf war leider nicht zu denken, da der Lärm von der Autobahn immens war. Trotzdem kamen wir alle gutgelaunt um 9.00 Uhr in Kötzschenbroda an. Unsere Bedenken wegen des uns nicht sehr geeignet erscheinenden Slips und der sehr geringen Wassertiefe an den Stegen erwiesen sich als unbegründet, denn Bootsbauer Scholz brachte unser Boot problemlos zu Wasser.



Am Werftsteg in Radebeul

Unser norddeutscher Sommer hatte es bis zu diesem Zeitpunkt nicht sehr gut mit uns gemeint, und auch auf der Fahrt hatte es noch etwas geregnet, jetzt aber strahlte die Sonne bei Temperaturen um 30 °C. Dresden zeigte sich nicht nur mit der Aussicht von den Brühlschen Terrassen auf Elbe und Raddampferanleger von seiner besten Seite. Der Blick vom Hausmannsturm auf die vielen barocken Bauten und Dächer begeisterte uns ebenso wie die Führung durch die Semper-Oper. Der Zwinger mit seinen vielen Statuen und Brunnen und natürlich dem Kronentor, das die polnische Krone August des Starken darstellt, verzauberte uns. Ein wenig wehmütig winkten wir am nächsten Morgen Maren und Mausey nach, die mit dem nun leeren Trailer wieder nach Hamburg mußten, denn wir hatten zusammen mit ihnen einen wunderschönen Urlaubsstart.

Radebeul und Umgebung wurde von uns noch zwei Tage unsicher gemacht, wobei wir die "Villa Shatterhand", das Karl May-Museum in der Heimatstadt des Schriftstellers, ausgerechnet am Montag, dem Museums-Ruhetag, besuchen wollten. Erfolgreicher waren wir bei der Dampfbahntour nach Radeburg. Die Schmalspur-Dampfbahn (75 cm) der Deutschen Bahn AG fährt täglich fahrplanmäßig von Radebeul nach Radeburg und bietet eine Fahrt durch wunderschöne Landschaft und über das berühmte Moritzburg mit dem herrlichen Jagdschloß. Wo kann man sonst noch auf dem offenen Perron gleich hinter der Lokomotive fahren und den Dampf schnuppern und ihn zischen und blubbern hören !? Noch einmal fuhren wir nach Dresden, dieses Mal mit der S-Bahn, um uns die Schätze im grünen Gewölbe anzusehen. Ein Märchen scheint hier lebendig zu werden. Wir hatten das Gefühl, in dem glitzernden Edelsteinbergwerk der sieben Zwerge gelandet zu sein. Außer unzähligen silbernen und mit Edelsteinen besetztem Tafelgeschirr und Figuren wurden wir von den "Garnituren" August des Starken geblendet. Diese bestehen aus Knöpfen, Schuh- und Gürtelschnallen aus Smaragden, Saphiren und Rubinen eingefaßt mit Brillanten, dazu große Ordensbroschen. Selbstverständlich trug man dazu passende Degengriffe.

Nach einer kurzen Probefahrt elbaufwärts ging die Reise los, vorbei an Weinbergen und mächtigen Steinbrüchen, dem Dom und der Albrechtsburg bei Meißen (das wir nicht ansteuerten, weil wir es im Vorjahr besuchten), Schloß Hirschstein und kleineren Ortschaften.

Erste Bekanntschaft machten wir mit den zahlreichen Gierfähren, die allein durch die Eibströmung angetrieben werden: sie hängen an einem langen, in der Flußmitte verankerten Seil, das durch Bojen,

die manchmal die Form eines kleinen Bootes haben, getragen wird. Hinweisschilder am Ufer kündigen an, auf welcher Seite die Fähre ihren Ruhestandort hat. Sie darf passiert werden, wenn sie sich auf dieser Seite befindet. Am "falschen" Ufer liegend gibt der Schiffer manchmal ein Signal mit weißer Flagge oder der Hand, das die Durchfahrt freigibt.

Das erste Etmal von ca. 60 km brachte uns nach Mühlberg, wo wir mit Trainingskommandos wie etwa "Hände zusammen!" oder "Gleichmäßig!" empfangen wurden. Die jüngsten Ruderer des SV Empor Mühlberg wurden trainiert und wir vom Trainerboot aus freundlich empfangen. Kaum hatten wir festgemacht und etwas aufgeklärt, zeigte uns der frühere langjährige Trainer das gepflegte Bootshaus mit seinen Einrichtungen und ermöglichte uns mit der Schlüsselaushändigung die Benutzung der Anlage. Stolz zeigte er uns die zahlreichen Urkunden, die belegten, daß aus diesem Verein drei Weltmeister hervorgegangen sind. Eine Urkunde ist uns besonders aufgefallen: sie wurde dem Trainer anlässlich des 7. Jahrestages der Wiedervereinigung für seine besondere Leistung von der Stadt Mühlberg verliehen. Der Ruderersteg liegt sehr idyllisch in einem Arm der alten Elbe, die hier vor langer Zeit begradigt wurde. Die Ruhe wird bei entsprechender Windrichtung nur von dem Geräusch des Kiesbaggers, der in einiger Entfernung hinter der alten Elbe arbeitet, gestört. Wenn man allerdings auf den Aluminium-Anlegeponton, an dem wir lagen, stieg, war man geneigt, an ein Gewitter zu glauben. Das Wetter nötigte uns, möglichst jeden Tag mehrmals in dem nahe liegenden Badesee zu schwimmen.



Frühstück an Bord

Wieder in Fahrt, genossen wir die Aussicht auf grüne Ufer, kleine Kanu-Stege, und hin und wieder ein Schloß. Die Elbe macht hier viele Windungen, so daß ihr weitere Verlauf nicht einsehbar war und wir die Aussicht wie auf einen großen, an den Ufern mit Wald bestandenen See hatten. Nur die Strömung deutete auf ein fließendes Gewässer hin. Bei Torgau (Elbe-km 154, gestartet waren wir bei km 68) bekamen wir kräftigen Wind von vorn. Die Elbe zeigte sich unerwartet rau, und wir mußten erstmalig das Spritzverdeck hochklappen, zumal es auch Regen gab. Nach und nach wurde der Regen mehr, um kurz vor dem Steg des Marine-Vereins in Lutherstadt Wittenberg in einen mächtigen Wolkenbruch überzugehen, worauf wir nicht gefaßt waren und deshalb das Persenning nicht dicht gemacht hatten. Einige junge Leute am Steg halfen uns beim Festmachen, was bei der Wetterlage ein Segen war, zumal an der Innenseite des Steges, wo uns ein Platz zugewiesen wurde, ein starker Neerstrom herrschte. Persenning hoch und alle nassen Sachen auf den Steg geworfen (es goß immer noch) war eine Sache von wenigen Minuten. Dann ging es ans Feudeln. Als der Regen etwas

nachließ, machte ich das Persenning etwas auf, um zu lüften und blickte auf einen vor unserem Boot stehenden Mann, der mir erklärte, er sei ja sooo alt. Ich konnte ihm das nicht ansehen und fragte nach seinem Alter. "42" meinte er, "aber sehen Sie sich das Boot hinter mir an," er zeigte auf ein am Steg liegendes größeres Kajütboot, "das habe ich mir zugelegt, weil ich es bequemer haben wollte, und Sie sind mit diesem kleinen Boot unterwegs!"(Wir sind so um die 60.) In der Zwischenzeit hatte Jochen eine Möglichkeit zum Trocknen der Ausrüstung gefunden : der Verein besitzt eine schöne große Bootshalle, die wir benutzen durften. In dieser Halle lagen vier Marine-Kutter auf Trailern. Wir erfuhren, daß die Kutter zu Veranstaltungen an die Ostsee oder auf die Binnenseen gebracht werden, da das Segeln auf der Elbe wegen des Stroms und des teilweise engen Fahrwassers nicht möglich ist.

Der Regen war nun längst vorbei, die Abendsonne war warm und unser Boot wieder trocken. An diesem Abend langte unsere Energie nur noch für ein excellentes chinesisches Abendessen in der nahen Umgebung und anschließendes wohlige Faulenzen im Boot. Das Wasser der Elbe bedeckte sich mit feinem Nebel und schien träge zu fließen. Bäume und Büsche standen als verschwommene Silhouetten gegen den Abendhimmel. Alles strahlte eine fast fühlbare Ruhe aus. Die Folgen des Regens stellten sich unter diesen Umständen als harmlos heraus. Trotzdem würden wir beim nächsten Mal versuchen, mit geschlossenem Persenning zu fahren.

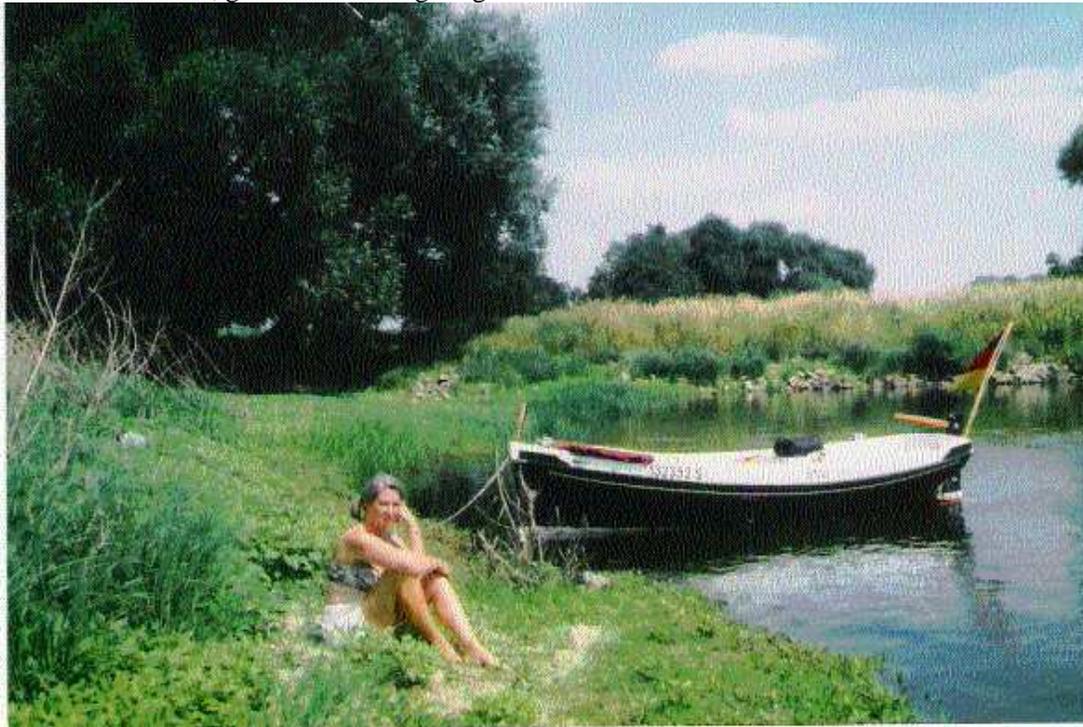
Ein Rundgang durch die Lutherstadt Wittenberg, die ja Ausgangspunkt für die Reformationsbewegung war, führte uns zuerst zur Schloßkirche, an deren Holztür Luther im Jahre 1517 angeblich seine 95 Thesen gegen den Ablasshandel angeschlagen haben soll. Es ist geschichtlich nicht geklärt, ob er das wirklich getan hat. Fest steht, daß er die Thesen seinen Freunden zugeschickt hat. Heute sind sie in eine bronzene Tür eingeprägt, da die Originaltür einem Feuer zum Opfer fiel. Beeindruckend und unverwechselbar ist der dicke, mit patinabedeckter Kupferkuppel gekrönte Schloßkirchenturm, den wir erklimmen. In der Kirche befinden sich die Gräber von Luther und Melancthon, die von Touristen aus aller Welt besucht werden. Die Stadt hat eine bewegte geschichtliche Vergangenheit, was die Inschriften an zahlreichen Häusern, die illustre Gäste beherbergten, bezeugen. Der Maler Lucas Cranach war im 16. Jh. Bürgermeister von Wittenberg.

Gegen stürmischen Wind ging es weiter elbabwärts. Immer wieder begegneten uns aufwärtsfahrende Frachtschiffe, die wegen der weiterhin geringen Tauchtiefe nur halb beladen waren aber trotzdem mächtige Wellen machten. Eine davon landete vom Wind getrieben in unserem Boot. Die Sonne trocknete uns schnell. Zu unserem Leidwesen gab es kaum Möglichkeiten, in der Nähe von Gaststätten festzumachen, so daß häufig eine mit heißem Wasser aus der Thermoskanne zubereitete Fertigsuppe unser Mittagessen war. Diesmal hatten wir Glück und konnten "Falke" in dem kleinen Yachthafen in Coswig, der sehr idyllisch außerhalb des Stroms liegt, parken. Nach dem Luxus eines richtigen Mittagessens genossen wir die 2 1/2 Stunden vorbei am Kraftwerk Vockerode und der ehemaligen Raddampfer-Werft Rosslau bis Dessau sehr. Hier hatten wir die Qual der Wahl : fünf Wassersportvereine sind im Leopoldhafen beheimatet und lt. Handbuch sehr unterschiedlich ausgestattet. Da es uns nach etwas Bequemlichkeit gelüstete, entschieden wir uns für den Seesportverein Dessau, obwohl einer der anderen Vereine sich durch die Flagge als Stützpunkt der Kreuzerabteilung auswies. Der Name des Vereins machte uns neugierig. Was bedeutet "Seesportverein" hier an der Mittel-elbe? Genau wie der Marineverein Wittenberg gehört er nicht dem DSV sondern dem DSSV, also dem Deutschen Seesportverband an, der nach seiner Satzung den Kinder-, Jugend- und Breitensport fördert und außer Segeln auch Kutterrudern (bis 5000 m!), Wurfleinerwerfen, Knoten auf der Knotenbahn, Tauklettern, Jacobsleiterklettern, Schwimmen und Geländelauf als Wettkampfdisziplinen betreibt. Außer Deutschen Meisterschaften in diesen Disziplinen gibt es zahlreiche Veranstaltungen von denen das "Blaue Band von Stralsund" die bedeutendste Kutterveranstaltung ist. 80 Marinekutter treffen sich dort und machen den Bären los. Die Kutter, die auf der Elbe nur gerudert werden können, werden zu den jeweiligen Veranstaltungen getrailert. Der Verein hat die Anlagen des Leistungszentrums der ehemaligen DDR übernommen und verfügt über gute sanitäre Anlagen und Übernachtungsmöglichkeiten sowie über eine Küche und Gemeinschaftsräume. Hier wie auch in anderen Vereinen werden große Motorboote der ehemaligen Volksmarine als Begleitboote genutzt. Eine große, gut ausgestattete Werkstatt steht für Wartungsarbeiten zur Verfügung. In der Bootshalle fiel uns ein Trailer mit 6 Regatta-Optis ins Auge.

Der Jugendleiter trainiert mit den Opti-Kindern im Leopoldhafen und besuchte auch schon einige Regatten mit ihnen. Hellhörig wurde er, als wir von unserer Oldie-Tannenbaum-Regatta erzählten.

Die Stadt Dessau ist nicht nur durch das Bauhaus sondern auch durch die Junkers-Flugzeugwerke bekannt geworden. Auch die "JU 52" der Lufthansa, die wir oft über Hamburg sehen, ist dort gebaut worden. Der Leopoldhafen war früher Versuchsstrecke für die Junkers-Wasserflugzeuge. Heute erinnert nur noch der Junkers-Wassersportverein an diese Zeit, die Flugzeugwerke gibt es nicht mehr.

Eine Überraschung, die uns zunächst etwas erschreckte und ratlos machte, war das Absinken der Umdrehungszahl des Motors um plötzlich 200 U/min. Da der Motor keine besorgniserregenden Geräusche machte, vermuteten wir, daß irgendetwas in den Propeller geraten war. Das Längseitsgehen an einem Arbeitsschiff brachte uns nicht weiter, da die Trimmklappen von "Falke" die Sicht auf den Propeller nahmen und der Strom zum Tauchen zu stark war. Mit dem Bootshaken tasteten wir die Wassertiefe hinter einigen Buhnen ab, bis wir eine geeignete Stelle fanden. Ein Stück kräftiger Plastikplane hatte sich um den Propeller gewickelt und konnte problemlos entfernt werden. Da wir nun sowieso naß waren, vergaßen wir unsere Bedenken, in der Elbe zu baden und genossen die Abkühlung sehr. Es wurde ein vergnüglicher Nachmittag : "Falke" war einfach an einem Strauch festgemacht, denn an dem idyllischen Platz hinter der Buhne mit einem kleinen Streifen Sand, gab es nur einen geringen Neerstrom.



Im Buhnenfeld bei Elbe km 305: Plastikfolie entfernt und gebadet

Libellen mit blauen und grünen Neonkörpern schwirren dicht über dem Wasser oder sonnten sich auf im Wasser stehenden Grasbüscheln. Hin und wieder kam ein Frachtschiff vorbei, und einige Kanuten freuten sich über den Strom, der sie flott voranbrachte. 2 1/2 Stunden später machten wir im Industriehafen Frohse oberhalb von Magdeburg fest. Obwohl auf einer Seite ein großer Schrottplatz lag, lagen wir an den sehr ordentlich und neu aussehenden Schwimmstegen einer als Marina deklarierten Anlage. Auf der Suche nach dem Hafenmeister und den sanitären Anlagen kletterten wir die bequeme Treppe an einer Spundwand hoch und landeten auf einem Platz mit einer durch Blumenkübel geschmückten Bretterbude, an der ein Mann herumhämmerte. Auf die Frage nach den

sanitären Anlagen deutete dieser auf zwei Türen mit dem berühmten Herzchen und auf eine im Freien neben der Bretterbude stehende Pumpe, deren Förderrohr in den Hafen ging. Das Schütteln einer blauen Plastiktonne ergab, daß das Trinkwasser gerade alle war.

Es fiel uns nicht schwer, noch eine Stunde bis Elbe-km 322 weiterzufahren. Der Kontrast zu dem kurz zuvor Erlebten konnte nicht größer sein : Der Hafen des Fermersleber Sportvereins liegt außerhalb des Stroms und wurde, wie wir später erfuhren, von den Vereinsmitgliedern selbst ausgebaggert. Auch alle anderen Anlagen wie die 40 Bootsgaragen, die den Hafen säumenden Wochenendhäuser für die nicht mehr segelnden Mitglieder, das Restaurant "Bootshaus" und die sanitären Anlagen erstellte der Verein eigenhändig zu DDR-Zeiten mit "organisiertem" Material. Die Stege sind vor noch nicht sehr langer Zeit mit Gitterrosten, die aus dem ehemaligen Grenzzaun hergestellt wurden, belegt worden. Der Empfang war sehr freundlich, fast familiär, denn die in der Abendsonne auf den Bänken am Wasser sitzenden Leute winkten uns freundlich zu und zeigten uns, wo wir festmachen konnten. Der Hafenmeister brachte uns gleich einen Schlüssel für die Duschen und interessierte sich für unser Boot. Etwas ungläubig sah er aus, als wir verneinten, eine andere Schlafgelegenheit als das Boot zu brauchen. Auch in diesem Hafen betrug das Hafengeld 5,- DM/Tag ohne zusätzliche Kosten.

Die Nachrichten am nächsten Morgen unterrichteten uns von der Regenkatastrophe in Tschechien und die erwartete Flutwelle auf der Elbe, die dann in den nächsten Tagen das Wasser nach und nach ansteigen ließ. Die Landstege im Hafen wurden an der Uferböschung immer ein Stück höher gelegt und mit Ketten gesichert, damit sie nicht überflutet werden konnten. Das Wetter blieb warm und sonnig, so daß wir dem hinter dem Hafen landeinwärtsliegenden Badesee täglich mehrere Besuche abstatteten. Bei dieser Gelegenheit beobachteten wir eines Abends einen Iltis, der sich kleine Fischchen, die vielleicht als Angelköder gedient hatten, aus dem seichten Unterwasser fischte. So weit wir ihn sehen konnten, suchte er den Wassersaum ab. Aber es gab noch eine weitere Sensation: Kurz vor der Einfahrt zum Fermersleber Yachthafen sahen wir eine dicke Pappel, deren Stamm so eingekerbt war, als ob zwei Bleistiftspitzen aufeinander stehen. Ich konnte nicht so recht glauben, daß hier Biber am Werk waren, aber Jochens Vermutung bestätigte sich. Im Yachthafen lebten vier Biber, die hin und wieder auch die frischgepflanzten Bäumchen in den Vorgärten der Wochenendhäuser fällten. Leider haben wir und auch einige Leute, die den Bibern auf ihrer allabendlichen Wanderung auflauerten, sie nicht an Land gesehen. Wir sahen eines dieser Tiere in der Hafeneinfahrt schwimmen und hörten nachts ein mächtiges Platschen neben unserem Boot, wo der Biberpfad ins Wasser führte.

Nach einem Tag in Magdeburg, das wir bequem mit der Straßenbahn erreichen konnten, freuten wir uns auf den Abend im Hafen. Außer Motorbooten der verschiedensten Größen und Typen lagen auch einige Segler, zumeist Jollenkreuzer, an den Stegen. Die meisten Segler des Vereins liegen jedoch am Breitlingsee bei Kirchmöser/Brandenburg, wo etwa 80 Jollen, Jollenkreuzer und Kielyachten bis 1,80 m Tiefgang an den Stegen Platz finden. Optis gibt es natürlich auch. Eine besonders beliebte Veranstaltung für sie ist die alljährliche "Osterei-Regatta", die auf dem großen Badesee beim Fermersleber Yachthafen stattfindet. Die Opti-Segler des Vereins hoffen, eines Tages ebenso erfolgreich zu sein wie Wolfgang Kirchner, der 1997 Deutscher Meister mit der O-Jolle wurde.

Wir hatten schon von den Anfang des Jahrhunderts zwischen Dresden und Hamburg verkehrenden Ketten-Schleppdampfern gehört. Daß aber der Rumpf des ältesten Dampfers "Gustav Zeuner" noch existiert, erfuhren wir in Fermersleben. Dort liegt er nämlich seit ca. 1920 an Land und dient als Unterbau für ein Clubhaus mit kleinen Räumen, die als Wochenendunterkunft von den Seglern genutzt wurden. Er ist heute verlassen und schon ziemlich überwuchert, aber der Rumpf, über den die damals auf dem Grund der Elbe liegende Kette lief, noch gut zu erkennen. Die Dampfer, die sich an der Kette entlang zogen, konnten mit 60 PS drei Frachtkähne ziehen, während ein freifahrender Dampfschlepper für ein Schiff 200 PS brauchte. Mühsam wurde die Sache, wenn sich zwei Ketten-Schleppdampfer begegneten. Dann nämlich mußte die Kette getrennt und nach dem Passieren wieder aufgelegt und geschäkelt werden.

"Gustav Zeuner" gehört heute einer alten Dame, die ihn von ihrem Vater geerbt hat. Sie möchte ihn

als Museums- oder Restaurantschiff wieder der Allgemeinheit zugänglich machen. Bisher fehlen ihr aber die Investitionspartner. Unseren Abschied von diesem wunderschönen Hafen feierten wir richtig : Die "Laubenpieper" der Wochenendhäuser veranstalteten ihr Hafenfest mit Musik, Freibier und viel guter Laune. Wir wurden eingeladen und erfuhren viel über das Leben der Menschen vor der Wende. Einig waren sich alle, daß sie durch ihren Sport sehr schöne Zeiten erlebten, jetzt aber doch eine Menge nachzuholen hätten was das Reisen anbetrifft. "Rise! Rise!" hieß es dann auch wieder für uns, denn es lagen noch ca. 250 km auf der Elbe vor uns. Die Fermersleber winkten uns nach, als wenn wir auf Weltreise gingen - schön war s!

Durch die aus Tschechien kommende Flutwelle waren die Bühnenköpfe nicht mehr zu sehen, die Wiesen teilweise überschwemmt und die Elbe sehr breit geworden. Die Kühe mußten nicht mehr zum Trinken ins Wasser gehen, wo wir sie bisher häufig in Gruppen stehen sahen. Die Frachtschiffe waren nun vollbeladen. Es erübrigte sich für die Tschechen, ihre Frachtschiffe auf einer durch Öffnen von Staustufen erzeugten Flutwelle zu Tal zu schicken, wie es zuweilen bei Niedrigwasser praktiziert wird. Wir hielten uns wie bisher an das Fahrwasser, um nicht auf einer Buhne zu landen. Die Strömung hatte erheblich zugelegt und führte allerhand große Äste und sogar Baumstämme mit. Auf einem großen Weidenast hatten sich einige Möwen niedergelassen und fuhren auf ihm gemütlich zu Tal. Magdeburg sahen wir jetzt von der Wasserseite und auch den Seitenradschleppdampfer "Württemberg", der als Museumsschiff an Land liegt. Im vergangenen Jahr hatten wir ihn besichtigt. Die Magdeburger Stromstrecke, die bei Wasserständen unter 4 m eine Fahrwasserenge ist und dann für die Berufsschifffahrt mit Ampeln geregelt wird, bewältigte "Falke" problemlos, was bergab ja keine so große Leistung ist. Bergauf kann die Strömung für Sportboote ein Problem werden. Vorspannschiffe schleppen sie dann durch die Enge.

Ab der Mündung des Abstiegskanals Rothensee, der die Verbindung zum Mittellandkanal darstellt, begegneten uns Sportboote, die wir bisher nur selten sahen. Ein weiterer Zubringer für die Elbe ist der Niegripper Verbindungskanal, die südliche Zufahrt zum Elbe-Havel-Kanal. Zwischen diesen beiden Mündungen liegen die Pfeiler der wegen des Krieges unvollendet gebliebenen Kanalbrücke der geplanten Wasserstraßenverbindung zwischen Mittelland-und Elbe-Havel-Kanal. Diese Verbindung soll nun verwirklicht werden, weshalb die Pfeiler gesprengt werden sollen. Bei km 371,5 mündet dann noch der Pareyer Verbindungskanal, die nördliche Zufahrt zum Elbe-Havel-Kanal. Begleitet wird die Elbe auf dieser Strecke von einer weiten, flachen Auenlandschaft, die von Büschen, Baumgruppen und tiefliegenden Wiesen, die bei Hochwasser überflutet werden, gekennzeichnet ist. Fischreiher, die wir während unserer Fahrt häufig gesehen haben, sind hier noch zahlreicher.

Mit uns steuerten noch mehrere Motoryachten den Hafen Tangermünde an. Um die Kurve in die Hafeneinfahrt zu bekommen, mußten wir wegen des dort stehenden Stromes ganz schön Gas geben. Aber dann waren wir bald am Steg des Tangermünder Wassersportvereins. Schon in Dessau war uns aufgefallen, wie klein "Falke" eigentlich ist, aber hier mußte er sich mit 17 m-Motoryachten aus Hamburg messen. Die einheimischen Boote, neben denen wir lagen, waren zwar auch größer, passten aber eher zu uns. Mächtiges Gedonner meldete, wenn jemand von oder an Bord ging. Der Steg war aus Eisenplatten, natürlich auch wieder in Eigenarbeit, zusammengeschweißt und ziemlich wellig. Die Dellen wurden bei Belastung eingedrückt und sprangen danach mit Getöse wieder hoch. Der Lärm ließ sich auch durch vorsichtiges Gehen auf ausgesuchten Stellen des Steges nicht vermeiden. Nichts zu wünschen übrig ließ das schöne, mit einem großen Balkon ausgestattete Clubhaus mit anschließender Bootshalle und die Gastfreundschaft des WSV. Von unserem Liegeplatz aus sahen wir auf den Hafen, in dem Braugerste umgeschlagen wird. Das Getreide lag in riesigen, nach Feierabend mit Planen abgedeckten Bergen auf dem Hafengelände, um dann während der Arbeitszeit mit Baggern in die Frachtschiffe verladen zu werden. Eine Ladestation war mit einem Förderband ausgerüstet, was die Verladung natürlich sehr viel effektiver machte.

Mit seinem nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen Stadtbild gehört Tangermünde ganz sicher zu den schönsten Städten an der Elbe. Durch ein Tor in der Stadtmauer, das gleich von zwei mächtigen Türmen flankiert war, kamen wir in die Innenstadt mit ihren durch wunderschöne Portale

auffallende Fachwerkhäuser. Das um 1430 in Backsteingotik erbaute Rathaus ragte mit seinen filigranen Giebeltürmen in den wolkenlosen Sommerhimmel und überraschte uns mit einem bewohnten Storchennest. Wann hat man beim Eisessen schon solchen Ausblick! Apropos Eis : noch nie haben wir so oft Eis gegessen wie in diesem Urlaub, aber der Preis von 50 Pfennig pro Kugel verführte uns immer wieder dazu.

Durch Wiesen führte uns die Elbe, deren Bühnenköpfe mit sinkendem Wasserstand nun wieder sichtbar wurden, nach Wittenberge. Von den einst weißen Sanddünen, denen das Städtchen seinen Namen verdankt, gibt es heute keine Spur mehr. Nach 66 Elbe-Kilometern seit Tangermünde machten wir im Sportboothafen "Flipper" fest.

Die Stege und die reichlich mit Blumen umsäumte Terrasse des Restaurants machten einen gepflegten Eindruck. Eine herbe Enttäuschung war das Speisenangebot und die sanitären Anlagen, die in halbverrotteten Containern untergebracht und mit Waschrinnen ausgestattet waren. Wir konnten nicht nachvollziehen, wofür wir 20,- DM Liegegeld/Tag bezahlten. Auch die Suche nach einem netten Gasthaus zum Abendessen machte uns nicht fröhlicher. Wir mußten mit einem Selbstbedienungsladen Vorlieb nehmen. Auf dem Rückweg fanden wir dann in der Nähe des Hafens eine Gastwirtschaft mit verheißungsvoller Speisekarte, die wir am nächsten Tag besuchten. Der bestellte und auch teuer bezahlte Aal in Gelee stellte sich leider im Nachhinein als Hering in Gelee heraus.

Es fiel uns nicht schwer, uns bei zeitweiligem leichten Regen wieder auf die Reise zu machen. Eingepackt in Ölzeug, beide auf der achteren Ducht mit der Persenning um den Bauch sitzend schipperten wir feixend los, denn alle, die uns begegneten, fanden den Anblick wohl sehr lustig. Nach 2 Stunden, in denen sich der Regen zu Wolkenbrüchen mit wahren Wasservorhängen entwickelt hatte, fanden wir die Sache nicht mehr so lustig. Das Wasser sammelte sich in den Falten der Plane um unseren Bauch und mußte hin und wieder mit den Händen, die langsam kalt und klamm wurden, ausgeschöpft werden. Zum Essen konnten wir uns auch nichts holen, da unsere Ausrüstung durch unser nasses Ölzeug feucht geworden wäre. Beim Festmachen in Dömitz goß es immer noch, und das Boot wurde nun doch innen naß, weil der Steg des Stadthafens sehr hoch ist und wir mit dem Heck anlegen mußten, was nicht ohne teilweise weggenommene Persenning ging. Naß wie wir waren erregten wir in der Gaststätte, in die wir uns flüchteten, einiges Aufsehen und Mitleid. Wir zogen das Essen ordentlich in die Länge um so trocken und warm wie möglich zu werden, auch wenn wir auf dem Weg zum Hafen wieder naß werden würden. An Bord fanden wir es dennoch gemütlich, und der trommelnde Regen begleitete uns in den Schlaf. 26 Stunden regnete es ununterbrochen, um danach wieder sonnig und warm zu werden. Versöhnt genossen wir unsere Elbe wieder. Am linken Ufer begann langsam der Geestrücken anzusteigen. Kurz nach zwei größeren Motoryachten, die uns überholt hatten, liefen wir in den gemütlichen Stadthafen von Neu Darchau ein und wurden mit "Ach, die jungen Leute sind ja auch schon da!" empfangen. So ein kleines, hübsches Boot wie "Falke" kann das Image ganz schön aufmöbeln!

Die privat betriebene freifahrende Fähre nach Darchau, die gleich neben dem Yachthafen festmacht, war gut frequentiert und offenbar eine lokale Berühmtheit, denn viele Autos hatten den Aufkleber "Fähre Tanja" am Heck. Wir vermuteten ein großes Problem, als wir "Tanja" plötzlich elbabwärts fahren sahen, denn die Autos der in Neu Darchau Arbeitenden standen noch auf der anderen Elbseite. Es hieß, daß die Halterung einer Rampe gerissen war und sie in die Werft mußte. Alle Autobesitzer wurden an diesem Tag von einem Motorbootskipper aus dem Yachthafen übergesetzt. Auf der Suche nach einer schönen Badestelle wanderten wir elbabwärts durch Wiesen und Weiden und kamen dabei bis auf ca. 100 m an einen Storch heran, jedoch nicht an die Elbe. Zwischen unserem Weg und dem Ufer lagen weitausgedehnte Schilfstreifen oder undurchdringliche Büsche. Einen schönen Sandstrand entdeckten wir etwas elbaufwärts, nachdem wir uns von der langen Morgenwanderung erholt hatten. Zu Recht warnte uns ein Schild vor der starken Strömung in den Bühnenfeldern, denn ein von uns ins Wasser geworfenes Stück Holz trieb schnell elbaufwärts, um dann wieder zurückzukommen. Wir konnten kaum gegen den Strom schwimmen und hielten uns sehr nahe des Ufers auf. Herrlich erfrischt faulenzten wir im Sand. Das Thermometer zeigte 32,5 °C.

Gemütlich ging es auf der nun von Sportbooten mehr befahrenen Elbe vorbei an Alt Garge, Bleckede, Boizenburg mit seiner leuchtturmgekennzeichneten Einfahrt nach Lauenburg. Dort trafen wir eine

alte Bekannte : Fähre "Tanja" aus Neu Darchau lag hier in der Werft. Wie zum Gruß heulte die 12-Uhr-Sirene, als wir sie passierten. Fast fühlten wir uns schon wieder zu Hause, denn die nun folgende Strecke ist von Land aus und auf dem Wasserweg bei Befahren des Elbe-Lübeck-Kanals schon Heimatrevier. Trotzdem entdeckten wir in Lauenburg vom Schloßgarten aus eine für uns neue wunderschöne Aussicht über die Elbe.

Eine besondere Überraschung erwartete uns beim Warten auf die Freigabe der Schleuseneinfahrt in Geesthacht. Den ganzen Tag über waren dunkle Wolken aufgezogen, die aber immer wieder verschwanden. Jetzt aber, als wir gerade an einem Dalben auf Warteposition gegangen waren, begann es in Strömen zu regnen. Es blieb keine Zeit, die Persenning festzumachen. Wir hielten sie nur über das Boot und verhinderten so, daß wir völlig durchnässt wurden. Bei der Aufforderung zur Schleuseneinfahrt war der Spuk ebenso schlagartig wieder vorbei.

Beim SC4 in Ortkathen waren wir dann endgültig wieder in Hamburg. Der Hafenmeister gab uns mit dem Schlüssel für die Duschen einen Auszug aus dem Tidenkalender für die kommenden Tage. Nur noch ein Katzensprung sollte es über die Norderelbe bis zu " Falkes" Liegeplatz an der Alster sein, wäre diese nicht für ein Motorbootrennen an diesem Sonnabend gesperrt gewesen, was uns eine mitten im Fahrwasser liegende Schute mit Sperrschild und in der Ferne blitzende Blaulichter signalisierten. Die Fahrt über die Süderelbe und den Reiherstieg mit seinen Stromschleusen machte uns viel Spaß, und wir genossen das Gefühl, keine "Hafenrundfahrer" sondern Benutzer der Wasserstraße zu sein, besonders, wenn uns die mit Touristen vollgeladenen Barkassen begegneten. Der Hafenschwell bei Überquerung der Elbe Richtung Alsterschleuse schaukelte uns kräftig durch - auch das brachte uns in Hochstimmung.

Den ganzen Tag über hatte Sonnenschein mit dunklen Wolken gewechselt. Als wir unter der Schaartorbrücke auf die Schleuseneinfahrt warteten, goß es dann in Strömen und hörte prompt wieder auf, als sich das Schleusentor öffnete. Bei Sonnenschein begrüßten uns nach der zweiten Schleuse die Schwäne auf der Kleinen Alster, die wir schon sahen, als sie noch auf höherem Wasserniveau schwammen als wir selbst. Den Sprühregen der Alsterfontäne umgingen wir, schipperten unter der Lombards- und Kennedybrücke hindurch -und alles war wie nach dem Optitraining : "Falke" ging willig rückwärts auf seinen Liegeplatz, Vor- und Achterleinen fest, Fender raus. Daß er diesmal aus Dresden nach Hause kam und wir ihn die Elbe heruntergeschippert haben, bleibt ein unvergeßliches Erlebnis.

Rosi und Jochen Hamann