

Neue Route, Brief 03_2018 von der MY COPAIN.

Wunderschöne Natur.

Leider versaut durch eine masslose kommerzielle Übernutzung durch einen Massentourismus mit dem Fun-Faktor Schiff fahren. Für Mecklenburg-Vorpommern und den nördlichen Teil Brandenburgs hat man eine Ausnahmeregelung gemacht. Hier dürfen Motorboote bis 20m ohne Führerschein gefahren werden. Dies ist eine sehr weitreichende Konzession an die Charterfirmen, welche das intensiv (über) nutzen. So wird denn auch geworben «hier brauchen sie keine Vorkenntnisse, das lernen sie alles am ersten Tag». Man kann aber nicht nur Motorboote chartern. Es gibt auch Flosse mit Häuschen drauf. Einige Flosse sind so gebaut, dass man das Wohnmobil oder den Wohnwagen draufstellen kann. Dank einer neuen bundesweiten Regelung können Schiffe mit Motoren bis 15 PS auch ohne Führerschein gefahren werden. Diese Flosse haben hinten einen kleinen Aussenbordmotor und werden vorne von der Terrasse aus gesteuert. Damit in einer Bucht vor Anker liegen ist wunderschön. Das Gefährt jedoch bei Wind in einen Hafen oder eine Schleuse zu bugsieren ist schon für einen erfahrenen Bootfahrer eine Herausforderung. Dann gilt das Motto «eine Seefahrt, die ist lustig».

Die Schleusen sind klein und im Schnitt so um die 50m lang. Die Einfahrten eng sodass man gut steuern muss um nicht hängen zu bleiben. Oft kommt es zu längeren Wartezeiten, 2-3 Stunden, weil es seine Zeit braucht bis alle «Eintageskapitäne» den Weg gefunden haben.



Mit dem Floss in freier Natur vor Anker ist wirklich sehr schön. Von bessern Hundehütten bis zu kleinen Chalets ist alles zu haben



Bei Wind sind diese Flosse mit einem 15 PS Aussenborder nicht ganz einfach zu manövrieren. Manche alten Schleusentore in Mecklenburg-Vorpommer sind nur etwas mehr als fünf Meter bereit.

Viele kleine Häfen, aber nicht immer ganz einfach.

Man hat schnell und viel gebaut und nicht damit gerechnet, dass die Schiffe immer grösser werden. Dies betrifft ganz besonders die Charterschiffe. Einen Platz zu finden ist nicht immer einfach. Die Ausleger an den Schwimmstegen sind oft zu kurz und man darf dann nicht anlegen, weil der Hafenbetreiber befürchtet, dass die Ausleger abgerissen werden. Wenn dann ein grosses Schiff in so eine Box reingeht, hat ein zweites nicht wie geplant noch Platz, weil man eben nicht mit Schiffsbreiten von vier Metern und darüber gerechnet hat.

Die Marinas sind recht, aber selten wirklich gut. Strom und Wasser an den Stegen sind keine Selbstverständlichkeit. Die Ausprägung der Infrastruktur und deren Unterhalt oft bescheiden. Eine Internetverbindung gibt es kaum. Es fehlt einfach am Geld. Die Hafengebühren für eine Übernachtung sind mit 1.50 Euro pro Meter Schiffslänge zu niedrig. Solange der Massentourist «Geiz ist Geil» zelebriert lässt sich wohl kaum Geld mit einer Marina verdienen.

Es herrscht oft die Mentalität eines Kleingärtnervereins. Alles muss mit absoluter Gerechtigkeit einzeln abgerechnet werden. Eine Pauschale ist nicht denkbar, denn da könnte doch einer fünfzig Liter Wasser mehr verbrauchen. So kommt denn halt der Hafenmeister, schliesst den Hahn auf, liest die Wasseruhr ab, steht 20 Minuten daneben bis wir 300 Liter Wasser getankt haben. Kostet 1 Euro und 50 Cent. Das rechnet sich! So macht man Geschäfte. Begründung: «Das war schon vor der Wende so»

So kann man keinen Service bieten welcher heutigen Anforderungen genügt. Man hat noch nicht gelernt zu unterscheiden zwischen Geld ausgeben und investieren. Für uns alles kein Problem. Wir haben alles an Bord, auch Dusche und Waschmaschine.

Ähnlich ist es auch mit den Schleusen. In Mecklenburg-Vorpommern fehlt schlicht und einfach das Geld um die Schleusen zu unterhalten, zu erneuern und auf Fern- oder Selbstbedienung umzustellen. Diese werden noch immer von einem Schleusenmeister vor Ort bedient.



Für unser Schiff sind diese Ausleger zu kurz. Wenn da 15 Tonnen draufliegen wird das Material sehr stark beansprucht. Mit 12 Metern Länge sind wir aber noch lange kein grosses Schiff. Viele Charterboote sind 14 Meter und mehr. Die Box ist auch viel zu schmal, wir belegen mit 4.10 Metern Breite zwei Plätze. Die rasante Entwicklung des Wassertourismus hat die Hafentreiber komplett überrumpelt.



Wir sind Gast beim Yachtclub Fürstentberg an einem Regattawochenende. Die Kinder mit den Opti's sind ganz professionell und cool. Aber grosser Stress für die Eltern, welche das Geschehen auf der Regattabahn vom Steg aus verfolgen und lauthals aufmunternde oder fordernden Kommentare zurufen.

Das schöne Wetter ist gegen uns!

Geplant war von der Müritz über 17 Schleusen den Abstieg an die Elbe nach Dömitz zu machen und von dort aus dann die Elbe zu Tal nach Hamburg zu fahren. Aber die Elbe führt nicht genug Wasser. Seit Mitte April haben wir hier im Norden schönes Wetter. Da die Elbe keine Stauhaltung hat sinkt der Pegel täglich. Die Tiefe der Fahrrinne ist auf 0.80 Meter gefallen. Wir brauchen aber mindestens 1.20 Meter.

Die Elbe ist halt ein launisches Gewässer. Oft hat es auch Hochwasser und dann muss man mit sehr starker Strömung rechnen. Für die Tschechen ist das ein grosses Problem. Ihre Berufsschifffahrt muss die Elbe befahren. Sie möchten schon lange eine Stauhaltung von Prag bis zur Seeschleuse vor Hamburg. Dies wird von der EU jedoch nicht gefördert. Angeblich aus Umweltschutzgründen. Das ist doch ein praktisches Argument. Das passt immer, wenn man nicht will.



So war die Reise geplant. Von der Müritz mit 17 Schleusen zu Tal an die Elbe bei Dömitz. Dann über die Elbe nach Hamburg. Wegen Wassermangel mussten wir neu planen und den Rückweg über die Havel und den Mittellandkanal MLK antreten.

Von Minden über die Mittel-Weser zu Tal nach Bremen.

Das ist eine der schönsten Strecken, die wir je gefahren sind. Die Weser mäandert mit unzähligen Schleifen durch die verschiedenen Marschen. Wunderschöne Natur und Tierwelten sind zu bestaunen. Dazwischen gibt es Staustufen mit Niederlaufkraftwerken. Diese umschiff man über Schleusenkanäle. Bis Bremen sind es 8 Schleusen mit jeweils so um die 5 Meter Hub. Die Schleusenkamern sind ungefähr 230 Meter lang, also gross genug, dass wir zusammen mit einem Frachter schleusen können. Aus ökonomischen Gründen ist es die Regel, dass Sportboote zusammen mit der Berufsschifffahrt schleusen. So mussten wir auf anderen Wasserwegen schon mal bis zu drei Stunden auf eine Schleusung warten. Hier nicht, wenn halt kein Berufsschiff kommt wird das Sportboot alleine geschleust. Es ist uns auch schon mal passiert, dass man ein Berufsschiff in der Schleuse warten liess, damit wir etwas verspätet noch einfahren konnten.

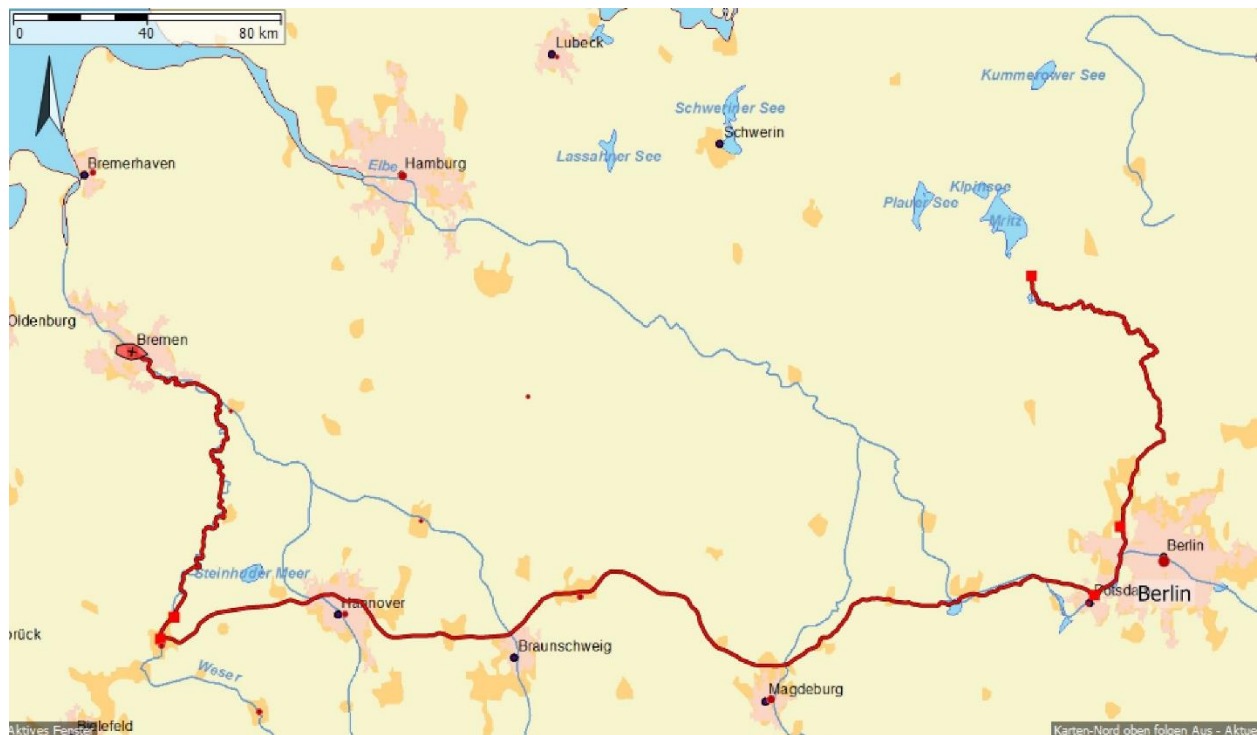
Früher war auf diesen Schleusen Personal zur Bedienung. Heute werden sie von einer Leitstelle aus zentral gesteuert und mit Video überwacht. Da die Sendeleistung der im Binnenschifffahrtsfunk reduziert ist geht der Funkverkehr zwischen den Schiffen und der Schleuse über Relaisstationen.



Beim bergseitigen Tor erkennt man unten den Drempl. Das ist eine gewaltige Schwelle, welche dem Schleusentor unten als Anschlag dient. Wer beim runterschleusen zu nahe am Drempl sitzt hat schlechte Karten.



Wunderschöne Auen und Landschaften. Die Schleusen sitzen in den Schleusenkanälen (rot). So werden die Stauhaltungen umschifft. Mein Urgrossvater mütterlicherseits ist hier aufgewachsen. Er ist einem Ruf nach einer neuen beruflichen Herausforderung gefolgt und 1885 mit seiner Familie in die Schweiz nach Fluntern, heute ein Stadtteil Zürichs, ausgewandert.



So sind wir denn schlussendlich gefahren. Der Weg von Bremen zur niederländischen Grenze ist nicht mehr weit. Darüber werde ich vielleicht später berichten. In dieser Etappe waren es 538 Km und 282 Brücken, davon musste keine für uns geöffnet werden, da wir auf Grossschiffahrtswegen fuhren. Es waren 15 Schleusen

Wir liegen nun in Bremen, unmittelbar bei der Altstadt, an der Flaniermeile, Schlachte genannt. Von hier aus kann man Bremen wirklich erleben.

Wir wünschen allen eine gute Zeit an Land und allen Schifferleuten allzeit gute Fahrt.

Grüsse von der COPAIN senden

Rolf und Erica Rütli