

Mit dem Kanu nach Hamburg



Wasserwandern
Lainsitz, Moldau, Elbe
Heidemarie, Thomas und Daniel Zimmermann

Mit dem Kanu nach Hamburg

5 Etappen in 5 Jahren,
mehr als 1.000 Kilometer am Wasser



Eigenverlag, 2024

INHALT

MIT DEM KANU NACH HAMBURG	1
Also machten wir uns auf den Weg.	3

1. ETAPPE SUCHDOL BIS TÁBOR	7
Willkommen in der Wildnis	8
Suchdol.....	10
Im Fluss.....	19
Achtung in der Wildnis.....	20
Mad River Canoe „Explorer 16“	23

2. ETAPPE TABOR BIS SLAPY	25
Tábor	27
Das Abenteuer ruft.....	28
Traideln.....	33
Wasser von oben, Wasser unten	39
Brücken.....	40
Wenn der Vater mit dem Sohne.....	47
Kraftwerke.....	48
Schleusen.....	55
Flora und Fauna.....	56
Exkurs zu Kanu und Kanadier.....	63
Leben am Wasser	64
Filmdreh	67
Ein Gewitter zieht auf.....	69
Feuerholz sammeln.....	71
Essen und Trinken für Leib und Seele	73
Ruhe am Fluss	77

3. ETAPPE SLAPY BIS ROUDNICE	79
Slapy	81
Dauercamper	87
Prag.....	91
Goldene Stadt an der Moldau	93
Zeitgeistige Denkmäler.....	103
Wasserstandsanzeigen	105
Schleusenanlagen	106
Camlife am Wasser	108
Flussregulierungen.....	111
Jahrhunderthochwasser an der Elbe.....	115

4. ETAPPE ROUDNICE BIS DESSAU	121
Roudnice	123
Der ideale Lagerplatz	127
Masaryk-Schleuse bei Ústi nad Labem	131
Sächsische Schweiz	139
Prunkbau am Ufer	143
Dresden	145

Meissen.....	157
Bärli, da kommt n´ Schieber	161
Begegnung mit Adrian Z.	163
Die Elbe und ihre Brücken.....	164
Torgau	167
Ja. Hallo! Hier ist der Uwe	171
Segel setzen	173
Wittenberg.....	175
Ost- und Westdeutschland.....	176
Martin Luther	179
Kanu- und Rudervereine.....	180
Nur ein kleiner Punkt	185

5. ETAPPE DESSAU BIS HAMBURG	189
Dessau.....	191
Ein Storchennest als Glücksbringer	193
Magdeburg	195
Der Mittellandkanal	199
Hamburg rückt näher	202
Tangermünde	207
Eintragung ins Bootshausbuch.....	208
Grete Minde.....	211
Boot bepacken.....	219
Gier-Seilfähren.....	223
Gorleben	225
Dömitz	227
Naturschutz an der Elbe.....	233
Bald schon am Ziel	237
Geesthacht	240
Hamburg	242
Gästebuch, 23. 7. 2014.....	245
Hafen Hamburg.....	247
Cuxhaven	251
Rückschau von Daniel	253
Epilog	256
Über die Autor:innen	258
Anhang	259

IMPRESSUM

Konzept und Gestaltung: Mag. Heidemarie Zimmermann,
www.private-publishing.at
Texte und Fotos: Mag. Thomas Zimmermann, Mag. Heidemarie
Zimmermann und Daniel Zimmermann
Druck: www.riedeldruck.at
ISBN: 978-3-200-09670-7

Wer sich nicht auf den Weg macht, wird niemals ankommen.

Also machten wir uns auf den Weg.

So wie ein Fluss mehrere Quellen hat und sich aus mehreren Wasserläufen speist, hat die Idee zu dieser abenteuerlichen Reise zumindest zwei Ausgangspunkte. Und so wie aus einem Quellbach erst nach einiger Zeit ein Fluss und später ein Strom wird, hat es hier von der Idee bis zur Umsetzung einige Zeit (um ehrlich zu sein, Jahrzehnte) gedauert. Aber fangen wir die Geschichte ganz zu Beginn an.

Die Idee dieser langen, mehr als 1.000 km weiten Reise, gründet auf Ereignisse im Leben eines kleinen Bubens aus Litschau, nennen wir ihn Thomas. In den 1970er Jahren besuchte er in Litschau, der nördlichsten Stadt Österreichs, die Volksschule. Und in der 2. Klasse Volksschule gab es einige Wochen eine junge Aushilfslehrerin aus Zwentendorf. Zwentendorf liegt an der Donau und war damals gerade in aller Munde, war es doch der geplante Standort des ersten österreichischen Atomkraftwerks. Thomas war aber damals weder an der Atomkraft noch an der jungen Lehrerin interessiert, sondern ihn faszinierten vielmehr die naturkundlichen Fächer wie Geografie und Heimatkunde, Biologie und immer schon fühlte er sich zum Wasser und insbesondere zum Herrenalbsee hingezogen. Wenn er am hinteren Ende des Gartens beim Tor hinausging, konnte er nach fünf Metern seine Angel in den Herrenalbsee (der eigentlich ein Teich ist, weil er künstlich angelegt wurde) werfen, um Fische zu fangen.

Eines Tages, im Heimatkundeunterricht, machte die junge Lehrerin folgende Aussage: „Kinder, merkt euch, in Niederösterreich fließt alles Wasser in die Donau und weiter ins Schwarze Meer.“ Thomas war überzeugt, dass das Wasser des Herrenalbsees nicht ins Schwarze Meer, sondern bei Hamburg in die Nordsee fließt. So fasste er all seinen Mut zusammen und erwiderte: „Aber Frau Lehrer (damals gab es noch keine Frau Lehrerin), das Wasser aus Litschau fließt doch in die Nordsee.“ Na Krawuzikaputzi! Das löste eine mittlere diplomatische Verwicklung aus. Jemanden, der an der Donau aufgewachsen ist, noch dazu einer Lehrerin, als siebenjähriger Dreikäsehoch zu sagen, nicht alle Gewässer Niederösterreichs fließen ins Schwarze Meer, war (selbst wenn er damit recht hatte), nicht so schlau. Jedenfalls bestand die Lehrerin auf ihrer Aussage und Thomas auf seiner. Beigelegt wurde die unterschiedliche Weltanschauung schließlich durch den Direktor der Volksschule, der zu seinen Eltern zu Besuch kam und sagte: „Der Bub soll halt nicht so viel fragen ...“. Der Direktor wusste genau, dass Thomas recht hatte, sah sich jedoch veranlasst, seiner jungen Lehrerin den Rücken zu stärken, um nur ja keine Zweifel an ihrer Autorität aufkommen zu lassen. So war die Pädagogik im vorigen Jahrtausend eben (oder ist sie es heute noch?). Dr. Google hatte noch nicht promoviert, Wikipedia und Internet waren noch nicht einmal als Fremdworte bekannt

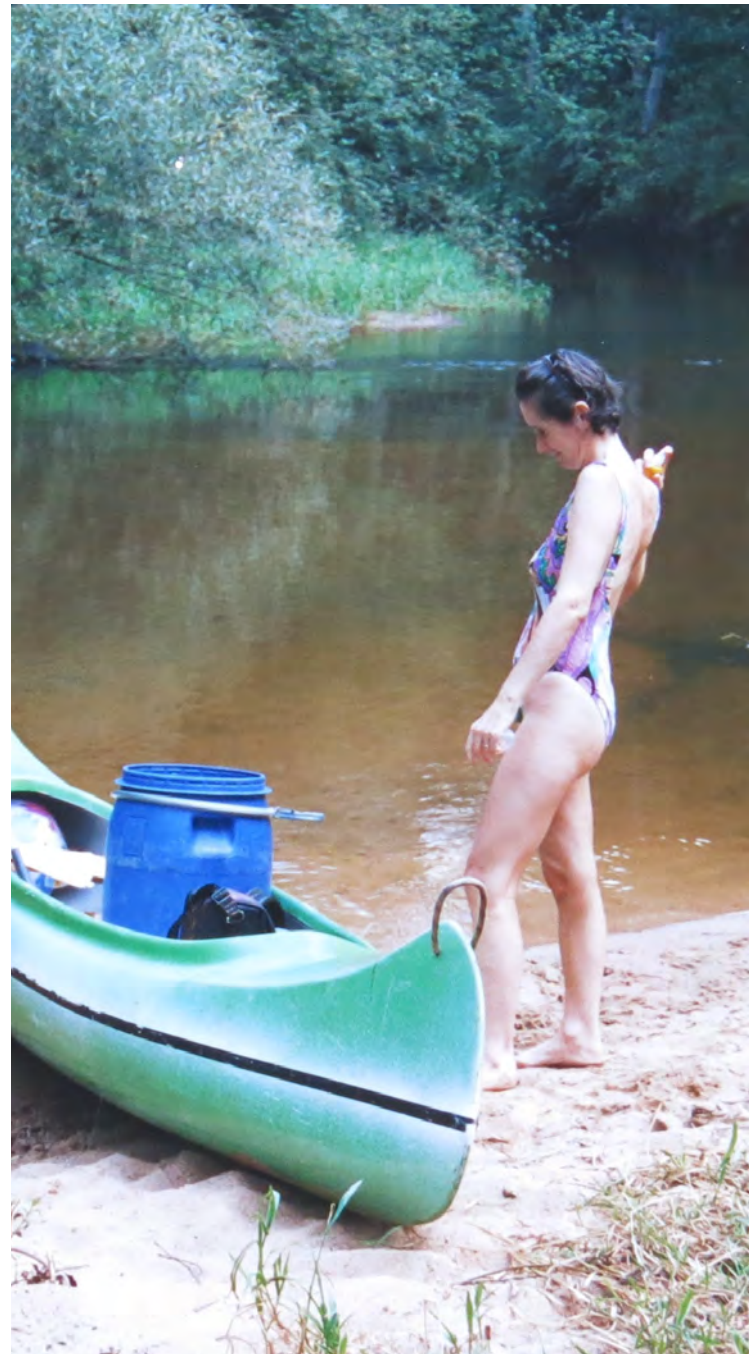


und so akzeptierte Thomas die Aussage, fasste aber den Beschluss: „Irgendwann beweise ich es einfach.“ Oder wie die Lateiner sagten: „Quod erat demonstrandum.“

Nun zum zweiten „Zufluss“ zur Idee zu dieser Reise. Thomas war nicht nur an den heimatischen Gewässern interessiert, sondern an deren Bewohnern, insbesondere an den Fischen. So verbrachte er viel Zeit damit, den Anglern am Herrensee zuzusehen. Ja, da war Geduld gefragt. Mit Ausdauer und ernsthaftem Interesse hatte sich Thomas das Vertrauen einiger Fischer erworben und so durfte er öfter mal mitgehen. Mit Robert (einem Schulfreund seines Vaters) verbrachte Thomas viele Stunden am Herrensee und Walter S. nahm Thomas öfters zu einem Angelausflug an den Kasternitzerbach (Zufluss des Herrensees) mit. Neben den üblichen Fängen von Karpfen, Schleien, Hechten, Zandern und fallweise Welsen wurde ganz selten mal ein Aal gefangen. Aalfang war immer besonders aufregend, wurden diese sonderbaren Fische doch vorwiegend in der Nacht gefangen. Und überhaupt war der Aal nicht nur aufgrund seines Aussehens was Besonderes; er wurde nicht in die Gewässer besetzt, sondern kam natürlich darin vor und dies, obwohl er nicht in den heimischen Gewässern ablaicht. Aale laichen und schlüpfen im Atlantik, in der Sargassosee (in der Nähe der Bahamas). Danach treibt sie der Golfstrom an die europäischen Küsten, wo sie in die Flüsse aufsteigen und bis in die kleinsten Quellbäche vordringen. Nach einigen Jahren im Süßwasser wandern sie wieder ab, um in die Sargassosee zurückzukehren.

Dass diese, von der Natur über Jahrtausende etablierte Laichwanderung der Aale die Fantasie des jungen Thomas anregte, versteht sich von selbst. Umso mehr, als er selbst hin und wieder einen Aal fing. Wie war das noch mal? Wie muss

Links: Auch die längste Reise beginnt mit dem ersten Paddelschlag



Das Bild ist aus 2001 im August beim Paddeln mit einem Leihboot an genau diesem Fluss – der Lainsitz. Daniel war damals gerade im Bauch. Wir haben ihn schon sehr früh an unser Hobby gewöhnt.

der Aal nun wandern, um vom Herrensee in die Sargassosee zu gelangen? Wie gesagt, damals, ohne Dr. Google und seine elektronischen Freunde, musste sich Thomas auf seinen gesunden Menschenverstand verlassen. Damit bekam seine Idee neue Nahrung. Die Idee, irgendwann einmal, selbst (mit eigenen Augen) den Weg des Wassers von Litschau bis Hamburg zu folgen. Selbst, höchstpersönlich, im kleinen, mäandernden Reisbach zu waten und nach vielen Kilometern auf Lainsitz, Moldau und Elbe bei Hamburg aus dem Brackwasser der Süderelbe zu steigen. „Quod erat demonstrandum.“

Damit war die Idee geboren, von Litschau mit einem Boot bis ans Meer zu fahren. Egal ob die Mündung nun im Schwarzen Meer oder in der Nordsee liegt – der Wasserweg ist das Ziel. Was eignet sich besser zur Fortbewegung auf kleinen Wasserläufen als ein Kanu? Genau das. So nahm das Schicksal seinen Lauf.

1996 lernte Thomas seine Frau Heidemarie kennen und sie fuhren des Öfteren gemeinsam nach Litschau und er zeigte ihr den Reisbach, der wildromantisch durch die moorige Landschaft mäanderte und den wunderschönen Herrensee. Hin und wieder borgten sie sich ein Paddelboot aus und paddelten in der Hainburger und Stockerauer Au in der Nähe von Wien und an der Lainsitz in Tschechien.

Jahrzehnte nach der Schulzeit, als Thomas und Heidemarie schon einige Zeit verheiratet waren, kam schließlich diese Idee von Thomas zur Sprache. Im Gespräch ging es um die großen Steine (Themen) im Leben, die einem wichtig sind. Das war der Moment, bei dem Heidemarie das erste Mal vom Traum ihres Mannes erfuhr, mit dem Boot von Litschau bis in die Nordsee zu paddeln.

Ist es nicht ein unmögliches und unsinniges Vorhaben? Völlig „out-of-the-box“? Sinnlos? Viel zu anstrengend? Kompliziert? Viel zu wenig Zeit? Machen das nur „Aussteiger“? Wie soll das alles gehen? Viele Fragen standen im Raum,

auf die es (noch) keine befriedigenden Antworten gab. Thomas, der sich bereits jahrzehntelang damit beschäftigt hatte und viele Abwägungen bereits im Kopf durchgespielt hatte, war skeptisch (weil er ein umsichtiger und bedachter Mann ist). Heidemarie (die risikofreudigere) war gleich begeistert. Warum nicht? Was brauchen wir alles dazu? Natürlich schaffen wir das! Wann wollen wir starten? Wo wollen wir starten? Welche Ausrüstung brauchen wir? Lass uns eine Liste machen. Das Prinzip lautete: Nicht lange fragen, tun!

Kiloweise Papier in Form von Büchern und Wasserkarten stapelten sich auf dem Schreibtisch und wurden durchgearbeitet. Nach und nach kam Paddel- / Outdoor-Equipment dazu. 2002 schließlich – kurz nach der Geburt des Sohnes Daniel – wurde das eigene Mad-River-Canoe am Marchfeldkanal eingeweiht. Einzelne kleine Paddeltouren (halbtags) mit dem Baby bewährten sich gut. Es war fein, gemeinsam am Wasser zu sein. Das Vorhaben wurde zunehmend konkreter. Der Frühsommer im Jahr 2005, als Daniel drei Jahre alt war, schien der optimale Zeitpunkt, dieses Vorhaben zu starten.



Feierliche Einweihung unseres Mad-River-Canoe

1. Etappe

Suchdol bis Tábor

Das Abenteuer kann beginnen. Wir wissen nur noch nichts davon.

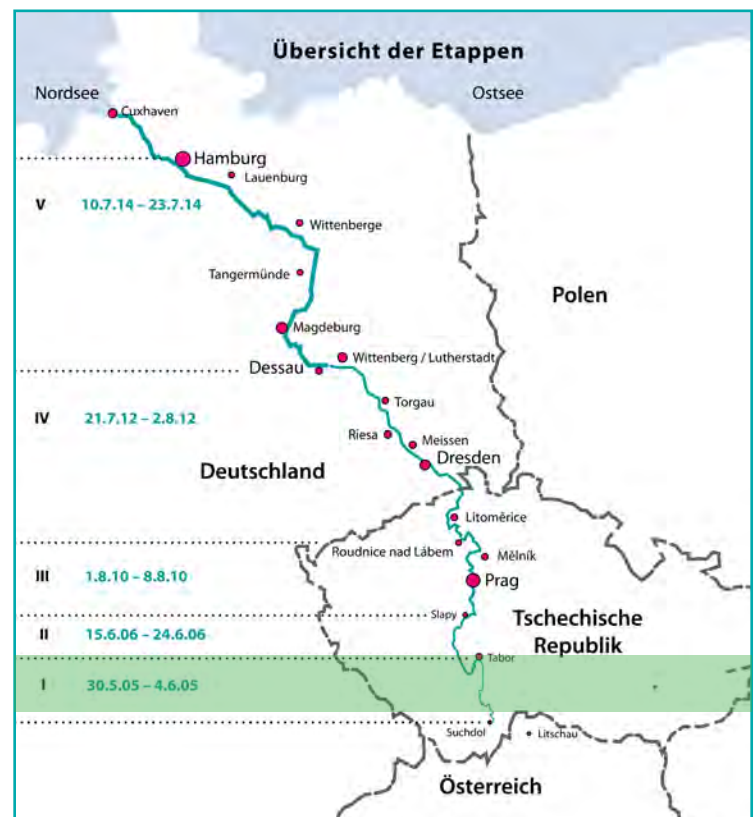
1.000 Kilometer nordwärts

Mai / Juni 2005

5 Tage am Wasser

Lainsitz

89 km



Suchdol, CZ

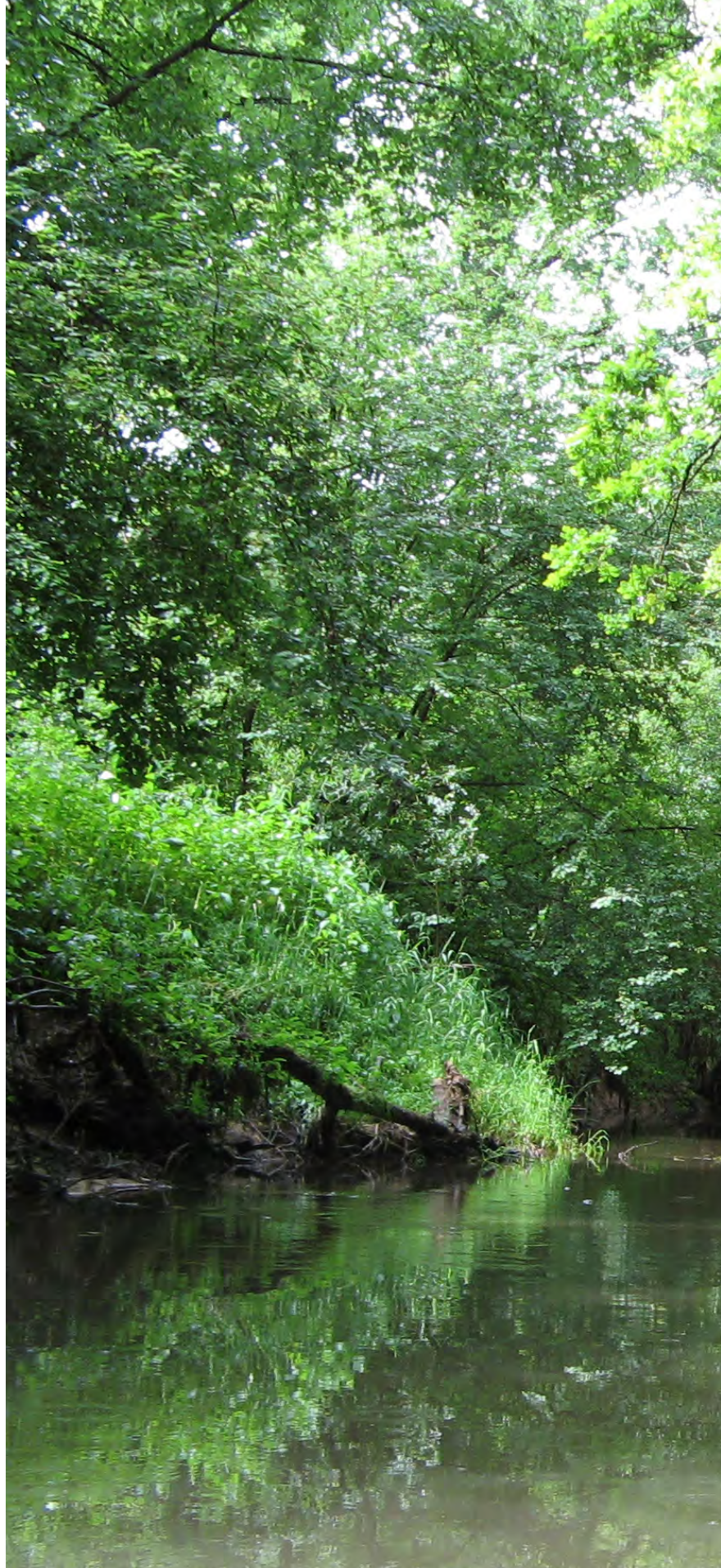
Kilometer 125, Lainsitz

Wie schon kurz beschrieben, beginnen wir unsere Tour in Suchdol, einer kleinen Ortschaft gleich hinter der österreichisch-tschechischen Grenze an einem Campingplatz an der Lainsitz.

Die Lainsitz entspringt in Österreich (Nähe Karlstift) und fließt in Gmünd/NÖ über die Grenze nach Tschechien. Ab Suchdol, etwa fünf km hinter der österreichischen Grenze, ist sie mit dem Kanu befahrbar. Vorher liegen zu viele Bäume im Wasser bzw. ist sie einfach zu seicht. Sie fließt rund 150 km nach dem Grenzübertritt in die Moldau und diese in der Folge in die Elbe, die schließlich bei Hamburg bzw. Cuxhaven in die Nordsee mündet, was es ja zu beweisen gilt. Die Lainsitz hat wenig Gefälle, eine leichte Strömung (zwischen drei und vier km/h) und ist für Anfänger leicht und gefahrlos befahrbar. Etwas Vorsicht ist bei den Wehren und zahlreichen, im Wasser liegenden Bäumen bzw. bei Hochwasser geboten. Je nach Wasserstand schwankt die Wassertiefe zwischen 20 cm in den seichten Flussabschnitten und geht bis zu zwei Metern Tiefe in den Gumpen, sowie vor und nach den Wehren. In trockenen Sommern ist die Lainsitz – mangels Wassertiefe – manchmal nicht befahrbar. Vor einer Tour ist es sinnvoll, den aktuellen Pegelstand online abzufragen.

Die Lainsitz (tschechisch: Lužnice) ist einer der „Parade-Paddelflüsse“ Tschechiens und wird – nicht zu Unrecht – der „Amazonas Tschechiens“ genannt. Naturbelassen

Auf dem Flussabschnitt Suchdol bis Tabor fließt die Lainsitz (Lužnice) mit sehr niedrigem Wasserstand, stark mäandierend durch ein malerisches, urwaldähnliches Gebiet





mäandert dieser Wasserlauf durch das „Česky Kanada“ genannte südböhmische Teich- und Seengebiet. Die (künstlich angelegten) Teiche dienen primär der Fischzucht, sind aber auch Brut- und Rastplätze für zahlreiche Wasservögel. Einzelne Abschnitte werden touristisch genutzt.

Eine weitere Besonderheit dieses Gebietes ist der feinkörnige Quarzsand. Dieser Sand ist kalkfrei und das letzte Zeugnis des „variszischen Gebirges“. Das Waldviertel und Südböhmen sind Teil eines vor 350 bis 310 Millionen Jahren geformten und ehemals 5.000 m bis 7.000 m hohen Gebirges. Über Jahrtausende wurde das Gebirge fast zur Gänze abgetragen und übriggeblieben ist eine Hügellandschaft und große Mengen feiner Quarzsand. Dieser Sand wird einerseits in der Glasindustrie eingesetzt und ist andererseits bedeutend in der Halbleiterindustrie zur Herstellung elektronischer Bauteile. Für uns Paddler sind in erster Linie die Vielzahl an schönen Sandbänken, die zum Rasten und Baden einladen, von Bedeutung.

Bei unseren Wasserwandertouren verlaufen die Tage immer im selben Rhythmus. Bei Tagesanbruch hören wir, vor allem Thomas, der immer sehr früh wach ist, den Vögeln beim Zwitschern zu. Ein Ohr horcht, ob nicht Regen ans Zelt prasselt. Wir nehmen wahr, ob draußen vor dem Zelt alles ruhig ist oder ob der Wind pfeift. So prüfen wir bereits im Halbschlaf instinktiv das Wetter und wissen, ob sich das Aufstehen lohnt oder ob wir lange schlafen werden. Beim Campieren und Wasserwandern ist man völlig dem Wetter ausgesetzt – im Gegensatz zu vielen anderen Arten zu reisen. Die Tage und Nächte spielen sich unter freiem Himmel ab. Wir sind „draußen zu Hause“. Und das tut uns gut.

Insbesondere nach einer kühlen Nacht ist eine heiße Tasse Kaffee oder Tee ein echter Luxus. Dazu ein kräftiges

In den Bäumen hören wir Vögel zwitschern; hin und wieder steigt ein Reiher oder ein Kormoran auf; das Wasser flüstert leise



Die kleinen Wehre zu fahren ist ein gewagtes Unternehmen



Faszinierend, wie Pflanzen sich den Gegebenheiten anpassen



Ein zutraulicher kleiner Falter reist ein Stück des Weges mit uns

Frühstück mit Palatschinken oder Ei mit Speck und der Tag kann kommen. Bald schon erwacht der Camping- oder Lagerplatz rund um uns. Dusche aufsuchen, schauen, ob der Kiosk offen hat, Zelt abbauen und die Schlafsäcke zum Auslüften in die Sonne legen sind die üblichen Beschäftigungen, während wir richtig wach werden. Während des Frühstücks besprechen wir die vor uns liegende Tagesetappe. Welche Wehre und Umtragestellen uns erwarten, wo der nächste Campingplatz auf der Karte zu sehen ist und allfällige Besonderheiten der Route.

Während das Zelt Abbauen und Boot Beladen zu Beginn einer Tour ziemlich viel Zeit beansprucht, wird es mit zunehmender Tourdauer immer mehr zur Routine und geht uns flott von der Hand. Jeder weiß, wo welcher Packsack hingehört und welche Utensilien sich in welchem Sack befinden (es hilft, diese außen zu beschriften). Mit einem Blick zurück, ob wir nichts vergessen haben, legen wir ab und finden rasch in unseren Rhythmus. Platsch. Platsch. Platsch.

Pausen machen wir in Abhängigkeit von Hunger, Wetter, ob ein schöner Platz da ist, ob wenige Mücken sind und wie weit wir bisher gepaddelt sind. So manches Mal essen wir im Boot (vor allem bei dicht verwachsenen Uferstellen bzw. steilen Felswänden, wie wir sie an der Moldau häufig vorfinden) und lassen uns dabei von der Strömung weitertreiben. Gemütlicher ist ein Rastplatz, um sich ein wenig die Füße zu vertreten, schwimmen zu gehen, ein Nickerchen zu machen, den Rücken auszubiegen oder um das Hinterland (in geheimer Mission) zu erkunden. Wir schätzen Rastplätze, an denen es Sitzgelegenheiten und ein kühles Getränk gibt. Immer wieder fallen die Pausen mit Wehren oder Umtragestellen zusammen, da wir dort ohnehin aus dem Boot steigen müssen.

Kleine, saubere, sehr schöne Sandbänke laden zum Verweilen ein. Zum Schwimmen ist das Wasser nicht tief genug. Für eine Abkühlung reicht es allemal und mit etwas Glück schlafen die Gelsen.

Nachmittags paddeln wir – je nach Etappenlänge und geplantem Lagerplatz – weiter. Hin und wieder war schon zu Mittag Schluss. Angekommen am Zielort checken wir ein. Das bedeutet: Bier holen, Zelt aufbauen und das Nachtlager vorbereiten. Matten ausrollen, Schlafsäcke auflegen, Decken und Kissen und den Punkti-Hund von Daniel, der immer mit auf Reisen war, auspacken. Je nach Gegebenheiten entfachen wir ein Lagerfeuer und kochen uns selbst unser Abendessen. Hin und wieder gehen wir „in die Stadt“ und besuchen ein Restaurant. Entlang der Lainsitz haben wir selbst gegrillt, an der Moldau und Elbe eher die Städte besichtigt und sind Essen gegangen. In den größeren Städten bleiben wir zwei oder drei Tage (Prag, Dresden, Magdeburg, Dessau ...).

Wer sich am Wasser mit der Strömung bewegt, nimmt die Gegend viel intensiver wahr als bei Reisen mit dem Zug, dem Auto oder dem Flugzeug. Am Fluss bleibt viel Zeit zu beobachten und alles auf sich einwirken zu lassen.

„Canoeing is a way for generations to remain human, creatures among others in the midst of an enormous wilderness. All we see is water, trees and sky. Each time we come around a bend it is a slightly different world. On each beach the stones are strewn by a different hand. A different gardener arranges the trees along each side of the river. The ancient wrinkled cliffs watch as we go by. You don't canoe to get somewhere; the purpose of the trip is the trip. You are where you are going as you get there.“

(Robert Hunter, 1941 – 2005)

2. Etappe

Tabor bis Slapy

Wir freunden uns mit der Wildnis an.

1.000 Kilometer nordwärts

15. Juni bis 24. Juni 2006

7 Tage am Wasser

Lainsitz / Moldau

139 km



Das Abenteuer ruft

Es gibt einige Veränderungen gegenüber unserer ersten Tour. Ja, eh klar. Wir sind alle ein Jahr älter geworden, was am deutlichsten bei unserem Sohn Daniel zu erkennen ist. Doch das ist hier nicht gemeint.

Wir haben unseren Komfort verbessert, nachdem wir feststellen mussten, dass das kleine 2-Personen-Zelt für längere Touren nicht ausreichend Platz bietet. Unser neues 4-Personen-Tunnelzelt von Tatonka ist deutlich geräumiger und hat ein großes Vorzelt, in dem wir notfalls kochen können, wenn es draußen regnet. Im Hinterzelt ist ausreichend Platz für Matten, Schwimmwesten und Packtaschen. Bedeutend ist, dass wir die Kochutensilien optimiert haben. Kein unnützes Teil kommt mehr mit. Unser Lebensmittelvorrat ist nur mehr für drei Tage ausreichend und wird bei Gelegenheit immer nachgefüllt. Wir nutzen vermehrt die Infrastruktur am Fluss und sparen uns viele Kilogramm Gepäck. Damit werden die Portagen einfacher.

Niemals ohne Schwimmweste am Wasser. Das gilt nicht nur für unseren Sohn Daniel, der eine spezielle ertrinkungssichere Weste der Firma Grabner (einfach die Besten!) hat, sondern auch für uns Erwachsene. Es verhält sich so wie mit guten Verträgen. Hat man sie, dann braucht man sie nicht. Fehlen sie, hätte man sie dringend gebraucht. Um genau das zu vermeiden, sind wir nie ohne Schwimmwesten am Wasser. Dieses Prinzip rettet Leben.

Boarding mit erwartungsvollem Blick







Ein gewagtes Unterfangen (alles ist besser als übertragen – wir hatten 80 kg Ladegut, mal abgesehen von uns selbst)

Nicht gekentert – ein Teilerfolg





Gerade noch mal gut ausgegangen

Spritzwasser ausschöpfen





Wasser von oben, Wasser unten ...

Das Wetter ist uns bislang wohlgesonnen. Sonnig, wenige Wolken, kaum Wind. Wir kommen gut voran. Heute sollte sich dies ändern.

Schon in der Früh beim Lospaddeln kommt leichter Wind auf. Im Laufe des Tages, als der Wind stärker wird, peitschen uns bald Wellen entgegen. Erst noch kleine, vorsichtige, bald schon größere und einige Zeit später richtig große Wellen, die ins Boot schwappen. Das Boot stemmt sich gegen den Wind und es fühlt sich an, als säßen wir auf einem wilden Pferd. Bockig. Voll Unmut. Gefährlich. Der Fluss ist in Aufruhr. Wir auch. Unserem Sohn gefällt es. Endlich richtiges Schwabbelwasser (seine Bezeichnung für Schwellen, Wellen und Kehrwasser). Auf den Wellen bilden sich kleine Schaumkronen und zu allem Überfluss beginnt es am Nachmittag noch zu regnen. Unser Boot wird hin und her getrieben. Wir paddeln mit aller Kraft und dürfen keine Minute ruhen, um auf Kurs zu bleiben. Schwerstarbeit für den Steuermann Thomas. Sobald der Regen da ist, lässt der Wind nach. Das ist gut so.

Wir kommen kaum noch voran und Wind, Wasser und Regen scheinen sich gegen uns verschworen zu haben. Von einer Sekunde zur anderen sind wir von der streichelnden Sanftheit des Wassers in eine aufgeregte Gefahr gelangt. Ruhe bewahren. Jeder Paddelschlag muss präzise ausgeführt werden, bis ein sicheres Ufer, ein Unterstand oder ein guter Lagerplatz gefunden ist.

Unser erstes und einziges Gewitter dieser Etappe. Am Ufer gibt es einen überhängenden Felsen, der uns Schutz gewährt.

Beim einzigen Gewitter dieser Tour, die neun Tage dauern wird, haben wir Glück, denn wir entdecken, bald nach dem es zu regnen begonnen hatte, einen überhängenden Fels am Ufer, der uns Schutz bietet. Ein klein wenig durchnässt (weil wir nicht rasch genug waren, unsere Regenumhänge auszupacken) harren wir unter dem Felsvorsprung aus, bis das Gewitter durchgezogen ist.

Wir nutzen die Pause, um zu trinken und eine kleine Bootsjause zu machen. Es gibt immer Obst, etwas zu knabbern, etwas mit Schokolade (das ist gut für die Motivation) und wir schauen auf den Plan, wie weit wir heute paddeln können, falls die Pause länger dauert. Der Himmel klart bald auf, die Gewitterwolken verziehen sich und die Luft riecht verlockend frisch. Bald schon paddeln wir am beruhigten Wasserlauf weiter zu unserem geplanten Lagerplatz.

So ein kurzer Regenguss ist – mit Abstand betrachtet – eine willkommene Abwechslung an einem heißen Paddeltag.

Es kühlt einige Grad ab, was uns allen, besonders aber Thomas, gut tut. Für Daniel ist es spannend, die Kraft der Natur so hautnah zu erleben. Sein erstes richtiges Gewitter, das er unter freiem Himmel erleben konnte. Das ist ganz anders, als in Wien auf der Dachterrasse im Regen zu tanzen. Viel näher an der Natur. Viel näher am Geschehen. Mitten drin. Unverfälscht. Eben hautnah. Am liebsten würde er in das blubbernde Wasser springen, denn es ist sommerlich warm. Wegen der möglichen Blitze erlauben wir es ihm nicht und vertrösten ihn auf ein anderes Mal.



Schon naht die nächste Übertragestelle beim Kraftwerk Kořensko, Flusskilometer 200,2

Kraftwerke

Waren es an der Lainsitz die vielen Wehre, welche ursprünglich fast immer zu einer Mühle gehörten, sind es an der Moldau größere Kraftwerke, die primär der Stromerzeugung dienen und die unsere Paddeltage abwechslungsreich und anstrengend machen. Von České Budějovice bis Prag, genaugenommen bis zur Mündung in die Elbe bei Mělník, ist die Moldau eine Kette an Stauseen. Einer schließt nahtlos an den anderen an. Manche dieser Stauseen sind bis zu 60 km lang. Im Oberlauf sind sie ein enges Tal und je näher die Staumauer rückt, werden sie zu einem breiten See.

Nachteilig für uns Paddler ist, dass es auf den Stauseen keine Strömung gibt. So ist jeder Meter mit eigener Kraft zu paddeln. Ein ungünstiger Wind kann hohe Wellen aufschaukeln, unser Kanu wird dadurch zur kippeligen Nusschale und es wird gefährlich. In solchen Situationen gilt es, schnell einen schützenden Uferbereich zu finden.

Neben dem Lipno-Stausee, welcher im Oberlauf der Moldau liegt und von uns nicht befahren wurde, sind die Stauseen von Orlík und Slapy die bekanntesten der Moldau-Kaskade, die insgesamt neun Stauanlagen umfasst. Hauptsächlich zur energetischen Nutzung und Stromerzeugung errichtet dient das System dazu, Prag vor Hochwässern zu schützen und die Moldau schiffbar zu machen. Vor Prag begegnen uns lediglich einzelne kleine Frachtschiffe und



kleine Fährschiffe. Diese landschaftlich einzigartigen Stauseen werden vom Tourismus und der Freizeitindustrie genutzt. Gerade der vielfach verzweigte Stausee von Orlík erinnert landschaftlich an norwegische Fjorde.

Der Stausee Orlík ist dem Wasservolumen nach der größte Stausee Tschechiens. Seinen Namen verdankt er dem Renaissanceschloss Orlík, welches über dem Zusammenfluss von Moldau und Otava thront. Die ersten schriftlichen Erwähnungen über das Schloss stammen aus den Jahren 1230 – 1251. Heute befindet es sich im Besitz der Familie Schwarzenberg.

Der Stausee ist 68 km lang und reicht 20 km in das Tal der Otava. Erwähnenswert ist ein Schiffs-Schrägaufzug auf dem Sportboote bis zu 3,5 Tonnen auf- und abwärts transportiert werden können. Als wir ankommen, wird der Schiffs-Lift

gerade gewartet und ist nicht in Betrieb. Großer Dank an dieser Stelle einem Ingenieur des Kraftwerkes, der unsere missliche Lage sofort erkennt und Hilfe anbietet. Unser Gepäck wird in seinem Auto in den Unterwasserbereich transportiert; das Kanu tragen wir mit seiner Hilfe über eine lange Treppe neben der Staumauer hinunter. Mit über 70 Metern Höhenunterschied zwischen Oberwasser und Unterwasser ist es der tiefste und größte Staudamm der Moldau.

In der Nähe von Schloss Orlík, welches majestätisch auf dem Felsen über dem Flusstal errichtet wurde, bleiben wir einen zusätzlichen Tag. Faszination pur! Und doch muss das Adlernest noch viel eindrucksvoller ausgesehen haben, als die Moldau noch ohne Stausee viele Meter tiefer vorbeiströmte.



EXPLORER



Exkurs zu Kanu und Kanadier

Der Begriff Kanu wird umgangssprachlich oft mit einem Kanadier gleichgesetzt. Der Begriff Kanu ist genau genommen der Überbegriff für Kanadier und Kajak. Ein Kanadier wird kniend oder aufrecht sitzend mit einem Stechpaddel gefahren. Die meisten Kanadier sind offen und um die vier bis fünf Meter lang. Im Gegensatz zum Kajak, welches mit einem Doppelpaddel gesteuert wird, erlauben Kanadier eine hohe Zuladung. Auf Grund dieser hohen Tragkraft und des Platzangebots bieten sich Kanadier vor allem für Expeditionen und Touren mit viel Gepäck an.

Je nach Einsatzbereich gibt es unterschiedliche Rumpfformen. Je weniger aufgebogen die Enden sind (weniger Kielsprung), desto besser ist der Geradeauslauf und desto schlechter die Wendigkeit. Ein guter Allroundkanadier hat einen leichten Kielsprung, denn dieser ist wendig und hat auch einen ausreichenden Geradeauslauf.

„Länge läuft“ ist ein bewährter Spruch und bedeutet, dass längere Boote aufgrund ihrer Richtungsstabilität einen schnelleren Geradelauf ermöglichen und gut auf Großgewässern zu fahren sind. In engen Kleinflüssen, wo mehr Wendigkeit gefragt ist, sind lange Boote schwer zu steuern und es bedarf großer Erfahrung. Die Länge von Kanadiern wird häufig in der amerikanischen Längeneinheit Fuß angegeben. Ein Fuß entspricht etwa 30 cm.

Links im Bild ist unser Mad River Canoe „Explorer 16“. Es kam 2002 im selben Jahr wie unser Sohn Daniel in unser Leben.

Ich bin schon startklar! Wann geht es endlich weiter?

3. Etappe

Slapy bis Roudnice

Das Jahrhunderhochwasser und wir.

1.000 Kilometer nordwärts
1. August bis 6. August 2010
7 Tage am Wasser
Moldau / Elbe
151 km



Slapy, CZ

Kilometer 102, Moldau

Vier Jahre haben wir mit unserem großen Projekt – zur Nordsee zu paddeln – pausiert. In der Zwischenzeit sind wir auf vielen anderen Flüssen und Paddelrevieren gepaddelt und nun geht es über Litschau (Thomas' Heimatstadt) weiter.

Unser Startpunkt ist unterhalb der Schleuse Slapy und wir sind gespannt, denn auf dieser Etappe paddeln wir auf der Moldau, die mitten durch Prag fließt. Auf einer kleinen Insel in der Moldau gibt es einen schönen Campingplatz. Wir haben noch nie mitten in einer großen Stadt gezeltet, geschweige denn mitten in einem Fluss. Es wird bestimmt aufregend und sehr schön. Wir freuen uns auf die nächtlich beleuchtete Stadt und das Rauschen des Flusses. Es wird zur Abwechslung mal ein anderer Campingplatz sein, als wir es bisher auf unserer Tour gewohnt waren (immer in der Natur, oft einfach am Ufer ohne Camping-Infrastruktur). Prag kennen wir von anderen Besuchen auf dem Landweg und wir hoffen, dass die Perspektive vom Wasser aus eine ungewohnte Faszination bieten wird.

Auf dieser Etappe werden wir auch den Zusammenfluss von Moldau und Elbe bei Mělník erreichen. Von dort geht es auf der Elbe weiter. Warum der Fluss im weiteren Verlauf nicht Moldau heißt, haben wir nie verstanden, denn die Moldau ist der längste Fluss in Tschechien und der größte Nebenfluss der Elbe. Sie führt am Zusammenfluss deutlich mehr Wasser als die Elbe und ist damit der hydrologische Hauptfluss des Elbe-Flusssystem.

Daniel ist jetzt acht Jahre alt und wird zum ersten Mal aktiv mitpaddeln, was unsere Reisegeschwindigkeit

Links: Kraftwerk bei Slapy. Wir setzen unterhalb der Staumauer ein.



Die Anreise erfolgt wie gewohnt mit dem Mad River Canoe Huckepack



Bereit zum Start. Aber bitte, wo soll Heidemarie nun noch Platz finden?



Bei längeren Portagen ist ein Bootswagerl sehr empfehlenswert

sicherlich erhöhen wird (wie wir Eltern hoffen). Unser Auto bleibt am Startpunkt (gegen eine kleine Gebühr) auf einem Campingplatz und wird dort bewacht. Am Ende der Tour wird Thomas mit dem Zug zurückfahren, um es abzuholen, damit wir uns und unsere Ausrüstung sicher nach Hause nach Wien bringen können.

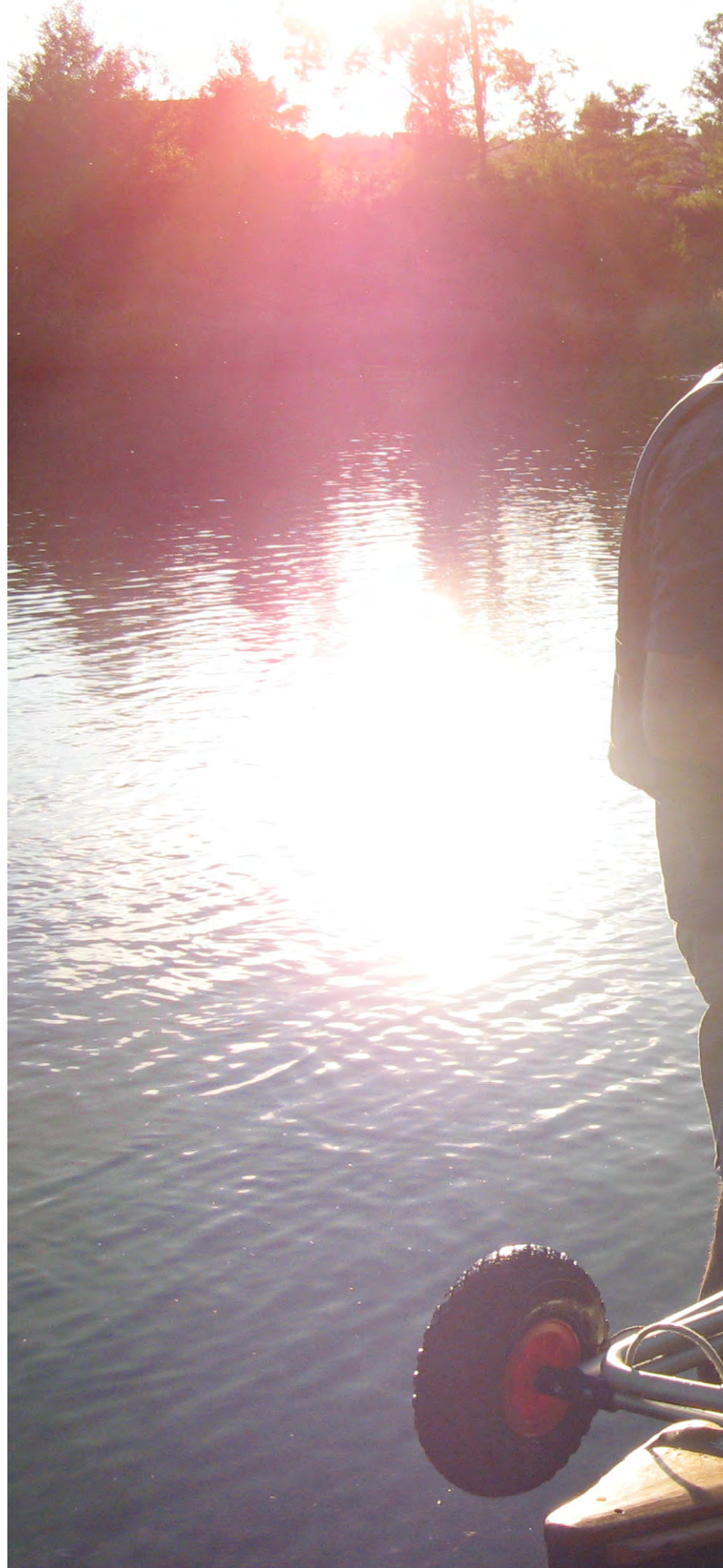
Das kleine Bootswagerl leistet bei den langen Portagen hervorragende Dienste, denn trotz sehr geschickter Packtaschen mit Rückentrageregurt ist es eine große Anstrengung, die etwa 80 kg Gepäck plus unser Mad River Canoe (das 30 kg wiegt) von einer Seite eines Wehres (oder einer Schwelle) zur anderen zu bringen. An manchen Paddeltagen passieren wir vier oder mehr Wehre, und Treideln (das Boot an einem Seil über ein kleines Wehr treiben lassen) ist nur selten möglich. Im Gegensatz zu den kleinen Wehren an der Lainsitz sind hier große Staumauern.

Das Ein- und Ausladen des Bootes haben wir perfektioniert und es geht schnell. Erstaunlich ist immer wieder, dass tatsächlich alles Platz findet und der Süllrand, nachdem wir alle eingestiegen sind, immer noch so hoch über der Wasseroberfläche liegt, dass kein Wasser ins Boot schwappt.

Die Pläne der Flusslandschaft sind foliert und leisten gute Dienste, denn neben der Flusskilometrierung sind darauf jede Schwelle, jedes Wehr, jeder Campingplatz, bei Brücken die Durchfahrtshöhe und vieles mehr eingezeichnet. Immer griffbereit haben wir Wasserflaschen, Obst und Snacks zur Motivation, wenn es mal anstrengend wird, wegen Gegenwind oder fehlender Strömung.

Es tut gut, wieder gemeinsam im Boot zu sitzen und sich auf das Abenteuer der nächsten zwei Wochen (so der Plan) einzulassen. Die Zivilisation lassen wir wieder einmal hinter uns.

Rechts: Rast machen und Plan lesen. Selbst an einem Fluss, der naturgemäß nur in eine Richtung fließt, ist eine gute Karte unverzichtbar.





Goldene Stadt an der Moldau

Sich einer Großstadt, in unserem Fall der tschechischen Hauptstadt Prag, auf dem Wasserweg zu nähern, ist ein gewagtes Unterfangen und bietet besonders eindrucksvolle Einblicke. Schon einige Kilometer vor dem Stadtzentrum bemerken wir die dichtere Bebauung, das geschäftige Treiben und den zunehmenden Verkehr entlang des Ufers.

Am südlichen Stadtrand mündet die Berounka in die Moldau. Die Berounka entspringt in Pilsen und ist der wasserreichste Nebenfluss der Moldau. Weitere große Zuflüsse sind neben der Lužnice (Lainsitz), auf der wir 2005 bei Suchdol die erste Etappe starteten, die Otava und die Sázava.

Für uns Paddler ist es wichtig zu wissen, dass die Moldau in Prag durch drei Wehre gestaut wird, die bis heute die Namen alter Mühlen tragen. Die Wehre sorgen dafür, dass der Wasserstand der Moldau das ganze Jahr über nahezu konstant bleibt, was für die ganze Stadt sehr positiv ist, vor allem weil es keine Überschwemmungen gibt.

In Prag gibt es kurz hinter der Stadtgrenze von Süden kommend auf einer Moldauinsel einen gepflegten Campingplatz in zentraler Lage. Ideal, wenn man wie wir mit dem Kanu anreist. Hier quartieren wir uns für zwei Nächte ein, erholen uns und besichtigen Prag.

An der Insel, auf der unser Zeltplatz liegt, wird die Moldau durch einen langen Damm geteilt. Die Strömung ist

mäßig und der Stau des Štítkovský-Wehrs (erstes Wehr in der Stadt unterhalb der Jiráskův-Brücke) macht sich bereits bemerkbar.

Die meisten Sehenswürdigkeiten wie der Veitsdom, der Wenzelsplatz und der Hradschin befinden sich in „walking distance“ vom Campingplatz auf der Insel. Auch einige Skulpturen haben unsere Aufmerksamkeit erregt. Damit sind nicht die Statuen auf der Karlsbrücke gemeint, sondern die knallgelben Pinguine, die am Ufer auf einer Kai-mauer als Empfangskomitee in Reih und Glied stehen.

Die Karlsbrücke, ein Wahrzeichen der Stadt Prag, ist die älteste erhaltene Brücke über die Moldau und eine der ältesten Steinbrücken Europas. Sie wurde im 14. Jahrhundert vom Dombaumeister Peter Parler im Auftrag des damaligen Königs Karl IV. erbaut, der ein sehr fortschrittlicher und aktiver König war (er war viermal verheiratet!). Sie ist 250 m lang, hat 16 Bögen, vor den Pfeilern stehen große hölzerne Eisbrecher. Zwei Brückentürme, der Altstädter Brückenturm und der Kleinseitner Brückenturm, rahmen die historische Bogenbrücke ein. Der Altstädter Brückenturm kann bestiegen und auf einer Aussichtsetage besichtigt werden.

Auf der Karlsbrücke befinden sich insgesamt 30 überwiegend barocke Statuen und Statuengruppen aus dem 18. Jahrhundert. Die älteste Statue auf der Karlsbrücke ist dem heiligen Johannes von Nepomuk gewidmet. Der angeblich



bei König Wenzel IV. in Ungnade gefallene Märtyrer wurde 1393 von der Karlsbrücke in die Moldau gestürzt. Die Sturzstelle ist durch ein in das Brückengeländer eingelassenes Messingkreuz markiert. Wenn man seine Hand so auf das Kreuz legt, dass jeder Finger einen der Sterne über dem Kreuz berührt, sollen einem alle Wünsche erfüllt werden.

Natürlich schlendern auch wir über die Karlsbrücke, legen unsere Hände auf das Kreuz und hoffen, dass unsere Wünsche in Erfüllung gehen. Wir machen uns Gedanken über die Weiterfahrt mit unserem Kanu. Wie und wo kommen wir am besten durch die Stadt, wo darf man fahren, wo nicht? Gibt es Hindernisse oder lauern andere Gefahren im Staubereich der Moldau?

Bei der Weiterfahrt nach zwei Tagen paddeln wir durch die ersten beiden Wehre (Štítkovský- und Altstädter-Wehr vor der historischen Karlsbrücke) und erst beim dritten Wehr, dem Helmovský-Wehr auf der Insel Štvanice, benutzen wir die Schleuse. Wir verlassen das Stadtgebiet Prags. Das enge Flusstal wird von hohen Felsen eingerahmt, die allmählich in eine Hügellandschaft übergehen.

Dass inmitten der Stadt eine große Schwelle in der Moldau auf uns warten würde, wussten wir und doch steht uns der Stress ins Gesicht geschrieben, weil die Strömung stark ist und es sehr rutschig ist



Karlův Most (die Karlsbrücke) ist in Sichtweite



Der Schleusenwart thront hoch oben und beobachtet das rege Getümmel in der Schleusenammer



Der zweite Tag im Regen; die Stimmung ist ähnlich trüb, wie das Wetter

Jahrhunderthochwasser an der Elbe

Seit Tagen schon nähert sich ein Landregen leise wie auf Samtpfoten. Mit ein paar Tropfen hat es angefangen. Plopp. Plopp. Plopp. Regnet eine Weile, hört wieder auf. Zum Glück regnet es meistens nachts, wenn wir gut geschützt im Zelt schlafen. Der Pegel steigt von Tag zu Tag und wir beobachten ihn mit wachsender Sorge. Am dritten Tag regnet es schon morgens heftig. Lospaddeln bei Regen? Ja, natürlich. Natürlich! Dann wird schnell die Regenkleidung angezogen und es geht unverdrossen weiter. Bald prasseln die Tropfen ununterbrochen auf uns und unser wasserdicht verpacktes Gepäck. Zwischendurch schöpfen wir Wasser aus dem Boot. Es ist Sommer, das Wasser ist warm. Unser Sohn ist am besten ausgerüstet und rundum gut geschützt. Langsam läuft uns das Wasser in die Ärmel bis zu den Armbeugen, denn bei jedem Paddelschlag strecken wir einen Arm nach oben. Die Arme werden immer schwerer und die nasse Regenjacke reibt an den Unterarmen. Immer mehr Tropfen sammeln sich im Nacken und rinnen in kleinen Bächen den Hals hinunter.

Warmer Regen. Guter Regen für das Land. Die Pferde am Ufer lassen sich nicht stören, die Rinderherden auch nicht. Jetzt kommt zum Regen auch noch der Wind und wir schaukeln immer heftiger auf den Wellen. Unser Boot wird hin und her geworfen. Das Paddeln wird schwieriger und wir kommen nur langsam voran, bis wir kaum noch gegen den Wind ankommen, denn in der Flussmitte sind die Wellen zu stark für uns und am Ufer gibt es kaum Strömung. Die Wellen lassen das Wasser in unser Boot schwappen. Der Fluss ist aufgewühlt. Und wir auch. Unser bis an den

Süllrand beladenes Boot bei diesem Wind auf Kurs zu halten, ist Schwerstarbeit. Der Steuermann darf sich keine Sekunde ausruhen, damit das Boot nicht wie eine Nusschale im Kreis treibt. Endlich kommt in der Ferne eine große Brücke in Sicht, die in diesem Moment nicht als Hindernis, sondern als Rettungsanker auf uns wartet.

Die Natur hat sich gegen uns verschworen und mit vereinten Kräften schaffen wir diese Strecke bis zur rettenden Brücke. Es war ein mühsamer Weg.

Unter der Brücke klettern wir erschöpft aber erleichtert aus dem Boot und finden den erhofften Schutz vor dem Regen. Der Wind pfeift erbarmungslos zwischen den Brückenpfeilern hindurch und trotz der sommerlichen Temperaturen ist es merklich kühler geworden. Mit Treibholz, Reisig und Stroh entfachen wir in einer windgeschützten Nische ein kleines Feuer, das bald für wohlige Wärme sorgt. Erschöpft und ausgelaugt stehen wir am Feuer und unsere Regenkleidung dampft gespenstisch in der düsteren Atmosphäre. Unheimlich. Wie eine Filmkulisse, in der bald etwas Schreckliches passieren wird. Es ist der dritte Tag, den wir bei sehr wechselhaftem Wetter paddeln, und es scheint an der Zeit, diese Etappe deutlich früher als geplant zu beenden. Die Online-Nachrichten auf unseren Handys berichten von schweren Überschwemmungen an vielen Nebenflüssen der Elbe. Große Baumstämme, tote Schweine und abgebrochene Äste treiben an uns vorbei. Wir kommen nicht weiter. Unter der Brücke können wir nicht bleiben. So viel ist klar.

Über dem Atlantik hatte sich seit Tagen das Tief Viola gebildet, das in Mitteleuropa und Teilen Osteuropas für heftige Regenfälle mit katastrophalen Folgen sorgte. Gleichzeitig kam ein Tief von der Nordsee. Beide Wetterphänomene

Nach zwei Tagen ununterbrochenen Regens geben wir auf. Es wird zu gefährlich, denn der Wasserstand ist sehr hoch und steigt ständig an. Die Strömung ist zu stark und es sind viel Treibholz und tote Tiere im Fluss.



Neue Fluss-Kilometrierung an der Elbe, die uns bis Hamburg führt



Schleusenwärterhaus



Braunkohlekraftwerk am Ufer; 10 km nordwestlich von Mělník



Erschöpft liegt unser Mad-Rive-Canoe im Garten von Dagmar

zusammen haben zu Überschwemmungen, Murenabgängen und leider auch zu vielen Todesopfern geführt.

Wir kamen glücklicherweise glimpflich davon, da wir unsere Reise vorzeitig in Roudnice nad Labem beendeten. Bei einer langjährigen Freundin, Dagmar K., finden wir Unterschlupf und können all unsere Sachen trocknen, die nach drei Tagen Regen nass geworden sind.

Unter der Brücke packen wir unsere Sachen und das Boot zusammen. Dort holt uns Dagmar mit dem Auto ab. Sie fährt mit unseren Sachen dreimal den Berg hinauf zu ihrem Haus. Das Boot transportieren wir in unserem Bootswagerl, denn das passt natürlich in kein Auto.

Unkompliziert und mit großer Herzlichkeit finden wir nach Tagen im Regen Unterschlupf am Fluss. Wieder ein Dach über dem Kopf zu haben, an einem richtigen Tisch zu essen und in richtigen Betten zu schlafen, ist für uns paradiesisch. In den folgenden Tagen trocknen alle unsere Sachen auf dem Dachboden des Hauses und wir können mit Dagmars

Enkelkindern schöne Ausflüge in die nähere Umgebung machen. Einmal sogar ca. 10 km auf den 455 m hohen Berg Říp, der mit seiner markanten geschwungenen Form weithin sichtbar ist. David, ihr Enkel, sammelt übermütig eine riesige Menge weißer Pilze.

Insgeheim hoffen wir, dass sich das Hochwasser bald zurückzieht und wir unsere geplante Tour fortsetzen können. Leider bessert sich die Wetterlage nicht und so beschließen wir nach drei Tagen die Heimreise nach Wien anzutreten.

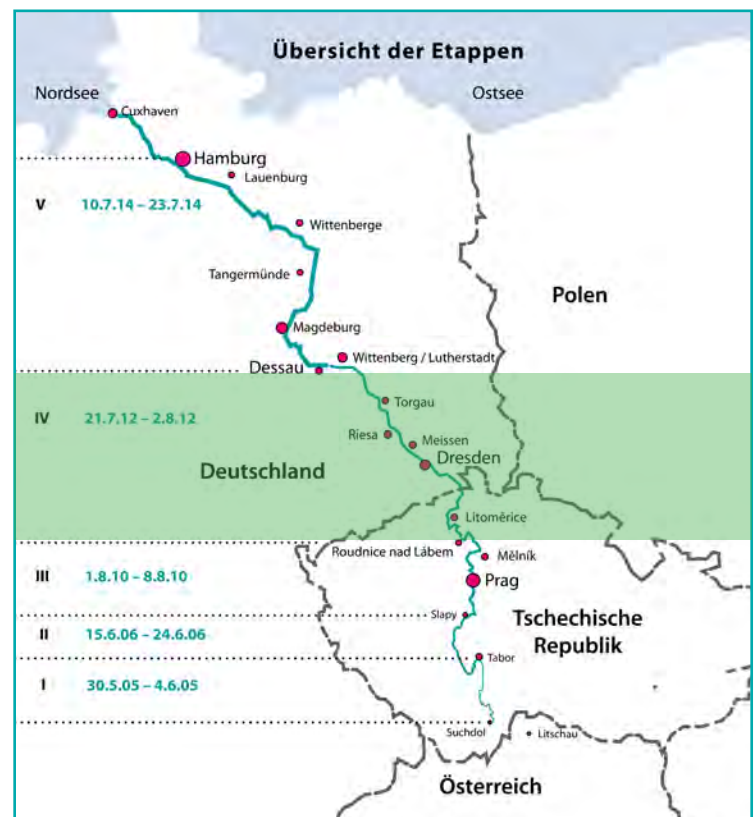
Emotional war dieses vorzeitige Ende nicht so leicht zu verkraften, hatten wir uns doch auf zwei Wochen Wildnis eingestellt. Die Rückkehr in die Zivilisation nach Wien schien eine Herkulesaufgabe für die Seele zu sein.

4. Etappe

Roudnice bis Dessau

Weichenstellung für die Zukunft im Technikmuseum Dessau.

1.000 Kilometer nordwärts
22. Juli bis 2. August 2012
13 Tage am Wasser
Moldau und Elbe
340 km



Roudnice, CZ

Kilometer 810, Elbe

Voller Eifer und Vorfreude packen wir diesmal (mit unserer nochmals verbesserten Packliste) die Sachen für die nächsten zwei Wochen. Die Anreise erfolgt wieder von Wien aus mit unserem Toyota Avensis und dem Kanu auf dem Dachgepäckträger. An unserem Startpunkt in Roudnice nad Labem, der auch der Endpunkt der dritten Etappe war, freuen wir uns, Dagmar K. wieder zu treffen. Sie hat uns vor zwei Jahren beim Hochwasser an der Elbe „gerettet“, als wir unsere Tour abbrechen mussten, hat uns Unterkunft, warmes Essen und die Möglichkeit gegeben, unsere Sachen zu trocknen, die vom tagelangen Dauerregen trotz Regenkleidung und wasserdichten Packtaschen durchnässt waren. Das ist nicht selbstverständlich und so etwas vergisst man nie.

Nach einem gemütlichen Abend bei ihr und der vorerst letzten Nacht in richtigen Betten brechen wir am frühen Morgen des 22. Juli 2012 zu unserer vierten Etappe auf. Wir sind gespannt, wie es uns diesmal ergehen wird und wie weit wir kommen.

Es sollte die Tour der lautesten Zeltplätze, der grandiosesten Brückenbauten, der größten Schafherden, der größten Gegensätze zwischen Stadt und Land und der gastfreundlichsten Paddelclubs werden. Gekrönt wurde diese Tour am Etappenziel durch den Besuch des Technikmuseums in Dessau, dessen Schwerpunkt neben vielen technischen Entwicklungen auf historisch bedeutsamen

Links: Unser voll beladenes Kanu ist ein vertrauter Anblick



Schmuckes Schleusenwärterhäuschen in České Kopisti



Eine der beiden eindrucksvollen barocken Kirchen von Litoměřice



Flusspiraten – zum Glück sehr friedlich

Flugzeugen unterschiedlichster Art liegt. Für Thomas, der über eine Privatpilotenlizenz verfügt, und Daniel, der von Flugzeugen und der Fliegerei fasziniert ist, war dies der krönende Abschluss der vierten Etappe auf dem Weg zur Nordsee. Jahre später (2023) wird die Fliegerei zum Beruf unseres Sohnes Daniel.

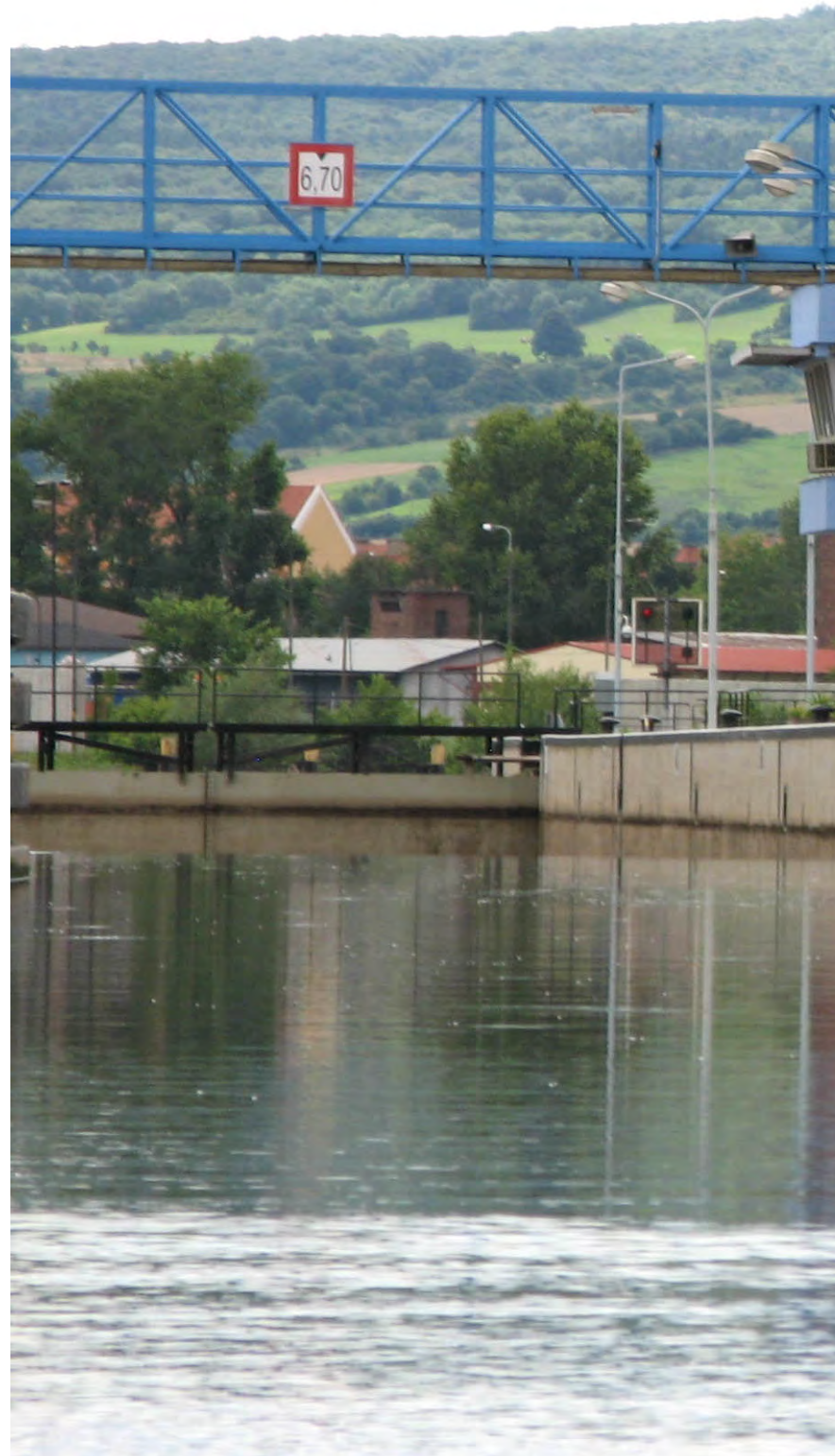
Die Aussicht, an der tschechisch-deutschen Grenze durch die Sächsische Schweiz zu paddeln, die grandiosen Kalkfelsen vom Wasser aus zu sehen, die historisch bedeutenden und berühmten Städte Dresden, Meissen, Torgau, Wittenberg und vielleicht sogar bis Magdeburg zu paddeln, beflügelt uns sehr. Einige dieser Städte kennen wir schon von anderen Reisen. Aber noch nie vom Wasser aus.

Das Paddeln, das Leben im Zelt und die Staustufen sind für uns mittlerweile Routine. Unglaublich, wie aufregend das erste Mal das Schleusen war. Jetzt sind wir ganz ruhig und wissen genau, was zu tun ist.

Daniel ist jetzt 10 Jahre alt und wird auf dieser Reise einiges über die deutsche Geschichte lernen und erleben. Für uns selbst ist es wieder eine Zeit der Erholung, des Abschaltens, des Entdeckens und des Lebens „out of the box“. Ein großer Vorteil ist, dass wir uns in Deutschland viel besser verständigen können als auf den ersten drei Etappen in Tschechien. Die tschechische Sprache ist eine echte Herausforderung, vor allem, wenn man selbst nur Deutsch und ein paar romanische Sprachen spricht.

Jahre später – 2017 – sollte Heidemarie anfangen, Tschechisch zu lernen. Aber das war für unsere Etappen eins bis vier viel zu spät.

Wehranlage bei Lovosice



ZDYMADLO
LOVOSICE

LOVOSICE - km 787,38

6,70



Meissen

D, Kilometer 82, Elbe

Als Kind liebte Heidemarie das zierliche, kunstvolle Geschirr und die bunt bemalten Figürchen und Keramiken, die bei den Großmüttern und älteren Verwandten hübsch auf Kommoden und in Vitrinen arrangiert waren. Sie waren einfach „nur“ schön. Dass es sich um das weltberühmte Meissener Porzellan handelte, wusste sie damals nicht.

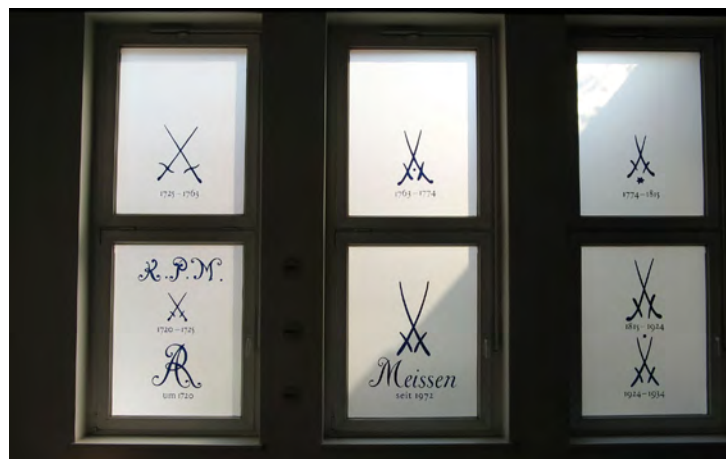
Als Zeugnis des Bürgertums war Meissener Porzellan in Österreich sehr bekannt und beliebt. Ein kleiner Luxus, den man sich leistete. Willkommene Sammlerstücke. Beliebte Geschenke. Nun sind wir also in der Stadt Meißen am Ende des Elbtals angekommen und können die Heimatstadt unserer Kindheitserinnerungen hautnah erleben. Die Schönheit der Stadt hält Schritt mit der Schönheit des Porzellans der Kindheit. Die Albrechtsburg und der Burgberg grüßen uns vom Fluss aus. Wir zelten beim Meissner Ruderverein.

Die Stadt ist sehr gepflegt. Wunderschöne, liebevoll restaurierte Häuser. Schmucke Straßen und Gassen. Gelassenes Treiben und freundliche Menschen, wohin wir auch kommen.

Seit 1708 wird in der Stadt Meissen (oder auch Meißen – beide Schreibweisen gibt es) das berühmte und weltberühmte Meissener Porzellan (die Schreibweise mit dem Doppel-ss ist eingetragenes Markenzeichen der Manufaktur) hergestellt. Im Jahre 1863 wurde die Produktion auf das noch heute genutzte Manufakturgelände in

Meißen-Triebischtal verlegt. Das Symbol der Manufaktur sind zwei gekreuzte Schwerter, die sich im Laufe der Geschichte weiterentwickelt haben. Ursprünglich gehörte die Manufaktur zum Fürstentum und befand sich auf der Albrechtsburg. Später, 1806, übernahm der Staat (der sächsische Fiskus) die Produktion und zu DDR-Zeiten war sie ein volkseigener Betrieb. Seit 1991 firmiert sie unter dem Namen Staatliche Porzellan-Manufaktur Meissen GmbH. Gesellschafter ist der Freistaat Sachsen.

Für uns ist es selbstverständlich, dass wir die Ausstellungsräume der Porzellanmanufaktur besuchen. Wir kommen aus dem Staunen nicht heraus. Geschirr, Vasen, Ziergegenstände, Tierfiguren von unvorstellbarer Schönheit, Eleganz, Farbenpracht, Größe und Vielfalt. Anmutige Kunstwerke, viel zu schade für den täglichen Gebrauch. Es ist wie ein Eintauchen in eine edle, künstlerische, fremde Welt, die nichts mit der funktionalen, kurzlebigen Welt zu tun hat, in der wir zu leben gewohnt sind.





Segel setzen

Die Elbe fließt auf dem Abschnitt zwischen Dessau und Hamburg sehr langsam, da sie auf 350 Flusskilometern nur 55 Höhenmeter verliert. Wir paddeln gleichmäßig und ruhig mit kräftigen Paddelschlägen, als plötzlich starker Rückenwind aufkommt. Das ist eher die Ausnahme, denn in den weiten Ebenen des Elbtals bläst uns oft ein kräftiger Wind entgegen. Wenn es das Schicksal so gut mit uns meint wie heute, dann ist der Rückenwind so stark, dass sich vor uns sogar eine kleine Bugwelle bildet. So eine günstige Situation müssen wir doch nutzen können!

In den vielen Jahren, in denen wir paddeln, haben wir immer mal wieder Kajaks gesehen, die ein speziell geformtes Segel benutzten und es schien zu funktionieren. Mit diesem Bild vor Augen stellt sich nun die entscheidende Frage: „Wo bekommen wir schnell so ein Segel her?“ Improvisation ist gefragt. Nach kurzer Diskussion ist klar, wie wir es bauen wollen. Aus Schnüren und einem großen Handtuch basteln Daniel und Heidemarie ein provisorisches Segel. Ein spannendes Unterfangen. Und tatsächlich – es funktioniert. Das hätte keiner von uns gedacht.

Wie so oft gilt auch hier: „Wer nicht wagt, der nicht gewinnt.“ Wir fühlen uns wie richtige Abenteurer, die Neuland betreten und sind richtig beflügelt. Gleich geht es zügiger voran und wir nehmen uns fest vor, für die letzte Etappe von Dessau nach Hamburg ein spezielles Kanu-Segel zu besorgen.

Improvisation mit unserem Handtuch; ein kreativer Versuch

Wie gut muss es erst mit einem richtigen Segel gehen? Wir können es kaum erwarten und doch wird es noch zwei Jahre dauern, bis wir es ausprobieren können.

Durch die hohe Geschwindigkeit ist das Plätschern der Bugwelle deutlich zu hören. Es ist eine Herausforderung für Thomas zu steuern, weil so viel Druck aufgebaut wird. Das Plätschern der Bugwelle klingt wie Musik in unseren Ohren und es erfüllt uns mit Freude, mit dem Wind zu segeln. Wir legen gute Kilometer zurück, bis der Wind endlich nachlässt und wir wieder auf unsere eigene Muskelkraft angewiesen sind. Ach, wie schön war dieser Teil der Tagesetappe. Ein tolles Erlebnis für uns alle.



Kaum Strömung im norddeutschen Flachland

Folgeseite: Elbebrücke Wittenberg, eine 452 m lange Straßenbrücke die bei Stromkilometer 213,8 die Elbe überspannt

Dessau

D, Kilometer 260, Elbe

Die Stadt Dessau ist weit über die Grenzen Deutschlands hinaus für drei Dinge bekannt. Zum einen für das Bauhaus-Design der 1920er Jahre, das die moderne Architektur begründete, und das Dessau-Wörlitzer Gartenreich (beides Weltkulturerbe), zum anderen für das Technikmuseum von Hugo Junkers, der eine Vielzahl von Gebäuden, Maschinen, Geräten für Heiztechnik, Gas- und Elektroherde und auch Flugzeuge entwickelte.

Für den Hobby- und Privatpiloten Thomas ist der Besuch des Museums ein lang ersehnter Fixpunkt. Selbst ein mehr als 5 km langer Fußmarsch bei gefühlten 35 Grad vom Bootshaus zum Museum kann ihn nicht abschrecken. Daniel lässt sich von der Begeisterung mitreißen und ist heute (12 Jahre später) Berufspilot. Von den ausgestellt und liebevoll restaurierten Flugzeugen sind zwei besonders hervorzuheben. Die „Tante Ju 52“, ein Passagierflugzeug, das zum Wegbereiter der modernen Zivilluftfahrt wurde, und ein in der Sowjetunion entwickelter einstrahliger Abfangjäger, der Kampffjet MiG-21 (Mikojan-Gurewitsch), russisch Микоян-Гуревич МиГ-21. Sein NATO-Codename war Fishbed. Während wir diese Zeilen schreiben, fühlt sich alles hautnah und beängstigend an. Zumal inzwischen (seit 2023) ein grausamer Angriffskrieg von Russland in der Ukraine geführt wird.

Dessau liegt nur noch 61 m über dem Meeresspiegel und ist immer wieder von Hochwasser bedroht, die höchste Erhebung liegt nur 110 m über dem Meeresspiegel.

Ein Highlight des Technikmuseums, die fachgerecht restaurierte Flugzeuglegende Junkers JU 52/3m (die Tante JU)



Die JU – das erfolgreichste Verkehrsflugzeug der 30er Jahre



Im Cockpit der JU – üben für später



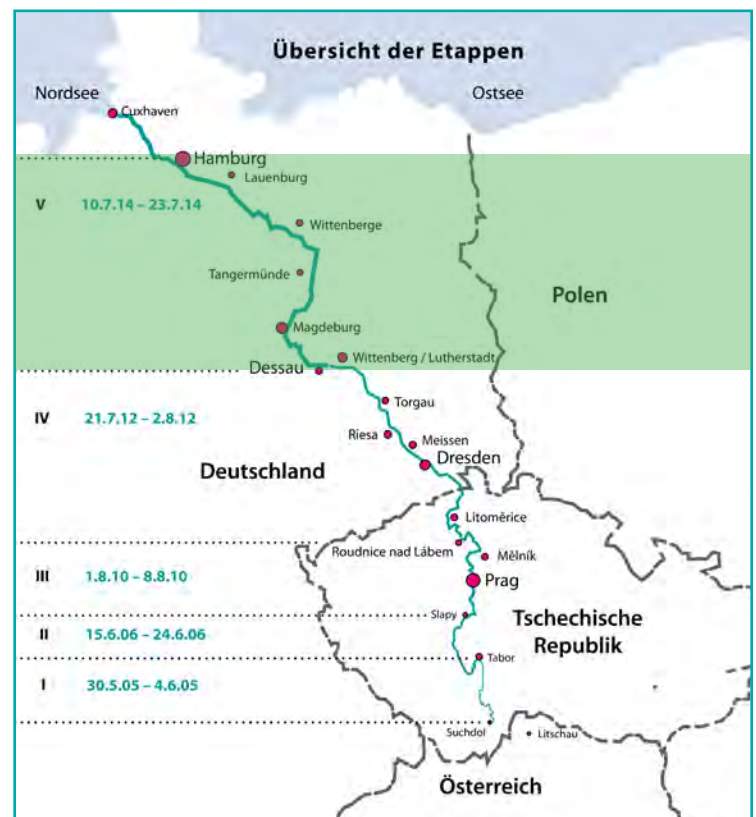
Kampffjet MiG-21 – hautnah und gruselig

5. Etappe

Dessau bis Hamburg

„Hier möchte ich nicht einmal als Toter überm Zaun hängen“, meinte der Taxifahrer.

1.000 Kilometer nordwärts
bis Hamburg / Süderelbe
10. Juli bis 23. Juli 2014
10 Tage am Wasser
Elbe
360 km



Magdeburg

Kilometer 325, Elbe

Ein längerer Stopp in der geschichtsträchtigen Stadt bringt Abwechslung in unser Leben am Fluss und eine Mahlzeit an einem Tisch in einem richtigen Restaurant. Eine alte, schöne und sympathische Stadt zu der wir einige historische Informationen geben möchten.

Um das Jahr 1360 wurde der Dom in seiner heutigen Form geweiht. Die rund 104 Meter hohen Türme wurden später um 1520 vollendet. Allerdings wurden auch diese noch im Stil der Gotik gestaltet. Zu einer Führung durch den Dom zählt auch der Aufstieg zum Nordturm. Von dort genießt man einen weiten Blick über Magdeburg bis hin zum Harz.

Mit 120 Metern Länge und 33 Metern Höhe ist der Magdeburger Dom der größte Kirchenbau Mitteldeutschlands.

Die Sternbrücke im Süden von Magdeburgs bei Flusskilometer 325,10 verbindet die Altstadt mit der Elbinsel Rotehorn und dem dort befindlichen Rotehornpark. Rechts im Bild ist die Johanniskirche, die als Begräbnisstätte Otto von Guericke, dem Vater der Experimentalphysik und Erfinder der Vakuumpumpe bekannt ist. Heute wird sie als Festsaal und Konzerthalle der Stadt genutzt.

Von Jänner bis Juni 2014 (also kurz bevor wir hier ankamen) wurde die Kirche sogar politisch genutzt – als Tagungsort für den Landtag von Sachsen-Anhalt.

Links: Stadtbummel in Magdeburg

Folgeseite: Industrieanlage im Gewerbegebiet Nord von Magdeburg am Zweigkanal



Die 104 m hohen Türme des Doms von Magdeburg prägen die Stadt



Beschauliche Idylle am Ufer



Die Sternbrücke im Süden von Magdeburg; rechts die Johanniskirche



Der Mittellandkanal

Dieser einzigartige Kanal verbindet die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich und die Schweiz mit Polen und der Tschechischen Republik. Eine grandiose Vision der Schifffahrtstechnik wurde verwirklicht.

Er ist die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands und eine seiner Besonderheiten ist, dass er in seinem Verlauf nördlich von Magdeburg die Elbe auf einer 918 m langen Kanalbrücke (Trogbrücke) überquert. Diese liegt genau auf unserer Route. Eine Wasserbrücke über einen Fluss (die es in gleicher Bauart auch an der Weser und an der Leine gibt) haben wir noch nie gesehen.

Die Idee zum Bau des Mittellandkanals geht auf das Jahr 1856 zurück, das erste Teilstück wurde 1905 (bis Hannover) fertiggestellt. 1926 wurde in einem Staatsvertrag die Fertigstellung des Mittellandkanals beschlossen. Durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges verzögerte sich die Fertigstellung vieler Teilabschnitte. Erst 1999 wurde der Grundstein für die Schleuse Hohenwarthe gelegt und erst 2003 das Wasserstraßenkreuz Magdeburg mit der Schleuse Hohenwarthe eingeweiht. Damit war der Mittellandkanal erstmals durchgehend für Großmotorgüterschiffe (2.300 t, 110 m Länge, 11,4 m Breite) befahrbar.

Wir legen an, steigen auf den Kanal, der uns staunen lässt, und beobachten eine Weile den Schiffsverkehr. Sogar Fische gibt es im Kanal.



Kanal über die Elbe – der Mittellandkanal bei Hohenwarthe (auch Elbe-Havel-Kanal genannt)

Tangermünde





Ruhiger Lagerplatz beim Ruderclub Tangermünde neben prachtvollen Heckenrosen

Eintragung ins Bootshausbuch

Die wahren Abenteuer sind im Kopf. Außer man lässt sie Wirklichkeit werden.

Der Kindheitstraum meines Mannes Thomas war es, von der österreichisch-tschechischen (damals wohl tschechoslowakischen) Grenze am Wasserweg bis zur Nordsee zu fahren. Das ist mehr als 40 Jahre her – der Traum.

Vor nunmehr neun Jahren begann die Realisierung. Mit einem 3er-Kanadier, viel Ausrüstung in wasserdichten Packsäcken, unseren damals 3-jährigen Sohn und uns. Allesamt ins Boot gepackt. Im Abstand von zwei bis vier Jahren nehmen wir nun die fünfte Etappe in Angriff. Der Start ist in Dessau. Das Ziel ist Hamburg. Und dann in zwei Jahren die letzte Etappe. Cuxhaven – der Leuchtturm soll das Ziel sein.

Nirgendwo auf der Strecke haben wir so eine herzliche und offene Aufnahme erfahren. Kein Bootshaus könnte einen Vergleich standhalten. Ein wunderbarer Platz zum Verweilen. Ich bin froh, dass wir nach vier Tagen Paddeln – Dessau – Barby – Magdeburg – Rogätz – nun hier einen Tage Pause eingelegt haben.

Reisbach – Lainsitz – Moldau – Elbe – die Kilometer haben wir noch nicht gezählt. Doch in drei Jahren wird es wohl ein Buch mit den eindrucksvollsten Begebenheiten dieser langen (Etappen-) Reise geben. (Eintragung vom 14.7.2014).

Familie Zimmermann

Anm: Das mit dem Buch hat schließlich noch deutlich länger gedauert. Genaugenommen 10 Jahre seit dem ersten Gedanken dazu.



Im Clubhaus des Ruderclubs dürfen wir alle Einrichtungen nutzen und bald gibt es Abendessen auf der Terrasse mit Blick über den Hafen

An der Mündung der Tanger in die Elbe liegt malerisch direkt am Wasser eine der schönsten Städte Sachsen-Anhalts. Die Hansestadt Tangermünde. Eine historisch bedeutsame Stadt mit vielen Backsteinbauten und einer geschichtsträchtigen, bewegten Vergangenheit.

Unser Zeltplatz im Garten des Ruderclubs Tangermünde könnte nicht schöner sein. Tolle Lage, gepflegter Rasen, gutes Wetter, wunderschöne Rosen direkt neben unserem Zelt und wir dürfen (wieder einmal) Küche und Sanitäreinrichtungen benutzen. Leider bleiben wir nur eine Nacht, denn unser Ziel Hamburg lockt zur schnellen Weiterfahrt.

Eine Erkundung des gepflegten Städtchens darf nicht fehlen. Reizvolle Fachwerkbauten wechseln sich ab mit backsteingotischen Bauten wie dem Rathaus, der St. Stephans-Kirche oder dem Neustädter Tor und mittelalterlichen Wehrbauten wie dem Wehrturm.

Ein Zwischenstopp in einer Kaffeerösterei ist eine willkommene Abwechslung – und vor allem ist der Kaffee eine

wahre Gaumenfreude im Gegensatz zum üblichen Pulverkaffee, der bei uns zum Frühstück auf dem Campingplatz auf dem Programm steht.

Viele bunte Graffiti zeugen von der Offenheit der Stadt und wir genießen die wenigen Stunden in vollen Zügen. Am späten Abend fallen wir müde und zufrieden ins Zelt und machen uns am nächsten Tag auf den Weg nach Havelberg.

Gorleben, D

Kilometer 492, Elbe

1977 wurde Gorleben als vorläufiger Standort für ein Nukleares Entsorgungszentrum bekannt gegeben. Dort sollten eine Wiederaufarbeitungsanlage und ein Endlager für Atommüll entstehen. Tausende Atomkraftgegner setzten sich dafür ein, dass dies nicht geschah. Nach vielen Jahren des Aktionismus und der politischen Auseinandersetzung wird 1982 der Bau eines Zwischenlagers im Salzstock Gorleben beschlossen. 1984 wird das erste schwach radioaktive Material eingelagert. 1995 wird erstmals hochradioaktives Material eingelagert. Ständige Proteste gegen die als Castor-Transporte bezeichneten Anlieferungen sind an der Tagesordnung. Im März 2010 wurde das im Jahr 2000 verhängte Moratorium (wegen der Erkundung des Salzstocks auf seine Eignung als atomares Endlager) vorläufig aufgehoben. Bis zu einer endgültigen Entscheidung werden noch viele Jahre vergehen.

Nach Protestaktionen wird schließlich 2019 die Schutzmauer (die Demonstranten fernhalten sollte) abgerissen und 1.200 Fässer mit radioaktivem Müll in einen Schacht bei Salzgitter eingelagert.

Nach weiterem politischen Hin und Her wird 2020 entschieden, dass der Salzstock Gorleben im Wendland nicht als Atommüllendlager in Frage kommt. Es ist ein gespenstisches Gefühl, an dem Schild vorbei zu paddeln und sich an die Proteste und die Medienberichterstattung zu erinnern.

Schleuse bei Dömitz an der Müritz-Elde-Wasserstraße



Etwa bei Flusskilometer 500, nicht nur ein Atommülllager



Malerisch liegt der Hafen Dömitz vor uns; wir befinden uns im Restaurant auf dem Aussichtsturm

Dömitz

Unser Zeltplatz im Wasserwanderzentrum Dömitz liegt hinter dieser Schleuse und so bleibt uns nichts anderes übrig, als wieder einmal zu schleusen.

Diese Schleuse wurde 1992 feierlich für den Sportbootverkehr wiedereröffnet. Sie liegt direkt an der gleichnamigen Stadt Dömitz und ist Teil der Müritz-Elde-Wasserstraße. Die Schleusenkammer ist 50 m lang und 9 m breit. Sie überbrückt einen Höhenunterschied von

ca. 1,5 m – je nach aktuellem Wasserstand der Elbe – zwischen Ober- und Unterwasser.

Die Hubbrücke von der Elbe kommend vor der Schleuse wird nur bei bestimmten höheren Elbpegeln (abhängig von der Durchfahrtshöhe) geöffnet. Vor der Brücke befindet sich eine Pegelanzeige mit der aktuellen Durchfahrtshöhe.

Bei einem Pegelstand der Elbe in Dömitz von 75 cm ist die Sohle der Schleuse 1,20 m tief. Inzwischen sind wir schon sehr geübt und das Schleusen hat seinen Schrecken verloren.

Folgeseite: Abendstimmung bei Dömitz mit surrealen Farben in mysrischer Stimmung

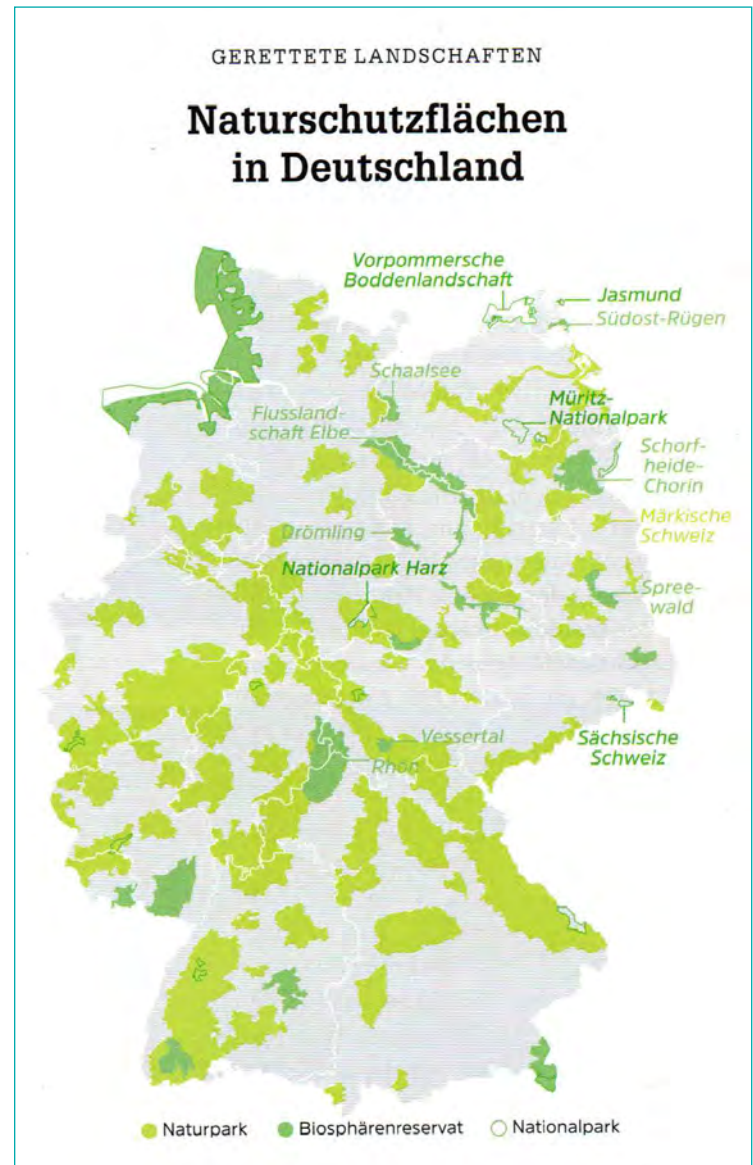
Naturschutz an der Elbe

Entlang der Elbe erstreckt sich über viele Kilometer ein Biosphärenreservat. Prof. Dr. Michael Succow (1941) hat sich über viele Jahrzehnte für die Unterschutzstellung von Gebieten in Deutschland eingesetzt. Er wurde 1997 mit dem Alternativen Nobelpreis – dem Right Livelihood Award – ausgezeichnet. Das „Tafelsilber der deutschen Einheit“, wie Succow die wertvollen Flächenreserven nannte, wurde kurz nach dem Fall der Mauer und kurz vor der Wiedervereinigung 1990 unter Schutz gestellt. Das entspricht 4,5 Prozent der Fläche der ehemaligen DDR. Moore, Wälder, Wiesen, Flusslandschaften und Seen. Sein damaliges Amt als stellvertretender Umweltminister ermöglichte es ihm (zusammen mit ehemals ehrenamtlichen Mitarbeitern), dieses großartige Vorhaben in kürzester Zeit in Gesetzesvorlagen zu gießen und gerade noch rechtzeitig in den Einigungsvertrag aufnehmen zu lassen.

Insgesamt wurden durch sein Engagement fast 5.000 Quadratkilometer ehemals ostdeutscher Landschaft als Schutzgebiet (Naturpark und Biosphärenreservat) ausgewiesen. Er hatte Weitblick, Mut, Engagement und Beharrlichkeit. Das war sein Erfolgsrezept.

Diese weitläufigen Schutzgebiete sind faszinierend und bezaubernd. Durch die fast lautlose Fortbewegung im Kanu können wir den Reichtum der Tierwelt hautnah erleben.

Links: Diese Storchfamilie hoch oben beobachtet die Menschenfamilie unten am Fluss im Boot



Grafik und Infos: GEO Magazin 11/2020



Warnschilder wie dieses sehen wir häufi – insbesondere auf den letzten Kilometern vor Hamburg

Vor der Abfahrt in Klein-Kühren wartet unser Mad-River-Canoe auf einer schönen Sandbank





Bald schon am Ziel

Wenig Strömung herrscht auf unserer letzten Tagestour dieser anspruchsvollen Paddeltour in fünf Etappen. Bald erreichen wir die größte und mächtigste Schleuse unserer Reise – Geesthacht. Sie ist 230 m lang und 25 m breit und überwindet – je nach Tidenhub – 1,3 m bis 4 m. Im Unterwasser der Schleuse beginnt das Tidengewässer der Nordsee.

Respekt, Ehrfurcht, Spannung, Vorfreude – viele gemischte Gefühle begleiten uns als wir näher und näher kommen.

In der unendlichen Weite der Flusslandschaft der Elbe sind wir mit unserem Kanu eine kleine, vorübergehende Erscheinung. Sanft, leise und unauffällig gleiten wir dahin. Fast lautlos tauchen unsere Paddel ins Wasser und bringen uns Meter für Meter voran.

Einzig Fische, Wasser- und Raubvögel begleiten uns ständig auf unserer ambitionierten Tour von der österreichischen Grenze bis zur Nordsee. Selten begegnen wir anderen Menschen. Selten andere Boote. In den Schleusenkammern geht es immer turbulent zu und an unseren Zeltplätzen am Ufer, auf den Campingplätzen und in den Rudervereinen kann es schon mal laut werden. Feste. Pfauen,. Frösche,. Verkehr, Radios, Telefonate, Blitzlichter der Zivilisation, der wir entkommen sind und in die wird bald zurückkehren werden.

Nach Lauenburg finden sich viele, geräumige und gut ausgestattete Hausboote am Ufer

Folgeseite: Das Mississippi-Schaukelrad-Dampfschiff ist eine unerwartete Begegnung und es scheint, als ob die Pfauenfedern unseres Mad-River-Canoe winken würden

Geesthacht



In der Ferne sind die Bauwerke der mächtigen Schleuse Geesthacht zu sehen; rechts im Bild Dalben (zum Befestigen der großen Schiffe)

Eingezwängt zwischen deutlich größeren Frachtschiffen spielt Heidemarie wieder einmal auf der Mundharmonika das Lied vom Tod (Ennio Morricone)



Hamburg, D

Kilometer 612, Elbe

Am späten Nachmittag paddeln wir in Hamburg ein. Unvergessliche Momente. Industriegebiete säumen das Ufer. War die Elbe außerhalb Hamburgs noch recht breit, wird sie immer schmaler und die Ufer steiler, so dass wir kaum anlegen könnten, wenn es nötig wäre.

Platsch. Platsch. Platsch. 1000e Paddelschläge haben uns hierher gebracht. Zwischen 110 und 180 Paddelschläge pro Kilometer – je nach Strömung und Windverhältnissen. Das macht bei über 1.000 Kilometern Strecke wohl an die 150.000 Paddelschläge in den fünf Etappen (in verschiedenen Jahren), verteilt auf insgesamt 42 Tage auf dem Fluss. Täglich zwischen drei und acht Stunden reine Paddelzeit. Ein stabiles Boot, gute Paddel und engagierte Paddler mit einem klaren Ziel vor Augen haben uns bis hierher gebracht.

Das Flussbecken wird immer flacher und ist voller Brackwasser und Schlamm. Die Paddel bleiben bei jedem Schlag stecken und aus unserem Mad River Canoe wird ein Mud River Canoe, denn bei jedem Paddelschlag tropft etwas von dem schmutzigen Brackwasser ins Boot. Eine sehr schlammige Angelegenheit.

Durch den Diamantgraben, so heißt der schmale Kanal unserer Einfahrtsrinne, erreichen wir gerade noch rechtzeitig vor Ebbe unseren Zeltplatz auf dem Gelände des Harburger Kanu-Clubs von 1922 e.V. an der Süderelbe. Wir sind sehr erleichtert, dass wir es noch vor der Ebbe geschafft haben.

Jetzt sind wir da. Was macht das mit uns? Freude? Glück? Stolz? Begeisterung? Euphorie? Hochgefühl? Sind wir wirklich hier? Jetzt schon?

Die Müdigkeit steckt uns in den Knochen, denn die letzten Kilometer auf dem Fluss waren von Eile geprägt, um noch vor der Ebbe den Paddelclub an der Süderelbe zu erreichen. Sonst hätten wir 12 Stunden im Schlick warten müssen. Keine gute Aussicht.



Ebbe und ...

Wir landen an einem schmalen Landungssteg, der steil in einen schlammigen Rinnsal (in dem unser Boot liegt) abfällt. Sind es fünf Meter Tidenhub oder noch mehr? Erschöpft und müde schleppen wir unser Gepäck und das Boot den steilen, rutschigen Steg hinauf zum Lagerplatz



... Flut; 5 m Tidenhub

vor dem Clubhaus und rufen Rolf H. an, der uns nach kurzer Zeit freudig begrüßt. Das ganze Clubhaus mit allen Einrichtungen (Küche, Sanitäranlagen) steht uns offen.

Sollten wir da nicht stolz und glücklich sein? Ja, sind wir schon ein bisschen. Aber viel mehr spüren wir eine große Leere. Eine Art Vakuum. Es fühlt sich seltsam an – unwirklich.

Neun Jahre lang haben wir dieses Ziel in Etappen verfolgt. Viele Strapazen auf uns genommen. Eine Wahnsinns-Zeit als Familie erlebt. Unglaublich viele Eindrücke von Natur, Orten, Städten und Menschen sammeln dürfen und faszinierende Nächte am Lagerfeuer verbracht. Sonne, Regen, Wind, Mond und Sterne haben uns wohlwollend begleitet und nun soll alles vorbei sein?

**JA
SO
IST
ES**

Rückschau von Daniel

Als Kind ist es selbstverständlich, mit den Eltern in den Urlaub zu fahren. Für mich war der Paddelurlaub so normal wie für andere Kinder, die mit ihren Eltern an die obere Adria oder nach Griechenland fahren. Mit vielen Jahren Abstand blicke auch ich auf unsere Paddelreisen zurück, die uns auf der Lainsitz (österreichische Grenze zu Tschechien), der Moldau und später auf der Elbe bis nach Hamburg führten.

Dieser Text ist keine wahrheitsgetreue Auflistung der Etappen – das ist auf den vielen Seiten zuvor in Wort und Bild schon ausführlich geschehen.

Vergeblich habe ich versucht, mich an Begebenheiten zu erinnern, die zum Teil mehr als zehn Jahre zurückliegen. Für jemanden, der erst 22 Jahre alt ist, sind zehn Jahre fast ein halbes Leben. Wenn ich Sie fragen würde, was Sie am 14.07.2012 gegessen haben, würde ich erwarten, dass Sie die Antwort nicht wissen. Sofern ich nicht zufällig Ihren Geburtstag getroffen habe (und Sie an Ihrem Geburtstag immer Beef Stroganoff im Gasthof zur Post essen, weil Sie das schon immer so gemacht haben), würde ich sogar behaupten, dass Sie mir keine korrekte Antwort geben können. Das Datum liegt in der Grillsaison, vielleicht haben Sie gegrillt.

Ähnlich verhält es sich mit diesem Text – ich kann Ihnen keine konkreten Details zu den einzelnen Etappen geben, sondern nur grob beschreiben, wie das Paddeln an sich ist. So wie Sie mir vielleicht einfach beschreiben können, wie man ein Grillfeuer entfacht, obwohl Sie sich nicht konkret daran erinnern können, wann Sie das letzte Mal ein Grillfeuer entfacht haben.

Grillfeuer spielen beim Paddeln eine große Rolle. Man muss nicht unbedingt grillen, aber wer Wert auf eine warme Mahlzeit legt, wird schnell feststellen, dass Grillen

oft die einzige Möglichkeit ist, eine warme Mahlzeit zu bekommen. Außerdem braucht man eine Beschäftigung. Ein Zelt aufzustellen geht zwar irgendwann ganz gut, aber man kann sich damit nicht lange genug beschäftigen. Lesen ist eine Option, solange es hell ist, also kurz. Mangels Strom (beim Paddeln fehlt es an vielem) sind auch die Möglichkeiten, künstliches Licht zu nutzen, recht begrenzt. Jedes Feuer braucht drei Dinge, um zu brennen: Wärme, Brennstoff und Sauerstoff.

Wer wild zeltet, braucht also dringend Brennholz. Dringend, weil es bald dunkel wird. Am Ufer gibt es oft angeschwemmtes Holz, das sich gut zum Räuchern, aber weniger zum Grillen eignet, weil es feucht ist. Nachdem man mühsam (je nach Region) die benötigte Menge Holz aus einem Wald und nicht direkt vom Ufer gesammelt hat, kann man – im Idealfall – mit dem Grillen beginnen.

Manchmal regnet es, und der Regen ist der Feind des Kanuten. (Ehrlicherweise muss man sagen, dass wir nur auf einer einzigen Etappe – der dritten – das Zelt tatsächlich im Regen aufbauen mussten). Nachdem man dem Regen schutzlos am Wasser ausgesetzt war und nicht mehr sicher ist, ob wenigstens eine der Schichten noch trocken ist, muss man ein Zelt aufbauen und dann im Idealfall noch möglichst trockenes Brennholz finden. Ein schwieriges Unterfangen. Die gute Nachricht: Sobald das Feuer brennt, kann man die nassen Holzstücke trocknen. Das klingt vielleicht optional, aber vergessen Sie nicht, dass Sie das Feuer für Ihre warme Mahlzeit brauchen. Schließlich will man im Urlaub ein Mindestmaß an Komfort. Nehmen wir an, es ist trocken. Sie grillen, Sie essen, und dann gehen Sie schlafen.

Diesen Schlaf brauchen Sie dringend, denn morgen steht wieder eine lange Etappe auf dem Programm. Also legen Sie sich ins Zelt auf Ihre 1,5 cm dicke Isomatte und freuen sich, dass Sie keinen Stein im Kreuz spüren. Vielleicht kommen Sie zur Ruhe. Vielleicht. Vielleicht ist es aber auch die Natur (brunftige Hirsche, Frösche, Vögel, betrunkene



2005

Zeltnachbarn) oder das Klima im Zelt (kalt und sehr feucht), die Sie wach halten. Egal, irgendwann schläft man ein.

Am nächsten Tag stellen Sie fest, dass Ihre Haare unnatürlich feucht sind. Auch die Kleidung hat die Feuchtigkeit angezogen und kann nicht mehr als trocken bezeichnet werden. Das Problem mit der Kleidung lässt sich lösen, indem man sie luftdicht verpackt, alle Probleme lassen sich irgendwie lösen. Aber schließlich merkt man – bequem ist das alles nicht. Erschöpfung ist der ständige Begleiter auf langen Touren.

Das klingt jetzt nicht gerade enthusiastisch. Trotzdem paddeln wir auch heute noch regelmäßig. Jede Tour bietet die Chance, etwas Einzigartiges zu erleben. Man könnte fast sagen, dass Paddeln eine der letzten Möglichkeiten ist, auf einem so dicht besiedelten Kontinent wie Europa noch echte Abenteuer zu erleben und echte Wildnis hautnah zu erfahren. Man bekommt eine einzigartige Perspektive auf Land und Leute entlang des Flusses. Jede Tour ist ein Abenteuer für sich, jeder Abschnitt bietet andere Landschaften und hat seinen eigenen Reiz. Man sieht viele Tiere, die man sonst nur im Zoo oder in Naturdokumentationen sieht, man erlebt Dinge, von denen andere nur in Büchern lesen. Dieses Hobby ist sicher nicht für jeden geeignet, aber es ist eines der coolsten Hobbys überhaupt.

Das Wahrzeichen von Cuxhaven, eine aus Holz errichtete Kugelbarke ist eines der bekanntesten Seezeichen am Wattenmeer. Sie markiert die Mündung der Elbe in die Nordsee.



2006



2010



2012



2014

Über die Autor:innen



Mag. Heidemarie Zimmermann, studierte Betriebswirtin, die seit 2007 Bücher für andere Menschen/Firmen macht (www.private-publishing.at), schreibt seit ihrer Kindheit (mehr oder weniger konsequent) Tagebuch. Denn: Was man schreibt, bleibt.

Viele Bücher, die sie für ihre Kundinnen und Kunden gestalten durfte, waren eine tolle Basis, um dieses Buch in eigener Sache zu schreiben und herauszugeben. Das Eintauchen in diese einzigartige Reise und das Teilen dieser Erlebnisse mit anderen waren der Antrieb, dieses ehrgeizige Projekt zu realisieren. Der Shutdown während der Covid-Zeit war eine der wesentlichen zeitlichen Voraussetzungen und legte den Grundstein für das Projekt.



Mag. Thomas Zimmermann, Betriebswirt mit jahrzehntelanger Erfahrung als Geschäftsführer, ist heute in der Erwachsenenbildung zu Wirtschaftsthemen tätig und Fluglehrer und Vorstand des Flugsportvereins Stockerau (bei Wien). Das Schreiben begleitet ihn sein ganzes Berufsleben.



Daniel Zimmermann, ihr Sohn, war bei den Paddeltouren immer dabei, so auch bei der großen Reise „Mit dem Kanu nach Hamburg“. In einem kurzen Rückblick ließ er diese Fahrt noch einmal „revue passieren“.

Allen gemeinsam ist die Freude und die Liebe zur Natur. Mit Kanu und Zelt am Wasser unter freiem Himmel die Tage gemeinsam zu leben. Das ist kein Urlaub aus dem Katalog. Sie sind dankbar, dass solche Abenteuer mitten in Europa gefahrlos möglich sind.

Fachbegriffe

Begriff	Erläuterung
Kanadier	Ein Kanu, das mit einem Stechpaddel vorwärts gebracht wird. Man paddelt im Gegensatz zu einem Kajak nur auf einer Seite des Bootes
Oberwasser	Der Wasserbereich oberhalb (flussaufwärts) von Wehren / Kraftwerken / Staustufen
Portage	Übertragen des Bootes und der Packstücke
Süllrand	Holzrand an der oberen Seite des Kanadiers
Treideln	Der Begriff Treideln kommt aus dem Lateinischen ‚tragulare‘ und bedeutet Schiffziehen. In der Frachtschiffahrt bzw. dem Holztransport auf Flüssen wurde über Jahrhunderte getreidelt. Meist ging dies gegen den Strom und die Fracht wurde von Pferden und Menschen vom Ufer aus, flussaufwärts transportiert.
Unterwasser	Der Wasserbereich unterhalb (flussabwärts) von Wehren / Kraftwerken / Staustufen

Tourenübersicht

Datum	Etappe	Tage	Orte / Fluss	km	Anmerkung
30.5. – 4.6.2005	I	5	Lainsitz von Suchdol bis Tabor	89	Das Abenteuer kann beginnen. Wir wissen nur noch nichts davon.
15.6. – 24.6.2006	II	7	Lainsitz und Moldau; von Tabor bis Slapy	139	Wir freunden uns mit der Wildnis an.
1.8.2010 – 8.8.2010	III	7	Von Slapy auf der Moldau bis Mělník dann auf der Elbe weiter bis Roudnice	151	Das Jahrhunderhochwasser und wir.
21.7.2012 – 2.8.2012	IV	13	Auf der Elbe von Roudnice nach Dessau	340	Weichenstellung für die Zukunft im Technikmuseum Dessau.
10.7. – 23.7.2014	V	10	Elbe; Dessau bis Hamburg (Süderelbe)	360	Hier möchte ich nicht einmal als Toter überm Zaun hängen.
		42		1.079	

Übersicht der Etappen

