

Auf der Moldau

Wir lassen unsere TWIGA III am südlichen Ende des Orlikstausees zu Wasser,

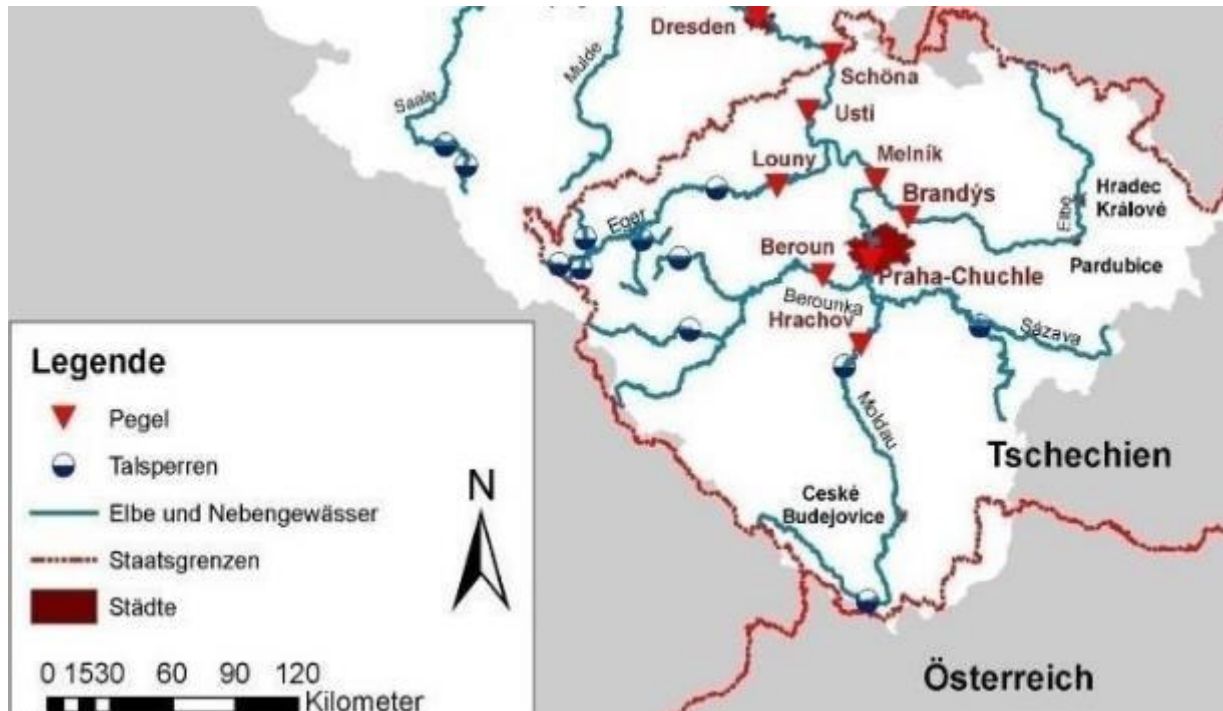


wollen auf der Moldau zur Elbe und später die Elbe abwärts bis nach Hamburg reisen. Die TWIGA III ist ein zweisitziges Kajak. Die Besonderheiten dieses Bootes sind: zwei Ausleger, die an den Haupttrumpf angeklappt werden können, ein Steckmast aus Carbon mit einem Rollsegel, zwei effektiven Tretantrieben, die Flossen unter dem Rumpf bewegen und zwei Carbonpaddel.



Mit diesen drei Antriebsarten sind wir gut gerüstet um auf Seen, Flüssen und an Küsten zu reisen. Unter den vier Luken befindet sich ausreichend Stauraum für Ausrüstung und Camping.

Die Moldau ist der längste Fluss Tschechiens, eine Wasserstraße, Fluss und Seenlandschaft, sie ist ein gewichtiger Faktor für die Wirtschaft, für die Ökologie, Verkehr, Hochwasserschutz, Energiespender...



Das Einzugsgebiet der Moldau/Elbe mit den wichtigsten Talsperren und Pegeln

Die Elbe nimmt die Moldau in den Arm, empfängt sie als gleichberechtigte Schwester – so kennen die Wiener diese beiden Flüsse, dargeboten als



Brunnenschmuck vor dem Österreichischen Parlamentsgebäude.

Bei Melnik, vierzig Kilometer nördlich von Prag treffen sich die Beiden.



Und die Moldau hat bis dorthin mehr Strecke zurückgelegt als die Elbe, Prag durchflossen, bringt fast die doppelte Wassermenge mit sich und muss dennoch an diesem Ort ihren Namen abgeben.

Ein Namensstreit

Im Namensstreit hätte die Moldau siegen müssen! „Elbe“ leitet sich wahrscheinlich nicht von dem Lateinischen „alba“ = weiss ab, wie wir es noch in der Schule lernten – so blind können unsere Vorfahren nicht gewesen sein; die Elbe war und ist voller Schwebstoffe, Schlamm und Schlick, sie hat eher eine dunkle, erdfarbene Tönung, weiss geht anders! Wahrscheinlicher ist, dass der Name auf das indogermanische Wasserwort „al“ zurückgeht, das auf modriges, schmutziges Wasser hinweist. Der Name Modau stammt aus den germanischen Wörtern „wilt-ahwa“ = wildes Wasser woraus die Tschechische Bezeichnung Vltava wurde, im 12 Jh. eingedeutscht zu „Wulta“ woraus dann „Moldau“ wurde.

Im Wettstreit zwischen „Schmutzwasser“ und „Wildwasser“ steht der Sieger für mich eindeutig fest.

Der Wasserweg

Seit der Bronzezeit sind Moldau und Elbe Verkehrswege gewesen, schon 3000 Jahre v.Chr. gab es einfache Einbaumboote mit denen Handelsreisen

unternommen wurden, belegt sind z.B. Bernsteinimporte aus Jütland an die Moldau.

Im Mittelalter gewann dieser Wasserweg zunehmende Bedeutung, ab dem 16. Jh. waren Elbe und Moldau als Wasserstraße anerkannt, die Transportmenge wuchs in der Neuzeit weiter, Anfang des 19. Jh. gab es zwischen Prag und Hamburg 48 Zollstationen, deren Abfertigungen so langsam und kostspielig waren, dass die Zeit- und Geldverluste zu einer Stagnation des Handels führten. Erst die schrittweise Aufhebung dieser Wegelagerei ermöglichte ab der Mitte des 19. Jh. eine rasante Zunahme des Handels.

Die Jahrhunderte andauernde Bedeutung des Transportes auf dem Wasser begründet sich durch die ähnlich bleibenden Kostenrelationen:

Anfang des 4. Jh. n.C. zur Zeit Kaiser Diocletians war der Transport pro Tonne auf dem Meer am günstigsten, die Flussfahrt 5fach und der Landtransport je nach Bedingungen 28–56fach teurer.

Im 18. Jh. ist das Meer weiterhin am günstigsten, es folgt der Fluss mit Faktor 3, Fuhrwerke mit Faktor 9 und Transport auf Tieren mit Faktor 27.

Im 19. Jh. wird für die Talfahrt auf dem Fluss der Faktor 1 genommen, für die Bergfahrt Faktor 5, für die Eisenbahn Faktor 10 und für die Straße Faktor 30.

Auf der Moldau und den anderen Flüssen, die die Elbe speisen war der Schiffverkehr durch viele Stromschnellen behindert, durchgehender Transport

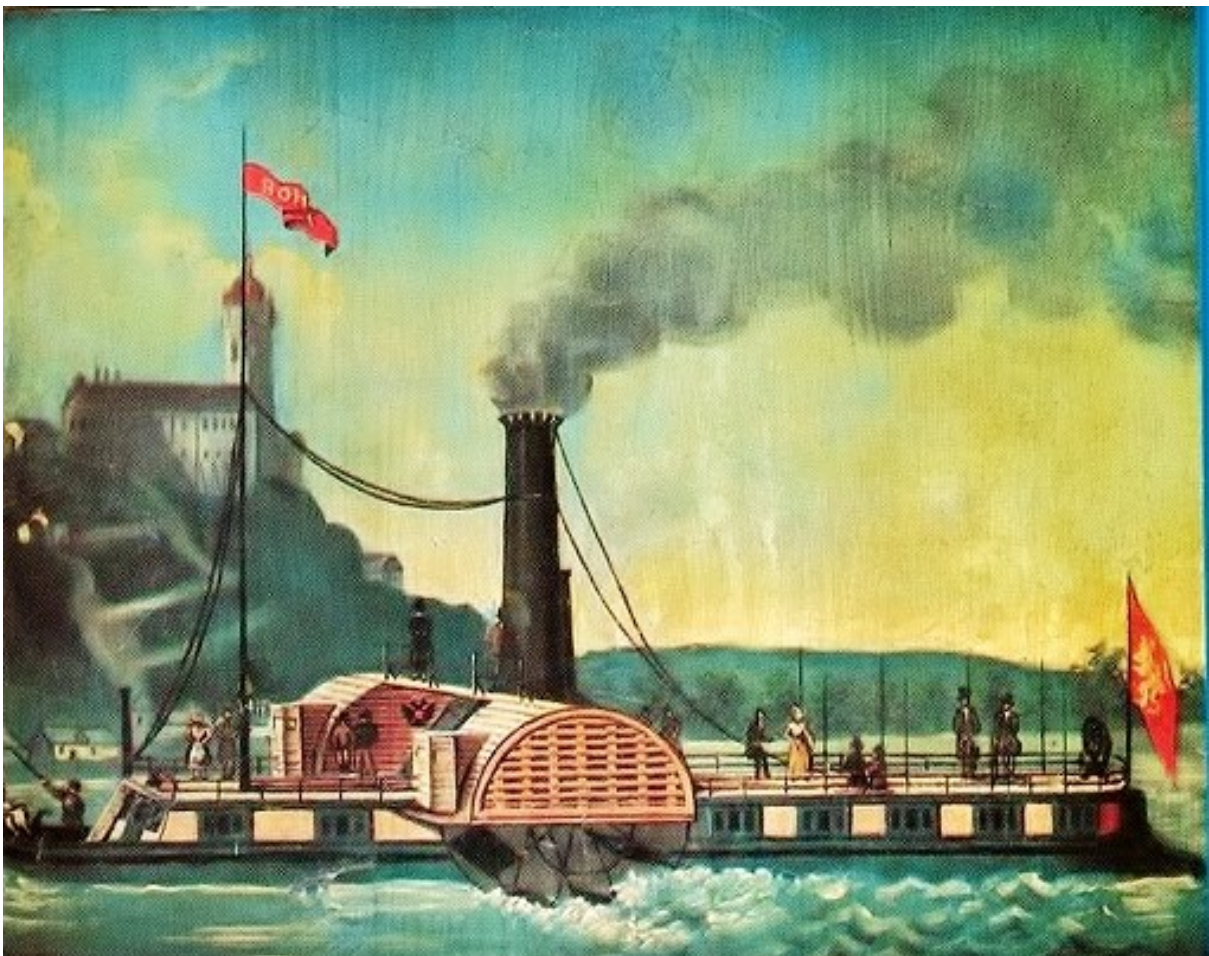


war fast nur für die Flößerei von Holz möglich; und dieses war ein Wirtschaftszweig von sehr hoher Bedeutung. Langhölzer wurden z.B. aus dem Böhmerwald für den Mastenbau bis nach Hamburg geflößt, Bauholz wurde in

den Städten benötigt, das Brennholz musste ebenso über weite Strecken transportiert werden bevor es in Prag oder Wien die Wohnungen heizte oder für warmes Essen sorgte.

Motorisierung

Die Motorschiffahrt begann 1841 mit dem Raddampfer „Bohemia“; sie war allerdings noch sehr unrationell; es musste massenhaft teure Kohle verfeuert werden um einen wenig effektiven jedoch haltbaren Raddampfer zu betreiben.

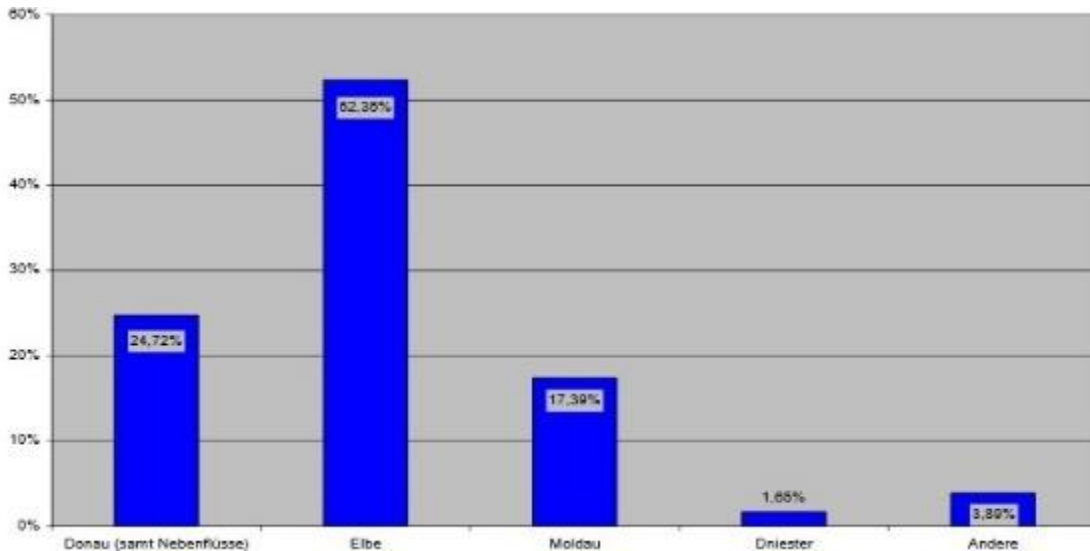


Die Originalmaschine der „Bohemia“ ist noch heute in dem Museumsschiff „PD DIESBAR“ bei Dresden in Betrieb!

Wegen der mangelnden Effektivität für den Massengutverkehr wurde auf Kettenschiffahrt umgestellt. Bei diesem, ursprünglich aus Frankreich stammendem System, verlegte man auf dem Flussgrund Ketten die von dafür speziell erbauten Schiffen aufgegriffen wurden und an denen sie sich mittels einer maschinellen Winde fortbewegten. Von Hamburg bis Prag gab es durchgehend solch ein System, welches Ende des 19. Jh. wegen der

Verbesserungen bei den Schiffsantrieben an Bedeutung verlor. Der letzte Abschnitt des Kettenschiffsbetriebes wurde erst 1945 eingestellt.

Im Habsburger Reich wurden Moldau und Elbe intensiv genutzt, die Wasserwege ausgebaut. Das Transportvolumen beider Flüsse übertraf das der Donau und aller anderen Flüsse bei weitem:



Prozentualer Anteil einzelner Flüsse am Gesamtverkehr auf den Österreichischen Wasserstraßen im Jahre 1903

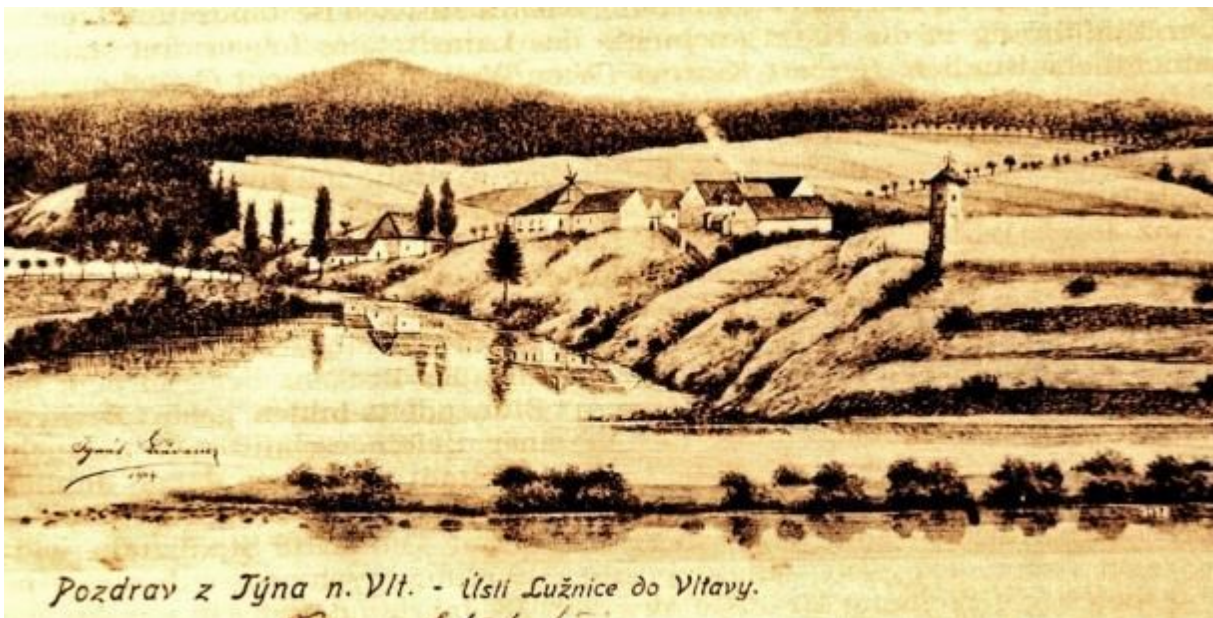
Schon Kaiserin Maria Theresia wollte die Moldau zwischen Prag und Budweis durchgehend schiffbar machen lassen. Ihr schwebte ein Schiffsverkehr vor der sich ohne Stromschnellen, Bürokratie oder Wegekosten frei entfalten sollte. Es sollte jedoch noch lange dauern bis dies tatsächlich angegangen wurde; vollendet ist dieses Projekt bis heute nicht. Zwischen 1930 und 1962 wurden südlich von Prag die 5 Stauseen der Moldaukaskaden errichtet; die Benutzung der Schleusen und Lifte ist kostenlos, jedoch fehlt noch immer an der Mauer des Slapy Staudammes eine feste Bootsbeförderungsanlage, hier wird mittels Traktor und Hänger improvisiert.

Wer heute diesen Teil der Moldau bereist findet eine völlig andere Landschaft vor als früher; Smetanas synfonische Dichtung „die Moldau“ (1874) klingt nach dem wilden, ungebändigten Fluss, ist überwältigend vital. Wir finden heute eine eher tranquile Seenlandschaft, deren Farben und Stimmungen meist gedämpft, pastellfarbig erscheinen, im Adagio erklingen. Wenn jedoch die Ufer felsig-dramatisch aus dem ruhigen Wasser erwachsen, beschleunigt sich der Puls, die Augen weiten sich, eine Gänsehaut rinnt vom Hals den Arm hinunter.

Auf dem Orlikstausee

Er ist der größte Stausee der Moldaukaskade, mit maximal 716,5 Millionen Kubikmetern Wasseraufnahme mehr als doppelt so mächtig wie der Lipnostausee am Oberlauf der Moldau. Die Staumauer Orlik ist 1962 fertig gestellt worden, das davon südlich gelegene enge und tiefe, schluchtartige Moldautal samt einiger Dörfer wurde geflutet. Der Orlik wie auch die vier weiteren flussabwärts gelegenen Stauseen dienen dem Hochwasserschutz, der Bewässerung, der Energiegewinnung und als Trinkwasserreservoir. Der Hochwasserschutz war dringend notwendig, zahlreiche Überschwemmungen hatten die Dörfer und Städte am Fluss immer wieder überflutet.

An diesem ersten Tag unserer Moldaureise hatten wir das Boot erst gegen



Die Einmündung der Lainsitz in die Moldau bei Tyn, 1904

15:00h zu Wasser gelassen, unweit der Stelle an der die Lainsitz in die Moldau mündet.

Für uns ist dies die erste Reise mit dem Kajak, wir sind gespannt wie`s denn sein wird, wo wir unterkommen können, wie die Staumauern und Schleusen zu queren sind, welche Eindrücke wir aus dieser menschengemachten Naturlandschaft mitnehmen werden. Bislang hatten wir nur Tagestouren mit dem Boot unternommen. Eine sehr schlichte Campingausrüstung, genügend Wasserflaschen und etwas zu futtern, zwei kleine wasserdichte Säcke mit Bekleidung, eine kleine wasserdichte Tonne für die Smartphones und Elektronik haben wir in den vier Luken des Mittelrumpfes und unter dem

Hecknetz verstaubt, ein kleiner Bootswagen ist auf dem Vorschiff festgeschnallt mit dem wir das Boot auf dem Land auch ohne fremde Hilfe bewegen können. Unser Kajak, eine „Mirage Island Tandem“ gebaut von der Hobie Werft in Florida wiegt mit voller Ausrüstung und dem Gepäck ca. 150Kg, da sind funktionierende Schleusen, Lifte etc. natürlich sehr willkommen.

25Km fahren wir noch mit den Tretantrieben flussabwärts, gelegentlich vom Segel unterstützt, bevor die Dämmerung anbricht.

An den Ufern des Orlikstausees gibt es nur wenige Zuwege, fast keine Dörfer; die alten Siedlungen liegen unter 50–60 Metern Wasser, neue Ansiedlungen



sind nicht entstanden, die Ufer sind meist steil, bedeckt mit Wäldern, die durch den flächendeckenden Borkenkäfer Befall ausgelichtet erscheinen, an manchen



Stellen statt des satten Fichtengrüns den Hang mit braunen Flächen bedecken. Fast keine ebenen Stellen wo wir das Zelt aufstellen könnten, Felswände mit manchmal skurrilen Formen ragen auf, die Bäume der Wälder wurzeln

zwischen Felsbrocken, ganz ähnlich wie wir es aus Teilen de Waldviertels kennen.

Der große Orliksee verfügt über warmes Oberflächenwasser, angenehme Badetemperatur, ene Empfindung die offensichtlich auch von den Algen geteilt



wird, die den See mit einem grünen Teppich bekleiden.

Abgesehen von dem Käfer-traurigen Zustand des Waldes reisen wir durch eine fjordartige Natur, nur selten begegnen uns am Ufer Angler, vereinzelt Motorboote, keine Paddler, fast keine Segelboote. Es ist warm, fast heiß, klarer Himmel, die gelegentlichen kleinen Böen sind willkommen.

In einigen Buchten sind Hausboote stationär festgemacht, manche stehen auf



Stelzen, erreichbar per Boot oder auf Waldwegen die nur mit Geländefahrzeugen befahrbar sind.

Anlegestellen für reisende Boote, Jausenstationen, gar eine Unterkunft sind an den oberen 30 Km des Orlikstausees nicht zu finden. Auch Wander- oder Radwege verlaufen in weiter Entfernung, sie berühren fast nie die Ufer.

Wir kommen mit gemächlichem Treten und den gelegentlichen kleinen Böen auf ca. 5-6 Kmh Geschwindigkeit. Eine hoch gelegene Eisenbahnbrücke



überspannt den See, oben fährt die blaue Bummelbahn von Dorf zu Dorf, bindet die Gegend an Tabor an, von wo aus schnelle Verbindungen nach Prag bestehen. Kinder stehen an den geöffneten Fenstern und winken uns und unserem seltsamen Gefährt zu, danach sind wir wieder für einige Stunden fast



alleine auf dem See.

Erst bei der Burgruine Zvikov sind wieder einige Boote und Menschen



unterwegs. Die Ruine liegt auf einer Halbinsel, gebildet durch die Moldau und dem von Westen heranfließenden Fluss Otava, der nach 113 Km aus dem Böhmerwald kommend hier in die Moldau einmündet.

Am Fuße der Festung gibt es einen Anlegesteg für einen Touristendampfer der von dem weit nördlich gelegenen Ende des Stausees Ausflugsfahrten für Tagesgäste durchführt. Jetzt, gegen Abend ist auch hier Stille eingekehrt. Anlegestellen für Boote oder Campiermöglichkeiten sind nicht zu erkennen, wir reisen weiter.

Zehn Kilometer weiter nördlich in Sichtweite der zweiten Brücke über den See finden wir auf dem östlichen Ufer einen Platz, der nur geringes Gefälle



aufweist, ein Ufer auf das wir die TWIGA ziehen können, unser Quartier für die Nacht, Vier andere Boote sind auch schon dort. Zelt aufbauen, Matten auslegen, Boot klarieren und ab in den Schlafsack, wir sind geschafft...

Am nächsten Morgen passieren wir nach vier Kilometern auf der Westseite der



Moldau das Schloss Orlik, das dem Stausee den Namen gab. Das prachtvolle Gebäude ist seit dem 17.Jh. im Besitz der Familie Schwarzenberg, die in allen Zeiten sich politisch erfolgreich durch die unterschiedlichen Regierungsformen bewegt haben. Das Schloss ist vollrestauriert, mit einem englischen Garten ausgestattet, im angeschlossenen Dorf soll es sogar ein Hotel geben. Der Anlegesteg am Schloss ist nur für das Ausflugsboot reserviert, ein Bootssteg vorhanden aber mit Tor und Stacheldraht vor der Nutzung durch Gäste geschützt... wir fahren weiter.

Es sind nur noch 12 KM bis zur Staumauer und davor gibt es zwei Campingplätze auf denen wir übernachten können. Die Orlikstaumauer und die nächste Staumauer, Kamyk, wollen wir an einem Tag hinter uns bringen. Der Bootstransport ist nur von Freitag bis Montag in Betrieb und am Kamyk See gibt es laut Karte keinerlei Möglichkeit anzulanden.

Der Orliksee ist breiter geworden, Hausboote, Segel- und Motorboote zahlreicher, davon sind einige mit starken Motoren und lärmender Lust an der Geschwindigkeit unterwegs, aggressive Heckwellen hinter sich herziehend die unser flaches Kajak mit ihrer Gischt überziehen und durchnässen. Gott sei

Dank ist so warm, dass Kleidung, die dann juckend- klebrig an der Haut haften würde überflüssig bleibt. Boote treiben träge im Wasser, Menschen springen von Bord, baden, an den Ufern sind Segler festgemacht, Bekleidung wird als



optional empfunden, Urlaubsatmosphäre allenthalben.

Hier, nur wenige Kilometer vor der Staumauer hat der See seine größte Breite,



etwas Wind kann sich entfalten, die Ufer werden flacher, nach der Enge des bisherigen Tales geht der Blick wieder in die Weite; eine kleine Brise bringt Erfrischung und endlich wieder etwas Segeln, wir gleiten auf dem ruhigen Wasser langsam dahin

Unter uns in 60 Metern Tiefe liegt der Ort Technice, eines der Dörfer, die 1962



vor der Flutung des Stausees geräumt wurde, die Dächer wurden abgedeckt,



das Holz beseitigt, der Ort bis auf die Grundmauern geschleift. Von dem Verbleib der Einwohner ist uns nichts bekannt und offensichtlich wurden keine Neuansiedlungen an den Ufern des Stausees vorgenommen. Das Tal muss sehr idyllisch gewesen sein; heutzutage würde schon die Planung eines solchen

Stausees in einem Meer von Einsprüchen ersticken. Und dennoch hat auch der See für uns einen großen Reiz.

Der erste Campingplatz, 3 Km vor der Staumauer ist riesig, überdeckt eine gesamte Halbinsel, bietet Restaurants, Sanitäreanlagen und Einkaufsmöglichkeiten. Genutzt wird die Anlage fast ausschließlich von Dauercampern, die sich hier mit ihrem eigenen, exklusiven informellen



Regelwerken und sozialen Besitzständen fest verankert haben.

Wir finden am Rande einen geeigneten, ebenen Platz, auf dem einige abgeschnittene Zweige liegen, die wir beiseite bringen um dort später unser Zelt aufzubauen. Nach kurzer Zeit kommt ein gestreng-rundlicher Herr mit einem neuen Gartenrechen, beginnt das Ufer zu harken, sammelt mit blitzsauberen Gartenhandschuhen sein Ernte zusammen bringt sie zu „unserem“ Platz, wirft sie dorthin. Mit ausdruckslosem Gesicht - sehr beherrscht! und ärgerlich heftigen Bewegungen holt er die von uns in den Wald getragenen Zweige wieder hervor, legt sie zurück; nun wir haben verstanden, ruhen noch ein wenig am Ufer aus, als hinter uns der Stromgenerator dieses gestrengen Bürgers anspringt, der Auspuff direkt in unsere Richtung weisend. Mit dieser Charaktervariante der Urlaubsatmosphäre wollen wir uns nicht auseinandersetzen, füllen unsere Wasserflaschen auf, lassen unsere TWIGA wieder zu Wasser und ziehen weiter.

Zwei Kilometer weiter: wieder ein Campingplatz, eine fröhliche Badeatmosphäre, viele Tagesgäste, die Straßenanbindung macht sich bemerkbar. Am Ufer finden wir ein für uns passendes Plätzchen, sogar fast eben, die Staumauer ist in Sichtweite.

Ein Restaurant vorhanden, frisch gezapftes Bier gibt es auf der Terrasse,



die TWIGA liegt am Ufer vor dem Zelt, am Abend wird es mit Sonnenuntergang



Ruhig, das Kraftwerk gelb erleuchtet, gleich morgen früh wollen wir über die Sperrmauer.

Neunzig Meter ist die Staumauer hoch, ein imposantes Bauwerk! Und die Anlage zum Transport der Sportboote ist etwas seltenes, möglicherweise einmaliges: Ein Käfigwagen wird an einer Seilwinde ins Wasser gelassen, das



Boot fährt hinein, der Wagen wird bis zur Mauerkrone gezogen, um 180° gedreht und sodann auf der anderen Seite wieder in den 90 Meter tiefer



gelegene Kamyk Stausee auf Schienen abgelassen. Die ganze Aktion braucht ca. 20 Minuten, entsprechend begrenzt sind die Kapazitäten, bedient wird nach der Reihenfolge der Ankunft.

Der Kamykstausee

Ein Blick zurück auf die Staumauer von unten, dann reisen wir zügig weiter.



Das Wasser im Kamyk Stausee ist fast klar und kalt, denn vom Orlik aus wird das in der Tiefe befindliche, kalte Wasser in das Kraftwerk geleitet, das Oberflächenwasser bleibt unberührt. Das Tal ist wieder eng, kein Windhauch



verirrt sich nach hier unten, gut, dass es noch früh am Morgen ist. Die Landschaft ist idyllisch-wild, fast keine Bebauung an den Ufern,



keine Campingplätze oder Feriensiedlingen, lediglich ein Motorboot, das nach uns über den Lift vom Orlik gekommen ist überholt uns, ansonsten sind wir



auf der 12 Km langen Strecke alleine unterwegs. Die nächste Staumauer verfügt über eine Schleuse. Als wir ankommen ist das Motorboot schon in Warteposition, das grüne Schleusenlicht leuchtet auf, wir fahren in die Schleusenkammer, klappen den Steuerbordausleger an und gehen an einer



Leiter längsseits. Das Schleusentoor wird geschlossen, Maschengeräusche dröhnen, ein leises Rauschen und schon beginnt der Wasserstand in der Schleusenammer so schnell zu sinken, dass wir uns wie in einem Lift abwärts fühlen. Während das Boot absinkt müssen wir uns an der Leiter Stufe für Stufe abwärts hangeln, denn in der Kammer gibt es wegen des ablaufenden Wassers Strömungen.

Dann öffnet sich nach zwanzig Metern Höhenunterschied das untere Schleusentor, wir fahren in den beliebten Slapy Stausee.



Slapy Stausee

Der Slapy Stausee erstreckt sich über ca. 40 Km, an der Staumauer wurde von 1949 bis 1954 gebaut, bei der Flutung 1954 versanken 11 Dörfer am Ufer der Moldau. Über den Bau der Dämme gibt es reichlich Informationamaterial, Bilder und Veröffentlichungen sind im Internet leicht auffindbar. Anders verhält es sich jedoch mit Materialien zu den überfluteten Orten über die wir an diesem Tag mit unserer Twiga segeln. Von den Ortschaften Královská, Moráň, Kocanda, Živohošť, Ústí, Smilovice, Kobylníky, Cholín, Trenčín und Oboz finde



ich nur nach längerem Suchen Bilder zu Zivohosty und Cholin, ansonsten



scheint die Vernichtung der Dörfer nach wie vor ein Unthema zu sein. Auch über das Schicksal der ausgesiedelten Familien ruht der Mantel des Schweigens während der Triumph der – sicherlich beachtlichen – Ingenieursleistungen besungen wird.

Der Stausee ist landschaftlich abwechslungsreich, steile Felswände, enge Täler



im Wechsel mit flacheren Ufern, Wochenendhäuser an den Hängen, die die Nähe der reichen Großstadt Prag signalisieren, mehr Brücken, Campingplätze, Touristen die auf Flößen – ja die gute alte Zeit der Holzflößerei!– herumgefahren werden... der See wird als Naherholungsgebiet für Prag



offensichtlich intensiv genutzt und bietet dennoch genügend Platz und Ausweichmöglichkeiten um sich ohne dem Gefühl der Bedrängtheit wohl zu fühlen.

Auf diesem Stausee haben Jana und Pawel ihre 9 Meter lange Segelyacht. Wir hatten die beiden vor drei Jahren in Otranto, Süditalien getroffen, als wir dort mit unserem Katamaran vor Anker lagen. Sie kommen uns mit ihrer „GRACE“



entgegen nehmen uns für die letzten sieben Km in den Schlepp. Am Abend erreich wir eine Hotelanlage, hoffen auf ein bequemes Bett, nur leider ist alles ausgebucht, selbst der Campingplatz ist voll, doch am Rande findet sich ein kleiner Platz, inoffiziell, was soll´s auch unser Zelt ist klein. Ein schöner Abend bei den beiden an Bord, nach einer erholsamen Nacht im Zelt – so langsam gewöhnen wir uns diese sehr schlichte Art zu ruhen – und einem frühen Bad



in der Moldau ziehen wir weiter. Der Slapy Staudamm kommt nach weiteren 10 Km Bootsahrt in Sicht. Auch dieser ist gewaltig, hier ein Bild von der Talseite.



Als dieser Staudamm gebaut wurde hatte man keine Schleuse oder sonstige Hebevorrichtung für Boote oder gar Schiffe eingeplant. Ein Slip auf der Oberseite, eine fast 2 Km lange Straße auf der Seite flussabwärts und ein

erneuter Slip ist alles was errichtet wurde. Heute stellt der Staat einen Traktor mit einem Bootsanhänger bereit, der die Sportboote von der einen zur anderen Seite transportiert, wir müssen drei Boote vor uns abwarten, jede Aktion dauert wieder ca. 30 Minuten, doch auch dies ist wesentlich angenehmer als



das Boot händisch auf den kleinen Rädern über die Straße zu ziehen...

[Stechovice Stausee](#)

Und so erreichen wir den Stausee Stechovice, dessen Staumauer zwischen den Jahren 1937 bis 1945 errichtet wurde. Wieder gibt es enge Schluchten, steile



Felswände, in diesem Abschnitt der Moldau geht es unwirklich romantisch



zu, sogar eine Hexe schwirrt auf ihrem Besen durch den Wald, so schnell, dass die Aufnahme nur verwackelt gelingt.

Und in dieser Gegend befanden sich vor der Flutung die im 19.Jh. als landschaftlich wild-romantisch weit bekannten Johannes Stromschnellen, jenen Schnellen die Smetana zu seiner symphonischen Dichtung „die Moldau“



animiert hatten und die weit weniger romantisch gefürchtete Hindernisse für den Boots- und Floßverkehr waren.

Am späten Nachmittag erreichen wir die Staumauer und Schleuse Stechovice.



Wieder ein eindrucksvoller Höhenunterschied, erneut geht es zügig mit dem Wasser zu Tale. Von der Talseite aus sieht man den Damm, das Turbinenhaus sowie die Falleitungen von dem Oberbecken Homole, denn Stechovice ist sowohl als Laufwasser- als auch als Pumpwasserkraftwerk konzipiert. Das Oberbecken befindet sich 220 Meter über dem Kraftwerk auf dem Berg Chlum und hat die vierfache Leistungskapazität wie das Laufwasserkraftwerk.

Von Davle nach Prag

Sechs Kilometer weiter stromabwärts liegt die Kleinstadt Davle. An ihrer Grenze wurde 999 v. Chr. von den Benediktinern aus Passau auf der kleinen Insel St. Kilian ein Kloster gegründet, das der Missionierung der damals noch heidnischen Böhmen diente. Einhundert Meter stromabwärts mündet die Sazava, ein Fluss mit 208 Km Länge in die Moldau und auf der sich dabei bildenden, schlanken Halbinsel hatten die Mönche ihre gut zu verteidigende



Landwirtschaft direkt gegenüber ihrer Insel angesiedelt, die selber zu klein für eine ausreichende Subsistenzwirtschaft war. Nach wechselhaften Machtverhältnissen, Zerstörungen und Wiederaufbau fiel das Kloster im 15. Jh. endgültig den Hussiten zum Opfer. Heute stehen auf der Insel nurmehr die Grundmauern, sowie ein kleiner Wald. Wir überlegen uns ob wir dort für die Nacht das Zelt aufstellen wollen, doch eine kalte Böe lässt uns zum Himmel aufschauen, eine dunkle Gewitterfront zieht auf und in Davle –wer weiß mit Glück können wir dort ein Zimmer bekommen? Also flugs das Segel wieder ausgerollt, in die Pedale treten, Davle kommt in Sicht und Google verrät uns, dass es zwei Unterkunftsmöglichkeiten gibt. Helga zieht los um diese zu erkunden, ich lege den Mast, schnalle der TWIGA die Räder unter, ein verfallener Slip, halb mit Gebüsch überwuchert reicht aus um das Boot an Land



zu ziehen. Helga hat Erfolg: in der Pension Grado gibt es ein Zimmer, Bier und Pizza. Und kaum dass wir alles gerichtet haben, bei Bier und Pizza nach einer ausgiebigen Dusche sitzen, geht das Gewitter los, kalt, stürmisch, nass! Wie sehr genießen wir das schlichte Zimmer in Gedanken an ein sich beutelndes, feuchtkaltes Zelt zwischen mittelalterlichen Klostermauern...

An sich ist Davle ein netter kleiner Ort, an den Hängen der Moldau gelegen,



die Sazava mündet gegenüber, ein Fluss der heutzutage bei Wildwasserkajakfahrern, Kanuten und Raftern sehr beliebt ist. Nur leider ist dieses Städtchen auch mit dem Durchgangsverkehr von Prag aus kommend belastet, dicht an dicht rauschen Lastwagen, Pkw's, Motorräder über das

Kopfsteinpflaster, eine Gestanks- und Lärmschneise zerschneidet den Ort, jammerschade.

Am nächsten Morgen scheint wieder die Sonne, das Boot wird an diesem



fünften Reisetag wieder aufgeriggt, es geht weiter nach Prag. Zwei weitere Schleusen müssen noch passiert werden, auch hier werden wir zügig abgefertigt; es ist schon ein großer Luxus wenn eine Schleuse, die ein 80 Meter langes Frachtschiff heben kann, unser kleines Boot mit seinen 150 Kg als einzelnen Benutzer kostenlos durchschleust.

Die Vororte von Prag- wir kennen sie flüchtig als industriell-hässlich von zwei früheren Autodurchfahrten - liegen auch rechts und links vom Fluss, Verkehrsrauschen beginnt sich als Hintergrundgeräusch zu etablieren, es schwillt an wenn eine Autobahnbrücke die Moldau überquert, manchmal hören wir Maschinengeräusche von Industieanlagen. Doch all dies bleibt lange im Hintergrund, die Ufer sind grün, Fahrradwege, Wanderwege auf bewaldeten Grünstreifen trennen die Massenquartiere, die Industrie, den Verkehr vom Fluss, wir paddeln auf dieser Idylle immer dichter an das Zentrum der Stadt heran. Unter der Branik Brücke hindurch ist schon der Hradschin zu sehen.



Hinter der Brücke, vier Kilometer vor dem Altstadtzentrum beginnt am Ostufer ein fast ein Kilometer langer Park, im südlichen Teil tummeln sich die Nackerten, je weiter es nach Norden geht um so konsequenter die Bekleidung. Wir verweilen für einen kurzen Badestopp im südlichen Teil.

Es wird immer lebhafter, Sportrunderer einzeln, als Zweier oder gar Achter sind mit Trainingsbegleitbooten unterwegs, eine Badeanstalt am Ufer mit vielen Jugendlichen, die Bebauung nimmt zu, Wassersportklubs, Restaurants, eine



Kindergruppe wird im ostasiatischen Einbaumpaddeln trainiert.

Am östlichen Ufer, unterhalb der Festung Vyserad liegt der Stadtteil Podoli, dort gibt es einen Bootshafen sowie Yachtclubs. Unsere tschechischen Freunde Hana und Petr haben uns diesen Ort empfohlen und tatsächlich finden wir in dem „Jachtclub Cere“ freundliche Aufnahme, dürfen dort an einem sicheren



Steg unsere TWIGA für eine Nacht parken. Keine 300 Meter entfernt gibt es ein nettes kleines Hotel, das „Inos“, in dem wir unterkommen. Am späten Nachmittag und Abend ist Zeit für einen Stadtbummel durch die Prager Altstadt, für mich der erste Besuch der tschechischen Hauptstadt.

Der besondere Zugang

Mir wird klar wie besonders dieser „fließende“ Zugang zu Prag für mich ist; auf dem Fluss durch das Grüne bis hin zur Altstadt zu gelangen, ohne durch den Lärm, die Anspannung der anhaltenden Aufmerksamkeit einer Autofahrt belastet zu sein; ohne ständig die in Beton gegossenen Notwendigkeiten unserer städtischen und industriellen Infrastrukturen sehen, riechen und hören zu müssen! Zeit um die sich geruhsam wandelnden Eindrücke auf und am Wasser aufzunehmen, anzukommen im historischen Kern einer Großstadt.

Und dieser Kern ist für mein Empfinden von größter Bedeutung obwohl er nur einen kleinen Prozentsatz der gesamten Stadtfläche ausmacht, nur die wenigsten Prager Bürger hier wirklich leben, Industrie, Handel, Verkehr, Wohnquartiere, Schulen, – all das was den wirtschaftlichen Alltag ausmacht außerhalb des historischen Kerns, viel mehr Bedeutung hat. Doch im Selbstverständnis einer Gesellschaft ist immer wieder die Geschichte, sind Traditionen, die Bauwerke und Altstädte sinngeladend oder zumindest symbolisierend, sie werden zu den Kondensationspunkten von Identitäten. Und hiermit direkt in Kontakt zu gelangen ohne den sinnesbetäubenden Umweg über die Gesichtslosigkeit der Vorstädte, ist eben dieses Besondere.

Passage durch Prag

Über Prag kann ich nicht schreiben, zu gering sind meine Kenntnisse, zu oberflächlich meine Eindrücke; ich verbleibe entlang des Flusses.

Die Uferpromenade ist ein Treffpunkt, an diesem warmen Sommerabend flanieren die Prager, sitzen auf der Kaimauer, haben sich etwas zu trinken, eine Jause mitgebracht, besuchen die Restaurantboote. Ausflugsboote schippern



in historischer Aufmachung Gäste umher, der Steuermann angetan in der Kapitänsuniform der englischen Marine vor hundert Jahren, schmuck schau sie aus!



In der Abendsonne leuchten die Fassaden der klassizistischen Wohnhäuser an der Uferpromenade,



Allegorischer Schmuck als Skrafitti, auf Fliesen, in Bronze, wahrlich eine reiche



Pracht erinnert daran, dass Prag und seine Umgebung zu den reichsten Gebieten Europas gehören.

Drei Stauwehre befinden sich im Bereich der Altstadt von Prag, die beiden ersten folgen dicht aufeinander und werden von einer Schleuse mit einem sich anschließenden Kanal am westlichen Ufer umfahren. Diese Bauwerke stammen aus dem späten 19. Jh. Gleich hinter der Schleusenkammer wird der Flussschiffer von einer bronzenen, maritim dekorierten, wohlgeformten Nackerten verabschiedet, dann überspannt eine niedrige Brücke die Moldau gerade noch genügend Höhe für unseren Mast bietend.



Am Ende des Kanals kommen wir zwei hundert Meter südlich der Karlsbrücke wieder auf die Moldau, rechts von uns schäumt das Wasser über



das Wehr, sodann passieren wir die Karlsbrücke, die im 14. Jh. erbaut, eine der ersten Steinbrücken in Europa ist. Sie verbindet die Altstadt auf der Ostseite mit dem Hradcany auf der Westseite. Dreißig Heiligen Figuren zieren das Bauwerk, diese sind allerdings erst ab dem 17. Hh. aufgestellt worden. Wir

besuchen sie am Abend bei einem Spaiergang entlang dem Fluss und der Altstadt – wir werden später mit viel Zeit für diese Stadt wiederkommen....



Die Brücke ist nur für die Fussgänger geöffnet, in normalen Jahren sollen sich die aus aller Welt kommenden Touristen hier drängen; nun, auch heute ist sie gut besucht von überwiegend einheimischen Besuchern, ein Gedränge bleibt,



Corona sei Dank, aus.

Auf die Entfernung wirken die Brückenbogen sehr niedrig, doch wir passen mit



unseren 5.20m Masthöhe noch unterdurch. Neben der Karlsbrücke fällt uns ein schlanker junger Schwerträger auf der offensichtlich das Stadtwappen



beschützt. Und dieser Herr kommt uns bekannt vor, eine Abbildung desselben

steht im Bremen, es handelt sich um Roland, dem Neffen Karls des Großen, der als Garant städtischer Freiheit an mehreren Orten Europas über die Städte wacht. Weiter flussabwärts überspannt die Chechuv Brücke die Moldau, sie wurde 1905 eingeweiht, war seinerzeit die nördlichste Stadtbrücke von der aus der Flussschiffer, je nach Reiserichtung begrüßt oder verabschiedet wurde. Auf der stadtseitigen Ansicht stehen zwei Fackelträgerinnen, die dem Schiffer leuchten sollen, ihm alles Gute für die gefährliche Reise auf der seinerzeit noch



wilden Moldau wünschen. Auf der anderen Seite, dem nach Prag einlaufenden Schiffer zugewandt, erblicken wir zwei sechsköpfige grimmige Hydras, die das



Stadtwappen schützen; ihre Botschaft ist eindeutig: wer der Stadt Böses will

soll ihr fernbleiben, ansonsten werden sie den Unhold verschlingen. Eine Willkommenskultur war wohl nicht auf der politischen Agenda...

Eine weitere Schleuse parallel zu einer Wettkampfstrecke für Wildwasserkajaks müssen wir passieren, wir nähern uns dem nördlichen Stadtrand Prags. Am Ufer Neubau- Bürogebäude, einige Wohnblöcke, nach ca zwei Klometern weicht die Bebauung zurück. Am östlichen Ufer liegen an die 80 Passagier - Flussschiffe auf, das Ausbleiben des Tourismus durch Corona macht sich auch hier bemerkbar. Wann die Flusskreuzschiffahrt wieder in die Gänge kommen kann ist nicht absehbar. Ein kleiner Werftbetrieb mit einem Schwimmdock döst am Ufer, nur wenig Aktivität ist zu sehen.

Die große Schleuse TROJA müssen wir noch passieren und dann beginnt wieder das Grün, die umgebende Natur zu überwiegen, die Stadt entlässt den Fluss aus ihrem Griff, der sich entlang der teils steil aufragenden Felswände und flacher Ufer nach Norden mäandert. Am Abend des sechsten Tages auf dem Kajak erreichen wir Nelahozeves, habe noch nie von dieser Ortschaft gehört! Sie liegt am Westufer an einer weiten Moldaukurve, ein mit reichlich



Skrafitti geschmücktes Schloß aus dem 16. Jh. dominiert die Ortschaft, Handschriften von Mozart und Beethoven werden dort aufbewahrt; im Ort wurde Antonin Dvorak geboren und ganz in der Nähe befindet sich, den Blicken der Flussfahrer gnädig entzogen, das zentrale Erdöllager der Tschechischen Republik.

Am Ortseingang gibt es einen kleinen Bootshafen, verbunden mit einer Pension sowie einem Restaurant. Der Hafenmeister soll gegen 18:00h kommen,



erscheint jedoch nicht, wir machen das Boot an einem freien Platz fest, bekommen ein Zimmer in der Pension sowie frisch gezapftes Bier und ein Abendessen mit Blick über den Fluss auf dem ein Paar die Wärme und das

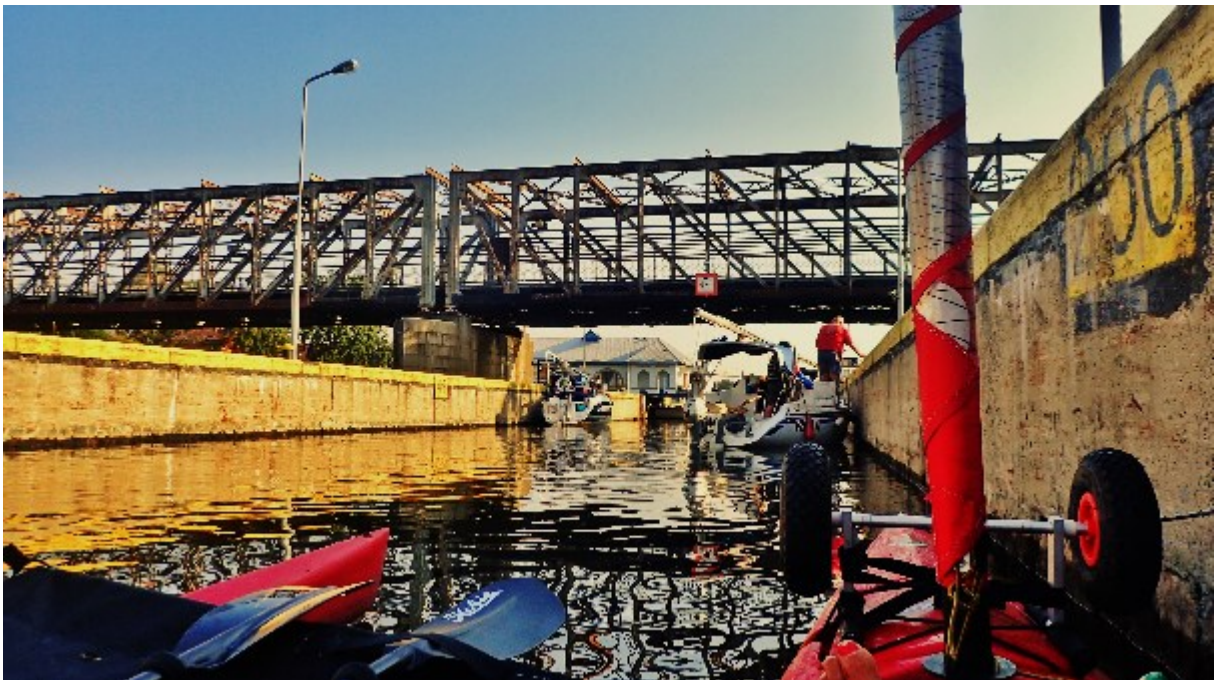


kontrastreiche Licht der untergehenden Sonne genießt.

Schleusenunfall

Nun haben wir schon mehr als ein Dutzend Schleusen in der letzten Woche durchlaufen, viele mit unterschiedlichen Schleusungstechniken; bei manchen schließen sich senkrechte Tor, bei anderen kommt die Wand vom Schleusenammerboden hoch, oder von einer Brückenkonstruktion aus wird die trennende Wand wie ein Fallbeil herabgesenkt. Manche, zumeist noch kaiserliche Schleusentore haben eine repräsentative übermauerte Krone, ihren Erbauer und Herrscher preisend, die modernen Schleusen kommen in der funktionellen Schlichtheit einer Kultur daher die sich unter dem Diktat der Effektivität um Mehrwerte müht. Und all diese, in 150 Jahren vertretenen Techniken funktionieren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Geräuschen.

Wir sind in die Mirejovice Schleuse eingelaufen, vor uns haben drei Segelboote mit gelegten Masten auf dem Weg nach Holland in der Schleuse Position



bezogen. Wir sind in Warteposition an einer Leiter provisorisch festgemacht, warten darauf, dass sich das obere Tor schließt und die Schleusung beginnt, sind erfreut mal wieder Segler zu sehen, beschauen deren Schiffe und überhören dabei, dass sich die neuen modernen Schleusentore hinter uns in aller funktionellen Stille schließen. Und dann senkt sich der Wasserspiegel so schnell, dass wir die Halteleine nicht mehr lösen können, das Boot hängt sich

an der Schleusenwand auf. Durchschneiden der Klavierseiten-straß



gespannten Leine ist keine gute Idee, sie könnte wie eine Peitsche um sich schlagen, also rasch raus aus dem Boot, hoch die Leiter und abwarten. Die

Leine hält, die Beschläge am Boot auch, die Twiga hängt an der Wand fest, ein Bild wie aus einer Karikatur über Bootsanfänger!

Die Schleusenwärterin hat mitbekommen, dass bei uns was schief gelaufen ist, sie schaut sich das Malheur an, beendet den Wasserabfluss und füllt die Schleuse wieder auf, die TWIGA kommt auf ebenen Kiel, die Leine



lässt sich wieder lösen, und nach einem erneuten Schleusungsdurchgang können wir weiterfahren.

Im Kanal

Fünf Kilometer weiter und noch 12 Km von der Einmündung der Moldau in die Elbe entfernt beginnt ein Kanal der bis zur Elbe führt. Er beginnt direkt neben dem eindrucksvollen Stauwehr von Vranany und schließt dicht vor der Elbe mit



der letzten Moldauschleuse vor Melnik ab. Der Kanal läuft in West-Ost



Richtung nördlich von der Moldau und wird von zahlreichen niedrigen Brücken überzogen, an denen lebhaft gebaut wird. Die Brücken sind im Original nur 4,5 Meter hoch, zu niedrig für unseren Mast. Wir müssen ihn während der Fahrt legen, Helga tritt in ihren Antrieb und steuert, ich stehe hinter dem Mast, heben ihn aus der Halterung, lege in schräg über die Schulter und sobald Helga uns freigesteuert hat wird der Mast wieder eingefügt, Segel ausgerollt und weiter gehts.



Für uns ist die Brückenhöhe eine sportliche Herausforderung, für die Berufsschiffahrt jedoch ein absolutes Hemmnis, da die meisten modernen Flussschiffe eine größere Durchfahrts Höhe erfordern. Die Tschechen erhöhen jedoch nicht die gesamte Brücke, sondern installieren eine Hydraulik mittels der sie den Mittelteil der neuen Brücken bei Bedarf ferngesteuert anheben können. Diese neuen Brücken sind zudem hübsch anzusehen, werden mit dicken Granitblöcken verkleidet und bekommen auf jeder Seite ein Vorbecken. Die Modernisierung der Wasserstraße wird offensichtlich mit Energie und einer erfreulichen Ästhetik vorangetrieben.

Am Ende des Kanals erwartet uns die historische Schleuse vor Melnik, die in den letzten Jahren um eine moderne zweite Schleusenkammer erweitert wurde, die doppelt so lang und breit ist wie die ehrwürdig alte kaiserliche.



Die alte Kammer wird für die kleinen Boote in Betrieb gehalten, die moderne ist noch in Ruhe, da vor ihrer Benutzung die Brücken im oberen Kanalabschnitt fertig gestellt werden müssen.

Ungefähr 12 Meter geht es weiter abwärts, der Schleusenwärter ist misstrauisch, ruft uns irgend etwas zu, beäugt uns sehr aufmerksam, wahrscheinlich hat er ein informatives Telefonat aus Mirejovice bekommen...da kann man schon mal einen roten Kopf bekommen.

Und dann erreichen wir die Elbe. Die schöne mittelalterlich Weinanbaustadt Melnik erhebt sich am Ostufer der Elbe, der Wein ist tatsächlich vorzüglich, die Stadt einen Besuch wert. Wir hatten Melnik im letzten Jahr besucht. Dort übernachtet. Melnik liegt auf dem Berg, die Altstadt ist weitgehend intakt, die Stadtmauer erhalten, im Schloss eine Weinkellerei, zahlreiche gute Restaurants, eine freundlich-ruhige Atmosphäre, wir bleiben für eine Mittagspause in der Stadt.

Auf der Elbe

Nachdem Zusammenschluss ist die Elbe ein breiter Fluss geworden, das eher ländlich-kleine weicht. Melnik betreibt am Flussufer einen großen Container Umschlagplatz, Bahn, Lastwagen, Schifffahrt treffen hier zusammen. Der



Fluss wirft an den Ufern Kies und Sandbänke auf, auf denen Möven, Reiher und Kormorane Ausschau halten, diese Kiesbänke wandern, trennen kleine Nebenarme ab, bieten geschützte Wasserzonen für Fische und Vögel.

gelegentlich treiben größere Baumstämme im Wasser, bei Nacht möchte ich hier nicht in einem kleinen Biot unterwegs sein. Nach Melnik treten die



Felsen, die Hügel zurück, das Land wird flach, Auen säumen die Elbe. Ein holländischer Oldtimer kommt uns entgegen, falls er nach Prag unterwegs sein sollte wird er sicherlich unter den Brücken durchkommen sofern er seine Wäsche und Fahrräder vom Dach nimmt.





Noch eine Schleuse weiter und wir erreichen die Gegend um Roudnice; es ist kurz vor Sonnenuntergang, das Licht hebt ein Industriegebäude hervor,



lässt es erglühen als Beispiel dafür, dass auch moderne Architektur etwas so schlichtes wie eine Siloanlage ästhetisch überzeugend darstellen kann. Die Beine werden müde, Google meint in Roudnice werden wir eine Unterkunft finden, die Glieder verlangen nach Ruhe, die Seele lechzt nach einem Bier..

Die Eisenbahnlinie kommt direkt ans Ufer, Güterwagons reihen sich auf der Backsteinwand aneinander, einige Angler sitzen am Ufer und die letzten



Sonnenstrahlen malen daraus ein Bild, sie verschwenden sich nicht, sie fokussieren so viel kreativer als die indiskrete Ausleuchtung der Mittagszeit.

Die nächste Schleuse kommt kurz hinter der Stadt, in dem zuführenden Kanal kann man an der Kaimauer anlegen; direkt vor der Fischereibehörde findet sich



sogar eine geschützte Nische hier können wir die Twiga lassen und uns in die Stadt begeben auf der Suche nach einer Bleibe.

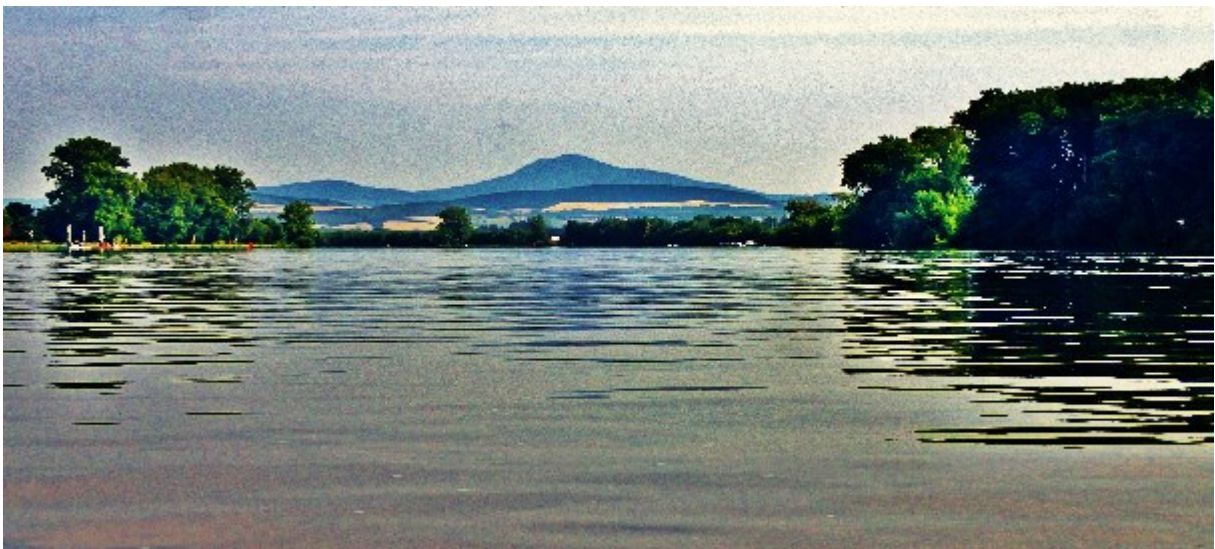
In der Stadt ist es schon sehr ruhig, der Hauptplatz leer, gelegentlich fahren Autos vorbei, wir finden ein schönes Zimmer am Hauptplatz mit Blick über die



Stadt, ein breites Bett und eine Badewanne- wunderbar, Herz was willst Du noch mehr? Die Antwort aus dem Bauch heraus lautet umgehend: was zu essen! Doch damit haben wir kein Glück, es ist inzwischen nach 21:00h und die Küchen sind geschlossen, nur ein Lokal schenkt noch Bier aus, dann darf es eben auch eins mehr sein...

Am Morgen darauf überprüfen wir unsere Bootsantriebe und stellen fest, dass einer der beiden durch das Schleusenunglück gelitten hat, damit sollten wir ohne Ersatzteil oder Reparatur keine längere Reise machen. Für eine weitere Etappe wird es noch gehen, doch dann müssen wir die Reise abbrechen, bzw. unterbrechen, später wieder zur Elbe und den Weg nach Hamburg fortsetzen.

Es wird ein ruhiger Reisetag, das Wasser spiegelglatt, fast kein Wind.



Einige Kilometer weiter liegt am nördlichen Flussufer Litomerice, ein Ausflugsziel für Kreuzschiffe auf dem Flusse, mit Schloss und Kloster, altem Stadtkern, eine Stadt die u.a. durch ihre Zollstation am Fluss reich wurde. Wir heben uns die Besichtigung für später auf.

Keine 7 Km südlich von hier befindet sich Terezin, jene Garnisonsstadt die Kaiser Joseph II ab 1780 errichten ließ und nach seiner Mutter Maria Theresia benannte. Terezin wurde später als Theresienstadt weltweit bekannt. Am Ufer der Elbe sehen wir einen Yachtclub bei dem ein Motorboot liegt, das dem Aussehen nach während oder vor dem 2. Weltkrieg hierher gekommen sein



Mag, in altdeutscher Schrift den Namen „Zukunft“ trägt: eigenartig, die Geschichte dahinter?? Ist die Nähe zu Theresienstadt ein reiner Zufall?

Eine letzte Schleuse noch, wir passieren einen modernen Raddampfer, ich bin erstaunt so etwas zu sehen, da aber die Wasserstände auf der Elbe manchmal



sehr niedrig sind, kann dieser Antrieb eben doch von Vorteil sein.

Nun sind wir in Lovosice angekommen, hier gibt es eine Bahnstation von der aus wir retour zu unserem Auto gelangen können. Eine Unterkunft in der Nähe der Bahnstation findet sich, das letzte Zimmer! Glück gehabt, denn im Ort findet ein Leichtathletiktreffen statt. Wir ziehen das Boot an Land, zwischen



anderen Booten eingekleimt scheint es uns gut aufgehoben zu sein.

Dieser Teil der Bootstour ist beendet.





wir holen am nächsten Tag das Auto ab, vier Stunden auf der Bahn, drei Stunden Autofahrt, noch einmal in Lovosice schlafen – die Grillplatte in der Pension ist Klasse!, dann die Twiga aufs Autodach laden und Heim nach Weitra



von wo aus schließlich auch ein Teil des Elbwassers herkommt.