

Danzig und zurück

Eine Reise durch Polen binnen und buten im Sommer 2009

Die Idee war nicht ganz neu. Schon 2005 wollte ich von Berlin nach Danzig mit dem Boot reisen. Recherchen im Internet und alte Wasserkarten haben mich darauf gebracht. Die europäische Wasserstrasse E-70, die Oder-Warthe-Weichsel Wasserstrasse, existiert schon seit über 100 Jahren. Sie ist die schlüssige Weiterführung der Verbindungen vom Rhein über Norddeutschland, Berlin, mit Stettin und im Osten bis nach Danzig. Sie durchquert dabei auf Flüssen und Kanälen Pommern, Westpreussen und das Ermland.



Einige ältere Segelkameraden berichteten, dass sie vor dem Krieg mit ihren Jollenkreuzern diese Reise bis Danzig gemacht hätten. Über den jetzigen Zustand der Wasserstrasse könnten sie aber keine Auskunft geben. Deutsch-Polnische Skippertreffen enden oft schon an der Warthe. Die Weiterfahrt bis zur Weichsel wird allenfalls theoretisch beschrieben. Grundsätzlich kann man über die polnischen Wasserstrassen bis in die Ukraine oder nach Russland fahren. Umso weiter man nach Osten kommt, umso schwieriger gestalten sich aber die navigatorischen Verhältnisse.

Unterlagen gibt es so gut wie nicht. Bei der ersten Reise 2005 habe ich einen Teil der Karten, die aus fast unleserlichen Fotokopien bestanden, erst unterwegs von einem freundlichen Holländer erhalten. Einige für Teilstrecken ganz brauchbare Informationen für den Binnenteil gibt es nur in polnischer Sprache.

Die Hafenhandbücher des DSV für die Seestrecke sind nicht immer aktuell oder spiegeln nicht die wahren Verhältnisse wieder. Als sehr brauchbar erwies sich das Küstenhandbuch Polen und das Baltikum von Jörg Heinrich.

Der Törn im Jahr 2005 endete etwa am 1. Drittel der Binnenstrecke auf der Netze. Der Fluss war dort dermaßen verkrautet, dass immer nach wenigen Metern die Drehzahl der Maschine rapide absank und manchmal die Schraube nur noch von Hand vom Grünzeug befreit werden konnte. Das war im August, was im Allgemeinen als zu spät für so eine Reise anzusehen ist. Zudem gab es erhebliche Probleme mit den Wasserständen von Warthe und Weichsel.

Damit kommen wir zur eigentlichen seemännischen Aufgabe, die während einer solchen Reise zu meistern ist. Es ist im Binnenland so gut wie keine Infrastruktur vorhanden. Selbst einfachste Manöver werden erschwert, weil oft auch in Kanälen tückische Untiefen lauern, Kanäle total verkrautet sind, Wasserbauten in einem erbarmungswürdigen Zustand sind oder man schlicht und einfach die Sprache der spärlichen Hinweisschilder nicht versteht. Erste Ansätze sind an Warthe und Netze zwar vorhanden, reichen aber noch nicht aus. Dabei wäre man schon zufrieden, wenn es Hinweise auf eine Trinkwasser-Bunkermöglichkeit gibt oder ein paar einfache Holzdalben zum anbinden da sind. Schiffe aus Deutschland sind oft aus GFK, und das mag die Berührung mit Steinen am Grund gar nicht.

Das Boot, die „LAGA III“

Bei unserem Boot handelt es sich um eine 7,4 Meter lange CARAT 7400 mit einem 45 PS Volvo Penta 2003 T Dieselmotor mit Wellenantrieb. Es ist 16 Jahre alt und wir haben mit ihm viele Reisen im Binnenland, an der Ostseeküste, nach Dänemark und Schweden gemacht. Darunter waren auch Reisen mit einer Götakanal Passage und bis nach Stockholm. Die norwegische Carat 7400 ist ein modifizierter Spitzgatter aus GFK, eine Klinkerung ist nur angedeutet. Nach eigenen Umbauten können wir 135 Liter Frischwasser, 50 Liter Abwasser und 125 Liter Diesel bunkern. Bei Marschfahrt von 6 Knoten liegt der Verbrauch bei ca. 2 Liter Diesel/Std.

Die Schraube ist durch ein tief heruntergezogenen Kiel recht gut geschützt, das Ruderblatt wird durch eine stabile Ruderhacke unten stabilisiert. Der Rumpf ist eine Mischung zwischen Rund- und Knickspanter, die bei den modernen nordischen Spitzgattern häufig vorkommt. Das Schiff läuft damit sehr wirtschaftlich, ist bei dwars laufender See durch seine Rollbewegungen aber anstrengend.

Mit unseren Strom- und Wasservorräten sind wir bei zwei Personen Besatzung bis zu 5 Tagen unabhängig. Das Nachtanken von Diesel mit zwei 10 Liter-Kanistern gehört für uns zur abendlichen sportlichen Betätigung.

Berlin zur Oder

Will man von Berlin zur Warthe steuert man die Oder zweckmäßigerweise über den südlichen Weg auf der Spree-Oder-Wasserstrasse an. Die Kanalstrecke an sich ist problemlos, die Schleusen können über Funk angesprochen werden und in der Regel ergeben sich keine großen Wartezeiten. An den Wartestellen sind Möglichkeiten zum Festmachen vorhanden. Verlässt man Berlin hat man in Fürstenwalde und Müllrose gute Möglichkeiten, die Fahrt zu unterbrechen. Man kann

auch bis Eisenhüttenstadt durchfahren. Beim dortigen Verein im Milenzhafen liegt man gut und in der Nähe ist eine Tankstelle zum Ergänzen des Brennstoffvorrats.

Tankmöglichkeiten direkt am Wasser gibt es zwischen Berlin und der Oder sonst nicht.

Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten, später in Polen Wasser zu bunkern, sollte man dies in Eisenhüttenstadt auf jeden Fall tun. Die sanitären Einrichtungen in Eisenhüttenstadt sind vom Verein sauber und ordentlich gepflegt.



Regenguss auf dem Oder-Spree-Kanal
Ohne das viele Wasser hätten wir diese Reise nicht antreten können

Eisenhüttenstadt nach Kostrzyn (Küstrin)

Die Schachtschleuse Eisenhüttenstadt hat einen, dem Wasserstand der Oder entsprechenden, Hub. Dieser kann durchaus mehr als 10 Meter betragen. Da das zu einem erheblichen Wasserverlust im Kanal führt, sind aufwändige Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Daraus resultiert aber auch, dass nicht für jedes Sportboot eine Einzelschleusung erwartet werden kann. Wir hatten da Glück, es empfiehlt sich aber eine rechtzeitige Anmeldung über Funk oder Telefon. Unterhalb der Schleuse liegt der Ortsteil Fürstenberg. Hier gibt es einen schönen Sportbootanleger, ob es Wasser und Strom sowie sanitäre Einrichtungen gibt, konnten wir beim Vorbeifahren nicht feststellen.

Auf der Oder ist Aufmerksamkeit gefordert. Die sehr von den Regenfällen im Oberlauf abhängigen Wasserstände lassen zwar in der Regel Tauchtiefen von bis zu 1,20 Meter zu, die Markierungen zur Lage der Fahrrinne sind aber genau zu beachten. Auch die weit in den Fluss hineinragenden Bühnen, besonders auf der polnischen Seite, sollten beachtet werden. Sie sind manchmal verfallen und ihr Kopf ist bei erhöhtem Wasserstand kaum zu erkennen. Unsere LAGA bekam einen von Ihnen sehr unsanft zu spüren und wir hatten sehr großes Glück, das Schraube und Ruderanlage funktionsfähig blieben.



Auf der Oder bei Frankfurt
Wegen des hohen Wasserstandes waren nicht alle Bühnen zu

Erst im folgenden Winterlager stellte sich dann heraus, dass doch erheblicher Schaden entstanden ist. Die Ruderhacke war um ca. 1 cm nach hinten verschoben

und das ganze Teil hatte sich um die Haltebolzen verdreht. Mit Schraubstock und Hammer war da nichts mehr zu machen. Eine Schlosserei mit Richtbank machte verbogenes wieder gerade.

Auf der deutschen Seite von Frankfurt/Oder gibt es keine Liegemöglichkeit. Gegenüberliegend in Slubice ist im Hafen des Wasserstrassenbauamtes eine solche vorhanden. Ein Landgang ist aber mit dem Charme des Einkaufstourismus nach Polen verbunden. Da der Strom der Oder mit bis zu 2 Knoten mithilft ist man nach zwei Stunden an der Mündung der Warthe. Es empfiehlt sich, in diese mit großem Abstand zum Land einzulaufen, da in der Oder oberhalb der Mündung Sandablagerungen sind. Die Strömung der Warthe entspricht in etwa der Geschwindigkeit der Oder. Nach zwei Kilometern Bergfahrt erreicht man Küstrin. Vorher passiert man graue und etwas einsam wirkende Kaianlagen an der Backbordseite, die zu irgendwelchen verfallen wirkenden Industriekomplexen gehören.

In Küstrin hat man zwei Liegemöglichkeiten. Am nördlichen Ufer ist eine lange Pier und dahinter eine Uferpromenade. Das ganze macht einen doch eher einsamen Eindruck. Genau zwischen beiden Brücken ist gegenüber am Südufer eine kleine Ausbuchtung. Diese ist zwar flach und verschlammt, man kann aber hier bei einem kleinen Wassersportverein anlegen. Auch die Benutzung sanitärer Anlagen ist möglich, man sollte hier aber nicht allzu empfindlich sein. In der Nähe liegen Tankstellen und Einkaufsmöglichkeiten in Supermärkten sind auch nicht weit entfernt. Das die Preise für Lebensmittel und Kraftstoff in Polen deutlich unter den deutschen Niveau liegen, ist hinreichend bekannt. Die Logos und das Angebot der Supermärkte entsprechen oft den uns bekannten vor der Haustür. Eine weitere Liegemöglichkeit in Küstrin gibt es weiter stromaufwärts am Stadtrand. Sie befindet sich am Cafe Kanape, erfordert aber ein Anlegen am wenig befestigten steinigen Ufer. Hier könnten ein paar Dalben Abhilfe schaffen. Gleich hinter dieser Liegestelle ist kaum erkennbar das Gelände des Wasserbauamtes Küstrin. An einem kleinen Schuppen sind die Tauchtiefen der Warthe bis Posen und der Netze abzulesen. Es empfiehlt sich ein Blick darauf. Bei normalem Wasserstand sollten wenigstens 1,4 Meter angezeigt werden.

Die Warthe bis zur Mündung der Notec (Netze) bei Santok

Verlässt man Küstrin auf der Warthe, begibt man sich sofort in eine einsame aber wunderbare Naturlandschaft. Bis auf wenige Bühnen sind die Ufer unbefestigt. Auf den ersten Kilometern ist die Lage der Fahrrinne noch durch Uferzeichen gekennzeichnet. Nach ca. 10 Kilometern fehlen diese völlig und auch die Schilder der Kilometrierung sind nicht mehr regelmäßig zu



Die LAGA auf der Warthe
Nicht überall ist die deutsche Flagge geliebt

sehen. Man hält sich mit seinem Kurs am besten in der Mitte des Flusses. Kommt es doch einmal zu einer Bodenberührung ist es zumeist feiner Kies und damit folgenlos. Ansonsten gelten die Regeln der Flussfahrt, die Bögen gut aussteuern, da das tiefe Wasser an den Außenseiten der Flussmäander zu finden ist. Anlegen am Ufer ist nur möglich, wenn man bereit ist, mit dem Kiel auf Sand an Land festzumachen. Man muss aber keine Sorge haben, dass durch den Wellenschlag vorbei fahrender Schiffe großer Schaden eintritt. Obwohl es in Küstrin noch recht umfangreiche Kaianlagen mit Verladeeinrichtungen gibt, scheinen die gewerbliche Binnenschifffahrt hier der Vergangenheit angehören. Nach etwa 50 Kilometern passiert man Gorzow Wielkopolski (Landsberg – das Wielkopolski heißt übersetzt Großpolen). Am nördlichen Ufer präsentiert sich eine lange Pier, an der es viele Liegemöglichkeiten leider ohne irgendwelche Versorgung mit Strom oder Wasser gibt. Landsberg selbst ist eine größere Stadt mit guten Einkaufsmöglichkeiten. Leider gibt es in Wassernähe keine Tankstellen.

Die Netze von Santok bis Krzyz (Kreuz)

Der unterste Abschnitt der Netze ist nicht reguliert und die Wasserstände können stark schwanken. Reicht der Wasserstand der Warthe, hat man auch hier keine Schwierigkeiten zu erwarten. Auch die Netze bringt erhebliche Strömung mit sich. In verschiedenen Publikationen ist von einer Marina in Santok die Rede. Als ich das erste Mal in die Netze einsteuerte, sah ich nur eine Reihe Dalben. Diese hatten eine recht wacklige Verbindung zum Land, die einiges turnerisches Geschick erforderte. Das ist auch erstmal die ganze Marina. Der Gerechtigkeit halber muss gesagt werden, dass man vom Amt in Santok einen Schlüssel für eine Toilette erhalten soll. In Santok gibt es bescheidene Einkaufsmöglichkeiten, tanken kann man nicht.

Der folgende Abschnitt der Netze gleicht dem der Warthe in weiten Teilen, nur ist sie nicht ganz so breit. Die Tiefen liegen durchweg bei 1,2 Meter und der Fluss strömt mit etwa 2 Knoten Richtung Warthe. Man durchfährt den Ort Drzdenko, ohne eine tatsächliche Anlegemöglichkeit zu finden. Einige Poller am Ufer sollen dazu einladen, aber wie oben schon erwähnt, müsste man dazu an das unreine Ufer fahren. Für ein GFK-Schiff ist das nicht empfehlenswert. Entschädigt wird man durch eine Fahrt durch fast unberührte Natur. Auf einem kurzen Flussabschnitt gibt es einseitig eine Untiefe. Diese Gefahrenstelle ist aber gekennzeichnet.

Nach 50 Kilometern kommt man nahe der Ortschaft Kreuz zur Ersten Schleuse. Diese sind bis zur Weichsel nummeriert und die Schleuse Kreuz trägt die Nummer 22. Vor der Schleuse teilt sich die Netze in zwei Arme. Der zur Schleuse führende ist durch einen Pfeil gekennzeichnet, der andere führt zum Wehr. Auch bei den folgenden Schleusen ist das immer ähnlich. Beidseitig dieser Zufahrt ist mit angeschwemmten Sänden zu rechnen. Um nicht aufzulaufen empfiehlt sich ein vorsichtiges herantasten etwa in Flussmitte bis an die Spitze der Schleuseninsel. Erst wenn der Bug fast an die Schilfkante herangekommen ist legt man hart Ruder und steuert in den Schleusenkanal ein.

Die Schleusenvorhöfen haben keine Möglichkeit zum Festmachen. Wenn in der Betriebszeit der Schleusen kein Personal sichtbar ist, kann man sich durch ein langes Signal bemerkbar machen. In der Regel beginnt dann der Schleusenvorgang sofort. Wenn die Kammer geleert wird, bilden sich im Schleusenkanal Wirbel. Ein

leichtes GFK-Schiff ist dann bei Wind schwer auf der Stelle zu halten. Zur Einfahrt wird in der Regel nur ein Tor geöffnet. Alles ist Handbetrieb. Sowohl die Schütze als auch die Tore werden durch das zum Teil schon recht alte Schleusenpersonal oft in anstrengender Arbeit manuell bedient. Macht man sich die Mühe, die Anlagen genau unter die Lupe zu nehmen, stellt man fest, dass diese 1912 in einer Fabrik in Bromberg hergestellt wurden. Es funktioniert aber alles prima und die Anlagen werden mit ein bisschen Farbe vom Personal in Schuss gehalten.

Im Jahr 2009 haben wir für jede Schleusung 6 Zloty bezahlt. Das Geld wird in bar nach der Einfahrt in die Kammer bezahlt. Zur obligatorischen Quittung werden einige Angaben erwartet. Wir haben dazu einen Handzettel gemacht, auf dem alle wesentlichen Angaben über Schiff, Besatzung und Reiseziel mehrsprachig vermerkt waren. Man sollte die Schleusengebühr passend zahlen können. In einigen Fällen hatten wir dem Personal 10 Zloty mit dem Hinweis gegeben, dass man nichts wiederhaben möchte. Fast empört wurde das zurückgewiesen. Auch angeblich eingeforderte Zusatzentlohnung in Form von Bier haben wir nie erlebt. Bei besonderen Anlässen haben wir das freiwillig angeboten und es ist mit scheuen Blicken nach links und rechts entgegen genommen worden.



Festmachen hinter der Schleuse Krzyz
Zwischen uns und dem Land ist noch ein alter Fischerkahn

An dieser Stelle sei bemerkt, dass wir gerade im touristisch unerschlossenen Binnenland zwar scheu, aber nie böse abweisend behandelt wurden. Die Menschen sind zurückhaltend und kommt man doch einmal mit jemandem ins Gespräch schlägt einem große Neugier und Freundlichkeit entgegen. Sie haben Angst vor der großen EU und dem Euro. Wie wir inzwischen wissen, wohl nicht immer zu Unrecht.

Die kanalisierte Netze von Kreuz nach Ujscie

Oberhalb der Schleuse Kreuz kann man in einfachen Verhältnissen liegen. Wir haben einfach einen dort liegenden Arbeitskahn zwischen uns und das Ufer gelegt, so dass wir ohne Grundberührung festmachen konnten. Der Fußweg nach Kreuz ist aber weit. Mir als Läufer macht das nichts aus, mein mitreisender Kamerad hatte für den Rest seiner Reise aber Blasen an den Füßen. Es gibt in Kreuz gute Einkaufsmöglichkeiten und eine typisch osteuropäische Trink- und Esshalle.

Gerade der Alkoholkonsum scheint im neuen Polen zu einem großen Problem derjenigen zu werden, die den Anschluss verloren haben. Es sind zu viele

Menschen, die man heruntergekommen und offensichtlich angetrunken in der Öffentlichkeit sieht. Sie haben uns nie belästigt, aber Abstand kann nicht schaden. Der folgende Abschnitt der Netze ist reguliert und man hat sichere Wasserstände mit Tauchtiefen von wenigstens 1,20 Metern, meist aber darüber. Die Schleusen haben alle die gleiche Bauart und dort, wo das Wirtschaftsgebäude direkt an der Kammer liegt, bekommt man auch Wasser. Das Wasser entspricht dem deutschen Standard, man sollte aber die übliche Vorsicht walten lassen. An einigen Schleusen wurden die Wehranlagen modernisiert und mit Fischtreppe versehen. An anderen werden die Anlagen mit schwenkbaren Turbinen zur Elektrizitätsgewinnung genutzt. In jedem Fall lohnt eine Besichtigung der Anlagen, wenn man sich an der Schleuse zu einer Fahrtunterbrechung entschließt. Auch wenn keine Liegemöglichkeiten ausgewiesen sind, sollte man eine entsprechende Frage nicht scheuen.

Die Verständigung ist ohnehin vom Umstand geprägt, dass wir im Regelfall kein polnisch sprechen und die Polen kein Deutsch oder Englisch sprechen (oder es wollen). Ich habe aber keinen Fall erlebt, wo mit gutem Willen keine Verständigung zustande gekommen ist.

Eine Überraschung erlebt man in Charnkow. Dort gibt es einen kleinen Hafen und eine Werft. Den Hafen kann man getrost vergessen, denn schon in der Einfahrt stehen die grünen Gewächse hoch aus dem Wasser. In der unmittelbar daneben liegenden Werft liegen Schubleichter, Schubschiffe und Gütermotorschiffe. Da diese bekanntlicherweise nicht fliegen können, müssen sie irgendwie dort hingekommen sein. Wenn man andererseits die schon oben beschriebenen



Liegeplatz in Charnkow
Sehr sicher und alle Versorgungsmöglichkeiten in der Nähe

Schleusenzufahrten erlebt hat fragt man sich, wie die über die dort üblichen Sandbänke gekommen sind. Betrachtet man dann die Schiffe auf der Helling genau, kann man sich diese Frage selbst beantworten. Sie haben kaum Tiefgang und beidseitig neben den Schrauben Kufen. Damit wühlen sie sich einfach durch den Sand. Die Ausmaße der Schleusen reichen gerade eben aus.

Die Werft in Charnkow eignet sich hervorragend für einen Versorgungsstop. Festmachen kann man an einem der in der Werft liegenden Schiffe. Unmittelbar vor der Einfahrt von der Straße zur Werft befindet sich eine Tankstelle, in der Nähe ein großer und moderner Supermarkt. Wasser und Strom kann man auf Anfrage von den freundlichen Arbeitern der Werft auch bekommen. Man meldet sich im Werftbüro an und wenn man nur festmachen möchte, kostet das auch nichts. Das Gelände ist nachts bewacht, so dass man auch mal das Schiff verlassen kann.

Die Netze von Ujscie bis zum Bromberger Kanal

Im Ort Ujscie wird die Lage etwas unübersichtlich. Auf der nördlichen Seite ist ein verfallener und verschlammter Hafen und die Mündung der Gwda. Diese bringt viel Wasser in die Netze, so dass sich ab jetzt die Strömungsgeschwindigkeit erheblich verringert. Man muss sich im Ort immer rechts halten, auch wenn es so aussieht, als lande man hinter der nächsten Biegung in einem Mühlenbach. Zwischen der Schleuse Ujscie und Krostkowo liegen etwa 40 Kilometer. Die Netze fließt durch das breite Eberswalder-Thorner-Urstromtal und der Blick ins Land ist oft unbehindert. Das gilt leider nicht für das Fahrwasser. Es ist zunehmend verkrautet und an dieser Stelle mussten wir vor vier Jahren umkehren.



Die Netze im Eberswalder-Thorner Urstromtal
Der Blick geht weit in die einsame Landschaft

In diesem Jahr waren wir aber früher unterwegs. Das Kraut war noch nicht ganz so hoch gewachsen und so hielten sich die Beeinträchtigungen in vertretbaren Grenzen. Schraube, Maschine und Getriebe sollten aber häufiges voll rückwärts nicht übel nehmen, da es zum Entkrauten des Antriebs ohne baden zu gehen notwendig ist.

Die Schleuse Krostkowo liegt mitten in den Wiesen und hat schräge Wände. Einseitig gibt es Dalben, an denen man festmachen kann. Als wir uns annäherten, dachte ich erst an einen üblen Scherz, denn der Pfeil wies uns direkt zum Wehr. Das war dann aber durchaus richtig, denn das dortige Nadelwehr war gelegt und man konnte einfach darüber hinweg fahren. Wegen Unterwasserhindernissen muss man sich keine Gedanken machen, nur die berücktigten Ein- und Ausfahrten haben die bekannten Hindernisse.

Von anderen Schiffern erfuhren wir auch von Problemen mit Ruderanlagen, die voller Kraut nicht funktionsfähig waren. Auch wenn sich das alles sehr problematisch anhört, nur selten führt ein außer Kurs laufen oder Auflaufen zu einem Schaden. Die Hindernisse am Ufer sind weich und lassen sich mit ein wenig Geduld umgehen. Entschädigt wird man durch die fast unberührte Natur.

Auf dieser Strecke hatten wir eine der seltenen Begegnungen mit einem anderen Schiff. Als wir an dem bunt lackierten Schlepper vorbeifuhren staunten wir nicht schlecht, denn dieser zog eine Art Rechen hinter sich her. Wir hatten uns schon über das viele losgerissene Kraut gewundert. Man ist also, wenn auch nicht besonders effektiv, um ein wenig Gewässerunterhaltung bemüht.

Auch findet man an einigen der oben beschriebenen, aber auch sonstigen Stellen, immer wieder Hinweistafeln, die zum Anlegen auffordern. Die Orte sind nicht immer geeignet und mit ein paar Holzdalben könnte man die Situation erheblich verbessern. Diese Hinweistafeln waren vor vier Jahren aber noch nicht da und so scheint etwas zu passieren, wenn auch sehr langsam.

Der Abschnitt der Netze im Urstromtal eignet sich aber hervorragend zum ankern auf dem Fluss. Im letzten Abendlicht kann man in der einsamen Landschaft eine Menge Wild und Bewegung am Ufer beobachten. Das darunter auch Menschen sind, ist schon recht unwahrscheinlich.



Liegeplatz an der schwimmenden Schiffferschule
Hier werden die Kapitäne der Schubschiffe ausgebildet

Bei Naklo erreicht man wieder eine größere Ansiedlung. Dort ist gleich hinter der Brücke die Binnenschiffer Schule untergebracht. Hier kann man anlegen, bekommt mit einem langen Schlauch Wasser und eine Tankstelle ist in der Nähe. Weiterhin gibt es im Ort Einkaufsmöglichkeiten. Eine bescheidene Gastronomie in der Nähe der Tankstelle ist auch vorhanden. Das Gelände der Binnenschiffer-Schule ist nachts bewacht.

Nach der Schleuse Naklo-Ost beginnt der schnurgerade Bromberger Kanal. Er ist ebenfalls sehr stark von der Verkrautung betroffen, da er kaum noch Strömung aufweist. Die Netze zweigt nach Süden ab. Über den Kanal Slesinski kann man über die Goplower Seenplatte wieder zur Warthe gelangen und so in Talfahrt an Posen vorbei den Kreis schließen. Gerade auf den Seen soll die Infrastruktur

ein wenig besser sein, das ist aber eine andere Reise.

Bromberger Kanal bis zur Weichsel

Der Bromberger Kanal ist ein echtes Sorgenkind der gesamten Strecke. Über seiner gesamten Breite ist er verkrautet. Als wir Ende Juni 2009 nach einem kalten Winter diese Strecke passierten, kamen gerade die Blüten der Seerosen hoch. Diese Stengel sind recht stabil und können schnell die Schraube zusetzen. Zur genannten Zeit kamen wir noch gut durch, später im Jahr wird das aber zu einem Problem werden. Dieser Bewuchs wird durch seine geringe Strömung gefördert, ebenso die nicht gerade gute Wasserqualität. Aber nach 2 Stunden oder 20 Kilometern hat man auch das hinter sich und erreicht das Stadtgebiet von Bromberg.

Am Stadtrand von Bromberg sieht man vor der Schleuse Czyzkowko auf einmal eine moderne Schlingelanlage mit Heckbojen. Leider so weit außerhalb der Stadt in einem Vorort, dass man dort nicht anlegen möchte. Dann folgen zwei Schleusen gänzlich anderer Bauart als die bisherigen. Um das knappe Wasser in der Scheitelhaltung zu sparen, hat man hier so genannte Sparschleusen gebaut. Da es ab jetzt zu Tal geht, läuft das Wasser in ein gesondertes Becken und wird so zum Teil wieder verwendet. Gesteuert wird das jetzt alles elektrisch und über eine Art Korkensystem die als Stöpsel die Becken öffnen und verschließen. Man sollte sich die Sache schon einmal genauer ansehen, funktioniert alles bestens.

Vor der zweiten Schleuse fließt von links die Brda (Brahe) zu und bringt wieder erheblichen Strom. Diesen muss man im Schleusenvorhafen berücksichtigen. Dieser befindet sich schon im Stadtgebiet von Bromberg und es verkehren regelmäßig Fahrgastschiffe. Diesen gegenüber hat man natürlich auszuweichen und da kann es bei starker Strömung schon mal eng werden.

Wenn man im Stadtgebiet von Bromberg den Seiltänzer passiert hat findet man am südlichen Ufer vor der nächsten Brücke nach den Restaurantschiffen eine flache Pier. Dort kann man anlegen, hat einen kurzen Weg in die Stadt und eine Tankstelle in unmittelbarer Nähe. Der Weg zu den großen Supermärkten wird durch Hinweisschildern mit den bekannten Logos unzweifelhaft gewiesen. Der Liegeplatz ist leider sehr laut, Bromberg verdient aber einen etwas längeren Aufenthalt.



Der Seiltänzer
Rechts hinter den Restaurantschiffen zwischen den futuristischen Bankgebäuden und dem hellen Haus ist ein guter Liegeplatz

Der weitere Weg durch Bromberg über die Brahe führt durch ein unansehnliches Industriegebiet und endet nach 10 Kilometern an der Schleuse Nr. 1. Von hier gelangt man auf die Wisla (Weichsel).

Die Weichsel von Bromberg bis zur Einmündung in die Nogat

Die Schleuse Czarsko Polskie zur Weichsel unterscheidet sich schon mächtig von den Schleusen an der Netze und der Brahe. Es ist eine richtig breite Schleuse für die Großschifffahrt, wenn auch nicht sehr lang. Auch hier ist eine Gebühr fällig, zu deren Entrichtung man ggf. etwas halsbrecherisch eine Leiter aufentern muss. Man sollte dazu schon einigermaßen sicher im klettern sein, denn Sicherungseinrichtungen gibt es nicht.

Der zur Weichsel führende Schleusenkanal ist flach und spiegelt den Wasserstand der Weichsel wieder. Kommt man hier nicht weiter, kann man gleich umdrehen. Auf der Weichsel wird es dann nur noch schlimmer. Nach etwa 1,5 Kilometern ist dann die Mündung zur Weichsel erreicht. Man sieht vor sich einen breiten schnell fließenden Strom, wie er in Deutschland nur mit dem unteren Rhein vergleichbar ist. Sofort fallen einem auch die mitten im Strom gelegenen Sandbänke auf.



Sandbank im Strom
An der Weichsel die Regel, immer schön aufpassen!

Die Lage der Fahrrinne ist durch Zeichen am Ufer gekennzeichnet. Diese sind oft durch Vegetation verdeckt und spät zu sehen. Man muss sie unbedingt beachten, sonst macht man Bekanntschaft mit dem feinkiesigen Grund. Die Rinne wechselt oft und auch unvermutet die Seite, die minderen Tiefen hat man nur in den Übergängen. Hält man ausreichend Abstand zu den Bühnen, kann man auf einer Seite oft auf 4-5 Metern Wassertiefe fahren, die Übergänge haben bei normalen Wasserständen mehr als 1,2 Meter Wassertiefe. Da das Geschiebe in einem derart schnell fließenden Strom erheblich ist sollte man sich auch nicht wundern, wenn es dann doch einmal dort untief wird, wo man sich sicher wähnte. Man bewahre Ruhe an Bord, kämpfe sich mit den üblichen Mitteln frei und versucht es dicht daneben.

Auf der Weichsel begibt man sich sofort in eine einsame, aber schöne Landschaft. Nur wenige Orte liegen am Ufer und der Blick geht frei in die Landschaft. Die Kilometerschilder sind regelmäßig vorhanden und auch die Fahrinnenbezeichnung fast überall vollständig. Es liegen aber Berichte vor, nach denen das nicht immer so sein soll, deshalb ist große Vorsicht geboten. Hält man mit zwei Leuten Ausschau, die jeder mit einem Fernglas bewaffnet sind, so ist dies sicher nicht übertrieben.

Man begegnet auf dem Strom kaum Sportbooten oder Berufsschiffahrt. An einigen Stellen sind gut gekennzeichnete Kiesbagger, die ihre von selbst heran fließende Ernte auf Leichter verladen. Diese werden dann zu einer Pier in der Nähe verbracht. Bei der Stadt Grudziąz (Graudenz) ergibt sich dort eine Möglichkeit zum kurzfristigen Anlegen. Man fragt einfach die Arbeiter der Verladestelle und macht an einer der Schuten fest. Eine Einkaufsmöglichkeit ist in der Nähe.



Kulisse von Graudenz

Die mächtigen Mauern lassen erahnen, wie hoch hier der Wasserstand der Weichsel werden kann

Auf der Weichsel verkehren mehrere Seilfähren. Diese sind mit äußerster Vorsicht zu passieren. Kommt die Fähre in Sicht sollte man ein deutliches Schallsignal geben und den Fährmeister beobachten, ob er das auch wahrnimmt. Erst wenn die Fähre am Ufer festgemacht hat und die rote Flagge weggenommen wird, kann die Fähre passiert werden.

Übernachten kann man gut vor Anker auf dem Strom. Dazu bieten sich die breiten Bühnenfelder an, in denen es ausreichend tief ist. Man beachte aber den Neerstrom, der einen schnell zum Ufer hin drückt. Wir haben kaum an Ankerplätzen eine so idyllische Übernachtung gehabt, wie auf der Weichsel.

Die Nogat mit der Marienburg, der Elbinger Kanal und Elbing

Bei Km 886 beginnt einer der Mündungsarme der Weichsel, die Nogat. Sie führt zum Frischen Haff und ihr Wasserstand ist durch Schleusen geregelt. Die erste kommt gleich nach der Einfahrt von der Weichsel. Hat man sie passiert, befindet man sich in einem ruhig strömenden flussartigen Gewässer. Die Tiefen liegen bei 1,5 Meter und die Ufer sind von Schilf und Seerosenfeldern übersät. Die Landschaft ist sehr schön und einsam. Nach Passage der Schleusen Biala Gora und Malbork erreicht man Malbork (Marienburg) mit der gleichnamigen Burg des deutschen Ritterordens, der größten europäischen Backsteinburg.



Die Marienburg

Größter Backsteinbau in Europa an der Grenze zum Ermland
Sitz des deutschen Ritterordens am Ufer der Nogat

Unterhalb der Burg ist zwar ein für Sportboote geeigneter Anleger, dort dürfte man aber kaum Ruhe vor neugierigen Touristen finden. Besser liegt an der Badeanstalt, etwa 200 Meter vor der Straßenbrücke. Dort kann man gleich am Außensteg festmachen. Man sollte auf allerlei hervorstechende Eisenteile achten, hat dann aber die Möglichkeit, Wasser zu bunkern und Nachts ist das Gelände bewacht. Der Badebetrieb ist nur tagsüber und die polnischen Jugendlichen disziplinierter als so manch einer in der Heimat.

Die Marienburg ist eine absolute Sehenswürdigkeit und lohnt einen Besuch. Man sollte versuchen, sich einer deutschsprachigen Führung anzuschließen, denn ohne Begleitung eines Guides darf man die Räume nicht betreten und es gehen auch viele Informationen sonst verloren. In Marienburg gibt es gute Versorgungsmöglichkeiten.

Nach Marienburg kommt kurz vor der Schleuse Herkowiec, am ostwärtigen Ufer ein Steg mit einer in 100 Metern dahinter liegenden Tankstelle. Hier kann man seine Kraftstoffvorräte ergänzen. Hat man die Schleuse passiert, zweigt gleich hinter einer Fähre Steuerbord der Jagiellonski-Kanal ab. Über ihn erreicht man nach zehn Kilometern den Elblag und die Stadt Elblag (Elbing). Dort gibt es Liegemöglichkeiten an mehreren Gelegenheiten gleich nach der Kanalmündung in die Elblag in Vereinen oder an einer ungesicherten Pier in der Stadt. Elbing als Tor zum Ermland erfreut sich in den letzten Jahren immer größerer Beliebtheit bei deutschen Touristen. Über diesen Ort verließen viele Menschen zum Ende des Krieges ihre Heimat, viele verloren ihr Leben auf dem Frischen Haff. In der Seekarte des Haffs sind viele Wracks eingezeichnet. Bei einigen handelt es sich dabei nicht um versunkene Schiffe, sondern um ins Eis eingebrochene Fuhrwerke.

Über den Elblag könnte man den Oberländischen Kanal mit seinen weltberühmten Schleusenschleppen erreichen. Dieser Weg ist für unser Schiff mit einem Kiel nicht so günstig. Über den Elblag talwärts erreicht man das Frische Haff und kann noch

Frombork (Frauenburg) und einige andere kleine Häfen erreichen. Mitten durch das Haff geht dann die Grenze zur russischen Enklave Kaliningrad. Sie zu passieren ist nur mit einem besonderen Visum möglich. Unsere Reise führt aber zurück zur Weichsel.

Von Elbing nach Danzig

Über den Jagiellonski-Kanal haben wir wieder die Nogat erreicht. Diese muss nur wenige Kilometer stromab gefahren werden, um in die Szarpawa einsteuern zu können. Dieser Mündungsarm der Weichsel verbindet den Hauptstrom mit dem Frischen Haff und weist kaum Strömung auf. Allerdings sind einige niedrige Brücken zu passieren, die bei Segelschiffen das Legen des Mastes erforderlich machen.

Ansonsten beträgt die Durchfahrtshöhe ca. 3 Meter. In Handbüchern verzeichnete Pontonbrücken gibt es nicht mehr, sie wurden durch Neubauten ersetzt. Unmittelbar vor der Weichsel befindet sich die Schleuse Gdanska Glowa.



Schleuse Gdanska Glowa
Rückkehr zur Weichsel auf dem Weg nach Danzig

Nach ihrer Passage ist man auch gleich auf der Weichsel. Jetzt erlebt man den Strom unmittelbar vor seiner Mündung in die Danziger Bucht. Bei nördlichen Winden baut sich Welle gegen Strom auf und das kann schon mal unangenehm werden. Aber nach wenigen Kilometern kommt auf der linken Seite die Einsteuerung in die Martla Wisla (Tote Weichsel) und die Schleuse Przegalina in Sicht.



Pontonbrücke bei Sobieskowo
Das letzte „Hindernis“ vor der Hansestadt Danzig

Das ist die erste über 100 Meter lange Schleuse, sie soll den Wasserstand zwischen Weichsel und dem Mündungsarm Martla Wisla ausgleichen. Der Hub beträgt daher nur wenige Zentimeter. Die Martla Wisla ist ein langsam strömendes und weites seenartiges Gewässer. In der Ferne kann man schon die Silhouette von Danzig sehen. Bei Sobieskowo ist eine Pontonbrücke, die nur zu bestimmten Zeiten passiert werden kann.

Nach der Brücke erreicht man bald das Hafengebiet von Danzig. Alle Handbücher gehen davon aus, dass man sich bei Erreichen des Hafens von See aus beim Hafenamtsamt anzumelden hat. Dies kann man von binnen aber nur über Funk und wird

im Regelfall problemlos quittiert. Ob es von binnen her Sinn macht, ist eine andere Frage, denn das zu erklären dürfte uns allen schwer fallen. Es sei denn, man spricht fließend polnisch. In Danzig gibt es einige Liegemöglichkeiten. Zum Besuch der sehenswerten Altstadt bietet sich die Marina Gdansk an. Nachdem man in die Motlawa eingesteuert hat läuft man gegenüber dem Krantor in einen Seitenarm und hat die Marina schon vor sich.



Das Krantor
eines der vielen Sehenswürdigkeiten der alten Hansestadt



Marina Gdansk
Mitten in der Stadt genau gegenüber des Krantors

Die Steganlage ist sehr modern und entspricht westlichem Standard. Strom und Wasser ist vorhanden. In sauberen Containern kann man gegen ein geringes Entgelt duschen und die ganze Anlage ist nachts bewacht. Der Weg in die Altstadt ist sehr kurz. In der Nähe der Steganlage ist eine moderne Wassertankstelle mit normalen Preisen wie an Straßentankstellen. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist problemlos und sehr viele gute Restaurants sind in der Nähe.

Von Danzig entlang der Ostseeküste bis Dievenow

Der Törn entlang der polnischen Ostseeküste mit einem kleinen Boot muss sorgfältig geplant werden. Das Abhören der Wetterberichte ist ein unbedingtes Muss, denn die meisten Häfen sind bei auflandigen frischen Winden schon nicht mehr anlaufbar. Zudem behindern die großen Abstände zwischen den Häfen und die Sperrgebiete 6, 6a und 6b die Fahrt erheblich. Es empfiehlt sich, diesen Abschnitt im Sommer zu passieren, wenn in den Ferien die polnischen Schießgebiete frei gegeben sind.

Der Abstand zwischen den Häfen beträgt 20 – 30 Seemeilen und ist bei gutem Wind in einem Etmal bequem zu schaffen. Anlegemöglichkeiten dazwischen existieren nicht. Kommt schlechtes Wetter auf (Gewitter !!!), sollte man sich von der Küste entfernen, um nicht in gefährliche Grundseen und Strömungen zu geraten.

Gute Informationen über das Wetter und die Sperrzeiten erhält man über die polnischen Küstenfunkstellen. Ihr Netz ist sehr dicht und das Englisch ist gut verständlich.

Verlässt man Danzig über die Martla Wisla kommt man an der Westerplatte vorbei. Es ist für ausländische Schiffe Tradition, hier die Flagge zu dippen. Hier begann am 1. September 1939 um 04:45 Uhr der zweite Weltkrieg mit der Beschießung des polnischen Munitionslagers durch deutsche Kriegsschiffe. Hier wird es auch Zeit, sich über Funk vom Hafen abzumelden und den Zielhafen anzugeben.



Denkmal auf der Westerplatte
Hier begann der Zweite Weltkrieg

Fast direkt auf der Route liegt der Hafen von Hel. Dieser, an der Spitze der gleichnamigen Halbinsel gelegene Hafen, ist gut von Touristen besucht. Man kann über die Nehrung bis zur Spitze der Halbinsel wandern und die alten Befestigungsanlagen besichtigen. Tankmöglichkeiten gibt es keine. Die sanitären Einrichtungen sind in einem futuristisch aussehenden Gebäude auf der Mole. Den Zutritt zur Dusche erlangt man über das dortige Touristenbüro, das auch die Hafengebühren erhebt. Die Sauberkeit der Anlage lässt zu wünschen übrig.

Umrundet man die Halbinsel Hel kommt man an die Sperrgebiete 10 und 11. Über die Kanäle des polnischen Küstenfunks werden die Sperrzeiten bekannt gegeben. Hat man die Sperrgebiete passiert, erreicht man Wladislawowo (Großendorf). Der hiesige Hafen ist ein großer Fischereihafen mit geschäftigem Betrieb. Demzufolge wird es früh laut. Man kann an einem Tankschiff tanken. Die Stadt hat eine lange Tradition als Seefahrerstadt und dem zufolge einige Besichtigungsmöglichkeiten. Der nächste Hafen ist dann die Kleinstadt Leba.

Nachdem man die Hafeneinfahrt von Leba passiert hat, sieht man auf der linken Uferseite das Hafenamt. Sofern man sich nicht vorher über Funk gemeldet hat, holt man das dort persönlich nach. Als wir dort einliefen, stand der Hafenkaptän in einer sauber und ordentlich sitzenden Uniform wie ein kleiner Admiral an der Pier und wies uns ein. Er wird die neuen Zeiten noch nicht ganz verstehen. Etwa genau gegenüber dem Hafenamt ist der Sportboothafen, der sehr empfehlenswert ist. An der Einfahrt befindet sich eine moderne Wassertankstelle und der Ort ist etwa 1 Km Fußweg entfernt. Man hat WLAN und kann sich in aller Ruhe auf die weiteren Törnabschnitte vorbereiten.



Liegeplatz in Leba
Sehr schöne Marina, absolut gehobener Standard

Das ist ab Ustka, dem nächsten Hafen auch notwendig. Jetzt beginnen die großen Sperrgebiete 6, 6a und 6b, die fast 20 Meilen weit auf See hinausreichen. Über die

nautischen Warnmeldungen von Witowo Radio und Informationen der Hafenmeister kann man sich über die Schießzeiten informieren. Man sollte sich auch nicht scheuen, das Gebiet Nachts zu durchqueren, da es oft nur dann frei gegeben ist.

Folgt man dem weiteren Kurs an der Küste, kommt man nach Darlowo und hat die großen Sperrgebiete passiert. Auch er ist von der Fischereiindustrie geprägt und ein geschäftiger Ort mit wenig Ruhe. Man liegt längs an einer Pier und hat viel Touristenvolk am Schiff. Sehr gemütlich ist es hier nicht. Wenn es das Wetter erlaubt, sollte man diesen Hafen ausfallen lassen und nach Kolberg weiterfahren.

In Kolberg gibt es eine moderne Marina mit allem Komfort. Die Innenstadt ist nicht weit entfernt und lohnt auf jeden Fall einen Besuch. Die in verschiedenen Hafenhandbüchern dargestellten Tankmöglichkeiten existieren nicht. Dafür ist eine Strassentankstelle etwa 800 Meter vom Hafen entfernt.

In Dievenow erreicht man den östlichsten Mündungsarm der Oder. Bis zum Stettiner Haff durchquert man eine Reihe malerischer Gewässer. Gleich hinter der Klappbrücke von Dievenow, einlaufend auf der linken Seite, ist eine Tankstelle. In den Gewässern hinter Dievenow sollte man sich genau an die gekennzeichnete Fahrrinne halten, denn es wird daneben schnell sehr flach.

Nach Deutschland kommt man über das Oderhaff oder durch Stettin auf der Oder in die Binnengewässer. Berlin ist zwei Tage entfernt. Diese reise muss nicht besonders beschrieben werden, denn diese Strecke ist zwischenzeitlich so gut erschlossen und bekannt, dass sie zu unseren Heimatgewässern gehört.

Zusammenfassung

Kann man die beschriebene Reise mit einem Motorboot oder einem Jollenkreuzer machen, ist man zumindest auf der Binnenstrecke nur von den Wassertiefen abhängig. Wassersport-Infrastruktur gibt es kaum, man wird aber durch eine fast unberührte Natur entschädigt. Die Menschen am Ufer sind scheu, aber hilfsbereit.

Die polnischen Gemeinden an den Flüssen könnten mit wenigen Veränderungen diesen Törn noch einem viel größeren Kreis der Wassersportler zugänglich machen. So würden einige Dalben zum Festmachen schon ausreichen, um auch älteren Wassersportlern den Landgang zu erleichtern. Die Versorgung mit Lebensmitteln in den Ortschaften ist kein Problem, nur dem Wasser nahe gelegene gute Tankmöglichkeiten sind rar. Nicht zuletzt deswegen sind sie in diesem Bericht besonders beschrieben.



Kolberg – Das Denkmal Polens
Vermählung mit dem Meer
Unser Nachbarland hat eine lange maritime Tradition

Die Reise entlang der Küste ist mit großer Umsicht zu planen. Absolutes Muss ist das Abhören des Wetterberichtes sowie die Beachtung der Sperrzeiten der Schießgebiete. Gerade für Segler sind die Abstände zwischen den Häfen nicht zu unterschätzen, zumal der windabhängige Strom entlang der Küste ein zusätzliches Hindernis darstellt.

Für die ganze Reise sollte man sich 5-6 Wochen Zeit einplanen, wobei die Reserven für die Küstenfahrt notwendig sind.

Polens Wasserstrassen sind aber noch wesentlich umfangreicher, als die in diesem Bericht beschriebenen Strecken. Entgegen allen anders lautenden Berichten kann man auch die Masurischen Seen auf eigenem Kiel erreichen. Wenn man nach Bromberg die Weichsel zu Berg bis Wahrschau die Narew und die Pisa hinter sich gelassen hat, ist man im Herzen Ostpreussens. Von hier gibt es kein Weg zum Meer, da man dazu die russische Enklave Kaliningrad passieren müsste. Noch ist das ohne besonderes Visum unmöglich.

Weiter im Osten müssen die Flüsse und Ströme wunderschön sein. Eigentlich das richtige Revier für die „LAGA“, der altgermanischen Göttin der Flüsse und Quellen.

Gute Informationen bekommt man im Internet unter www.waterways.cc oder auch bei mir

kapitaenwalli@germany.net.de