

Ein Masurisches Abenteuer

Erlebt von Isolde und Peter Groll auf SY „Daddeldu“ vom 23. Juni bis 7. August 2011

Masuren – ein fernes Traumland der Segler, oft gerühmt, doch nie erreicht. Es ist eben sehr weit entfernt und der Wasserweg in vieler Hinsicht äußerst beschwerlich. Umso begieriger griffen wir die Gelegenheit auf, mit unserem Sohn, der über die technischen Möglichkeiten verfügt, unser Boot diese annähernd 700 km zu trailern. Für unseren 20qm-Eigenbau-Jollenkreuzer von mehr als 2 Tonnen ist das aufwendig, aber nicht unmöglich. Doch die Rückfahrt wollten wir über den Wasserweg versuchen. Besser *Suchen*, im wahrsten Sinne des Wortes, denn Informationen und Karten dafür gab es weder in der Vorbereitungsphase noch vor Ort.

Mit der tatkräftigen Unterstützung polnischer Kontakte, Beata und Wolfgang, die sehr bald unsere Freunde wurden, ist das Kranen in der Marina LOK in Giżycko (Lötzen) sehr schnell bewerkstelligt. Es folgen 2 gemeinsame Wochen mit unserem Sohn und Schwiegertochter auf einer Dehler 22 sowie einem befreundeten Ehepaar mit einer Fan 20.



Wir entdecken eine Seenlandschaft, wie wir sie bisher noch nicht kennengelernt hatten. Riesige Wasserflächen mit unzähligen Inseln wechseln mit idyllischen Buchten und kleinen Seen inmitten von Auenlandschaften oder urigen Wäldern, alles mit Kanälen oder natürlichen Fließen verbunden. Und überall Segelboote, soweit das Auge reicht, häufig besetzt mit Jugendlichen oder gar Kindern, die hier in der Ferienzeit in Begleitung junger Skipper mit Begeisterung den Segelsport kennenlernen und üben wollen. Meist sind dies Charterboote, belegt mit vielen Personen, aber alle, bis zu 43 Fuß-Schiffen, ausgerüstet mit Mastlegevorrichtungen und oft kleinen Außenbordmotoren. Nicht immer ist die Seemannschaft perfekt, wie das bei einer Chartercrew auf ungewohntem Schiff eben vorkommen kann. Erfrischend wenige Motorboote stören mit Lärm und Wellenschlag die

Idylle, und wenn doch, dann sind es meist Jet-Ski-Raser oder einige wenige Powerboote. Bei kräftigem Wind erkunden wir den zweitgrößten See der Masuren, den Mauersee im Norden mit allen zugänglichen angrenzenden Nebenseen und besuchen die nördlichste Stadt Węgorzewo (Angerburg). Als ehemaliger Teil Ostpreußens hatten die Ortschaften und Seen natürlich deutsche Namen, die in fast jeder polnischen Landkarte vermerkt sind. Für die masurische Seenplatte selbst sind wir mit Karten gut ausgerüstet, haben Reiseführer und zusätzlich noch einen nautischen Kartensatz des NV. Verlages Arnis, der jedoch manche Information vermissen läßt oder nicht ganz aktuell ist.

Auf Südkurs passiert man bei Giżycko die Drehbrücke, wobei festgelegte Öffnungszeiten zu beachten sind. Von hier treibt uns günstiger NO-Wind mit 4 Bft unter Vorsegel über den Löwentin See und weiter, bis wir am Ende des Kröstinsees die Kanäle zu den ca. 10 km entfernten Talter Gewässern erreichen. Die Kanäle weisen auf den z.T. verfallenen Ufern noch deutliche Hinweise auf die einstigen Treidelpfade hin, die natürlich im Zeitalter der Motorisierung von der großen Anzahl der Sportboote, die ständig in beiden Richtungen unterwegs sind, nicht mehr benötigt werden.



Das Wetter hat auch hier seine Hoch und Tiefs. Unser Segelvergnügen auf den über 20 km Seen zwischen Ryn und Mikołajki wird aber erst durch einen Regentag unterbrochen, den wir in der Marina verbringen müssen.

Danach erforschen wir trotz wiederholter stürmischer Regenschauer weiter südlich den Beldahnsee und zurück den Spirding See bis zum südlichen Ausgang vor die Schleuse Karwik. Dieser See ist der größte der Masurischen Seenplatte mit 114 km², nur wenig größer als die Müritz mit 112,6 km². Er ist bekannt für steinige Untiefen und schnell wechselnde

Wettersituationen. Deshalb sind hier, ebenso wie wir es an den Ufern anderer großer Seen gesehen und erlebt haben, hohe Maste aufgestellt, auf denen ab Windstärke 6 helle Blitzleuchten warnen und zum Verlassen des Sees auffordern. Überdies läuft dann der Wasserrettungsdienst aus, um seinerseits den See zu räumen.

Nach 2 ereignisreichen Wochen und inzwischen 394 Segelkilometern müssen unsere beiden Begleitboote wieder aus dem Wasser um die Heimreise anzutreten.

Das kühle, regnerische Wetter zwingt uns zuvor in Giżycko ein weiteres Mal zu einem Hafentag, den wir aber für Ausflüge zu den Ruinen der geschichtsträchtigen Bunker der Wolfsschanze und zur Festung Boyen nutzen.

Mit dem abziehenden Regen verabschiedet sich auch der bis dahin meist kräftige Wind. Aber wir wollen uns Zeit nehmen, die Seen nun noch etwas intensiver zu entdecken. Das allerdings wird abrupt unterbrochen durch ein im Kanal entgegenkommendes Charterboot, das sich unmittelbar vor uns querstellt und uns mit seinem Masttop die Mastlegevorrichtung herunterreißt. Toter Mann abgeknickt, Stützwantenbock verbogen und aus dem Deck gerissen – damit ist das weitere Segeln wohl passè. Doch die hilfreichen und geschickten Mechaniker in einer nahegelegenen Marina haben am folgenden Tag auf Kosten des Vercharterers fast alles wieder gerichtet, geschweißt und poliert, das Deck geklebt und einen neuen Toten Mann gebaut. Wir können bereits am Nachmittag, nicht zuletzt durch Beatas Unterstützung, unsere Reise versöhnt fortsetzen.



Wie in den vorangegangenen Wochen suchen wir uns für die Nacht oft einen geeigneten Ankerplatz und legen nur in Marinas an, wenn es zum Einkauf nötig wird. Dabei machen wir die Erfahrung, dass fast jede Bucht an den Ufern oder Lücken im Schilf bereits von einem oder mehreren Booten belegt sind, vorzugsweise von Seglern. Oft sind die Boote wohl zum bequemerem Aussteigen mit dem Steven auf das Ufer gezogen. Außerdem ist man äußerst gesellig und sangesfreudig. Hier oder in den Häfen werden abends von Jungen wie von Älteren sehr bald Lieder mit oder ohne Klampfe angestimmt, die allerdings oft zu später Stunde etwas an Wohlklang einbüßen. Leider ist für uns die Sprachbarriere doch zu groß, um Kontakte zu knüpfen. Wir lernen aber im weiteren Verlauf der Reise die Freundlichkeit und uneigennützig Hilfsbereitschaft vieler polnischer Mitmenschen uns gegenüber zu schätzen und zu bewundern.



Hinter dem Beldahnsee passieren wir die Schleuse Guzianka, um einen Abstecher auf den Nieder See zu machen. Der ist ca. 23 km lang und liegt langgestreckt, hufeisenförmig südlich von Ruciane-Nida und ist zum größten Teil für jeglichen Motorbetrieb gesperrt. Als schönsten See Polens gepriesenen, haben wir ihn als solchen bei sonnigem Wetter erleben und genießen können.

Doch nach nunmehr zwei weiteren Wochen und jetzt insgesamt 711 Segelkilometern, rückt der

Zeitpunkt der Heimreise näher. Wir müssen uns zum südlichsten Punkt, nach Pisz (Johannisburg) begeben, wo die Pisa als Abfluss der Seenplatte und einziger Weg zur Weichsel nach Süden strömt. Als einzige amtliche Information steht hier ein Schild mit dem Hinweis auf den Fluss Pisa und eine Tauchtiefe von 0,5 m. Für unser ausgerüstetes Schiff ist das sehr grenzwertig, wenn man voraussetzt, dass ein wenig Schwert schließlich unumgänglich ist. Doch wir haben ja hohen Wasserstand. Mit dem Bordfahrrad erkunde ich die ersten 15 km des Flusslaufs mit seinen meanderförmigen Windungen und der beachtlichen Strömung und fasse schließlich Mut, die Reise zu wagen. Neben dem Verstauen des Mastes bereite ich ein entsprechend kürzeres Ruderblatt vor, das ich vorsorglich mitgebracht habe und verbinde den 9,8 PS-Außenbordmotor so mit der Pinne, dass er mit gelenkt wird. Gut betankt und mit ausreichend Vorräten versorgt starten wir das nun folgende Abenteuer ins Ungewisse.



Wir besitzen ja 2 Versicherungen: Für den Fall, dass wir Probleme bekommen, versichert uns Beata, ständig für uns da zu sein. Wir haben extra ein Telefon mit polnischer SIM-Karte und einer Direktverbindung zu ihr erhalten. Sollte am Ende gar nichts mehr gehen, steht unser Sohn mit dem Trailer bereit, uns abzuholen, wo immer wir uns befinden, Kran oder Slippe vorausgesetzt. Das beruhigt ein wenig.

So gleiten wir mit flotter Fahrt die Pisa abwärts, getragen von der Strömung, aber mit nicht zu wenig Vortrieb durch den Motor, um durch die engen Krümmungen zu kommen und dabei ganz am Ufer im Bereich der maximalen Strömung zu bleiben, denn nur dort ist es tief genug. Überall lauern Sandbänke, die aber durch den hohen Wasserstand nicht zu sehen sind. Teils mit Schilf gesäumt, teils mit überhängenden Erlen, Pappeln und dichtem



Die Pisa südlich Pisz

Buschwerk völlig naturbelassen ist der Fluss anfangs kaum breiter als 10 m und schlängelt sich oft in Windungen von mehr als 180°. Später wird das Gewässer etwas breiter, vor allem durch die Nebenarme und unter Wasser stehende Wiesen. Oft ist es schwierig in dem sumpfigen Gelände, den weiteren Verlauf der Fahrrinne zu erkennen. Wir fahren an nur wenigen Ortschaften vorbei und sehen mehr Störche als Menschen am Ufer. Vereinzelt Gehöfte stehen fernab auf geringen Anhöhen. Nur 2 Boote begegnen uns

auf der gesamten langen Strecke. Die Einsamkeit hat bei aller Faszination für die unberührte Natur hier und da auch etwas Bedrückendes.

So erreichen wir nach 88 km Flussfahrt, das sind 44 km Luftlinie, die Mündung der Pisa in die Narew. Auch hier erfasst uns eine Strömung von 3 bis 4 km/h und bringt uns an diesem Tag noch 36 km flussabwärts bis zur nächsten Stadt. Doch auch hier, wie an der gesamten Strecke finden wir am teils überfluteten Ufer keine Anlegemöglichkeit. Schließlich gelingt es uns, im gurgelnden Wasser eines Nebenflusses an ein paar Wurzeln und Baumstümpfen Halt für die Nacht zu finden.

Die Narew ist zwar breiter, aber immer wieder lauern Untiefen, die unregelmäßig mit roten und grünen Stangen markiert sind. Doch bei dem unsichtigen, regnerischen Wetter am folgenden Tag wird eine Stange in Ufernähe übersehen und bei der Kurskorrektur zur nächsten treffen wir plötzlich einen harten Widerstand, dem unser angebolztes Hilfsruder nicht standhalten kann. Von nun an muss das normale Ruder wieder Dienst tun und mit erhöhter Aufmerksamkeit folgen wir dem gewundenen Lauf des Flusses insgesamt 154 km südwärts.

Nördlich von Warschau ist die Narew angestaut. An dem entstandenen Naherholungsgebiet haben sich Vereine und Yachtclubs angesiedelt und auf dem Wasser tummeln sich zahlreiche Segelboote in kräftiger Brise. Von einer Marina aus nutzen wir die Nähe zur polnischen Hauptstadt zu einem Bummel durch diese reizvolle Stadt, bei dem wir auch einen Eindruck von der Weichsel bekommen. Auch sie führt Hochwasser, das eine Weiterfahrt bedenklich erscheinen lässt. Nach einem Kran für den Heimtransport haben wir schon Ausschau gehalten. Doch ein Besuch bei der örtlichen Wasserschutzpolizei macht uns Mut und gibt zahlreiche nützliche Informationen, allerdings besitzt man auch hier, außer dem Autoatlas Polens, keinerlei Kartenmaterial zur Wasserstraße.

So motiviert vertrauen wir uns schließlich nach einer Kanalfahrt und mächtiger Schleuse den gelbbraunen, strudelnden Fluten der Weichsel an, die uns streckenweise mit bis zu 18 km/h über Grund voranbringt. Auch hier ist das Echolot unverzichtbar ebenso wie das Fernglas, um auf dem nun 200 bis 500m breiten Fluss rechtzeitig den Weg der Strömung auszumachen und abzuschätzen, an welcher Seite wir die zahlreichen Inseln und Sandbänke passieren könnten. Es gibt keinerlei Fahrwassermarkierungen. Während hier das Lot bedenkliche 0,8 m unter dem Kiel anzeigt und sich dort eine Stromschnelle bildet, liegen rote und grüne Tonnen gesellig vereint am überfluteten Ufer. Außer großartiger Umgebung und uriger Auenlandschaft erwarten uns hinter jeder Flussbiegung neue Überraschungen, aber keine Gelegenheit zum Anlegen. Doch allen Gefahren zum Trotz



Nichts geht über eine zuverlässige Fahrwasserbetonung

gelangen wir nach ca. 128 km nach Płock in den Hafen des Yachtclubs Prestige. Der folgende stürmische Regentag und das ständig steigende Hochwasser zwingen uns erneut einen Hafentag auf, ohne Gelegenheit zu finden, der interessanten Stadt einen Besuch abzustatten. Gleichzeitig beeindruckt uns die rührende Fürsorge der Clubmitglieder. Der weitere Verlauf der Reise auf der Weichsel über 105 km nach Toruń und weitere 57 km nach Bydgoszcz (Bromberg) ist nun Fleißarbeit bei kühlem, trübem Wetter. Zunächst angestaut, sind die Stromschnellen entschärft und nach der Schleuse bei Włocławek ist die Fahrrinne sogar zuverlässig betonnt oder am Ufer markiert. Inzwischen genießen wir dabei sogar den Strom von bis zu 5 km/h.

Über den Kanal Bydgoski und die Noteć (Netze) mit insgesamt 22 Schleusen gelangen wir nach insgesamt 226 km zur Warta (Warthe) und auf dieser bis Kostrzyn (Küstrin). Fahren hier einst große Motorgüterschiffe, so ist heute der Wasserweg recht einsam, teils stark verkrautet und wenig gepflegt. Nur 2 Boote sind wir begegnet. Die handbetriebenen Schleusen bereiten keine Probleme. Die Schleusenwarte sind freundlich und melden uns telefonisch weiter, so dass wir meist mit geöffnetem Tor bereits erwartet werden. Jede Schließung kostet allerorts 6,46 Złoty. Außer in einer großzügig angelegten Marina mit jeglichem Komfort in der Stadt Czarnków und in Santok ist es auch hier schwer, einen nächtlichen Liegeplatz zu finden.



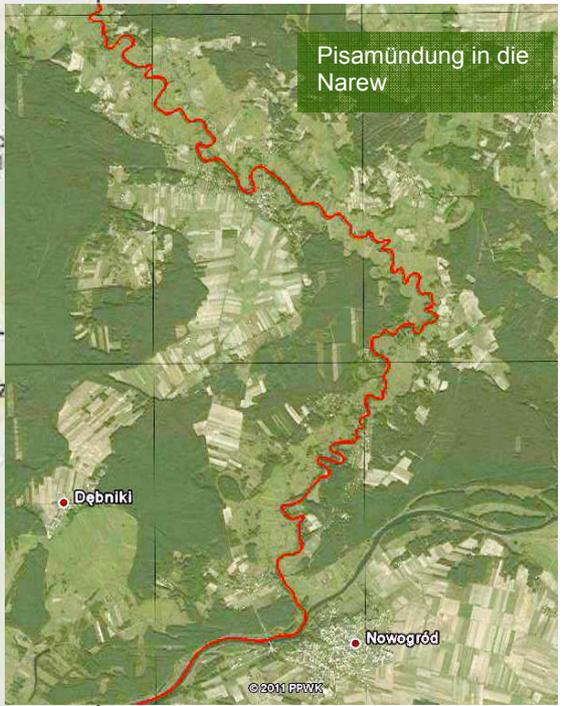
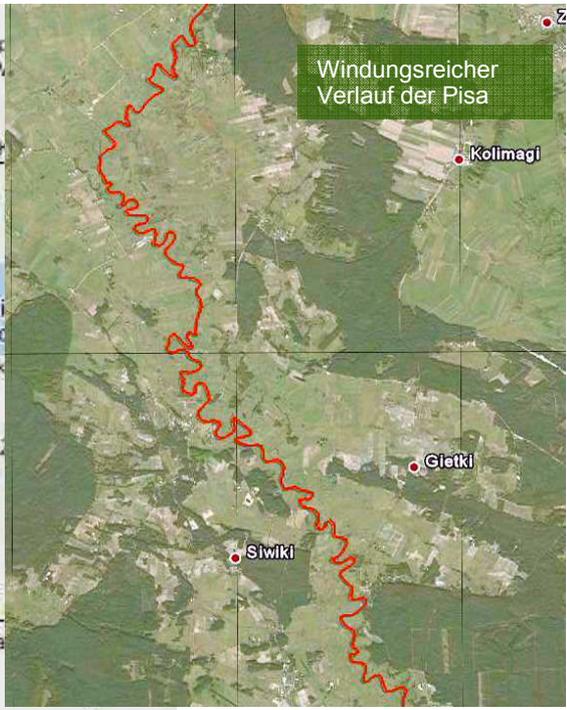
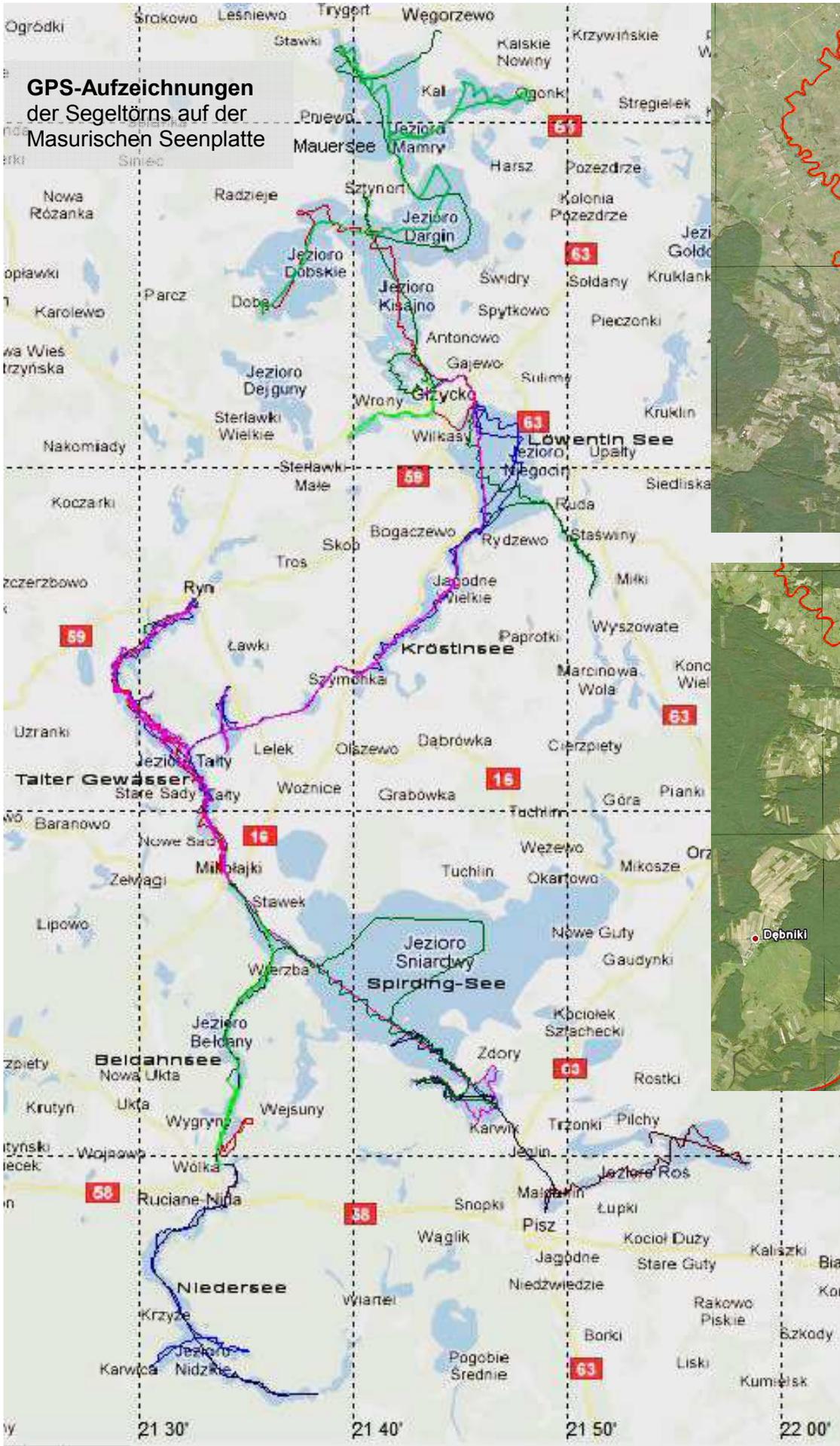
Liegeplatz bei Santok vor der Warthemündung

In Küstrin liegen wir im Segelclub Delfin. Von hier aus müssen wir nur noch 47 km auf der Oder bis zur Schleuse Hohensaaten zurücklegen, um jetzt im relativ ruhigen und nun auch gut bekannten Gewässer die eigentliche Heimreise über den Oder-Havel-Kanal mit einem Abstecher an den Werbellinsee anzutreten. Wir wollen endlich wieder einmal den Mast stellen und Segel setzen. In diesem Sinne schließen wir die Reise auch mit einem weiteren schönen Segeltag auf dem Tegeler See und der Unterhavel ab, bevor wir nach 1014 km Motorfahrt und 791 km Segeln im Wassersportzentrum am Müggelsee von unseren ehemaligen Mitseglern auf den Masuren empfangen werden wie die erfolgreichen Weltumsegler.

In Küstrin liegen wir im Segelclub Delfin. Von hier aus müssen wir nur noch 47 km auf der Oder bis zur Schleuse Hohensaaten zurücklegen, um jetzt im relativ ruhigen und nun auch gut bekannten Gewässer die eigentliche Heimreise über den Oder-Havel-Kanal mit einem Abstecher an den Werbellinsee anzutreten. Wir wollen endlich wieder einmal den Mast stellen und Segel setzen. In diesem Sinne schließen wir die Reise auch mit einem weiteren schönen Segeltag auf dem Tegeler See und der Unterhavel ab, bevor wir nach 1014 km Motorfahrt und 791 km Segeln im Wassersportzentrum am Müggelsee von unseren ehemaligen Mitseglern auf den Masuren empfangen werden wie die erfolgreichen Weltumsegler.

Der Rückweg auf den Wasserstraßen von Pisz nach Berlin (GPS-Aufzeichnung)





GPS-Aufzeichnung der Fahrt auf der Pisa