

48. INTERBOOT 18

Alle Infos über die Messe

GAS AN BORD 80

Auf Nummer Sicher gehen

MONTENEGRO 66

Traumrevier in der Adria

OBERLÄNDISCHER KANAL 72

Mit dem Schiff über Land

DEUTSCHE OSTSEE-MARINAS 38

Häfen der Mecklenburger Bucht

WINGS FOR HANDICAPPED 34

Hoppetosse auf großer Seentour



TEST 46 Ranger Tugs R-21EC - Skilsö 33 Arctic -
Typhoon 37 Coupé - Performance 1307





Markantes Räderwerk kennzeichnet die Rampen des Oberländischen Kanals. Im kommenden Jahr wird die einzigartige Hebetechnik 150 Jahre alt, doch sie funktioniert so reibungslos, wie am ersten Tag.

Oberländischer Kanal *Mit dem Schiff über*

Interessante Wasserbauwerke gibt es viele, doch der Oberländische Kanal zwischen Elbing und Osterode in Polen bietet einen besonderen Leckerbissen für Freunde der Hebetechnik. Mit Drahtseil und Schiene werden die Schiffe hier über Land bewegt. Wir haben uns das einzigartige Revier für Sie angesehen.

Land

9/2009 - Skipper





Die Schiffe werden auf speziellen Wagen mit einem Drahtseil über die Schienen nach oben gezogen

Text und Fotos: Dieter Wanke

Wie es sich für Männer der See gehört, reisen wir mit dem Schiff aus Danzig an. Erstes Ziel ist die alte Hansestadt Elbing. Eigentlich sind wir auf dem Weichsel-Werder-Ring unterwegs, denn auch dieses Revier ist völlig neu in der Liste der Charterstrecken, doch das ist eine andere Geschichte, die sie demnächst im Skipper lesen können. In Elbing erwartet uns ein besonderer Leckerbissen der Schifffahrt, denn hier beginnt der Oberländische Kanal. Der historische Wasserweg ist ein einzigartiges Stück Ingenieurskunst und ein Exot der Hebetechnik. Ähnliches findet sich weltweit kaum noch. Lediglich der Big Chute Marine Railway im Trent-Severn-Wasserweg in Ontario in Kanada und der Morris-Kanal in New York wären hier anzuführen, doch letzterer ist nicht mehr im Original erhalten. Die rund 100 Höhenmeter, die es von Elbing zur Eylauer-Seenplatte zu überwinden gilt, werden auf einer Strecke von 9,6 Kilometern in fünf Etappen mit Wagen auf Schienen zurückgelegt. Das alles geschieht ausschließlich mit Wasserkraft. Diese wird verwendet, um die Schiffe auf den Rollwagen an Drahtseilen über die grüne Wiese nach oben zu ziehen. Was dem normalen Touristen bisher nur mit den örtlichen Ausflugsschiffen möglich war, können Freizeitkapitäne ab sofort auch mit dem Charterschiff in Eigenregie erleben. Der polnische Anbieter Vistula Cruises hat dazu eine Reihe neuer Yachten vom Typ Haber 33 Reporter im Angebot, die

das polnische Limit für die Führerscheinfreiheit von 10 kW (13,6 PS) nicht überschreiten. Die Fahrt ist also auch möglich, wenn kein Bootsführerschein vorhanden ist.

Janusz Konkol, der Konstrukteur und Erbauer der Schiffe, erwartet uns schon in der Marina von Elbing. Dort steigen wir auf seine nagelneue Haber 33 Reporter um. Er erklärt uns, dass er die Hausboote für die Flussschifffahrt in seinem polnischen Heimatrevier entwickelt hat. Da das erste Schiff dieser Bauart an Vistula Cruises erst in einer Woche ausgeliefert wird, müssen wir uns noch mit der Baunummer eins begnügen, die der Eigner uns privat zur Verfügung gestellt hat, um den einzigartigen Törn bereits fahren zu können. Die Charterschiffe, die Kunden dann in Danzig oder Elbing übernehmen können, sind zusätzlich noch mit einem Fahrradträger ausgerüstet. So können die Passagiere auch ausgiebige Radtouren einplanen, um die umliegende Natur abseits der Wasserwege zu erkunden. Zudem hat die Bugkajüte der Charterversion eine Trennwand zum Salon. Eine spezielle Kielkonstruktion verhindert das Umkippen auf den Zugwagen des Oberländischen Kanals. Dadurch wird es für Bootstouristen erstmals problemlos möglich, das einzigartige Wasserbauwerk selbst auf dem Charterkiel zu durchfahren. Ein Abenteuer, das sich lohnt, denn Polen wird für den Wassertourismus gerade erst erschlossen. Das hat zwar Nachteile, denn an so mancher Infrastruktur hapert es noch, aber so ursprünglich wie die Reviere hier heute noch sind, werden sie wohl nicht mehr lange bleiben. Wir sind sehr gespannt



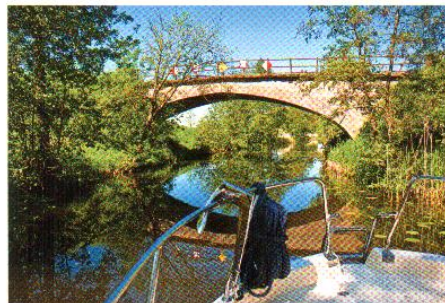
Die Nikolaikirche ist ein markanter Punkt in der Silhouette von Elbing. Die Stadt wurde im Krieg weitgehend zerstört und wieder aufgebaut



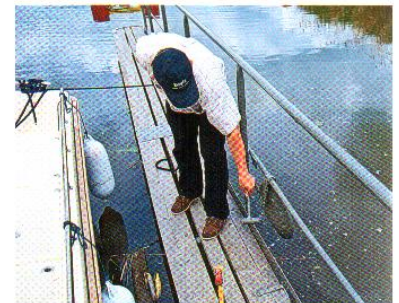
CHARTERTÖRN | 75
Nur wenige Häuser sind im Original erhalten. Die meisten Fassaden sind Neubauten



Mühlräder erzeugen die Wasserkraft für die Zugseile



Brücken gibt es viele in den Kanälen. Manche Durchfahrt ist sehr eng



Der Schlag auf den Gong ist das Signal für den Maschinisten

auf die Eindrücke der nächsten Tage und können die Abfahrt am nächsten Morgen kaum noch erwarten.

Geschichtsträchtiges Elbing

Auch unseren Ausgangspunkt, die ehemalige Hansestadt Elbing, wollen wir erkunden, denn hier wurde seit 1990 liebevoll und mit viel Mühe eine im zweiten Weltkrieg total zerstörte Stadt mit großer historischer Bedeutung wieder aufgebaut. Die ehemalige Architektur mit ihren spitzen Giebeln ist heute wieder sichtbar und gibt der Stadt die charakteristische Fassade zurück, die sie einst prägte. Dass der Prozess noch lange nicht abgeschlossen ist, wird bei einem Rundgang sichtbar. Reste der Fundamente von zerbombten Häusern sind als Mahnmal für die Katastrophe noch zwischen den Neubauten sichtbar. Die bewegte, deutsch-polnische Geschichte wird einem hier deutlich bewusst - Elbing gehörte einst zu Ostpreußen. Doch das war nicht immer so. Im Jahr 1231 gegründet, erhielt die Stadt bereits 1241 die Stadtrechte und war Teil des Deutschordenslandes. Ab 1454 gehörte Elbing dann zur polnischen Krone. Im Jahr 1620 folgte der Austritt aus der Hanse. Sechs Jahre später belagerten die Schweden Elbing und nahmen es schließlich ein. Nach langen Streitigkeiten zwischen Polen, Schweden und Preußen, kamen 1710 für zwei Jahre die Russen in die Stadt. Ein Jahr später gelangte Elbing wieder in die Obhut von Polen. 1807 kam Napoleon mit seinen Truppen, später hatte dann

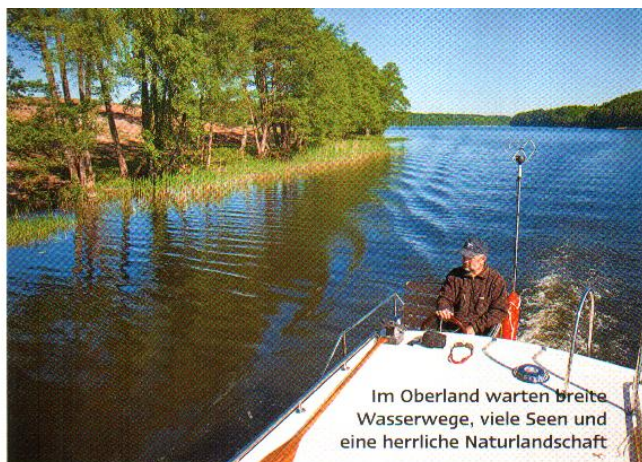
wieder die preußische Krone das Sagen. Heute ist Elbing der polnischen Woiwodschaft Ermland-Masuren zugeordnet. Da die Stadt schon immer ein wichtiges Handelszentrum war, dachten die Behörden seit 1789 über den Bau eines Wasserweges von Elbing in das Oberland nach, denn hier gab es viel Holz und auch andere Waren, die nur mühsam nach Elbing gelangten.

Der Kanal

Doch es dauerte bis 1836, als mit dem königlich preußischen Baurat Georg Steenke der richtige Mann für die Realisierung gefunden war. Nach vielen Studien und der Besichtigung anderer Projekte, was den Baumeister auch an den Morris-Kanal in die USA führte, wurde am 18. Oktober 1844 schließlich mit den Bauarbeiten begonnen. Bis zur Eröffnung am 31. August 1860 vergingen weitere 16 Jahre mit intensiver Bautätigkeit. Erst dann konnte der Warentransport zwischen den Städten Deutsch Eylau, Osterode und Elbing beginnen. Das Bauwerk verrichtete zwar immer zuverlässig seinen Dienst, doch schnell kam die Eisenbahn in Mode und damit verblasste der Glanz des Kanals bald. Seit 1912 war er deshalb auch touristisch zu bereisen. Der kommerzielle Schiffsverkehr nahm seit dem stets ab. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Schäden an dem Bauwerk behoben und er wird seit dem ausschließlich touristisch genutzt. Die alte Technik ist so solide konstruiert und gebaut, dass sie noch heute mit sehr vielen Originalteilen funktio-



Ein Mann bedient die Anlage in jedem der fünf Maschinenhäuser an den Rampen



Im Oberland warten breite Wasserwege, viele Seen und eine herrliche Naturlandschaft



Gelegentlich begegnet man den Ausflugschiffen, doch meist ist der andere Wagen leer



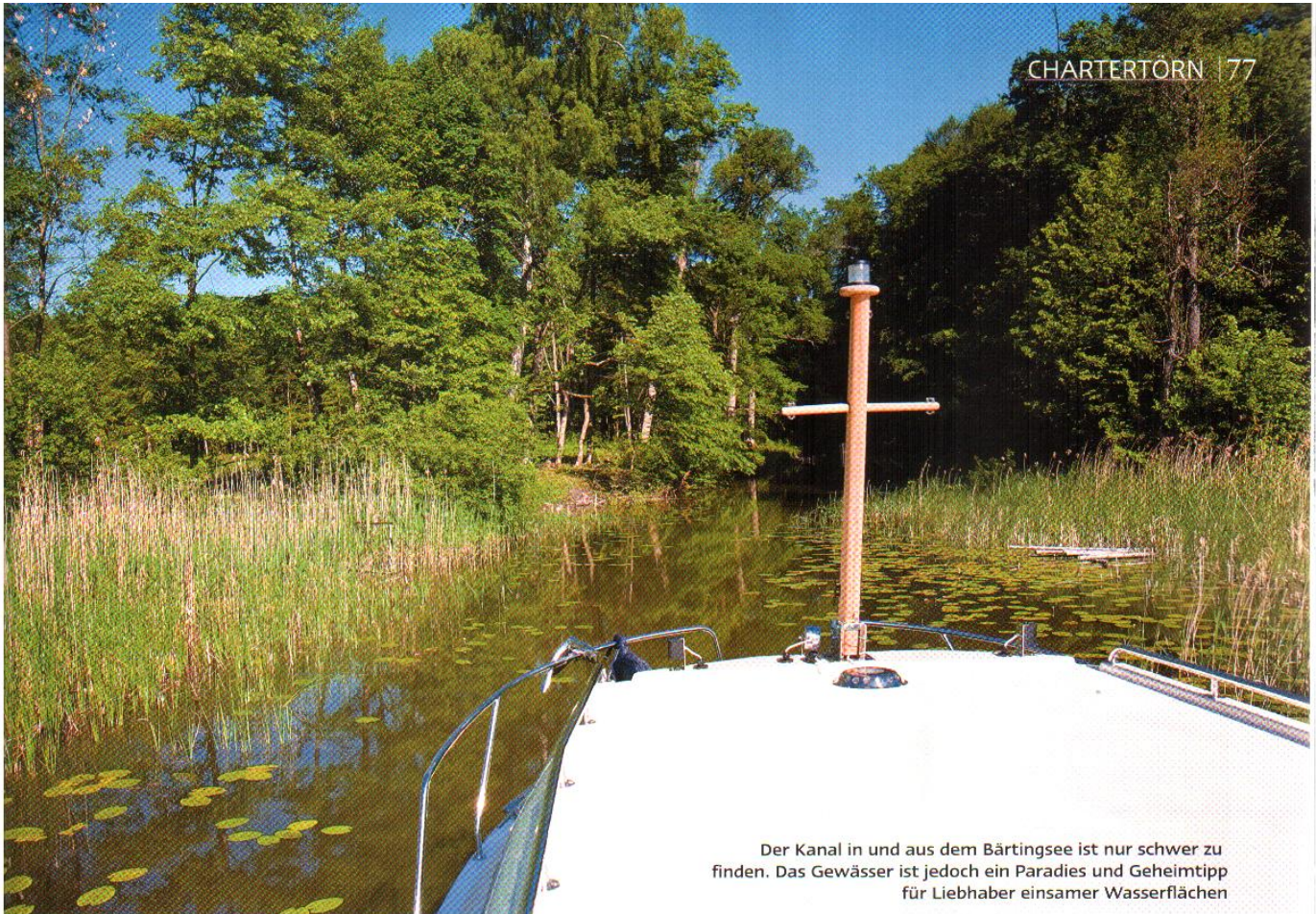
Der Bärtingsee ist ein nahezu unberührtes Stück Natur. Wir waren das einzige Schiff auf dem Gewässer

niert. Lediglich die Drahtseile werden regelmäßig ausgetauscht. Wir bewegen uns also sozusagen in einem Freilichtmuseum. Janusz begleitet uns während der nächsten Tage und zeigt uns stolz, was er schon als abenteuerlustiger Teenager mit einfachsten Segeljollen befahren hat: Den Kanal und die dazugehörigen Seenplatten. Wir haben Elbing am frühen Morgen verlassen und bewegen uns völlig einsam in herrlicher Landschaft durch die nachfolgenden Gewässer bis zum Drausensee, einem Naturschutzgebiet und Paradies für Wasservögel. Als Janusz zu erzählen beginnt, wie er einst mit seinem Jugendfreund durch das nebelverhangene Schilf der Seen trieb, ohne Karte und Kompass, immer den Weg suchend, erinnerte uns das etwas an die Abenteuer von Tom Sawyer und Huckleberry Finn auf dem Mississippi. Damals, Ende der 1960 Jahre, war hier sonst niemand unterwegs. Für die segelnden Teenager Abenteuer pur. Doch diese Zeit ist leider längst vorbei. Inzwischen haben Touristen das Bauwerk wieder entdeckt. Die Besucherzahlen halten sich allerdings noch in Grenzen. Wir begegnen zwar dem einen oder anderen Touristenschiff, doch meist sehen wir weit und breit nur die Natur.

Die Rampen

Es dauert nicht lange und hinter einer Biegung kündigt sich durch buntes Räderwerk weithin sichtbar die erste Rampe an. Es geht alles ganz schnell. Durch die enge Einfahrt manövrieren wir unser Schiff direkt auf den Transportwagen. Ein kräftiger Schlag auf den Gong genügt und schon setzen sich die

Transporträder in Bewegung. Das Schallzeichen ist Signal für den Mann am Hebel des Maschinenhauses. Seine Handbewegung öffnet die Ventile und die gewaltige Wasserkraftanlage zieht - angetrieben durch ein Mühlrad - zuverlässig und ohne weitere Energie zu benötigen, die Schiffe samt ihrer Wagen die Rampen hoch. Alles läuft gemächlich ab. In Schrittgeschwindigkeit setzt sich das Fuhrwerk in Bewegung. Die Förderwagen sind durch Endlosseile verbunden. Es fährt also immer einer zu Berg und einer zu Tal. Der Talfahrer hilft mit seiner Kraft dem Bergfahrer noch etwas auf die Sprünge. Die Begegnung findet in der Mitte der schrägen Transportstrecke statt. Meist ist der zweite Wagen leer. Nur gelegentlich begegnen wir einem anderen Schiff beim Transport. Wer nicht zum Halten der Leinen auf dem Boot gebraucht wird, kann auch vorher an Land gehen, den Weg zur nächsten Station zu Fuß laufen und das einzigartige Schauspiel von einer anderen Perspektive aus beobachten. Da alles recht langsam vonstatten geht, kann man sich auch ungestört auf den Rampen bewegen. Nur bei den Transportseilen ist Vorsicht geboten, denn die sind nicht nur gut gefettet sondern auch Stolperfallen. Schnell sind wir auf der ersten Ebene angelangt und der Wagen fährt mitsamt dem Schiff wieder in den dort befindlichen Kanal. Unsere Haber schwimmt auf und die Reise kann weiter gehen. So geht das nun fünf mal hintereinander, bis die Ebene der Eylauer Seenplatte erreicht ist. Zwischendurch haben wir immer wieder Gelegenheit, die Mechanik in den Maschinenhäusern anzusehen. Es gibt ja keinen Grund das nächste Hebewerk sofort anzufahren. In einer willkommenen Pause betrachten wir uns dann auch eines die-



Der Kanal in und aus dem Bärtingsee ist nur schwer zu finden. Das Gewässer ist jedoch ein Paradies und Geheimtipp für Liebhaber einsamer Wasserflächen

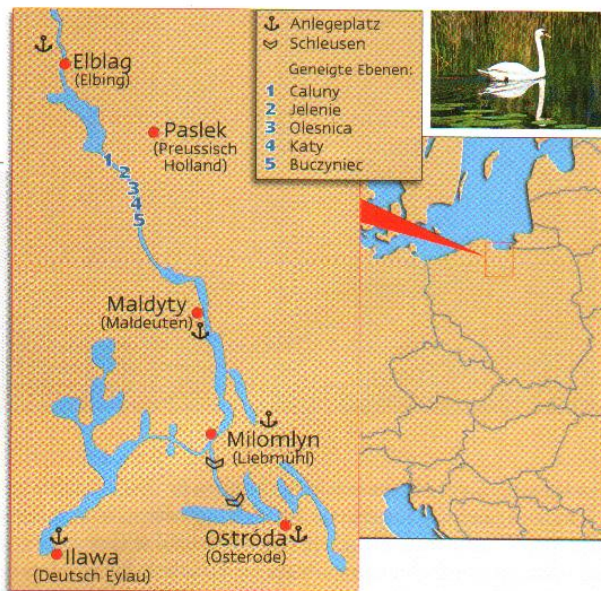
ser technischen Leckerbissen. In den Stationen bewegen sich die 150 Jahre alten Zahnräder geschmeidig wie am ersten Tag. Gut geschmiert greifen die Zähne ineinander, wenn sich die Klappen der Mühlräder öffnen und das Wasser aus dem eigens dafür angelegten Kanalsystem zum Durchfluss frei geben. Es ist beeindruckend zu sehen, wie leicht sich die Technik durch nur einen Mann regeln lässt und wie die gewaltigen Seiltrommeln zuverlässig die kräftigen Drahtseile aufwickeln. Für Technikfreaks ist das ohne jeden Zweifel ein Hochgenuss. Vielleicht aber auch Anschauungsunterricht, wie technische Probleme ohne viel Energieaufwand lösbar sind. Ein Meisterwerk des Wasserbaus ist der Kanal allemal. Langeweile kommt hier nicht auf. Erstaunlich schnell vergeht die Zeit und schon ist die höchste Ebene erreicht. Hier kann ein liebevoll geführtes Museum besucht werden, in dem noch die originalen Holzmodelle für den Sandguss der Zahnräder zu besichtigen sind. Auch das sollten sich die Besucher nicht entgehen lassen.

Die Seenplatte

Wir wollen uns die idyllische Seenplatte auf dem Weg nach Deutsch Eylau noch ausgiebig ansehen. Begegnungen gibt es auf den teilweise sehr engen Kanaldurchfahrten keine. Wir sind völlig alleine in der herrlichen Natur unterwegs. Gesäumt von Wäldern, Wiesen und gelegentlich einer Brücke, bewegen wir uns langsam auf ein weiteres Juwel dieser Reise zu. Janusz will uns noch einen Ort zeigen, den er wohl über 20 Jahre nicht mehr besucht hat. Den Bärtingsee, der nur durch einen schma-

len Kanal mit der Hauptstrecke verbunden ist. Die Einfahrt ist nicht leicht zu finden und beim Durchfahren der schmalen Rinne müssen wir genau Ausschau halten, denn das Gewässer ist sehr flach und es schwimmt einiges an Treibholz herum. Doch der Weg lohnt sich. Wir kommen uns vor wie im Amazonas, als wir durch den dschungelähnlich bewachsenen Kanal in Richtung See fahren. Dort angekommen, erwartet uns die glühende Abendsonne, die diese herrliche Urlandschaft in ein goldenes Licht taucht. Siedlungen gibt es nicht, nur ein ehemaliges Gästehaus für Parteigenossen der längst vergangenen Zeit des kalten Krieges, ganz am Ende des Sees in der Nähe der Stadt Tarda. Hier legen wir an den Stegen des alten Schwimmbades an - sicherheitshalber mit Buganker - und hoffen noch auf ein Abendessen in der nur noch spärlich bewohnten Anlage. Das alte Mütterchen, das nach unserem Klingeln die Tür öffnet, weist uns jedoch ab. Service gibt es hier längst keinen mehr. Doch unser Schiff ist noch mit ausreichend Lebensmitteln bestückt. So schreiten wir also selbst zur Tat und genießen den Abend mit einer eigenhändig zubereiteten Mahlzeit in der freien Natur. Eigentlich kann man hier überall vor Anker gehen und wer in Elbing ordentlich gebunkert hat, was wir dringend empfehlen, der wird auch nicht in Versorgungsnot geraten. Auf der Seenplatte gibt es noch viel zu entdecken, kleine Steganlagen mit Segelbooten und sehr viel Platz in der freien Natur laden hier überall zum Verbleib ein. Wer nach Osterode möchte, muss zunächst noch zwei Schleusen passieren, um der Stadt einen Besuch abzustatten. Hier befindet sich eines der Wassersportzentren der Gegend mit weiteren Wasserwegen, die es zu

erkunden gilt. Wir machen uns auf den Weg nach Deutsch Eylau. Diese Strecke führt durch eine großzügige Seenlandschaft, ist schleusenfrei und bringt uns zu einem weiteren Zentrum des Wassersports in der Region. Am Ende des 28 Kilometer langen Geserich-Sees legen wir im Yachthafen von Deutsch Eylau an. Wir hätten noch gute Lust auf dem Schiff zu bleiben und die Gegend länger zu erkunden, doch die Reise geht für uns leider mit dem Taxi wieder zurück nach Elbing, denn dort wartet ja unser anderes Schiff, mit dem wir nun unseren Törn bis nach Danzig weiter fahren. Der Abstecher zum Oberländischen Kanal hat uns begeistert. Eine Woche sollte sich der Bootsurlaub-



Revier-Infos

Anreise

Von Deutschland kann die Anreise mit dem eigenen Pkw, der Bahn oder dem Bus erfolgen. Es werden jedoch auch Flüge nach Danzig angeboten. Die Reise von Danzig nach Elbing ist mit der Bahn oder mit dem Bus möglich. Es gibt auch regelmäßige Schiffsverbindungen über die Ostsee und das Frische Haff nach Elbing. Die Marinas sind am besten mit dem Taxi zu erreichen.

Charter

Vistula Cruises bietet die Reise auf dem Oberländischen Kanal mit führerscheinfreien Hausbooten vom Typ Haber 33 Reporter an. Die Schiffe verfügen über zwei Doppelkabinen und drei weitere Schlafplätze im Salon. Außer einer komplett eingerichteten Pantry mit Kühlschrank gibt es auch eine Warmwasserdusche und eine Toilette an Bord. Es werden einwöchige Reisen ab Elbing für den Oberländischen Kanal angeboten, aber auch zweiwöchige Törns ab Danzig, die über den Weichsel-Werder Ring auch den Oberländischen Kanal mit einbeziehen. Auch Sipper können gebucht werden. Eine Haber 33 Reporter ist ab 1250 € pro Woche zu haben. Die Kautions beträgt 600 € und ist bei Antritt der Reise



ber unbedingt Zeit nehmen, um alles genau zu erkunden und den Kanal dann auch wieder zurück nach Elbing zu fahren. Zu erleben gibt es hier genug. Die Reise wird nicht nur Technikbegeisterte erfreuen, denn die Kombination mit dem Naturerlebnis macht den Oberländischen Kanal zu einem Revier für viele Geschmäcker. Nur wer ständige Versorgung erwartet, wird hier enttäuscht. Infrastruktur gibt es außer in den Städten nicht. Dafür jedoch ein Naturparadies, wie es in Europa nur noch selten zu finden ist. Freunde historischer Technik werden hier sicher ebenso einen einzigartigen Urlaub verbringen, wie Ruhesuchende oder Menschen, die gerne Neues entdecken.

zu hinterlegen. Mit den ab 900 € pro Charterwoche angebotenen, einfacheren Schiffen vom Typ Weekend 820 ist das Befahren des Oberländischen Kanals nicht möglich. Informationen auf deutsch und Buchung: Vistula Cruises, Piotr Sypniewski, Telefon 0048-606 208 154 oder www.vistulacruises.eu

Skippertipps

Die angebotenen Charterschiffe sind einfach zu fahren. Die Haber 33 Reporter verfügt über ein Bugstrahlruder. Einige Durchfahrten durch Brücken im Oberländischen Kanal sind sehr eng. Hier ist entsprechende Vorsicht geboten. Wer den Bärtingsee befahren möchte, sollte bei der Passage des Kanals sehr vorsichtig manövrieren und einen Ausguck am Bug des Schiffes platzieren, denn das Gewässer ist sehr flach und überall lauert Treibholz. Auch das Angeln ist überall möglich. Dazu muss vor Ort allerdings eine Genehmigung erworben werden.

Reisetipps

Momentan ist die Infrastruktur in Polen noch nicht überall ausgebaut. Sanitäre Anlagen an Anlegestellen entsprechen, falls überhaupt verfügbar, in der Regel nicht dem westeuropäischen Standard. Mit Lebensmitteln und Getränken sollte sich die Crew bereits am Anfang der Reise weitgehend eindecken, denn in kleinen Dörfern ist die Versorgung problematisch. Offizielle Ladenchlusszeiten gibt es in Polen nicht. Viele Geschäfte sind auch am Sonntag geöffnet. Polen ist für Reisende aus Deutschland ein sehr preiswertes Reiseland. Eine Hauptspeise in einem Restaurant mit westlichem Niveau ist meist unter 7 € zu haben.

Literatur

„Der Oberländische Kanal“, Andrzej Stachurski, Tessa Verlag (2003), Preis: 4,90 €, ISBN: 978-3936194074

„Die Geschichte der Schiffshebewerke“, Hans-Joachim Uhlemann, DSV-Verlag (1999), Preis 39,90 €, ISBN: 978-3884122914

Touristische Informationen

Polnisches Fremdenverkehrsamt, Kurfürstendamm 71, 10709 Berlin, Telefon: 030-210092-0, E-Mail: info.de@polen.travel oder www.polen.travel