



■ Na kanałach Meklemburgii, mimo ich urody i doskonałej infrastruktury ruch jest co prawda nieduży...

przećwiczenie manewru „człowiek za burzą”, krótkie zapoznanie z elementami locji Pojezierza Meklemburskiego oraz wieloma przydatnymi podczas wakacyjnego rejsu zasadami posługiwania się jachtem. Treningi zwykle odbywają się na przełomie marca i kwietnia. Koszt to 120 euro od osoby (szkolona grupa składa się z trzech do pięciu osób) i uwaga... na jachcie podczas szkolenia mogą nam towarzyszyć osoby bliskie, koszt ich pobytu to dodatkowe 50 euro. Opłata zawiera powitanie z kawą, około 0930 rozpoczęcie ćwiczeń w marinie i na jeziorze, obiad na burcie, dalsze ćwiczenia według programu i około 1630 zakończenie treningu z wydaniem zaświadczenia o jego odbyciu. A jeżeli komuś nie odpowiada udział w treningu grupowym, może go odbyć indywidualnie, ale wówczas zapłaci 290 euro. Informacje o miejscach i warunkach takich treningów znajdziecie w Internecie na stronie: www.Skippertraining.de.

Okazany przeze mnie przed rejssem patent kapitana motorowodnego wzbudził dość spore zainteresowanie (choć nasze patenty nie są tu znane, to jednak honorowane). Pewne podejście do stacji paliw oraz wykorzystany podczas manewru ster strumieniowy w niezbędnym zakresie spowodowały,

że obsługa mariny zwracała się do mnie od tej pory „Herr Kapitän”.

Tak liberalne przepisy mają jednak swoje dwie strony. Powodują, że motorowodnictwo w Niemczech jest co prawda bardzo popularne i można powiedzieć, że uprawiane niemal masowo, ale także sprawiają, że świeżo upieczeni sternicy nie zawsze zachowują się na wodzie racjonalnie. Przy wyjściu z Labusee widzieliśmy, jak idący przed nami jacht skrócił sobie drogę, lewą burtą ominął czerwoną boję i wszedł między nią a brzeg jeziora. Sądziłem, że to miejscowy, który dobrze zna tutejsze głębokości. Po chwili jednak nie było już żadnych wątpliwości: głęboko wjechał na mieliznę. Przypadek nie należał widać do odosobnionych, gdyż po drodze spotkaliśmy płaskodenny holownik patrolujący te wody, z wymalowanym na burcie dużymi cyframi numerem telefonu.

Również przy podejściach do wąskich mostów, zwłaszcza na zachód od Rheinsbergu, wewnętrzne strony kaszyc podejściowych bogato ubarwione były warstwami zdartej farby z burt jachtów, których skiperzy zbyt mocno zaufali swoim umiejętnościom manewrowym. Ratunkiem, w przypadku tak powstałych szkód, może być już tylko dobra polisa ubezpieczeniowa.

W DRODZE

Tuż za naszą zachodnią granicą, między Odrą a Łabą, znajduje się około 3,5 tys. kilometrów dróg wodnych, wiodących przez malownicze jeziora i kanały, z których najstarsze wybudowane zostały w XVI wieku. Minimalne głębokości to 1,4 do 1,6 m, prześwity pod mostami powyżej 4,0 m, a komory śluz mają przynajmniej 40 x 4,5 m. Akweny te połączone są rzeką Havelą z jeziorami Meklemburgii, a dalej kanałami z Bałtykiem. Razem z Pojezierzem Mazurskim i Pojezierzem Pomorskim stanowią tzw. Pojezierze Bałtyckie.

Niemcy mają sieć śródlądowych dróg wodnych o łącznej długości około 10 tys. kilometrów, połączonych bezpośrednio z Morzem Północnym i Bałtykiem, przez Francję z Morzem Śródziemnym i dzięki Dunajowi z Morzem Czarnym. Zasięg naszego rejsu, z oczywistych względów, ograniczyliśmy do Jeziora Muritz i „okolic”, w promieniu mniej więcej 100 km.

Muritz po Jeziorze Bodeńskim jest drugim co do wielkości jeziorem niemieckim, ale jednocześnie jest to największe jezioro, którego cały obszar znajduje się na terytorium Niemiec. Kształtem przypomina Zalew Szczeciński, zajmuje powierzchnię około 117 km², z maksymalną głębokością 31 m.