



■ ...ale spotkać tam można przeróżne jednostki, na których ludzie uprawiają turystykę wodną. Tu nikt się niczemu nie dziwi, nawet jeśli po wodzie sunie piętrowa tratwa

Tak dla porównania przypomnę, że największe w Polsce jeziora to Śniardwy (113,8 km<sup>2</sup>) i Mamry (105 km<sup>2</sup>).

Jeziora są tu doskonale oznakowane nawigacyjnie. Płynięzy bojami systemu kardynalnego i odosobnionego niebezpieczeństwa, a strefy przybrzeżne ponumerowanymi bojami krawędziowymi. W tej sytuacji nawigacja na wodzie jest czytelna i łatwa.

Ostatnio pływałem po jeziorach 22 lata wcześniej. Był to rodzinny, mazurski rejs jachtem żaglowym typu Mak 707 o nazwie „Halny”. Na pokładzie były cztery osoby dorosłe, czworo dzieci i pies. Piękne, udane wakacje. Później nastąpił okres intensywnego pływania po morzach i oceanach, niestety, bez udziału żony, której organizm nie był w stanie przezwyciężyć kołysania wielkiej wody. To właśnie ze względu na żonę, za jej wyczekiwania moich powrotów z dalekiego świata, zorganizowałem ten tygodniowy wypad na jeziora i kanały Meklemburgii. Na ogół bardzo spokojna woda i brak przestrzeni do rozbudowania się wysokiej fali powodują, że na jeziorach choroba morska nie występuje.

Już w drodze dość zaskakujące dla nas okazało się, że pośród ogromnej liczby jednostek poruszających się po tutejszych wodach jachty żaglowe stanowiły mniej niż 10 procent. Do-

minują jachty motorowe, w tym oczywiście wypornościowe barki mieszkalne, ale też różnego rodzaju tratwy, wyposażone w silniki i zabudowane platformy... także z samochodowymi przyczepami kempingowymi, mające własny napęd i, jakby inaczej, wyposażone w kolumny i konsole sterownicze. Odrębna grupa to kajaki i canoe. Po drodze mijaliśmy wiele przystani (!) i wypożyczalni canoe. Na kanale, przed mostem przy Pelizsee, musieliśmy się zatrzymać, żeby przepuścić grupę około 30 kajaków z młodzieżą szkolną. Wszyscy w kapokach, z przodu osoby dorosłe, a na końcu motorówka z bagażami i, jak nam się wydawało... z połową rady pedagogicznej.

Nasze zdumienie wzbudził mijany zestaw składający się z dwóch pontonów. Na pierwszym, napędzanym silnikiem przyczepnym, dwóch mężczyzn i kobieta, a na drugim, holowanym, plecaki i bagaże jak na barce transportowej. Bardzo egzotycznie wyglądała też mała tratwa z rozbitym namiotem typu igloo, prowadzona przez brodatego jegomościa, z pudłem z gitarą, zamiast bukszprytu.

Ciekawym urozmaicheniem były przeprawy przez śluzy, z których Mirow dzieli wody o największej na naszej drodze różnicy poziomów, wynoszącej 3,1 m. Odpowiedzialne prace na cumach chętnie wykonywały nasze panie. Ślu-

zy zawsze wyposażone są w światła, podobne do tych na skrzyżowaniach drogowych. Są bezpłatne dla małych jednostek sportowych i turystycznych, czynne od 6.00 do 22.00, siedem dni w tygodniu. Przed śluzami ustawiają się zwykle kolejki i wszyscy wpływają mniej więcej w kolejności przyplływania. Przy śluzie Diemitz mieliśmy spotkanie z zestawem składającym się z barki i pchacza, o długości 27 m. Ponieważ komora śluzy ma tam długość 42 m, a nasz jacht prawie 11, zmieściliśmy się bez problemu. I chociaż byliśmy pierwsi w kolejce, musieliśmy ustąpić im miejsca, gdyż duże statki zawsze mają pierwszeństwo przy wpływaniu do śluzy.

Porty i mariny jachtowe są na wysokim poziomie europejskim. Pływające betonowe pontony cumownicze mają doprowadzoną wodę pitną i energię elektryczną. Slip, stacja paliw, bezprzewodowy dostęp do Internetu to standard. Bogata infrastruktura brzegowa to nie tylko biuro bosmana i warsztat, ale także świetne sanitariaty i prysznice, restauracje, sklepiki żeglarskie, parkingi dla samochodów osobowych, a nawet kompletne wyposażone domy letniskowe i często oddzielne murowane wędzarnie ryb z przygotowanym do użytku zapasem drewna. Wioski żeglarskie w Rheinsbergu czy Wolfsbruchto wybudowane pod