

Fahrten auf der Oder (von Michael Schneider)

Bootstransport

Die Straßen entlang der Oder sind in einer guten bis sehr guten Qualität. Das Heranfahen an die Oder ist i.d.R. kein Problem.

Günstig sind immer die Bereiche an den Autofähren (im Oberlauf). Wichtig ist, daß Klarheit über die Ein- und Ausreise besteht. Bei Ausreise über Land und Einreise auf der Oder bzw. umgekehrt entstehen regelmäßig Probleme. Es ist immer mit (erheblichen) Zeitaufwand zu rechnen.

Wichtig: Carnet A.T.A. (Zollerklärung) vorher bei der Industrie- und Handelskammer ausstellen und durch den Zoll die Boote bestätigen lassen. Unter Umständen will der Zoll die Boote vorgeführt bekommen, hat aber nach unseren Erfahrungen aus Praktikabilitätsgründen immer darauf verzichtet.

Die Boote werden mittels des Carnet A.T.A. als vorübergehend ausgeführte Ware deklariert und können bis zu 6 Monaten im Ausland verbleiben. Für sämtliche Zollabfertigungen wird nur noch ein Formular benötigt. Die Rückführung der Boote ist jedoch notwendig und muß auf dem jeweiligen Zollpassierscheinheft (Carnet A.T.A.) nachgewiesen werden.

Das Carnet wird auf eine Person eingetragen und ist nur mittels schriftlicher Erklärung auf eine andere Person übertragbar.

Mehrere Fahrten können über ein Carnet A.T.A. deklariert werden.

Das Carnet ist kostenpflichtig (Pro Boot ca. 15,- EUR - in Abhängigkeit vom angegebenen Wert).

Erfahrungen liegen in der IHK Frankfurt (Oder) mit Ruderbooten vor und können wie folgt abgefragt werden: IHK Frankfurt (Oder),

Herr Weiß, PF 343 15203 Frankfurt (Oder); Tel.: (03 35) 56-21-282;

Fax: (03 35) 56-21-285

Erfahrungen bei der Beantragung hat unser Vereinsmitglied: Roswitha Kath
(Tel.: 03 36 08 / 4 90 25)

- Guben/Neiße - Brücke:** Es liegen keine Erfahrungen vor.
- Fürstenberg/Oder:** Nur Abfertigung auf dem Wasserwege. Polnischer und deutscher Zoll in Zollstation im Kanal, kurz vor dem Zufluss in die Oder. Stetiger Wechsel der Besetzung - keine verlässliche Routine für Sportboote. Regelmäßiger Versuch, die zolltechnische Behandlung abzuwimmeln. Tapfer auf die Abfertigung beharren! Wenn Carnet vorhanden, geht es auch. Achtung: Probleme bei der Notwendigkeit, Reisepässe abgestempelt zu bekommen, da hier erst der BGS geholt werden muss (Zeitverzug). Also Ausreise nach Polen wenn möglich nur mit Ausweis realisieren (einfach vorzeigen und abwarten, ob ein Reisepaß verlangt wird.) Polnische Zöllner erst ca. 10:30 Uhr vor Ort.
- Frankfurt (Oder) - Autobahnbrücke:** Keine Abfertigung auf dem Wasserwege. Am günstigsten gegen 4:00 Uhr früh. Schichtwechsel der Zöllner erfolgt gegen 9:00 Uhr und ist sehr langwierig. Voraussetzung ist ein entsprechender Ablaufschein (blau), den man am Zollhof erhält. Wenn dieser nicht da ist, hat man fast unlösbare Probleme.
- Frankfurt (Oder) - Stadtbrücke:** Keine Abfertigung auf dem Wasserwege. Mit dem Hänger ist eine Durchfahrt derzeit nicht möglich; zolltechnische Abfertigung hängt zudem von der Tageslaune der polnischen Zöllner ab.
- Küstrin - Brücke:** Zolltechnisch keine Probleme. Störend der regelmäßig lange Stau.
- Schwedt - Brücke:** Zolltechnisch keine Probleme.
- Mescherin/ Wieduchowa:** Ausreise nur auf dem Wasserwege. Auf der deutschen Seite Zollstation gut sichtbar (Motorboote). Schnelle Abfertigung - durch die regelmäßig verkehrenden Segelboote mehr Routine. Schräg gegenüber polnische Zollstation mit ausgebauten kleinen Hafen. Mehr Aufwand, da Grenze und Zoll büromäßig getrennt. Freundliche Behandlung.

Straßenverkehr

Die Straßen in Polen sind gut ausgebaut. Es finden häufig Geschwindigkeitskontrollen statt und man ist angehalten, sich an die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten zu halten. Da der Verkehr nicht erheblich ist, kommt man auch mit 90 km/h sehr gut voran. Seit 1998 besteht in Polen sonntags Fahrverbot für LKW.

Krankenversicherung

Zwischen Polen und Deutschland besteht kein SV-Abkommen. Dringend geraten ist, eine Auslandsrankenversicherung abzuschließen.

Finanzen

Wenn es auch so scheint, dass man mit dem Euro weit kommt – in Polen wird nur im grenznahen Raum der Euro akzeptiert (Frankfurt - Schwedt). Es ist immer günstiger, sich vorab mit Zloty auszurüsten. EC-Automaten sind nicht sehr häufig in den Ortschaften an der Oder.

Die Preise entsprechen im Schnitt $\frac{2}{3}$ der deutschen Preise, wobei in den Gaststätten etwas geringer, jedoch in den Verkaufsstellen etwas mehr als $\frac{2}{3}$ angesetzt werden muss.

Versorgung

Die Versorgung war insgesamt gut möglich. Die Qualität der Lebensmittel ist gut. Etwas geringer ist das Angebot an Fleisch- und Wurstwaren.

Leitungswasser sollte generell nur abgekocht genutzt werden. Es gibt Wasser preiswert zu kaufen. (Wir haben uns am Anfang der Fahrt mit mitgebrachtem Wasser (Kanister) selbst versorgt und dann polnisches Leitungswasser abgekocht.)

öffentliche Verkehrsmittel

Die Preise der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Eisenbahn) sind sehr günstig. Sie bei der Anreise zu benutzen ist für uns auch eine Möglichkeit, Land und Leute kennen zu lernen.

- Frankfurt-Wroclaw: IC mit Gruppenfahrt = ca. EUR 8,- (16,- DM) für ca. 250 km - Getränke und Gebäck gratis
- Bus von Stettin nach Frankfurt für ca. EUR 3,75 (7,50 DM); 4 Stunden Fahrt; auf Wunsch hält der Busfahrer direkt an der Stadtbrücke

Wasserqualität der Oder

Die Qualität ist unterhalb der Städte nicht gut. Besonders schlecht ist das Wasser unterhalb von Glogow. Von den Riesefeldern wird über einen Kanal das schmutzige Wasser in die Oder geleitet, was neben einer Wasser- auch zu einer extremen Geruchsbelästigung führt. Einflüsse sind allerorten zu entdecken und so ist die Oder leider stark belastet.

Die Neiße ist derzeit der letzte starke Verschmutzer. In Guben wird gegenwärtig an einer Kläranlage gearbeitet, so dass eine Verbesserung ab Ratzdorf bald eintreten wird.

Trotz der Industrie in Eisenhüttenstadt und Schwedt erfolgt hier keine offensichtliche Belastung. Eine neue Kläranlage in Frankfurt (Oder) hat ab 1997 zur Ablösung der Rieselfelder auf deutscher Seite geführt.

Die Warthe führt wiederum Wasser schlechterer Qualität in die Oder. So ist insgesamt die Wasserqualität schwankend und nur selten zum Baden geeignet. Die schlechte Qualität des Wasser führte auch zu einer Verunreinigung der schönen Sandstrände der Oder. Wenn man ein wenig in den Sand tritt, kommt recht bald eine bläuliche Verfärbung zum Vorschein - Ablagerungen von Ölen und Schmutz. In den Buhnen ist der Boden i.d.R. verschlammmt.

Schleusen

Im Oberlauf der Oder sind 25 Schleusen zu passieren. Nach Breslau kann man über eine weitere Schleuse gelangen, jedoch sind die Stadtschleusen zur Weiterfahrt nicht passierbar. Das Passieren der polnischen Schleusen ist kostenpflichtig (ca. EUR 0,50 = 1,- DM je Boot und Schleusung). Oftmals wird für mehrere Schleusen zusammen kassiert. In diesem Fall wird die nächstfolgende Schleuse über die zu erwartenden Sportboote informiert.

Nr.	km	Ort	Bemerkungen
1.	95	Kozi	
2.	105,6	Danusko	
3.	114,4	Krepa	
4.	122,9	Krapkow	
5.	129,6	Rago	
6.	137,4		
7.	144,6		
8.	152,4	Opole (Oppeln)	
9.	157,5	Wroblin (Frauendorf)	
10.	164	Dobrzeń (Döbern)	
11.	168,3	Chruscice	
12.	174,8	Zawada	
13.	180,5	Ujścienysy	
14.	184,9	Zwanowice	
15.	197,5	Brzeg (Brieg)	
16.	207,1	Lipki (Linden)	
17.	215,5	Olawa (Ohlau)	
18.	228,2	Ratowice (Rattwitz)	
19.	232,7	Janowice	<i>Schleuse ist Zugang zum Umgehungskanal Breslau</i>
<p><i>Die alte Oder fließt durch Breslau - Schleusen sind nach dem Hochwasser 1997 noch nicht passierbar. Ausnahme ist Schleuse Opatowica, die im Kanal Bozny liegt. Freie Zufahrt bis ins Zentrum und zu den Rudervereinen. Die Kilometrierung geht scheinbar etwas durcheinander, weil die Oder durch die Stadt gleichfalls kilometriert ist. Bei dem Verlassen des Kanals nach der Schleuse Rozanka (Rosenthal) gibt es einen kleinen "Sprung".</i></p>			
20.	244,9	Bartoszewice	
21.	249,4	Zacisze	
22.	253,3	Rozanka (Rosenthal)	
23.	260,6	Redzin (Ransern)	
24.	281,6	Brzeg Dolny (Dythernfurth)	

Zwillingschachtschleuse Eisenhüttenstadt

Zitat: Brandenburger Blätter; 15. Mai 1998

”Ursprünglich hatte der Oder-Spree-Kanal gar nichts mit Fürstenberg oder Eisenhüttenstadt zu tun. Bis 1891 mündete er als Friedrich-Wilhelm-Kanal in den Brieskower See. Und der liegt etwa 20 Kilometer oderabwärts. Der ständig wachsende Güterverkehr, insbesondere von Schlesien nach Berlin, erforderte Ende des vergangenen Jahrhunderts effektivere Lösungen als die Nutzung des vorhandenen Kanals. Die Lastkähne wurden größer und bekamen auch eigenen Antrieb. Die vorhandenen Schleusen erwiesen sich als zu klein. Zudem gab es zu viele von ihnen. Deshalb wurde in den Jahren von 1887 bis 1891 der Kanal ab Weißenspring nach Süden verlegt und bei Fürstenberg der neue Abstieg zur Oder über den Fürstenberger See gebaut. Vom Berliner Stadthafen Spandau kommend, mussten die Kähne bei Fürstenberg 13 bis 14 Meter hinabsteigen, um auf den Oderpegel zu gelangen. Das wurde mit drei hintereinander liegenden Schleusen erreicht. An der Fürstenberger Oberschleuse wurden die Kähne um 4,15 Meter abgesenkt. Etwa 1200 Meter weiter erfolgte an der Mittelschleuse die nächste Absenkung in gleicher Höhe und nochmals 1200 Meter weiter wartete die Unterschleuse auf die absteigenden Kähne. Im Vergleich zum alten Friedrich-Wilhelm-Kanal war der 1887 bis 1891 gebaute Oder-Spree-Kanal mit seiner größeren Breite, Tiefe und den größeren Schleusenbecken ein deutlicher Fortschritt.

Schließlich war ja nicht nur der neue Abstieg zur Oder gebaut worden, sondern der Kanal war insgesamt ausgebaut worden. Jetzt konnten die Schleusen zwei Kähne mit Finow-Maß aufnehmen (Finow-Maß: 40,20 Meter Länge, 4,60 Meter Breite, 1,60 Meter Tiefgang, 200 Tonnen Tragfähigkeit).

Kaum war der aufwendige Bau abgeschlossen, erwies er sich als überholt. Um beim Transport mehr Gewinn zu erzielen, mussten die Lastkähne mehr Fracht in kürzerer Zeit transportieren. Also wurden die Schiffe größer und die Anzahl der Schleusen weiter reduziert.

Für den Fürstenberger Knotenpunkt bedeute das, die drei Schleusen zu einer zusammenzufassen und das Becken der neuen Schleuse den Maßen der neuen Schiffsgröße anzupassen. Die neuen Schiffe mit Plauer-Maß waren 65 Meter lang, acht Meter breit, hatten 1,75 Meter Tiefgang und eine Tragfähigkeit von 650 Tonnen. 1919 wurde mit den Erdarbeiten zum neuen Kanalabstieg begonnen. 1924 wurde der Bau der Schleuse begonnen. Man hatte sich für eine doppelte Schachtschleuse mit 130 Meter langen und zwölf Meter breiten Schächten entschieden.

Am 1. November 1929 nahm die neue Zwillingschachtschleuse in Fürstenberg ihren Dienst auf. Zwei Schiffe mit Plauer-Maß konnten hintereinander in ein Becken hineinfahren und in weniger als einer halben Stunde auf Oderpegel davonfahren. War zu gleicher Zeit ein Kahn von der Oder kommend in die untere Schleusenkammer eingefahren, so wurde durch eine Querverbindung das Wasser aus der gefüllten Schleusenkammer in die untere Schleusenkammer geleitet, bis der Wasserstand ausgeglichen war. Erst dann wurde Wasser aus dem höher gelegenen Kanal zugeführt. Diese Sparmaßnahme diente der Pegelhaltung des Kanals. Täglich fuhren mehr als 50 Schiffe in die Schleuse ein. Im Juli 1939 passierten 1661 die Schleuse. 743 Kähne fuhren in Richtung Berlin, 882 hatten Schlesien zum Ziel und 36 Kähne fuhren in Richtung Stettin (Angaben aus Akte Nr. 1733 des Stadtarchivs Eisenhüttenstadt).

Dabei waren in jenen Jahren wesentlich mehr Lastkähne zwischen Schlesien und Berlin unterwegs. Viele von ihnen nahmen jedoch den 70 Kilometer weiteren Weg über den Oder-Havel-Kanal, den sogenannten Groß-Schiffahrtsweg, weil hier die Gebühren um 15 Pfennige je Tonne Fracht günstiger lagen. Das imposante Schleusenbauwerk überstand den Krieg. Die geplante Sprengung konnte verhindert werden. Nach dem Krieg lief der Betrieb nur langsam an. Zwischen Schlesien und Berlin gab es nicht mehr viel zu transportieren. Erst mit dem Aufbau neuer Industriestandorte an der Oder wie Eisenhüttenstadt und Schwedt wurde der Schiffsverkehr wieder lebhafter. Immer mehr Kähne transportierten Kies, Kalkstein oder Kohle, aber auch Getreide und Ballen aus Altpapier und andere Güter. 1961 wurden bereits wieder 5515 Kähne geschleust, 1963 waren es 7114 Kähne.

Nach der Wende von 1989 kam die Schifffahrt auf Oder und Kanal beinahe völlig zum Erliegen. Wurden 1990 noch 1931 Kähne an der Schleuse gezählt, so sank deren Anzahl weiter auf etwa 400 im Jahr 1995. Trotzdem blieb man optimistisch. Zwischen 1991 und 1996 wurde die Zwillingschachtschleuse mit einem Einsatz von 28,5 Millionen DM rekonstruiert und wartet nun mit neuer Technik auf künftige Aufgaben. Im Gespräch sind Hafenverbundsysteme mit polnischen Häfen. Durch die beabsichtigte Kooperation sollen insbesondere Sande und Kiese auf dem Wasser transportiert werden.

Dabei darf es aber nicht bleiben. Es muss sinnvollere Verkehrslösungen geben, als die Autobahnen immer breiter zu bauen und in immer längeren Autoschlangen zu warten. Dabei ist auf den Binnenwasser-Straßen und in den Binnenhäfen viel Platz. Und auch an der Zwillingschachtschleuse, dem Verbindungsglied zwischen Oder und Oder-Spree-Kanal, herrscht gegenwärtig noch kein Stau." (Wolfgang Anton)

Literatur und Karten über die Oder

1. Karten

Topographische Kartenwerke Land Brandenburg; Landesvermessungsamt Brandenburg

Topographische Karten -> 1:100.000, 1:50.000, 1:25.000, 1:10.000 (empfohlen: 1:100.000)