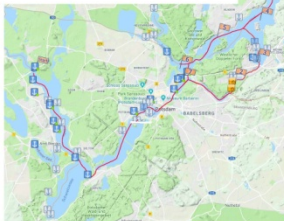


**10.08.2019 – 24.08.2019 mit dem "Seepferdchen 31",  
von Werder bis Hohensaaten über Finowkanal und Werbellinsee,  
zwei Wochen beeindruckende Natur in 45 min**

Nachdem wir 2017 bei einer Charterfahrt das erste Mal ein Boot mit vollständig verschließbarem Verdeck fahren durften, wollten wir 2019 auf diesen Komfort nicht mehr verzichten. Der bisherige Anbieter hat aber kaum Boote mit Verdeck. Also fiel die Wahl auf "Bootscharter Keser",



dessen Seepferdchen uns schon des Öfteren begegnet waren.

Es erwies sich als sehr gute Entscheidung, auch wenn zum Ende der Hauptsaison schon so manche Spuren von Missgeschicken oder gar sorgloser Behandlung des Bootes durch vorherige Besatzungen zeugten.

Schon auf den Bildern in der Online-Präsentation konnte man erahnen, was sich dann in der Wirklichkeit zeigte: Mit 12,50 m war es zwar nicht das größte und dennoch

mit Abstand geräumigste Boot, welches wir bisher fahren durften. Für 2 Wochen war die Nr. 31 „unser“ Seepferdchen. Geplant war es ursprünglich ganz anders.

2019 sollte es der "Finowkanal" sein. Das stand schon beim Chartern im Oktober 2018 fest. Schließlich gibt es derzeit noch immer keine endgültige Klarheit, wie es nach Übergabe der Schleusen vom Bund an das Land Brandenburg ab 2020 in diesem alten Kanal weiter geht. Es scheint außer den Anliegern kaum jemand bisher verstanden zu haben, was für ein touristisches Kleinod dieser "Finowkanal" darstellt. Natur und Erholung pur! Eine Auszeit vom Alltagsstress!

Bei der gründlichen Vorbereitung des Törns mit Planen der möglichen Etappen hatte sich gezeigt, dass die Strecke von insgesamt gut 300 km mit den vielen Schleusen und Klapp- bzw. Hub-Brücken nicht ohne Zeitdruck in der einen, schon gecharterten Woche zu schaffen ist. Doch einen Wecker im Urlaub wollten wir nicht! Ankern über Nacht kam auch nicht in Frage. Niemand wollte Ankerwache „schieben“ oder sich am Morgen überraschen lassen, ob nicht der Wind gedreht und das Boot trotz eigentlich gut eingefahrenem Anker in ungeahnte Regionen vertrieben hat.

Also wurde bei der Firma Keser wegen einer Verlängerung angefragt. Die Woche vorher war noch frei, und nun hatten wir ausreichend Zeit für unseren Plan. Dass am Ende der Reise nach 377 km, 26 Schleusen, einem Schiffshebewerk und 8 Klapp- und Hub- Brücken im "Yachthafen Ringel" 217 Liter Diesel in den Tank plätscherten, gehörte auch mit dazu.

Noch vor der ersten Ankunft im Hafen hatten wir uns in Potsdam mit Proviant eingedeckt. Bei der Übergabe waren wir gefühlt als Letzte dran, doch wir hatten keine Eile. Durch die „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ auf elwis.de wussten wir, dass in Caputh das Fährfest und diese Durchfahrt mehrfach an diesem Tag gesperrt war. Wir fahren auch nicht mehr auf „gut Glück“ sondern organisieren mindestens am Vortag, in welchem Hafen wir die nächste Nacht verbringen wollen. Somit wussten wir, dass uns ein Platz am „Tiefen See“ bei „ESC Lokomotive Potsdam“ sicher war. Der Hafenmeister hatte uns diesen schon in der Woche zuvor telefonisch zugesichert und sein Versprechen trotz plötzlichem Andrang aufgrund des starken Windes an diesem Samstag auch eingehalten.

Wir sind erst nach 16:00 Uhr von Töplitz gestartet, nachdem genügend Zeit war, die Sachen auf dem Boot und in den Schränken zu verstauen. Trotz Windstärke 3 bis 4 von der Seite war die Ausfahrt vorwärts aus der Box problemlos. Die beiden Strahlruder an Bug und Heck erwiesen sich als kräftig genug. Die sicherheitshalber mitgeführte Luv- Spring konnten wir schnell einholen. Das Heck war frei von den Dalben, also legten wir das Ruder hart Backbord, und mit der Kurve unter der Autobahnbrücke begann am Sonnabend, dem 10.08.2019, eine Fahrt, die viele positive Überraschungen für uns bringen sollte!

An diesem Tag waren wir zu viert. Unser Sohn konnte erst am nächsten Tag aufsteigen. Mit dem Zug in Potsdam ankommend gab es eine gute Anbindung mit der Straßenbahn bis zum "ESC". Aktuell war er mit Zelt, Schlafsäcken und „Mega- Rucksack“ auf seinem Festival. Erst am Sonntag stand die Bahnfahrt mit 31 kg Gepäck an. Somit mussten Oma und Opa noch einen Tag länger auf ihren Enkel warten.



Evangelische Kirche Geltow

Nach der Fahrt über den "Großen Zernsee" und an Werder vorbei kamen uns unter der "Baumgartenbrücke" und auf dem nördlichen "Schwielowsee" viele Boote entgegen. Wir waren pünktlich zum Ende der Sperre um 17:30 Uhr in Caputh angekommen. Noch ein kurzer Anruf beim Hafenmeister vom „ESC“ wegen der voraussichtlichen Ankunftszeit, und wir konnten den Rest der Fahrt über den "Templiner See" und durch Potsdam genießen.

Unser erstes Anlegemanöver verlief dann wider Erwarten völlig chaotisch! Aber so ist das nun mal, wenn das „Leinenkommando“ an Land das Anlegemanöver leiten will.

Mehrere Helfer und jeder mit einer anderen Idee... Selbst der Bootsführer hatte plötzlich nichts mehr zu sagen. Mitglieder von Sportgemeinschaften sind offensichtlich manchmal eine Besonderheit. Darauf mussten wir uns erst einstellen.

Trotzdem lag am Ende das Boot unbeschadet in der Box und der Hafenmeister bewies ein



weiteres Mal, wie flexibel er auf unsere Wünsche eingehen konnte. Geplant war eigentlich, dass unser Sohn am morgigen Sonntag gegen Mittag ankommt, und wir anschließend erst weiterfahren. Seine Ankunft in Potsdam verschob sich aber auf nach 16:00 Uhr, und so lange wollten wir nicht im Hafen bleiben. Es war gar kein Problem!

Wir würden früh auslaufen und am Abend für eine Stunde wiederkommen können.

Erleichtert machten wir uns zum Abendbrot auf den Weg zum „Ristorante Va Bene“, welches sich für uns als Geheimtipp herausstellte, und beendeten in gemütlicher Runde den Abend mit Blick auf einen farbenfrohen Sonnenuntergang über Potsdam und ohne störenden Wind unter dem (geschlossenen) Verdeck draußen auf dem Achterdeck.

Der Sonntag kam und machte seinem Namen alle Ehre. Wir wachten - wie eigentlich immer in den kommenden 2 Wochen - gegen 07:00 Uhr auf und begannen den Tag. Es gibt nichts Belebenderes, als nach dem Aufstehen am Morgen über die Badeplattform ins Wasser zu steigen. Doch leider ist das Baden nicht in jedem Hafen gestattet, und in manche Hafenbecken möchte man freiwillig nicht hinein. Zu letzteren gehört die Marina von "ESC Lokomotive" nun wirklich nicht, dennoch duschten wir in den Sanitarräumen an Land. Anschließend das erste Frühstück an Bord!

In gemeinsamer Runde auf dem Achterdeck am Tisch sitzen, das Verdeck schon teilweise geöffnet, eine Tasse Kaffee in der Hand...

Genau so hatten wir uns das vorgestellt!

Deshalb nahmen wir uns diese Zeit. Immer erst dann, wenn der Letzte von uns fertig war, wurde eine "Kette" gebildet und der Tisch nach unten in die Pantry abgeräumt. Danach erfolgte Arbeitsteilung: Die einen wuschen und trockneten das Geschirr ab, die anderen



kümmerten sich um die Sauberkeit des Oberdecks und die Vorbereitung der kommenden Fahrt an diesem Tag. So auch heute. Wann mussten wir losfahren, um am "Griebnitzkanal" nicht wegen der Einbahnstraßen-Regelung eine halbe Stunde zu warten?

Stressfrei legten wir ab und freuten uns auf die Runde über "Teltowkanal", "Griebnitzkanal", den "Großen Wannensee" bis in die großen Seen der "Berliner Havel". Die Fahrt vorbei an den vielen Villen am Ufer konnte einen schon zum Träumen bringen, auch wenn nicht jeder Architekturstil gefiel.



Sonntags ist es eine kleine Herausforderung, mit einem Motorboot in diesen Gewässern unterwegs zu sein. Jedes der vielen

Segelboote hat Vorfahrt! Doch mit 12 km/h, der nötigen Umsicht und mit der Rücksichtnahme der meisten Segler war immer ausreichend Zeit zum Reagieren. Nötigenfalls nahmen



wir etwas Fahrt weg. Wir waren schließlich im Urlaub und nicht auf der Flucht.

Gegen Mittag erreichten wir unser Ziel. Hinter der Halbinsel "Schwanenwerder" wollten wir im Windschatten ankern und baden. Diese Idee hatten vor uns schon viele andere gehabt. Uns blieb nur ein Platz am westlichen Rand der Bucht. Doch auch beim zweiten Versuch wollte und wollte der Anker

keinen Halt finden. Bei Windstärke 3 bis 4 brauchten wir aber eine Stelle unter Land. Also brachen wir ab und fuhren wieder südwärts, um eine andere Möglichkeit zu suchen. Der "Jungferensee" erschien uns bestens geeignet, und eine halbe Stunde später gab es vom Bug gleich beim ersten Versuch die erhoffte Meldung "Anker hält!". In Sichtweite der "Glienicke Brücke" tauchten wir in die Fluten.

Unsere Frauen an Bord waren anschließend der Meinung, dass dieser See irgendwie wirken würde... Den Rest des Tages war mit einer Tasse "türkischem Kaffee" und der Zeit im Blick für alle Ausruhen angesagt. Außerdem mussten wir noch die "Flaggenparade" abhalten. Unser großer Sohn, der auf diesem Törn nicht mitgekommen war, hatte 2016 in Mirow an der Schlossinsel eine Piratenflagge erstanden. Seitdem begleitet uns diese Fahne auf jeder Fahrt. Auch dieses Mal wurde sie im Flaggstochhalter am Bug des Bootes befestigt und somit offiziell das "Seepferdchen 31" für uns gekapert. Zumindest bis zur planmäßigen Rückgabe...



Doch daran wollte heute noch niemand denken. Erst einmal sollte unser Sohn aufsteigen. Per SMS hielt er uns auf dem Laufenden, wann er an der Marina ankommen würde. Rechtzeitig hievten wir den Anker, meldeten uns noch einmal beim Hafenmeister des "ESC" und fuhren wieder in den "Tiefen See". Das Anlegen klappte auf Anhieb. Wir holten unseren Nachzügler von der Straßenbahn ab, bedauerten ihn wegen seinem Gepäck und kehrten an Bord zurück. Für den Abend waren wir in der "Marina Lanke" angemeldet.

Dieses Mal ging es direkt unter der "Glienicke Brücke" hindurch. Den "Großen Wannsee" ließen wir rechts liegen, und gegen halb sieben am Abend konnten wir an der Tankstelle der Marina vom Hafenmeister das Blatt in Empfang nehmen, auf welchem der Hafen und der Weg zu unserem Liegeplatz skizziert war.

Nach dem leckeren Abendessen in der benachbarten Gaststätte gab es noch eine Überraschung für Oma und Opa. Unser Sohn präsentierte stolz seinen frisch bestandenen "Sportbootführerschein Binnen" und war berechtigt, sein Basecap mit der Aufschrift "Captain" in Empfang zu nehmen. Somit waren 3 Skipper mit Schein an Bord und wir stimmten uns ab, dass jeder immer abwechselnd einen Tag verantwortlicher Bootsführer sein würde. Alle anderen wurden dann jeweils zur "Decks-Mannschaft".

Mit dieser klaren Rollenverteilung starteten wir nach dem Frühstück am Montag



gen Norden.

Uns stand noch ein kurzer Stopp im Werfthafen von "Bootscharter Keser" bevor, weil beim Check der Beleuchtung eine defekte Glühlampe in der Steuerbord-Positionslaterne aufgefallen war. Die Einfahrt war eng!

Mit ganz langsamer Fahrt und noch öfter im Leerlauf tasteten wir uns mit dem Boot bis ans Ende des Hafens, um anschließend in einer Lücke festzumachen, die gerade mal einen Meter länger als unser Seepferdchen war. Es dauerte nicht lange, dann war das Leuchtmittel gewechselt und wir bereit für schlechte Sicht. Wir würden die Beleuchtung während unseres Törns außer für stimmungsvolle Bilder nicht brauchen, aber das wussten wir zu der Zeit natürlich nicht.

Jetzt kam der schwierigere Teil: rückwärts zurück auf die Havel.

Nur mit kurzen Impulsen und ansonsten mit stehender Schraube ging es noch langsamer aus dem Hafen heraus. Nur so konnte der bei diesem Boot recht starke "Radeffekt" nicht wirken und das Heck nach Backbord versetzen. Korrekturen mussten die Strahlruder übernehmen. Vorn standen beide Frauen - jederzeit bereit, einen Fender an gefährlichen Stellen dazwischen zu werfen. Achtern standen auf jeweils einer Seite die beiden, die heute "nur Bootsmänner" waren und gaben den Abstand zwischen Boot und Hindernis durch: "Links 80 cm!", "Rechts 40!" Der Captain hatte so immer den Überblick über das Boot, auch wenn er dieses von seinem Platz am Ruder gar nicht einsehen konnte.

Mehr als diese Worte und das ruhige Brummen des Dieselmotors im Rumpf war nicht zu hören, bis wir nach einer gefühlten Ewigkeit wieder in die Havel einschwenken konnten. Unsere Generalprobe hatten wir bestanden, denn wir wussten, dass uns im "Finowkanal" noch viele enge Schleusen erwarteten.



Die Schleuse in Spandau war schon seit Monaten gesperrt, uns blieb nur der Umweg über Spree und "Hohenzollernkanal". An der Schleuse "Charlottenburg" fanden wir am Sportbootanleger keine Gegensprechanlage zum Anmelden. Also riefen wir an... "Ick hab' Kameras, ick seh' Euch. Det hätten wir uns allet spar'n könn'!", und schon hatte der Schleusenwärter wieder aufgelegt.

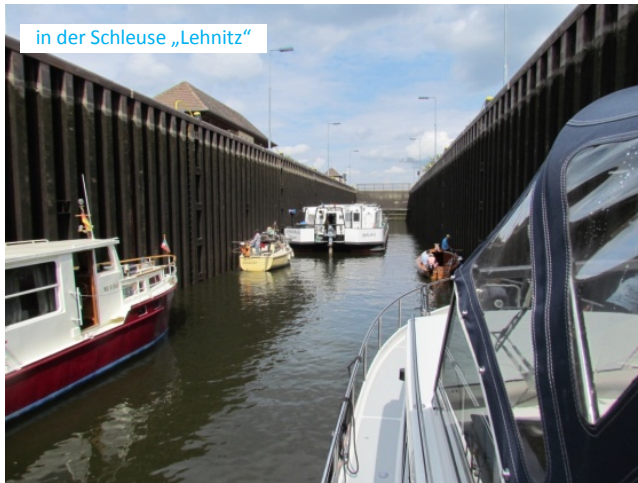
An der Schleuse "Plötzensee" mussten wir nicht entscheiden, ob eine Anmeldung nötig ist. Gemeinsam mit anderen schon warteten Sportbooten konnten wir verfolgen, wie ein für das Schleusenbecken zu langer Schubverband dieses Nadelöhr passiert: Mit mehreren Schleusungen und geteilt und mit viel Muskelkraft beim Treideln der Schute.

Auf dem "Tegeler See" warfen wir noch einmal den Anker. Vor uns lagen fast zwei Wochen Kanalfahrt, und keiner wusste, wann sich wieder eine Gelegenheit zum Baden ergeben würde.



Abends bekamen wir nur wegen unserer vorherigen Anmeldung den letzten freien Liegeplatz beim "Yachtzentrum Nord-West". Nach einem schmackhaften Abendbrot beim Italiener gegenüber ließen wir den Tag in gemütlicher Runde auf dem Achterdeck ausklingen.

Am nächsten Morgen gab es Frühstücksbrötchen aus der nahe gelegenen Backstube. Es folgte die übliche Morgenroutine, und dann war die Aufregung bei unserem jüngsten Captain groß. Heute war er dran als Bootsführer - das erste Mal überhaupt. Aber er bewies allen, dass mit einer guten Vorbereitung und viel Ruhe auch ein enges Hafengebäck kein Problem darstellen muss für einen Anfänger. Genau genommen war überhaupt nicht zu spüren, dass er gerade sein erstes Ablegemanöver fuhr!



Den "Oder-Havel-Kanal" ging es weiter nach Norden. Durch die beeindruckend große Schleuse „Lehnitz“ mit ihren 6 Metern Hubhöhe fuhren wir immer weiter bis in den "Malzer Kanal". Der Hafenmeister vom "Stadthafen Liebenwalde" hatte uns dringend nahegelegt, bis zur letzten Brückenöffnung um 19:30 Uhr da zu sein, weil wir sonst unseren reservierten Liegeplatz im Stadthafen nicht anfahren

könnten. Doch diese Zeit hielten wir problemlos ein. Nach der Schleuse "Liebenwalde" war es nur noch ein "Katzensprung", und wir erwischten sogar eine Brückenöffnung früher als gedacht, weil sich bei kräftigem Seitenwind ein "FreeCamper" mit seinem Floß unter der Brücke quer gestellt hatte. Aus eigener Kraft kam er frei, die Ampel blieb für uns auf "grün", und wir machten schon am Nachmittag mit freundlicher Hilfe des Hafenmeisters an einer Längspier fest. Klampen gab es auf der Pier genug, und später erfuhren wir auch, warum unser Boot auf der Steuerbordseite von so vielen eng stehenden Dalben flankiert wurde. Der "Stadthafen Liebenwalde" ist - abgesehen von der Lage hinter der Klapp-Brücke - ein schön angelegter Ort. Aber er ist ein Beispiel dafür, welche Stilblüten es treiben kann, wenn man unbedingt die Bedingungen für Fördermittel einhalten will, selbst wenn es die räumlichen

Voraussetzungen gar nicht hergeben. Also wurde auf engstem Raum die geforderte Anzahl an Liegeplätzen geschaffen, die aber maximal Platz für 5-Meter-Boote bieten. Diese jedoch sind nur selten da.



Auch heute lagen 3 "FreeCamper"- Flöße mit gut 12 Metern Länge und 4 weitere große Boote im Hafen. Das Kleinste hatte 8 Meter.

Die Anbindung des Hafens ist gut. Nach 10 Minuten zu Fuß ist man im Zentrum der kleinen Stadt Liebenwalde. 15 Wegminuten durch die angrenzenden Gärten entfernt konnten wir beim LIDL unsere Vorräte auffüllen. Vor allem alkoholfreie Getränke waren nach den vergangenen sehr warmen Tagen knapp geworden.

Der Hafenmeister und seine Frau betreiben im Hafengebäude ein "Kleines Bistro". So jedenfalls hatten sie es uns vorgestellt. Wir wollten nicht weit laufen und auch nicht an Bord kochen, also dachten wir an eine Kleinigkeit aus diesem Bistro.

Doch wir fühlten uns eher wie in einem Biergarten mit Selbstbedienung. Schön gemütlich im Innenhof des Acht-Eck-Baues unter Schirmen sitzend hatte jeder von uns ein anderes, vollwertiges Essen vor sich - ansprechend auf großen Tellern serviert!



Mit vollem Magen endete für uns dieser Abend auf dem Achterdeck bei Rotwein, Bier und Orangensaftschorle. Die nautischen Karten lagen auf dem Tisch. Mit Liebenwalde am "Langer Trödel" als Startpunkt waren wir

am Dienstagabend bereit für unsere eigentliche Reise - und dass zu einer Zeit, zu welcher in den letzten Jahren bei nur einer Charter- Woche schon wieder an den Rückweg gedacht werden musste! Die nächsten drei bzw. vier Tage war Zeit für den "Finowkanal".

Mit entsprechend großen Erwartungen gingen wir in unsere Kojen, um am kommenden Morgen pünktlich und ohne Wecker 07:00 Uhr aufzuwachen. Brötchen nahmen wir dieses Mal nicht. Zum Frühstück musste das mitgenommene Toastbrot verbraucht werden. Nachdem alles aufgeräumt war, fragten wir beim Hafenmeister an, ob die Einbahnstraße "Langer Trödel" für uns frei ist.

Ein Anruf beim Wärter der "Zerpenschleuse" ergab: "Wenn Ihr bis zehn los kommt, seid Ihr die Ersten."

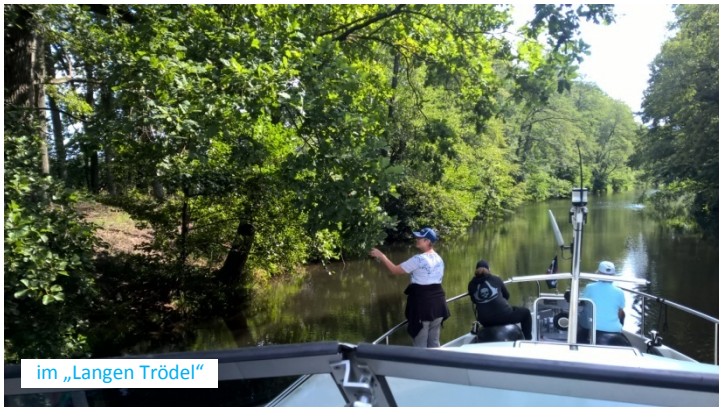
Es war 09:45 Uhr.

Jetzt ging alles sehr schnell: Alle auf ihre Posten! Maschine an, Strahlruder aktivieren, Leinen los, und nach dem Drehen im Hafen fuhren wir mit einer Linkskurve in den "Langer Trödel" ein.

Nach wenigen Metern befanden wir uns in einer anderen Welt!



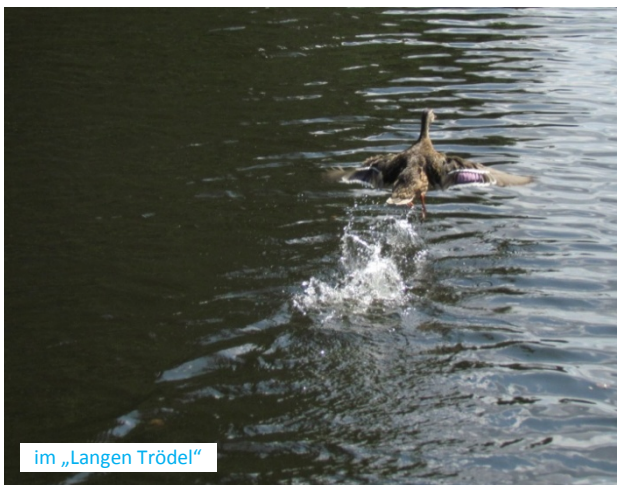




im „Langen Trödel“

90 Jahre lang war dieses Kanalstück eine Sackgasse und somit kaum befahren. Das hat die Natur genutzt, und aus der ursprünglich künstlichen Wasserstraße ist ein schmaler Wasserweg geworden, der den Charakter eines Urwaldes hat. Vom Boot aus kann man links und rechts die überhängenden Bäume anfassen - und das

mancherorts beinahe gleichzeitig. Der Wind hat kaum eine Chance, das Wasser zu berühren. Es ist fast ein Frevel, diese spiegelglatte Oberfläche überhaupt und dann auch noch mit



im „Langen Trödel“

Maschinenkraft zu durchfahren. Die Augen können sich kaum sattsehen, jedes Tier wirkt völlig überrascht, hier einem Menschen mit Boot zu begegnen. Vor einigen Kurven scheint es gar nicht weiter zu gehen!

Wir sind überwältigt!

Unsere tatsächlich sehr großen Erwartungen konnten dennoch

nicht erahnen, wie viel unberührte Natur wir vorfinden würden!

Es ernüchterte fast, mit der Hubbrücke "Zerpenschleuse" auch die ersten Häuser wieder zu Gesicht zu bekommen. Nach der nächsten Klappbrücke wurden wir an der Schleuse



Hubbrücke „Zerpenschleuse“

"Zerpenschleuse" schon mit der Frage erwartet, wie weit wir heute fahren wollten. Durch die Telefonate mit "KAG Finowkanal" während unserer Vorbereitungen für den Törn wussten wir, dass sich die Wärter der handbetriebenen Schleusen untereinander abstimmen. Tatsächlich hieß es:

"Ich sage der 'Ruhlsdorfer Schleuse' Bescheid." Dort angekommen, war die Schleuse für uns offen, und ein Entgegenkommer fuhr gerade aus.

Unser Etappenziel war die "Marina Eisvogel", dessen Hafenmeister unsere Anmeldung schon während der Fahrt nach Liebenwalde entgegengenommen hatte. 14:30 Uhr sollten wir spätestens diese "Ruhlsdorfer Schleuse" passieren, um es noch vor Ende der Schleusenzeiten

bis zu ihm zu schaffen. Ab 17:00 Uhr kehrt Ruhe auf dem Kanal ein, weil die nächste Schleusung erst am kommenden Tag um 09:00 Uhr beginnt. Doch 14:30 Uhr hatten wir mit der "Grafenbrücker Schleuse" die vierte und für heute letzte Schleuse schon passiert und liefen - für den Hafenermeister im



„Ruhlsdorfer Schleuse“

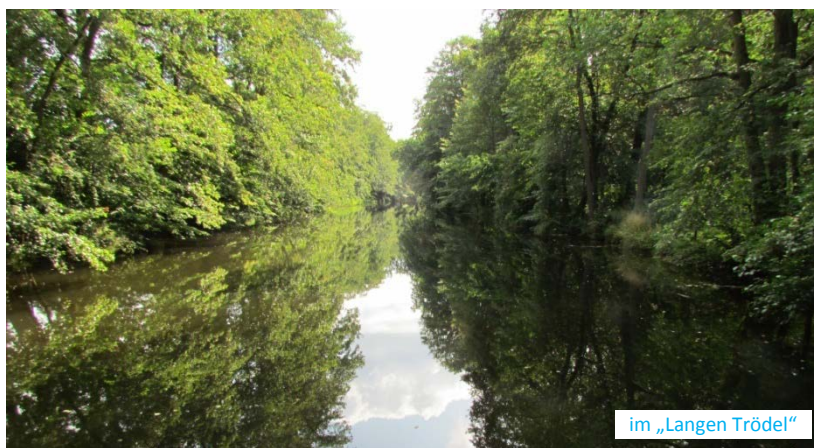


„Grafenbrücker Schleuse“

"Eisvogel" überraschend früh - in seiner Marina ein. Nachdem ein kleines Floß "umgeparkt" war, konnten wir anlegen. Mit Hilfe vom Hafenermeister und seiner Frau an Land hielten wir mit den Vorleinen den Bug an der Pier und drehten ganz langsam und vorsichtig das Boot mit kurzen Impulsen des Heckstrahlruders.

Keine 3 Meter waren es von der Badeplattform bis zum Gras des Ufers gegenüber. Aber der Hafenermeister kennt sein Gewässer. Tief genug war es jederzeit! Und so lagen wir kurz darauf pünktlich zum Kaffeetrinken im Hafen. Außerdem hatten wir Kuchen aus dem Marina-eigenen Kiosk und eine günstige Position für den Start am nächsten Morgen.

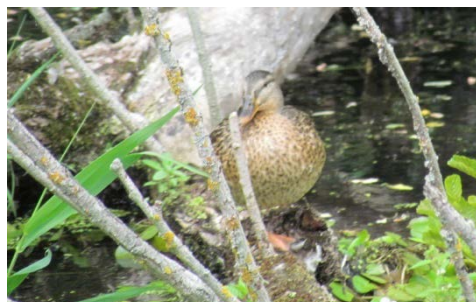
Viele Kilometer waren es an diesem Tag nicht. Erlaubte 6 km/h bedeutet, von jedem



im „Langen Trödel“

Radfahrer an Land überholt zu werden. Es bedeutet aber auch, viel Zeit zum Bewundern der Natur, zum Beobachten der Tiere und zum Genießen der Ruhe zu haben. Langeweile gab es nie. Vor jeder Schleuse: Fender nach außen, Leinen vorbereiten. In jeder Schleuse: Mitfieren

der Leinen und Sichern des Bootes, manchmal ein kurzes Gespräch mit dem Schleusenwärter bzw. der einen Wärterin, Verfolgen der Handgriffe zum Bedienen der Schleuse per Kurbel oder Stangen, und beim Ein- und Ausfahren die gewohnten Ansagen: "Links 40", "Rechts 60". Nach jeder Schleuse: Fender nach innen, Aufklaren der Leinen, bis es nach wenigen Kilometern wieder hieß: "Klarmachen für Schleuse!"



Der nächste Tag kam, und nach Frühstück und Aufräumen starteten wir auf dem Finowkanal



in der Marina „Eisvogel“

in die zweite Etappe. Es war gegen 10 oder 11 Uhr - wer wusste das schon genau? Während wir gestern noch die Zeit im Blick gehabt haben, verließen wir uns inzwischen ganz auf das Gefühl. An jeder Schleuse: "Wie weit wollt Ihr heute? 'Marina-Park Eberswalde'? Das schafft Ihr bequem!" Und dann wieder das fast schon Vertraute: "Ich sage Bescheid."



„Hubbrücke Eisenspalterei“

Heute erwarteten wir mit Finowfurt, Finow und anschließend Eberswalde etwas mehr Zivilisation am Rande des Kanals. Doch es war besser! Nur an der "Hubbrücke Eisenspalterei" und vor der Stadtschleuse in Eberswalde gab es mehr Häuser als Grün an den Ufern. Wir bekamen anfangs gar nicht mit, dass wir schon mitten in Finowfurt fahren.

An der Hubbrücke hatten wir beim Warten auf die Öffnung um 14.00 Uhr Zeit für eine Tasse Kaffee. In der „Schleuse Kupferhammer“ konnten wir nebenbei "duschen". Hunderte kleine Muscheln an den Wänden der Schleuse nutzten die Zeit der "Ebbe", um sich von überschüssigem Ballast zu befreien: Im hohen Bogen spritzten sie kleine Wasserfontänen, und wir redeten uns ein,



„Schleuse Kupferhammer“

dass es wirklich nur Wasser sei...



„Marina Park Eberswalde“

Der "Marina-Park Eberswalde" liegt mit seinem Anleger schon wieder am Rand von Eberswalde. Es ist das ehemalige Stadtbad, welches von den neuen Besitzern mit viel Liebe zum Detail zu einer



Glasfußboden

Wohlfühl- Oase für die Gäste umgebaut wird. Zusätzlich zu dem schon sanierten Eingangsgebäude auf der Kanalseite ist auch den ehemaligen Umkleide- Baracken ihr ursprünglicher Zweck nicht mehr anzusehen. Während Ersteres die gemütliche Gaststube beherbergt, sind Letztere inzwischen Zimmer und Ferienwohnungen für Touristen und andere Gäste - egal ob sie mit Rad, Auto oder Boot den Weg hierher finden. Der zugehörige Campingplatz liegt idyllisch von Bäumen

eingerahmt und ebenfalls direkt am ehemaligen Treidelpfad neben dem Kanal.

Diesen Weg wollten wir am nächsten Tag mit dem Rad bis zum Schiffshebewerk

„Niederfinow“ fahren. Es gibt leider für Bootstouristen keine Möglichkeit, in der Nähe



Radweg am „Finowkanal“

des Schiffshebewerkes anzulegen und dieses Meisterwerk der Ingenieurskunst aus der Nähe zu bestaunen. Also war unser erster Plan, von Eberswalde mit dem Linienbus bis zum Hebewerk zu fahren. Es gefiel uns um Längen besser, als die Frau vom Hafenmeister vorschlug,

sich Fahrräder zu leihen und den Kanal mit Umgebung einmal von Land aus zu erleben.

Sie versprach, Räder zu besorgen...

Ob sie dieses Versprechen zwischenzeitlich bereut hatten, wissen wir nicht. Es einzuhalten, stellte sich als ziemlich schwierig heraus, weil der befreundete Fahrradverleiher den ganzen Nachmittag und Abend nicht mehr zu erreichen war. Aber am nächsten Morgen - wir saßen gerade beim gemütlichen Frühstück auf dem Achterdeck - fuhr ein Kleintransporter eines Radhauses vor, und von den Betreibern der Marina kam ein erleichtertes: "Wir haben für Sie Fahrräder besorgt. Wir kennen ja ein paar Leute."

Nur wenige Einstellarbeiten an Sattelhöhe und Lenkerwinkel, und wir konnten starten.

Nach den Tagen auf dem Boot waren wir verhältnismäßig schnell unterwegs. Der Weg führte anfangs am Kanal entlang, um dann in den Wald abzubiegen. Neben für Flachland unerwarteten Steigungen hatten wir auch lange Abfahrten zum Rollen, und zum Ende des Ortes Niederfinow kam



Schiffshebewerk „Niederfinow“

hinter den Bäumen der Stahlkoloss des Schiffshebewerkes in Sicht.

Wer dieses Bauwerk noch nicht aus der Nähe betrachtet hat, kann seine Dimensionen gar nicht erfassen! 60 Meter hoch, 100 Meter lang, eine genietete Stahlkonstruktion, die seit über 80 Jahren in Betrieb ist und Schiffe in 36 Meter Höhe hebt. 36 Meter, die wir seit

zwei Tagen dabei waren, über den parallel zum "Oder-Havel-Kanal" verlaufenden "Finowkanal" mittels 12 Schleusen hinab zu fahren.



Schiffshebewerke „Niederfinow“

Auch das neu entstehende noch größere Schiffshebewerk als Ersatz für das Alte hat einen gewissen Charme. Neben seinem alten Vorfahren wirkt es als Beton-Säulenbau jedoch



neues Schiffshebewerk „Niederfinow“

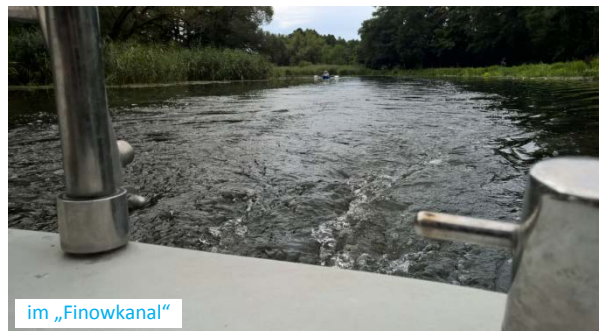
beinahe filigran und zerbrechlich, so dass man der Konstruktion aus Stahl mit der ebenso massiv verstrebt Trogbrücke im oberen Anschluss irgendwie mehr Vertrauen schenken will.



Schiffshebewerk „Niederfinow“

In Eberswalde zurück nutzten die Frauen den "Marina-Pool" - das große Schwimmbecken des ehemaligen Stadtbades. Es sind zwar noch eine Menge Arbeiten nötig, aber für eine Erfrischung am Abend oder am Morgen, wie wir es beide Tage in dieser Marina nutzten, war dieses Becken mehr als geeignet.

Samstagsmorgen ging es wieder mit dem Seepferdchen weiter - vorbei an den Ufern, welche wir am Tag zuvor mit dem Rad von Land erkundet hatten. Und doch war es ein ganz anderer Blick. Mit langsamer Fahrt passierten wir die



im „Finowkanal“

letzten drei Schleusen und die letzte Brücke des "Finowkanals", bevor wir unterhalb

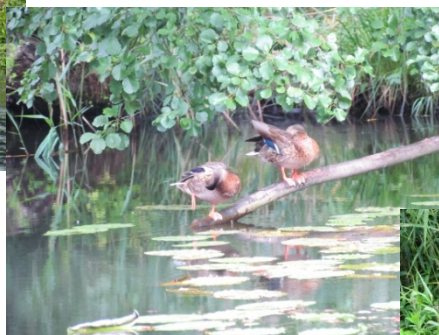
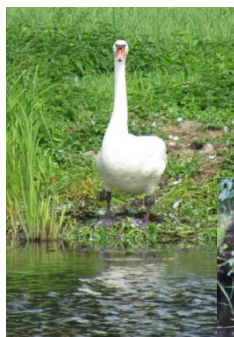
des Hebewerkes mit Kurs auf Oderberg wieder in den "Oder-Havel-Kanal" ein-



schwenkten. In der „Marina Oderberg“ wurden wir schon erwartet und an den reservierten Liegeplatz geleitet. Und wieder bewies unser jüngster Captain, dass Wenden und seitliches Anlegen in Rückwärtsfahrt auch für ihn kein Problem war.



Nach dem Abendbrot in der Gaststätte der Marina sicherten wir - wie inzwischen jeden Abend - die Bilder vom Fotoapparat auf das Tablet und waren uns beim Durchblättern der Fotos einig, dass jetzt den Rest der Fahrt kaum



noch etwas die Erlebnisse der letzten 4 Tage toppen könne.



Wie man sich doch täuschen kann...

Wie zur Bestätigung unserer Meinung empfing uns der nächste Morgen mit einem seltenen Ereignis für 2019 in dieser Region. Es regnete!



Wir fahren weiter nach Osten. Eigentlich hatten wir vor, uns in Hohensaaten auf die Oder schleusen zu lassen, um einen Blick auf das polnische Ufer zu werfen. Die Oder hatte aber so wenig Wasser, dass nicht einmal eine sichere Tauchtiefe angegeben wurde. Das war uns mit einem gecharterten Boot ein zu großes Risiko. Wir verwarfen die Idee, wendeten direkt vor der Schleuse "Hohensaaten Ost" ohne

einen Blick über den Deich auf die Oder- Niederung und freuten uns auf ein neues Erlebnis. Noch 15 km bis zum Schiffshebwerk! Für die Rückfahrt mussten wir schließlich die 36 Meter wieder hinauf, welche wir in 3 Tagen hinuntergefahren waren.



Schleusen „Hohensaaten West“ und „Hohensaaten Ost“



Einfahrt in das Schiffshebwerk

Dieses Mal brauchten wir nur 5 Minuten dafür und mussten nicht einmal auf die Leinen aufpassen. Im Hebewerk ging es hinauf. Kaum spürbar und doch deutlich sichtbar verschwand "draußen" außerhalb des Stahlgerüsts die Umgebung immer weiter in



der Tiefe. Nur an Stahlseilen hängend fuhr der Trog mit uns störungsfrei wie fast immer in den letzten 80 Jahren nach oben. Und wie wir selbst zwei Tage zuvor standen wieder viele Menschen auf der Besucherplattform und bestaunten dieses Schauspiel.



im Trog des Schiffshebwerkes

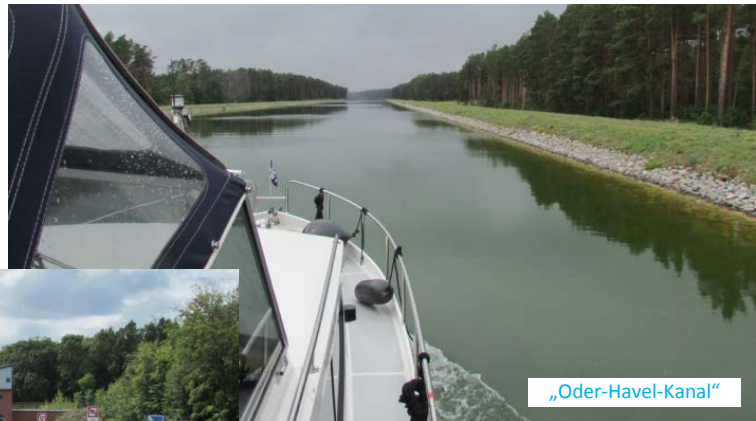


Blick vom oberen „Oder-Havel-Kanal“ auf beide Hebewerke „Niederfinow“

Der Rest des Tages war wie erwartet:

Kanalfahrt eben...

Es war jedoch faszinierend, dass die Wasseroberfläche des „Oder-Havel-Kanals“ streckenweise höher liegt als die übrige Umgebung.



„Oder-Havel-Kanal“



Sicherheitstor im „Oder-Havel-Kanal“ bei Marienwerder

Wieder einmal hatten wir - wie auf der ganzen Reise zuvor - viel zu viel Reservezeit für die Schleusung eingeplant. Selbst das Trödeln

im Kanal half nicht beim "Zeit schinden", als wir zwischendurch eine Fahrstunde einlegten und das "Wenden auf engem Raum" trainierten. (Die eine Informationstafel zum Kanalausbau sollte fotografiert werden, an der wir gerade vorbei fuhren.) Am Ende der Tages-Etappe liefen wir - für uns wieder viel zu früh - in die Marina "Marienwerder" ein. Es blieben noch Stunden bis



zum Abendbrot. Wir nutzten sie für einen Überblick über unseren Törn.





Alles, was für die Zeit geplant war, hatten wir geschafft. Bis zum Hafen Ringel würden wir ganz entspannt zwei Tage brauchen. Es war jedoch erst Sonntag, und an die Rückgabe am kommenden Samstag wollten wir noch gar nicht denken!

Der "Werbellinsee" soll schön sein. Das hatten wir unterwegs mehrfach gehört. Also war nach einem Telefonat mit dem Seglerhafen von "SV Stahl" am südlichen Ende des Sees klar: "Morgen fahren wir durch den 'Werbellinkanal'. Und wenn genügend Zeit bleibt, machen wir auch noch einmal einen Abstecher nach Liebenwalde."

Bei der Entscheidung zwischen "Oder-Havel-Kanal" und "Langer Trödel" für die Rückfahrt hatte der erste Kanal in unseren Augen keine Chance!

Nach einer ruhigen Nacht und einem gemütlichen Frühstück ging es gleich gegenüber der Marina wieder in Richtung Norden. Lt. Wasserstandsmeldung fehlten 20 cm Wasser, aber das war immer noch genug für unser Boot. In der Höhe erwies es sich als vorteilhaft, weil wir sonst nicht ohne Umklappen des Verdecks durch die erste Brücke gepasst hätten. So jedoch konnten wir uns ganz langsam, mit genauem Peilen der Höhen und immer in der Mitte der Brücke unter dieser hindurch tasten.



Straßenbrücke über den „Werbellinkanal“ bei Marienwerder



vor der Schleuse im „Werbellinkanal“

An der Schleuse "Rosenbeck" gab es dann eine Zwangspause. Monteure vom Wasser- und Schifffahrtsamt waren bei der Fehlersuche, warum die Tor- Sensoren der halb-automatischen Schleuse immer wieder auslösten.



Schleuse „Rosenbeck“

Deshalb holte uns die Besatzung mit ihrem Boot ein, welche schon in Marienwerder nach Informationen zu den Brückenhöhen gefragt hatte. Das Verdeck ihres Bootes war ähnlich hoch wie bei unserem Seepferdchen. Vielleicht hatten sie einfach gewartet, ob wir bei unserem Versuch wieder umkehren würden, und als das nicht passierte, konnten auch sie sicher sein?



Es dauerte eine Weile bis zur Freigabe der Schleuse. Inzwischen entschied sich ein anderes Pärchen, mit ihrem Boot wieder umzukehren und auf den "Werbellinsee" zu verzichten. Sie mussten es an diesem Tag noch bis Liebenwalde schaffen. Welche Schönheit der Natur ihnen dadurch entging, erfuhren wir nach der Passage der Schleuse "Eichhorst" bei der Einfahrt in den See.

Mit türkisfarbenem Wasser, die Ufer mit Wald umsäumt, langgestreckt und dennoch durch den "Knick" des Sees nicht endlos lag er vor uns!

Schon der "Werbellinkanal" hatte glasklares Wasser. Der See hielt dabei problemlos mit.

Das Schraubenwasser hinter unserem Boot war entgegen der Tage zuvor wieder Gischt-weiß. Für einen Taucher aus der Karibik wäre es noch immer nicht klar genug, aber wer will schon so weit fahren, wenn er einen solchen See fast vor der Haustür hat?



Als „Sightseeing- Touristen“ fuhren wir ganz nach Norden. Lt. Karte war der See an einer Stelle bis zu 55 Meter tief. Mit GPS und Karte suchten und fanden wir dieses Loch.



51,8 m Wasser unter uns!

Das war mit den beiden Ufern in Sichtweite fast unvorstellbar! Schließlich waren wir noch vorgestern im "Finowkanal" froh, wenn das Echolot mehr als einen Meter Wasser

unter dem Kiel anzeigte. Lt. Peilung mit dem Enterhaken waren dann zwar immer noch 50 cm Reserve, doch jetzt könnte ein 16-stöckiges Hochhaus auf dem Grund des Sees stehen, und wir würden immer noch d'rüber weg fahren.

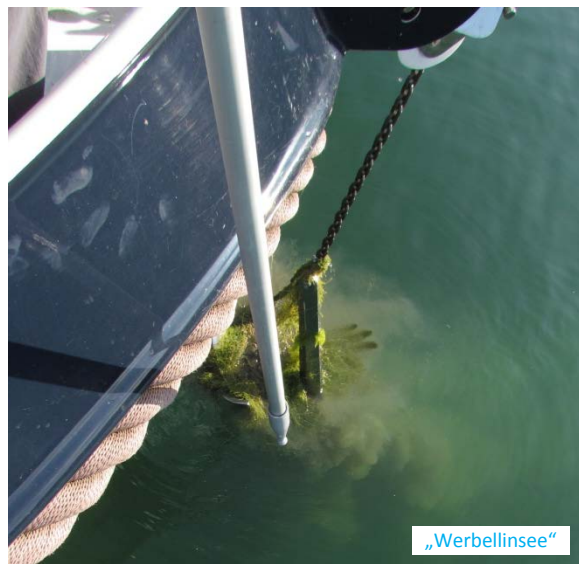


Auf dem Rückweg nach Süden suchten wir uns eine windgeschützte Bucht. Der Anker hielt beim ersten Versuch, aber wir hatten die Wind-Verwirbelung hinter den Bäumen unterschätzt und liefen Gefahr, dass unser Boot zu nahe an eine Reuse geriet. Also wurde der Anker wieder heraufgeholt, um eine andere

Stelle in der unter 10 Meter tiefen - bzw. für diesen See: flachen - Bucht zu finden. Zuvor mussten wir aber unseren Anker befreien! Wir hatten den Eindruck, bei mindestens drei Seejungfrauen die Haare ausgerissen zu haben - so voll hing der Anker mit Seegras. Und es wollte auch gar nicht so freiwillig wieder zurück in den See.

Die neue Stelle war vielversprechend: Platz rings um uns, Wasser nicht zu tief... Der Anker schliff aber über den Grund und fand keinen Halt. Resigniert wollte der amtierende Captain schon aufgeben. Er würde sowieso nicht schwimmen gehen können. Aber die Mannschaft setzte sich durch: "Wir haben Zeit und irgendwann klappt es!" Und so war es beim dritten Anlauf auch. Alles passte, und auch die spöttische Bemerkung aus einem anderen Boot, ob wir hier das Ankern trainieren würden, konnte uns nicht aus der Ruhe bringen. Viel zu sehr freuten wir uns auf das Schwimmen im klaren Wasser. Sogar ein Blick unter unser Boot war möglich - "...alles in Ordnung, Schraube und Ruder sehen gut aus..."

In der Zwischenzeit machte der Captain Dank Gasherd Kaffee für die Besatzung, und nach viel Zeit zum Ausruhen und einer zweiten Schwimmrunde war der Moment gekommen, den Anker zu hieven. Dieses Mal glaubten wir, nicht nur die Haare sondern gleich die ganze Seejungfrau am "Haken" zu haben. Doch die vermeintliche Hand war auch nur Seegras. Mit dem befreiten Anker an Bord ging es nun nach Süden der tief stehenden Sonne entgegen.



Im Hafen von "SV Stahl" empfing uns mit einer helfenden Hand der Hafenmeister mit den Worten: "Endlich mal klare Kommandos. So was hört man selten." Dieses Lob „ging ‘runter wie Öl“...



Inzwischen fuhren wir unsere Ab- und Anlegemanöver schon fast routiniert. Auch die Leinen flogen immer öfter genau über diese Festmacher, welche man angepeilt hatte. Und trotzdem war es entspannend, wenn Helfer an Land die Leinen übernahmen und entsprechend unseren Wünschen um die Poller oder durch die Ringe zogen.



Abendbrot gab es an Bord. Spiegelei auf Brot, ein Glas Bier, Saft und später auch Wein dazu. So ließ es sich leben.



Wir freuten uns auf den nächsten Morgen. Auf unsere Frage, ob man im Hafenbecken schwimmen dürfe, hatte der Hafenmeister geantwortet: "Dafür sind die Leitern an den Stegen dran. Wir haben hier nicht so viel Bootsverkehr."

Das ließen wir uns dann auch nicht 2x sagen! Die erste Handlung nach dem Wachwerden war das konsequente Hinabklettern der Badeleiter an unserem Boot.

Wenige Sekunden später wirkte das Wasser auch gar nicht mehr kalt...



Nach dem Frühstück wurde plötzlich und entgegen aller bisherigen Erfahrungen an Bord gedrängelt:

"Wir müssen die Schleuse um zehn schaffen. Beeilt Euch mit dem Abräumen!"

Fast fluchtartig wirkte der Start. Wir waren die ersten an der Schleuse und zogen den grünen

Hebel der Selbstbedienungs- Anlage. "Schleuse wird vorbereitet" wurde angezeigt, und tatsächlich fuhren wir wenige Minuten nach zehn durch das geöffnete obere Tor.

Nicht einmal vor einer Woche in Liebenwalde waren wir bisher so zeitig losgefahren!

Dort wollten wir heute Abend wieder übernachten.



Zuvor wurde jedem an Bord 'eingetrichtert': "In den Schleusen bloß nicht den 'Roten Hebel' ziehen!!!" Im Notfall schon, aber ja nicht versehentlich oder gar nur aus Spaß! Wir wussten schließlich vom Vortag, wie lange es dauern könnte, bis die Monteure aus vielleicht Eberswalde den Notstopp vor Ort im Schleusenhaus quittiert hätten. Dieser anfänglich ernst gemeinte Hinweis entwickelte sich dann aber zum "Running-Gag" an jeder weiteren Schleuse. In der "Schleuse Rosenbeck" gar wurde der amtierend Captain ganz blass, als ihm vom Bug mit gespielt erschrockenem Gesicht zugerufen wurde: "Die Farben sind kaum zu erkennen. Ich glaube, ich habe den roten Hebel erwischt!"

Es war natürlich nicht passiert, und etwas später konnte auch der Captain darüber lachen.



Der Weg führte uns nach Kreuzen des "Oder-Havel-Kanals" mit dem "Finowkanal" als Ziel in das neue Teilstück des "Werbellinkanals", wo die Natur noch eine Weile brauchen wird, um die Schotter- Ufer wieder zu erobern.

Umso mehr freuten wir uns auf den "Langen Trödel", und es war tatsächlich wieder überwältigend. Obwohl wir nun schon wussten, was uns erwartete, nahm uns der Zauber



dieses Wasserweges noch einmal gefangen.



Beinahe schade war es, die Klappbrücke von Liebenwalde zu sehen, weil im Stadthafen kurz vor der Brücke unsere Fahrt für diesen Tag zu Ende war. Der Hafenmeister nahm uns fast wie Stammgäste in Empfang, und nach Einkaufen bei Lidl und Abendbrot im "Bistro" genossen wir wieder die Ruhe am Abend auf dem Achterdeck.

In der Nacht regnete es. Die Luft wirkte am Morgen dieses Mittwochs wie frisch gewaschen. Dieses Mal nahmen wir die angebotenen Brötchen an. Wir hatten keine Eile.



in der Marina „Stadthafen Liebenwalde“

Erst die Brückenöffnung um elf war die unsere. Also blieb viel Zeit für eindrucksvolle Bilder in der Morgensonne, ausgiebiges Duschen an Land und ein gründliches Rein-Schiff an Oberdeck. Erst danach gab es Frühstück an Bord.

Unsere heutige Fahrt würde bis zur "Marina Havelbaude" gehen. Diese hatten wir schon auf der Hinfahrt gesehen und als recht idyllisch gelegen empfunden. Zuvor nahmen wir mit dem "Malzer Kanal" Abschied von dieser Region.



Natürlich hat die Havel-Oder-Wasserstraße bis Berlin auch ihre Reize und schöne Stellen, aber es ist kein Vergleich mit dem Gebiet der vergangenen Woche.

Die Schleuse „Lehnitz“ kam in Sicht, und schon von Weitem sahen wir das große Tor am unteren Ende der Schleuse hoch oben zwischen den Türmen hängen. Wir mussten also warten. Als die entgegenkommenden Sportboote die Schleuse verließen, machten wir uns klar zum Ablegen.



Schleuse „Lehnitz“

Hinweis für die Sportbootschiffahrt  
Bei erhöhtem Schiffsverkehr  
ist mit längeren Wartezeiten  
für Kleinfahrzeuge zu rechnen.  
Wasser- und Schiffsport  
Eberwalde

Doch die Schleuse blieb offen und die Ampeln auf Rot. Eine halbe Stunde später riefen wir dann an: "Müssen wir uns anmelden?"

Die Antwort war ein: "Ja, über die Sprechanlage oder so wie Sie per Telefon."

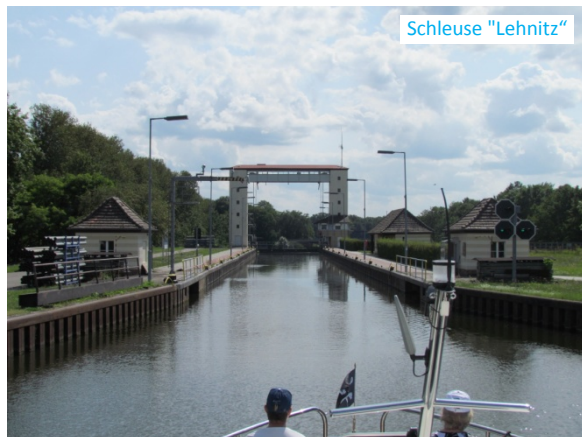
"Wie lange warten Sie denn schon?"

Es war inzwischen etwas mehr als eine Stunde vergangen, und es gab an der Wartestelle keinen Hinweis zum Thema Anmeldung, aber der Schleusenwärter machte sein Versprechen wahr, und kurz darauf gab es für uns „Grün“ zur Einfahrt.

Ohne weitere Verzögerungen ging es weiter durch den "Lehnitzsee", an Oranienburg vorbei an der Stelle, die noch im Juli wegen Bombenentschärfungen für uns nicht befahrbar gewesen wäre.



Bombenfunde bei Oranienburg



Schleuse "Lehnitz"

An der "Havelbaude" angekommen bekamen wir einen Liegeplatz direkt am Kanal. Deshalb gaben wir uns besondere Mühe, das Boot mit den vier Standard-Leinen und einem Extra-

Fender zu sichern, und wir sollten Recht behalten.



„Oder-Havel-Kanal“ an der „Marina Havelbaude“



Jeder vorbei fahrende Schubverband und jedes Hotelschiff brachte eine kräftige Vor- und Rückströmung in den Kanal, welche alle Boote in Bewegung brachte. Unser Seepferdchen wiegte sich aber nur leicht vor und zurück. Zugegeben, ein bisschen stolz waren wir darauf schon...



„Oder-Havel-Kanal“ an der „Marina Havelbaude“



„Oder-Havel-Kanal“ an der „Marina Havelbaude“

Nach dem leckeren Abendbrot in der eigentlichen "Havelbaude" ließen wir den Abend bei einem Glas Rotwein und einem Blick auf die bisherigen Bilder ausklingen.

Am nächsten Morgen ließ die Sonne das Wasser verdampfen.

Leider verpassten wir den Moment, als eine Schute aus diesem Dunst auftauchte.

Es war einfach noch zu früh.

Etwas später bekamen wir die bestellten Brötchen und konnten in Ruhe frühstücken.

Die Besatzung des neben uns liegenden Bootes überlegte laut, wo sie die nächsten 10 Tage entlang fahren wollten. Als wir ihnen von unseren Eindrücken der letzten Tage erzählten, stand für sie fest, dass auch für sie "Langer Trödel", "Finowkanal" und "Werbellinsee" lohnenswerte Ziele wären.

Für uns ging es weiter in Richtung Süden. Im "Hohenzollernkanal" waren wir fast allein.

Die auf dem Flughafen Tegel landenden Flugzeuge mussten über uns hinweg.

Also stoppten wir genau unter der Einflugschneise und warteten.

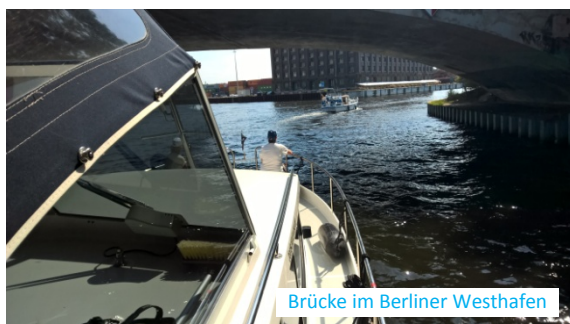
Wir hätten den Piloten fast die Hand schütteln können - so tief über unseren Köpfen schwebten sie hinweg.

An der Schleuse "Plötzensee" wussten wir, wo alle anderen Boote waren. Der Sportbootanleger

reichte nicht für die Wartenden. Wir waren nicht sicher, als zuletzt Angekommene bei der nächsten Schleusung dabei zu sein. Aber nachdem alle extra aufrückten, passten wir als zehntes Boot auch noch hinein.



über dem „Hohenzollernkanal“



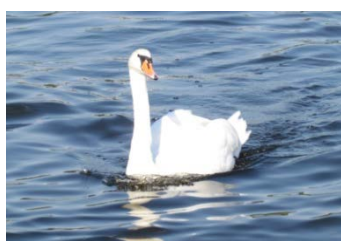
Brücke im Berliner Westhafen

In den Havelseen angekommen ließen wir unterhalb des "Stössensee" noch einmal den Anker fallen, bevor wir bei den "Bootsständen Reiffer" unseren angemeldeten Liegeplatz für die Nacht anliefen. Wir wurden wieder erwartet und hatten somit Hilfe beim Anlegen.

Es wollten nur wenige wie wir in Richtung Potsdam. Trotzdem mussten wir an der Schleuse "Charlottenburg" etwas länger auf ein Fahrgastschiff warten. Wir wussten, dass eine Anmeldung nicht erwünscht war und blieben geduldig.



Schleuse „Charlottenburg“



Das Wetter war herrlich!

Mit Blick auf den See, trainierende Kanuten und Segler sowie auf ein lautstark geführtes Drachenboot aßen wir an Bord zu Abend und genossen den Anblick der untergehenden Sonne des schwindenden Tages.



Der vorletzte Morgen unserer Fahrt begann mit einer ausgiebigen Schwimmrunde im See. Opa und Enkel duschten an Land. Das hätten wir auch die ganze Zeit an Bord machen können. Unser "Seepferdchen 31" hatte sogar zwei Duschen und Toiletten. Aber irgendwann muss man ja auch mal an Land, und die Dusche achtern bot sich als Lager für Getränke und Leergut an. Gerade die Plastikflaschen der alkoholfreien Flüssigkeiten sammelten sich sehr schnell. Es war einfach die ganze Zeit wunderbar warm!



in den „Bootsständen Reiffer“

Auch der Kontrast zwischen „Hektik der Großstadt“ und „Entspannung pur auf dem Wasser“ war gerade heute für uns besonders zu spüren. Brötchen holten wir von einem Bäcker in der Nähe. Er war nur zwei Querstraßen von der Seepromenade

entfernt, und dennoch war es mitten in Berlin...  
Einen Tag hatten wir ja noch, und den wollten wir nutzen!

Neben dem Bewundern des Sonnenunterganges hatten wir den Vorabend auch dazu genutzt, den letzten Tag vorzuplanen. Es sollte ein krönender Abschluss werden.

Die "Marina am Tiefen See" bot sich als beste Stelle für einen Zwischenstopp zum Eis-Essen an. Dort nach der Fahrt



„Griebnitzkanal“

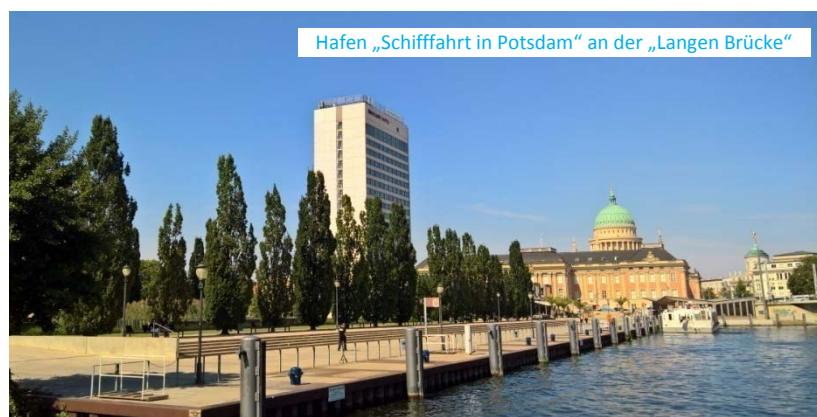
über "Großen Wannsee" und "Griebnitzkanal" angekommen riefen wir - wie auf



„Großer Wannsee“

einem großen Schild gewünscht - den Hafenmeister an.  
"Sucht Euch eine freie Box. Und guten Appetit."

Anschließend ging es weiter durch Potsdam. Es war klar, dass die Zeit nicht für einen Abstecher in den "Schwielowsee" reichen würde. Also ankerten wir kurzerhand im "Templiner See".



Hafen „Schiffahrt in Potsdam“ an der „Langen Brücke“



Ein letztes Mal genossen wir das Wasser und die Ruhe - natürlich auch mit einer Tasse frischem Kaffee...

Irgendwann mussten wir dann doch den Anker hieven und nach Töplitz fahren. Vorbei ging es an Caputh und Werder. Nach der letzten Eisenbahnbrücke kam schon die Autobahn in Sicht. Zum ersten Mal in den letzten zwei Wochen - bis auf einen kurzen Test auf dem „Werbellinsee“ - forderten wir dem Boot alles ab: Es ging mit "äußerster Kraft voraus". "AK-Fahrt" der Maschine. "Das Seepferdchen fliegt über den 'Großen Zernsee'... "



Und doch waren es nur 15 km/h, mit welchen wir das Wasser bis zum "Yachthafen Ringel" durchpflügten. Auch der Rest der "John Maynard- Ballade" blieb uns zum Glück erspart...

Wir wollten noch Diesel tanken und Abwasser abpumpen lassen.

Zwei Boote waren vor uns dran.

Freundlicherweise machte der "Tankwart" auch noch für das Boot nach uns Überstunden, so dass wir die Nacht doch in einer Box an der Pier verbringen konnten statt neben dem Fäkaliensauger...

Die Erwartung, dass die Autobahn über unseren Köpfen uns wieder mit den Geräuschen der Zivilisation vertraut machen will, wurde in der Nacht leider erfüllt.

Vorher hatten wir noch einen schönen Abend mit reichhaltigem Essen beim Italiener im Hafen und dem Schwelgen in Erinnerungen auf dem Achterdeck.



Die Sachen mussten wir heute nicht packen. Erst ab 10:00 Uhr war am nächsten Tag die Übergabe des Bootes geplant.

Also stellten wir uns seit langem mal wieder einen Wecker.

Die Autobahn half allen, nicht auf das Klingeln warten zu müssen. Sehr zeitig waren wir wach und trotzdem nicht die ersten beim Duschen in der Marina. Nach dem Frühstück waren die Sachen schnell in den Taschen verstaut. Sogar das Beladen der Autos war bis um zehn geschafft, und wir konnten noch etwas auf dem Boot in der Sonne sitzen.



Pantry und Salon im „Seepferdchen 31“

Am Vorabend hatten wir Bescheid gegeben, dass wir unseren Sohn mittags zum Zug nach Potsdam bringen müssten. "Das schaffen wir.", war die Antwort. Tatsächlich waren wir die ersten, deren Boot abgenommen wurde. Neue Kratzer waren nicht dazugekommen, innen war auch alles leer und besenrein.

Wir entfernten noch schnell die Insekten- Gagen und Spritz-



wasser- Hauben aus den Fenstern, verschlossen das Verdeck und konnten unsere Kautions in Empfang nehmen.

Noch ein "Gute Heimreise!" und ein letzter wehmütiger Blick auf das Boot, welches nun nach dem Einholen der Piratenflagge nicht mehr "unser Seepferdchen" war.



Havel vor Werder



„Oder-Havel-Kanal“

Dann traten wir mit vielen Eindrücken die Heimfahrt an und waren uns sicher: Dieses Boot würden wir jederzeit wieder nehmen. Wir hatten uns darauf die ganze Zeit sehr wohl gefühlt.

Mit besten Wünschen für nachfolgende Besatzungen

Drei Generationen der „Freizeit-Piraten“