Von Berlin an die Ostsee ist es gar nicht weit

Frei nach Kurt Tucholky - Das Ideal

Ja, das möchste:
Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße; mit schöner Aussicht, ländlich-mondän, vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn – aber abends zum Kino hast du‘s nicht weit

Das Segeln in Berlin bietet seglerische Herausforderungen, schöne Ankerbuchten, interessante Regatten und nicht zuletzt eine atemberaubende Natur- und Kulturlandschaft direkt innerhalb einer Großstadt mit rund 3,6 Millionen Einwohnern.

Manchmal ist es daher recht voll auf den Gewässern, aber wer hier segelt, der hat sich daran gewöhnt, dass man über die Ausweichregeln nicht lange nachdenken darf. Insbesondere die im Sommer zahlreich stattfindenden Regatten stellen eine überaus interessante Herausforderung dar.

Besonders in den Sommermonaten zieht es viele Segler zur Ostsee, um einmal weitere Wasserflächen, höhere Wellen und vielfältige Möglichkeiten zum Fahrtensegeln zu erfahren.

Die Fahrt dorthin auf eigenem Kiel ist kürzer als erwartet und bietet landschaftliche und ingenieurtechnische Highlights, neben hübschen Ortschaften, die während der Fahrt langsam vorüberziehen.

Von der Unterhavel aus, beginnt die Fahrt am Mastenkran, denn zunächst ist der Mast zu legen und an Deck zu vertäuen. Benötigt wird dafür ein Querbalken, der über den Bugkorb gelegt und dort befestigt wird und eine ‚Schere‘ aus Holz oder Metall, die man sehr gut innerhalb der Achterklampen verkeilen kann. Um den Mittelteil des Mastes abzustützen, benötigt man ein kurzes Kantholz, welches in Höhe des Mastfusses senkrecht den Mast abstützt. Wichtig ist, dass alles ordentlich verzurrt und gegen ein Verrutschen gesichert ist, da die auf den Kanälen fahrenden Binnenschiffe teilweise hohe, kurze Wellen erzeugen, die das Gefährt ordentlich ins Schwanken bringen können.

Bild 1 - Mastenkran an der Seglervereinigung Havel e.V. am Stößensee

Mit gelegtem Mast geht es nun havelaufwärts, vorbei an der Altstadt, zur Schleuse Spandau. Mit ca. 2,80 m Hub geht das Schleusen recht schnell. Es gibt Haltestangen, an denen die Leinen befestigt werden. Ein Umlegen der Leinen während des Schleusenvorganges ist nicht notwendig. Wichtig ist, dass beim Ablegen nicht zu hart Ruder gelegt wird, damit das Ende des Mastes nicht an der Schleusenwand kratzt. Bewährt hat sich, das Boot seitlich von der Wand abzudrücken, dann langsam Gas zu geben mit wenig Pinnenausschlag. Beim Herausfahren ist es ratsam stärker zu beschleunigen, insbesondere wenn vorausfahrende Motorschiffe das Wasser in der Schleuse stark verwirbeln.

Weiter geht es, entlang der Wasserstadt Oberhavel mit ihren zahlreichen Neubauvorhaben, an der Insel Valentinswerder vorbei in den Niederneuendorfer See. Hier weist eine Betonnung auf den weiteren Streckenverlauf hin und führt mit industrieller Anmutung an Hennigsdorf vorbei in den Oder-Havel-Kanal, dem wir zunächst bis Oranienburg folgen. Hier gibt es, je nachdem, wann gestartet wurde, den ersten recht schönen Zwischenstopp; einen wunderschönen Ankerplatz auf dem Lehnitzsee.

Nach dem See folgt die große Schachtschleuse Oranienburg mit einem Hub von ca. 6m. Die Einfahrt in diese schluchtartige Schleuse erfolgt nach Aufforderung des Schleu-

senwärters an der Wartestelle für Sportboote. Angefordert wird der Schleusengang per Knopfdruck. Doch die Berufsschifffahrt wird bevorzugt geschleust, sodass sich ggf. längere Wartezeiten ergeben. Das ist bei der Tagesplanung zu berücksichtigen. Auch an dieser Schleuse gibt es gelbe Haltestangen, an denen die Leinen jedoch 2 Mal umgelegt werden müssen.

Bild 2 - Ausfahrt aus der Schleuse Oranienburg

Nun folgt ein langer, recht gleichförmiger Streckenabschnitt auf dem Oder-Havel-Kanal. Einen Abzweig bietet die Querung des Finowkanals, der die Verbindung zur Oder bildete, als der Oder-Havel-Kanal noch nicht vorhanden war. Ist viel Zeit vorhanden, ist es möglich, den romantischen Finowkanal mit seinen 13 historischen Schleusen mit dem IF-Boot zu befahren. Das dauert ca. 2-3 Tage. Wir empfehlen vor der Befahrung den aktuellen Wasserstand zu erfragen. Die Solltiefe betrug bei unserer Befahrung im Jahr 2020 1,20 m. Das war knapp, wir sind hier und dort etwas hängengeblieben, aber es hat sich gelohnt.

Bild 3 - Kanalfahrt

Kurz nach dem Abzweig gibt es am Oder-Havel-Kanal eine kleine Marina mit Restaurant in Marienwerder, mit langen Liegeplätzen für das IF-Boot mit gelegtem Mast und einem sehr freundlichen Hafenmeister.

Da meistens die Zeit fehlt, führt unser fast schnurgerader Weg weiter entlang des Kanals, der von öden Kiefernforsten und einförmigen Böschungen aus Wasserbausteinen begleitet wird. Schon in der Ferne erahnt man ein riesiges Bauwerk, das Schiffshebewerk Niederfinow, welches uns 36m hinab ins Odertal befördert. Hier ist das Anlegen recht einfach. Man geht längsseits und befestigt die Leinen und kann sich von nun an ganz auf das Schauspiel konzentrieren. Der gesamte mit Wasser gefüllte Trog wird durch Zahnräder mit Gegengewichten nach unten gefahren und nach diesem Vorgang kann man bequem aus dem Trog heraus auf die Oderberger Gewässer fahren. Nach dem Schiffshebewerk an Steuerbord ist die letzte der 13 Schleusen des parallel verlaufenden Finowkanals an Steuerbord zu sehen.

Bild 4 - Schiffshebewerk Niederfinow

Die vormals eintönige Landschaft entwickelt sich zu einer romantischen Flusslandschaft in einem eingeschnittenen Tal. Mit Erhebungen, abwechslungsreichen Baumbestän-

den und verträumten Ortschaften am Ufer. Zunächst Oderberg, dann die Westschleuse Hohensaaten, die letzte der insgesamt drei Schleusen, diesmal mit ca. 0,90 m Hub. Diese Schleuse führt uns in die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße während die Ostschleuse in die schwer schiffbare Oder überleitet. Die Oder hat viel Strömung und die Wassertiefe reicht oft nicht aus. Aus diesem Grund ist der parallel verlaufende Kanal gebaut worden und dieser stellt die unbedingt zu wählende Vorzugsvariante dar. Also an dieser Stelle auf jeden Fall die richtige Schleuse wählen…

Doch der Kanal ist schmal- sehr schmal – und bei den Begegnungen mit der Berufsschiffahrt ist unbedingt ausreichend Abstand zu halten. Das bedeutet, an den Rand zu fahren und Fahrt im Schiff zu halten, damit die Ruderwirkung und somit auch die Manövrierfähigkeit erhalten bleibt. Das gilt auch für Überholvorgänge der Berufsschifffahrt, die jedoch sehr selten sind. Insgesamt wird auf dem sehr schmalen Kanal recht langsam gefahren und das kommt uns sehr zugute.

Vorbei an den hübschen Ortschaften Lunow und Stolzenhagen, führt der Kanal nach Stolpe, wo sich ein kleiner Halt mit Besichtigung der auf einem 54,1m hohen Hügel gelegenen Burg, dem ‚Alten Grützpott' anbietet. Auch eine Gastronomie, die kleine Snacks und kühle Getränke bietet, ist vorhanden.

Die weitere Fahrtstrecke führt durch den Nationalpark Unteres Odertal, durch Criewen, wo sich eine Besichtigung des Criewener Landschaftsparkes und des Nationalparkzentrums anbietet. In Criewen befindet sich ein kleiner Wasserwanderrastplatz, der allerdings mit Fahrgastschiffen und weiteren Wasserfahrzeugen geteilt werden muss. Zumindest für eine kurze Rast, lohnt hier ein Verweilen und eine Pause vom doch recht eintönigen Brummen des Außenborders.

Vorbei an dem eher industriell geprägten Schwedt, führt der Weg von nun an durch ein 1980 in Leben gerufenes, grenzübergreifendes Wasservogelschutzgebiet von internationaler Bedeutung. Dementsprechend ist es ratsam, das Fernglas griffbereit im Cockpit zu platzieren.

Bild 5 - Am Kanal

An Backbord folgt die kleine Ortschaft Gartz mit ihrer historischen Altstadt und Resten der Stadtmauer. Die kleine Marina bot 2020 keine sanitären Anlagen, dafür wurde auch kein Liegegeld kassiert. Dennoch lohnt sich aufgrund der schönen Lage ein Zwischenhalt oder eine Übernachtung.

Hinter Mescherin überqueren wir die Deutsch-Polnische Grenze und folgen weiter dem Streckenverlauf. Kurz nach dem km 27 folgt ein Abzweig, dem wir nach Steuerbord folgen. Nach weiteren 2 Kilometern biegen wir nach rechts in die Klützer Querfahrt ein; nach ca. 3 Kilometern steuern wir nach Backbord in die Große Regnitz ein. Wir sind kurz vor dem Ziel!

Nach der vierten Brückenunterquerung biegen wir nach rechts in den Dabska Struga, den Altdammer Strom ab. In Stettin sind viele Möglichkeiten vorhanden, den Mast zu stellen, wir haben immer den AZS, den Akademischen Seglerverein gewählt. Daher halten wir uns am Ende des kurzen Gewässerabschnittes nach rechts und erreichen am letzten Steg das Ziel. Es gibt einen Mastenkran, für den man im Hafenbüro einen Termin bekommt, das Restaurant von Beata bietet kühle Getränke und leckere Gerichte und die Tankstelle ist auch nicht weit.

Von hier aus erreichen wir mit gestelltem Mast segelnd das Oderhaff, die Ostsee, die ganze Welt ▫

Allgemeine Informationen

Gesamtstrecke vom Pichelsdorfer Gmünd nach Stettin: 170km; Fahrtdauer: ca. 2,5- 3 Tage bei 8-10 Stunden Motorfahrt pro Tag

Mit unserem 8 PS YAMAHA Außenborder verbrauchen wir für die Gesamtstrecke rund 50l Benzingemisch, das heißt, wir müssten 8 5l-Kanister neben dem gefüllten 12l-Kraftstofftank mitnehmen, um zwischendurch nicht nachtanken zu müssen. Aus Platzgründen haben wir meist darauf verzichtet so viele Benzinkanister mitzunehmen. Im Bestand haben wir 4-5 5l-Kanister, die bei den wenigen Gelegenheiten nachgefüllt werden müssen, um langwierige Wanderungen zu Tankstellen zu vermeiden, da ausnahmslos alle! Tankstellen an den Kanälen ausschließlich Diesel verkaufen. Gut gelegene Tankstellen mit (teils legalen) Liegeplätzen in der Nähe sind in Eberswalde und in Schwedt.

Eberswalde: kurz anlegen am Stadtanleger an der Straßenbrücke, Tankstelle nach kurzem Fußweg nach Süden

Schwedt: Anlegen am Fahrgastschiffanleger, längerer Fußweg zur Tankstelle

Es ist zu empfehlen, die NV Atlanten Binnen Serie 1, 2 und 3 mitzunehmen, da es kurzweiliger ist dem Streckenverlauf auf der Karte zu folgen. Weiterhin bieten die Karten Informationen zu den Ortschaften, Schleusen, Brückenhöhen, Betonnungen, Wassertiefen, Häfen und vielen weiteren im Rahmen der Fahrt interessanten Inhalten.

Fotos und Text: Marina Heine, Obfrau der IF-Boot KV. Mit besten Grüßen.

Bild 6 - Krumminer Wiek am Peenestrom