

FRÜHER

VERLIEF HIER DIE NASSE MAUER

Text und Fotos Bodo Müller

30 Jahre deutsche Einheit: Viele Wasserstraßen durchqueren Berlin. Doch wo heute Boote fahren, trennte einst die unmenschliche und nahezu unüberwindbare Grenze auch hier die Stadt. Ein Chartertörn auf Spurensuche

Zwischen Marschallbrücke und Reichstag war die Spree vor 30 Jahren durch eine Grenze geteilt. Heute fahren Boote durch das Herz der deutschen Hauptstadt. Rechts der Anleger am Schiffbauerdamm



Im Nordwesten Berlins verlief die Grenze durch den Nieder Neuendorfer See. V.l.n.r.: Charterboot vor dem ehemaligen Grenzturm Nieder Neuendorf (heute Museum), Fahrwasser-Enge bei Alt-Heiligensee heute und in den Achtzigerjahren, Heiligenseer Segel-Club am Ostufer des Sees in (West-)Berlin



Drohnen-Blick aus NW auf die einstigen Sperranlagen am Nieder Neuendorfer See. Zum Vergleich das Foto (kl. Bild) eines Stasi-Fotografen aus dem Hubschrauber in den Achtzigerjahren. Die aufgeschüttete Landspitze der Grenzkontrollstelle wurde abgetragen. Geblieben ist die Barriere aus versenkten Schützen



GETEILT UND WIEDER VEREINT

W

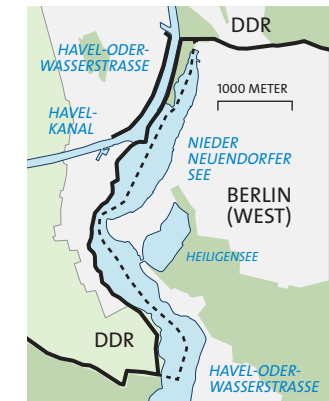
Wie selbstverständlich verkehren heute Motorboote über Spree, Landwehrkanal, Britzer Verbindungskanal und Teltowkanal von Ost- nach West-Berlin und umgekehrt. Über die kaum wahrnehmbaren Berliner Stadtgrenzen hinaus fahren die Boote zu den seenreichen Revieren um Köpenick oder westlich der Hauptstadt über Potsdam hinaus in die Regionen der Unteren Havel.

Am 3. Oktober vor 30 Jahren wurde Deutschland wiedervereint. Für die Bootsfahrer aus Ost- und West-Berlin sowie dem umliegenden Brandenburg ist das ein besonderer Grund zum Feiern: Sie haben eines der schönsten Wassersportreviere Europas gewonnen. 28 Jahre lang – vom Mauerbau 1961 bis zum Mauerfall 1989 – gab es in Berlin keine Freiheit auf dem Wasser, weder im Osten noch im Westen. Die Wasserstraßen der geteilten Stadt führten vom sowjetischen Sektor in die Sektoren der Westmächte USA, Großbritannien und Frankreich. Am 13. August 1961 versuchten die DDR-Machthaber, die Massenfucht der eigenen Bevölkerung zu stoppen, und riegelten die Grenzen nach West-Berlin ab. Alle Wasserstraßen wurden im grenznahen Bereich mit Mauer-Korridoren eingepfercht und mit Sperren abgeriegelt. Wo einst Boote fuhren, errichtete das SED-Regime die damals teuerste und gefährlichste Grenze der Welt. Jeder Versuch, sie illegal zu überwinden, war lebensgefährlich.

Wie sahen die Bootsreviere der Ost- bzw. West-Berliner während der 28 Mauer-Jahre aus?

Das Seenland im Südosten Berlins, also Müggelsee, Dahme, Storkower Gewässer bis hin zum Scharmützelsee, gehörte zur DDR. Wollte ein Ost-Berliner Bootsfahrer jedoch auf der Spree in Richtung Stadtzentrum fahren, war die Welt sehr schnell zu Ende. Bereits in Köpenick war die Zufahrt von der Dahme in den Teltowkanal, der nach West-Berlin führt, versperrt, zuge-

Obwohl die Grenze (gestrichelt) mittig durch den Nieder Neuendorfer See verlief, kamen DDR-Bürger noch nicht einmal an sein Ufer heran, wie der Verlauf der Mauer (schwarze Linie) zeigt



27 SCHÜSSE AUF MARIENETTA



Am 21. November 1980 versuchte Marienetta Jirkowsky zusammen mit ihrem Verlobten und einem Freund die Grenze östlich des Wasserstraßen-Dreiecks zu überwinden. Mit Leitern überkletterten sie Hinterlandmauer und Signalzaun. An der 3,50 m hohen Grenzmauer reichte die Länge der Leiter nicht. Dem Freund gelang der Sprung in den Westen. Marienettas Verlobter lag auf der Mauer und versuchte, das auf der obersten Sprosse stehende Mädchen zu sich hochzuziehen. Zwei Grenzer gaben aus ihren Kalaschnikows im Dauerfeuer 27 Schüsse auf Marienetta ab. Sie starb mit nur 18 Jahren.



Zwischen Bahnhof Friedrichstraße (l.) und Reichstag (3. v. l.) war der Zugang zur Spree, die hier in den West-Sektor floss, hermetisch abgeriegelt (2. v. l.). Durch das Fachwerk der Brücke Friedrichstraße (r.) erreichten im Januar 1964 acht Gymnasiasten den fahrenden Zug Moskau–Paris und hängten sich an



Die neue Mitte: Marie-Elisabeth-Lüders-Steg, Paul-Löbe-Haus, Reichstag. Das Stasi-Foto oben (2. v. l.) wurde Mitte der 1980er-Jahre aus derselben Blickrichtung aufgenommen

UNVERLETZLICH IST DAS RECHT AUF
FREIHEIT

schüttet und vergittert. Ebenso gesperrt war in Treptow der Abzweig von der Spree in den Britzer Zweigkanal, da die Sektorengrenze durch den Kanal lief.

Spreeabwärts in Richtung Stadtmitte durften DDR-Bootsfahrer nur bis zur Elsenbrücke (Stralauer Brücke) in Treptow fahren, wo noch heute die Weiße Flotte liegt. Weiterfahrt für Sportboote strengstens verboten! Hinter der Brücke folgt der Osthafen. Der Hafen gehörte zur DDR, auch die Spree in voller Breite. Doch das jenseitige Ufer gehörte zu West-Berlin. Der gesamte Osthafen war darum mit einer Mauer abgeriegelt. Grenzgebiet! Zutritt nur mit Passierschein. Mehr als 28 Jahre lang sah man darum in Berlin-Mitte (DDR) nie ein Sportboot auf der Spree.

Abgeschottet waren auch die Bootsreviere von Potsdam in Richtung West-Berlin. Wollte ein DDR-Motorbootfahrer von Köpenick nach Potsdam fahren, dann hatte er ein Problem. Der direkte Weg über den Teltowkanal (37,8 km) schied aus, da er durch West-Berlin führte. Auch Landwehrkanal oder Spree führten durch den Westen – keine Chance! Was machte der erfinderische Ossi? Nein, Trailern kam nicht infrage, da man keinen Bootstrailer kaufen konnte. Der schnellste Wasserweg von Berlin nach Potsdam führte über Polen. Ein Motorboot unter der Flagge des „Arbeiter-und-Bauern-Staats“ musste über die Spree-Oder-Wasserstraße bis Eisenhüttenstadt fahren, dann die Oder bergab bis Hohensaaten, von dort nur noch über Havel-Oder-Wasserstraße, Havelkanal und Untere Havel-Wasserstraße und war – schwuppdwupp – schon nach einer Woche Fahrzeit und 325 Kilometern auf der Logge von Berlin nach Potsdam gereist.

Dieser Törn war aber nie selbstverständlich. Er hing vom Klima ab. Einerseits vom meteorologischen, denn die Oder führte nicht immer genügend Wasser, andererseits vom politischen, denn die Brudervölker DDR und Polen waren nur ziemlich beste Freunde.

In den 28 Mauer-Jahren gab es nur zwei Sportboote, die auf der Spree durch Berlin-Mitte fuhren: Ende der 70er-Jahre sollte die DDR-Segelyacht „Berliner Bär“ von der Küste zurück zur Betriebssportgemeinschaft Chemie Erkner überführt werden. Mit zwei Meter Tiefgang schaffte es die Yacht nicht, die Oder bis Eisenhüttenstadt hochzufahren. Sie musste in Hohensaaten in die Havel-Oder-Wasserstraße einlaufen. In Hennigsdorf, kurz

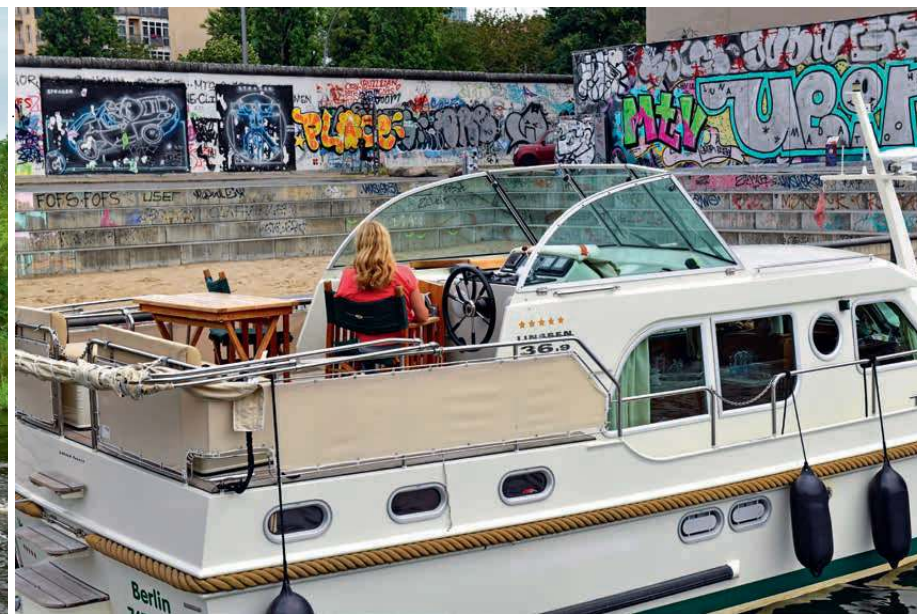


West-Berliner durften am Reichstagsufer spazieren. Für Ost-Berliner war hier die Spree eingemauert und unerreichbar



AXEL HANNEMANN STARB VOR DEM REICHSTAG

Am 5. Juni 1962 sprang der Jugendliche Axel Hannemann von der Marschallbrücke auf die Kiesladung eines DDR-Binnenschiffs, das eben die Grenzabfertigung nach West-Berlin passiert hatte. Er bat den Kapitän, ihn mitzunehmen. Doch der stoppte das Schiff, rief die Grenzposten und hielt den Jungen fest. Axel konnte sich befreien, sprang ins Wasser und schwamm in Richtung Reichstagsufer. Nur noch wenige Meter bis West-Berlin. Zwei DDR-Grenzer zielen auf den Kopf im Wasser. Mit einem Schädel-durchschuss versinkt Axel in der Spree. Er war 17 Jahre jung. Auf der Spree vor dem Reichstag wurden insgesamt 14 Männer und eine 22 Jahre alte Frau auf der Flucht erschossen. Im Marie-Elisabeth-Lüders-Haus des Deutschen Bundestags erinnert eine Ausstellung an die Fluchtversuche im Herzen Berlins. https://www.bundestag.de/resource/blob/192026/81af807d22187b3521efad4fd3c19efb/flyer_mauertote_de-data.pdf



Britzer Kreuz (l.), East Side Gallery (Mitte). Die Spree in Treptow gehörte zur DDR, der Schleusen-vorhafen der Oberschleuse (r.) aber zu West-Berlin. Am 8. Juni 1962 steuerte hier der Bootsmann Peter Currie das Fahrgastschiff „Friedrich Wolf“ mit 14 Personen an Bord im Kugelhagel in die Freiheit



In Friedrichshain versperrte die Mauer den Zugang zur Spree, in Treptow durchtrennte sie den Britzer Zweigkanal und den Teltowkanal

vor der Grenze nach West-Berlin, wurde die Yacht an ein DDR-Binnenschiff längs vertäut und durch den Westsektor geschleppt. Die Crew musste selbstverständlich vor der Transithahrt durch den „Klassenfeind“ von Bord.

Das zweite Boot, das durch Berlin fuhr, war die Motoryacht „Petra“ des DDR-Komponisten und Jazzmusikers Günther Fischer. Als internationaler Star und Devisenbringer besaß Fischer einen unbegrenzt gültigen Pass. Im September 1976 fuhr er nach seinem Dänemark-Törn allein mit der Yacht die Elbe bergauf und über die Havel nach Berlin. Um zu seinem Liegeplatz an der Dahme zu gelangen, schipperte er durch West-Berlin und verfuhr sich gnadenlos. Die West-Wasserschutzpolizei geleitete ihn schließlich zur Zonengrenze. Im Januar 1993 entlarvte das Nachrichtenmagazin *Spiegel* den Musiker als Stasi-IM.

Und wie sah die Welt für die West-Berliner Bootsfahrer aus? Ihr Revier zwischen Nieder Neuendorfer See im Norden und Glienicker Brücke im Süden war überschaubar. Jeder grenzüberschreitende Bootsverkehr nach Brandenburg oder Ost-Berlin war verboten. Auf den Wasserstraßen warnten Schilder und Bojen vor der Sektorengrenze. Der Anblick der martialischen Mauer sowie der mit Kalaschnikows bewaffneten Soldaten auf Wachbooten und Grenztürmen war abschreckend. Die Seen der DDR waren für West-Berliner Bootsfahrer weiter entfernt als der Titicacasee.

Wollte ein West-Berliner Skipper mit seinem Boot ein anderes Revier befahren, musste er es verladen. Der Frachter „Heimatland“ transportierte Sportboote als Decksladung im Transit

durch die DDR nach Lauenburg. Von dort konnten sie auf eigenem Kiel via Elbe-Lübeck-Kanal nach Travemünde schippern. Bis zu sechs Sportboote hingen zuweilen im Schlepp an der „Heimatland“. Übernachten durfte der Verband nur an bestimmten Plätzen, die von der DDR-Wasserschutzpolizei gesichert waren, damit sich kein Ostdeutscher dem Schleppverband näherte. Zeitweise fuhr die „Heimatland“ auch nach Stettin.

In unserem Rückblick zeigen wir vier Brennpunkte der einst geteilten Wasserwege Berlins. Die Geschichten, die sich dort ereigneten, zeugen von unglaublichem Mut und der ungebrochenen Sehnsucht nach einem Leben in Freiheit.

NIEDER NEUENDORFER SEE/HAVELKANAL

1951/52 baute die DDR in nur 13 Monaten den 34,9 km langen Havelkanal, damit die Schiffe des Arbeiter-und-Bauern-Staats nicht mehr durch West-Berlin fahren mussten. Der Kanal zweigt nordwestlich der Stadtgrenze von Berlin aus der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) ab, führt um West-Berlin herum und mündet östlich von Potsdam in die Untere Havel-Wasserstraße (UHW). Nach der Grenzschießung 1961 wurde dieses Wasserstraßen-Dreieck zum neuralgischen Punkt. Denn die HOW kommt aus West-Berlin. Das Dreieck tangiert den Nieder Neuendorfer See, durch den die Grenze verlief.

Nachdem das DDR-Fahrgastschiff „Deutschland“ an dieser Stelle die Grenze durchbrochen hatte, ließ die SED-Führung einen schmalen Korridor für die grenzüberschreitende Schifffahrt nach West-Berlin errichten. Dazu versenkte sie Schuten mit

Bauschutt. Der Korridor wiederum war durch eine begehbare Ponton-Barriere abgeriegelt, unter der Stahlnetze hingen. Im Korridor war der Anleger der Grenzübergangsstelle. Erst wenn Schiff und Crew freigegeben waren, wurde für Minuten eine Lücke in der Barriere geöffnet.

DDR-Sportboote, die zum Beispiel von Potsdam nach Mecklenburg fuhren, durften diesen neuralgischen Punkt ab einer Stunde nach Sonnenaufgang bis eine Stunde vor Sonnenuntergang passieren. Dabei mussten sie am DDR-seitigen Ufer fahren und wurden von einem Polizeiboot gesichert. Das gesamte Umfeld des Wasserstraßen-Dreiecks war kilometerweit durch Mauern, Streckmetallzäune, Signalanlagen, Hundelaufanlagen und Wachtürme gesichert.

BERLIN-MITTE

Nirgendwo auf der Welt war eine Wasserstraße so hermetisch abgeriegelt wie die Spree in Berlin-Mitte. Sie floss durch das Epizentrum des Kalten Kriegs vom sowjetischen in den britischen Sektor. Damit kein DDR-Bürger in Grenznähe an den Fluss herankommt, wurden westwärts vom S-Bahnhof Friedrichstraße die Ufer hermetisch abgeriegelt. Auf der Spree patrouillierten die Boote der Grenztruppen.

Lediglich die Frachtschiffe des VEB Deutsche Binnenreederei durften im Transit durch West-Berlin fahren. Dazu mussten Ka-

GARMIN®

JOIN THE CLUB



NEU!

QUATIX® 6 SERIE

DEIN CO-KAPITÄN AN BORD

NUTZE DIE BLUECHART® G3 SEEKARTEN,
ERHALTE WICHTIGE
DATEN ZU WIND, GESCHWINDIGKEIT,
WASSERTIEFE UND -TEMPERATUR,
SPEICHERE DEINE MUSIK UND BEZAHLE
ZUKÜNFTIG – MIT DEINER QUATIX® 6

BRÜCKE

DER AGENTEN UND SPIONE

Die Glienicker Brücke in Potsdam war Schauplatz spektakulärer Austausche von Agenten beider Militärblöcke



pitän und Crew das Schiff verlassen. Eine Besatzung aus Parteigenossen und Stasi-Mitarbeitern steuerte das Frachtschiff durch das Hoheitsgebiet der West-Alliierten. Erst in Potsdam oder Hennigsdorf durfte die Stammcrew wieder an Bord.

BERLIN-FRIEDRICHSHAIN/TREPTOW

Zwischen Elsenbrücke und Schillingbrücke war die Spree Grenzgewässer. Das Wasser gehörte in voller Breite zur DDR, das Westufer zum amerikanischen Sektor. Der noch in der DDR gelegene Osthafen war mit einer Grenzmauer umgeben, die heute als East Side Gallery weltbekannt ist. In den Osthafen durften nur handverlesene Arbeiter mit speziellem Ausweis. Man hätte ja im Hafen ins Wasser springen und in die Freiheit schwimmen können. Der gesamte Osthafen war überwacht. Auf dem Wasser patrouillierten die weiß-grünen Boote der Wasserschutzpolizei und die grauen der Grenztruppen. Die Polizei fuhr mit DDR-Motoren, die Boote der Grenztruppen mit je zwei Aquamatic-Z-Antrieben von Volvo Penta. Aufgrund der Leistung und Wendigkeit hätten die Grenzboote jeden Fluchtversuch eines Polizeiboats vereiteln können. Erst in den Achtzigern erfuhr Volvo, dass mit seinen Antrieben Jagd auf Menschen gemacht wird. Fortan lieferte Schweden keine Ersatzteile mehr nach Ost-Berlin.



POTSDAM

Durch das Wasserstraßen-Kreuz im Nordosten Potsdams verlief die Grenze nach West-Berlin. Von Potsdam kommend, durften Sportboote bis in den südlichen Teil des Tiefer See fahren. In dessen Mitte lagen Sperrtonnen, obwohl die Grenze erst einen Kilometer weiter nördlich durch die Glienicker Lake verlief. Damit kein Sportboot bis dahin durchbrechen konnte, riegelte an der Babelsberger Enge eine Pontonbrücke die Wasserstraße ab, darunter hing ein Stahlnetz.

Auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal endete für DDR-Bootsfahrer die Fahrt im Ort Nedlitz, die Weiterfahrt zum Jungferensee war gesperrt. An dessen natürlicher Einengung bei km 18,5 lag die Grenzkontrollstelle für DDR-Schiffe im Transit durch West-Berlin sowie für westdeutsche und West-Berliner Binnenschiffe. Kein Unbefugter kam an diesen Bereich heran. Die Ufer davor und danach waren mit Mauern und Sperranlagen unzugänglich gemacht. Die Wassersperre bestand aus Pontons mit anhängenden Stahlnetzen, die nur bei einer genehmigten Schiffsdurchfahrt geöffnet wurden.

Hier lagen auch die Boote der DDR-Wasserschutzpolizei und der Grenztruppen. Nur von der Stasi überprüfte Polizisten durften „feindseitig“, also jenseits der Sperranlagen,

Die Heilandskirche an der Havel heute und in den Achtzigern mit Grenztonne in Fahrwassermitte. Sie war Teil der Grenzanlagen und weder für DDR-Bürger noch für West-Berliner erreichbar



FOTOS (1): JÜRGEN RITTER

Freuen wir uns auf eine Zeit ...



... in der der Horizont weit und die See wieder grenzenlos ist! Ihre Pantaenius-Crew.

PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg • Tel. +49 40 37 09 12 34 • pantaenius.de

DIE UNGEBROCHENE SEHNSUCHT

NACH FREIHEIT

DIE KALASCHNIKOW
AM GRENZDALBEN

Am 19. September 1985 um 12 Uhr legt das DDR-Streifenboot WS-12 am Grenzkontrollpunkt Potsdam-Nedlitz an. Es ist Mittagspause. Polizeiobermeister Bade meinte schon während der Rückfahrt, dass im Motorraum etwas klappere und er nachsehen wolle. Der Bootsführer und der dritte Genosse gehen schon vor zum Essen. Polizist Bade beobachtet, wie sie in der Tür zur Kantine verschwinden, startet die Motoren und legt ab. Er grüßt dabei freundlich seine Genossen auf den Wachtürmen. Der Polizist täuscht eine „feindseitige“ Streifenfahrt vor und biegt vom Jungfernsee nach Norden in Richtung Kladower See ein. Er passiert den Posten an der Heilandskirche und grüßt freundlich zurück, steuert weiter nordwärts bis zum km 13,8, wo das DDR-Hoheitsgebiet endet.

Unmittelbar vor der Grenze steht an Land ein Wachturm sowie im Wasser ein Dalben. Die Grenzer auf dem Turm wissen, dass gelegentlich ein DDR-Wachboot am Dalben festmacht. Obermeister Bade geht am Dalben längsseits und hängt die Aktentasche mit den Dienstpapieren sowie seine Kalaschnikow an den Nagel. Dann gibt er Vollgas und ist mit einem Satz in West-Berlin.



FOTO: BSTU

Flucht eines DDR-Wasserschutzpolizisten:
die Kalaschnikow an den Nagel gehängt

Der komplizierte Grenzverlauf zwischen Potsdam und Berlin (Karte). An der Babelsberger Enge (Foto) war früher die Welt zu Ende. Ponton-Sperren mit unterseeischen Stahl-netzen verhinderten die Durchfahrt



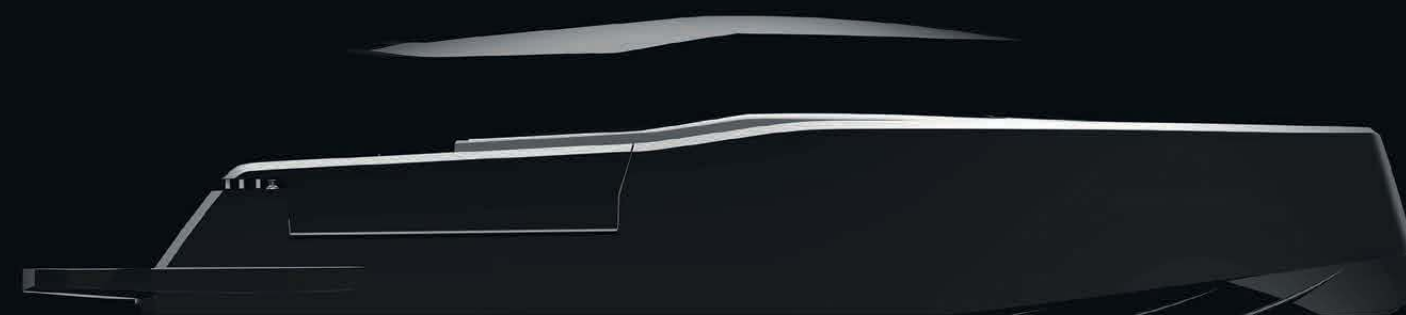
auf Streife fahren. Sie mussten in der Partei sein und Familie haben. An Bord waren sie zu dritt, um sich gegenseitig zu überwachen.

Für Bootsfahrer aus West-Berlin war der Grenzverlauf bei Potsdam eine Herausforderung. Ab Höhe Pfaueninsel verlief die Grenze mittig durch die Unterhavel und war mit Tonnen markiert. Mutige Skipper wagten sich weiter südwärts bis zum Jungfernsee, wo die Grenze unter der Glienicker Brücke verlief. Wer dann besonders dreist war, schipperte frech in die schmale Glienicker Lake hinein, durch deren Mitte die Grenze verlief.

BOOTE-Mitarbeiter Jürgen Straßburger, der hier in den Achtzigern segelte, erinnert sich: „Wenn wir gegen den Wind aufkreuzten und dabei die gedachte Linie zwischen den Grenztonnen berührten, kam eine klare Lautsprecheransage vom Wachboot oder Turm: ‚Verlassen Sie sofort das Hoheitsgebiet der Deutschen Demokratischen Republik!‘“

PARDO
YACHTS

We will be at

YACHTING
FESTIVALCannes
8-13 Sept 2020THE REVOLUTION
IS OFFSHORE

ENDURANCE 60

WALKAROUND 38 43 50

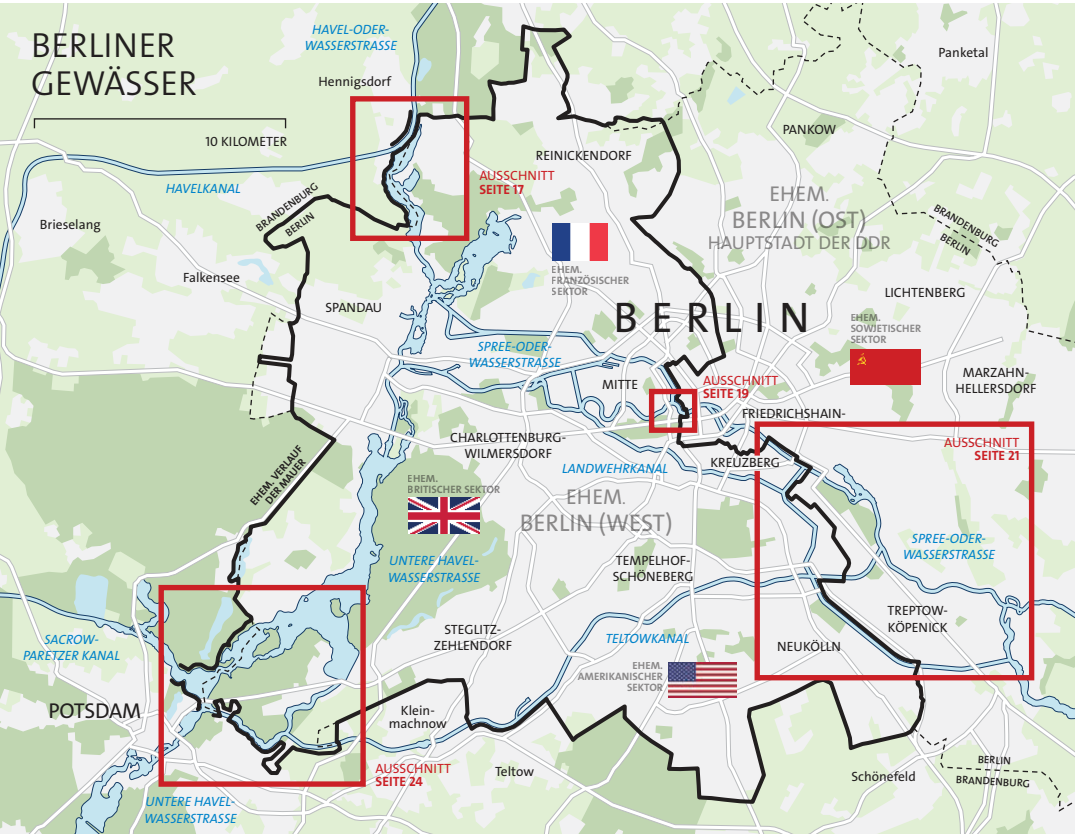
ENDURANCE 60 Available in 2021

Premium cruising by
CANTIERE DEL PARDODiamond Yachts GmbH
www.diamond-yachts.de | info@diamond-yachts.deDiscover more at
www.pardoyachts.com



SERVICE

160 km lang waren die
Grenzanlagen rund
um die drei westlichen
Sektoren Berlins. 28
Jahre lang war die
Stadt geteilt, zu Lande
und zu Wasser. Min-
destens 136 Personen
starben bei dem Ver-
such, die Mauer den-
noch zu überwinden



NAUTISCHE INFORMATIONEN

Das Revier: Fahrt auf der Spree durch das Zentrum von Berlin (Mühlendamm Schleuse bis Lessingbrücke) zwischen 10.30 Uhr und 19 Uhr nur mit betriebsbereitem UKW-Funkgerät! Grund ist das hohe Verkehrsaufkommen. Wir empfehlen, die City morgens (Einfahrt bis 10 Uhr) oder abends (nach 19 Uhr) zu passieren. Der Landwehrkanal ist Einbahnstraße und darf von Booten ab 5 PS nur in Ost-West-Richtung befahren werden. Die Fahrt auf den Revieren Brandenburgs stellt nautisch keine besonderen Anforderungen.

Führerschein: Fahrt durch Berlin nur mit Sportbootführerschein Binnen.

Funk: UKW-Sprechfunkzeugnis (UBI) für die Fahrt auf der Spree durch das Stadtzentrum zwischen 10.30 und 19 Uhr.

Literatur und Karten: Jürgen Straßburger: „Gewässerkarte Berlin“. Edition Maritim, 19,90 €. • „Deutsche Binnenwasserstraßen 4“. Edition Maritim, 49,90 €. • „Berlin und Brandenburg“, Binnenkarten Atlas 3. Kartenwerft, 39,90 €. • „Törnatas Mecklenburgische und Märkische Gewässer“. Quick Maritim Medien, 25 €. • Bodo Müller: „Faszination Freiheit. Die spektakulärsten Fluchtgeschichten“. Ch. Links Verlag, 18 €.



UNSER BOOT: Linssen Grand Sturdy 36.9 AC • Länge: 11,10 m • Breite 3,40 m • Tiefgang 1,00 m • Höhe mit Mast und Verdeck: 3,70 m, ohne Mast und Verdeck: 3,10 m • Motor 1 x Volvo Penta 55 kW (75 PS) • Dieseltank 360 l • Wasser 300 l • Abwasser 240 l • durchschnittlicher Verbrauch 3–4 l/h. Das Boot hat vorn und achtern je eine Doppelkabine mit eigenem Sanitärbereich.

CHARTER:

Für unsere Grenz-Erfahrungen charterten wir eine Linssen GS 36.9 AC von 5 Sterne Yachtcharter in Berlin-Köpenick. Das Boot übernehmen wir in optisch und technisch sehr gutem Zustand. Mietpreise (2021) je nach Saison von 2119 bis 3299 € pro Woche. 5 Sterne Yachtcharter, Grünauer Str. 3, 12557 Berlin. Tel. 030-65 66 083; Mail: info@5sterne-yachtcharter.de; www.5sterne-yachtcharter.de

Raymarine®



CRUISEN OHNE GRENZEN

Mit dem neuen Axiom+. Intelligenter, heller und robuster als je zuvor.

Die hervorragenden Multifunktions-Navigationsanzeigen sind jetzt noch besser. Axiom+ verwenden fortschrittliche, hochauflösende IPS Displays mit HydroTough™ Nanobeschichtung für präzise Touchscreen-Steuerung bei Regen und brillante Ablesbarkeit bei jedem Wetter.

Quad-Core-Prozessoren, verbessertes GPS und die neuen LightHouse-Karten vereinfachen die Navigation und geben Ihnen die volle Kontrolle.

Entdecken Sie die Leistungs- und Bedienungsfreundlichkeit der Axiom+ raymarine.de/multifunktionsdisplays/axiom-plus/