



BERICHT einer ÜBERFÜHRUNG mit einer Linssen 43.9 von Maasbracht nach Zehdenick

Seit Tagen zeigte sich Maasbracht von seiner schönsten Seite, Die Übernahme der 43.9 „La Cabaña“ von Jan Linssen war erfolgt, die zehntägige Testfahrt durch Holland und Belgien zum sammeln von Motorstunden und die dann anschliessende Abschlusskontrolle durch die Linssen Werft erledigt.



Ausgerüstet und Verproviantiert waren wir nun auch, die Freunde mit ihren Kindern aus Friedrichshafen eingetroffen, es konnte also losgehen. Unser Ziel war Zehdenick, etwa 60 Km. nördlich von Berlin.

Bei herrlichem Sonnenschein nahmen wir die ersten beiden Schleusen in Angriff. (Linne und Roermond). Dies sind Schleusen mit wenig Hub, ideal also um das Schiff in den Schleusen zu beobachten. Für die erste Etappe hatten wir uns T'Leukeren vorgenommen, das wir nach 7 Stunden Fahrzeit erreichten. Hier gibt es 2 Häfen, der Rechts war sehr voll und sehr eng, links ist eine sehr saubere neue Anlage die wir aufsuchten. Die folgenden 2 Tage waren geprägt durch die Fahrt,

nach dem Rest der Maas über Waal ab Nijmegen und Rhein bis zur Einmündung in den Wesel - Dattel- Kanal. Unglaublich wie viel Fracht über diese Flüsse transportiert wird. Der Wasserstand war eher niedrig, die Berufsschiffahrt suchte also die Rinne, machte Überhol Manöver die an die Elefantenrennen auf den Autobahnen erinnerte, teilweise zu dritt nebeneinander, gleichzeitig kamen aber im Gegenverkehr auch drei Schiffe nebeneinander auf uns zu. Wir sind leicht ausserhalb des Tonnenstrichs geblieben, ein Auge immer auf dem Echolot und konnten somit die 60 Km ohne Bedrängnis hinter uns bringen. Auch die nächsten zwei Tage brachten etwas Stress, im Wesel-Dattel Kanal galt es sechs Schleusen zu überwinden, mit einem Gesamthub von ca. 40 Meter. Man beachte dass diese Schleusen eine große und eine kleine Kammer haben. Geschleust wird nur mit der Berufsschiffahrt. In den grossen Kammern sind die Poller in einem für die Sportbootschiffahrt so unglücklichen Abstand, dass man zwischen der Vorleine und der Achterleine immer hin- und her Schaukeln muss um an den nächst höheren Poller zu kommen. Mittelklampe ist bedingt durch die Berufsschiffahrt nicht möglich. Anders als in den kleinen Schleusen, hier sind die Abstände fast optimal, man kann mit 2 Leinen sichern und bequem hoch wechseln. Auch hier konnten wir nur teilweise mit Mittelklampe arbeiten.



Gefreut hatten wir uns schon die ganze Zeit auf Münster. Wir lagen direkt überhalb der Münsteraner Schleuse im Yachtclub Monasteria, wo uns der türkische Hafenmeister bestens betreut hat. Zur Bushaltestelle sind es nur wenige Minuten zu Fuß. Unsere Freunde sollten uns hier leider wieder verlassen. Dazu brauchten sie einen Mietwagen, den man am anderen Ende von Münster holen musste. Dazu nahmen sie ein Taxi. Auf die Äusserung unseres Freundes, ob er den Hafen mit dem Mietwagen wieder finden würde, bot der Taxifahrer ihm an doch sein (des Taxifahrers) Navi zu nehmen, er würde es dann bei Hafenmeister wieder abholen!!!!



Es war Ostern und wir blieben zwei Tage in Münster. Die Stadt ist absolut sehenswert, herrlich erhaltene oder wiederaufgebaute Bausubstanz, herrliche Kneipenlandschaft, sehr viel grün. Lebensgefährlich sind lediglich die Millionen von Radfahrern. Während unsere Bodenseeheimat im Schnee versank, sassen wir in Hemdsärmeln in der Sonne! Nur vor den kalten Nordwind musste man sich ein wenig schützen, im Windschatten

aber herrlich warm!

Wir verlegten unser Schiff von Münster noch in die „Alte Fahrt Fuestrup, wo Hafenmeister (und Inhaber) Klaus Nowecki seinen Hafen zum Hafenfest gerüstet und viele Gäste empfangen konnte. Bis hierher begleitete uns das schöne Wetter. Nach Verlassen der Schleuse Münster, die erste von zwei Schleusen mit Schwimmpollern und dem Aufenthalt in der Alten Fahrt, stand die lange Strecke ohne größere Hindernisse vor uns. Bis Anderten, also ca. 260 Km ohne Schleuse!! Ein Zimmermann würde sagen, alles „im Wasser“. Oft wird dieser Abschnitt, der den Mittellandkanal beinhaltet, als langweilig beschrieben. Wir konnten



das nicht nachvollziehen. Sei es wegen der langsam aufblühenden Natur in dem recht mildem April (in Norddeutschland), sei es das man teilweise durch den erhöht geführten Kanal mit niedriger Böschung eine spannende Fernsicht hatte. Die Berge, auf die die Bevölkerung so stolz ist, sind in unseren Breitengraden vernachlässigbare Hügel. Die Überquerung von Lippe und Weser am Mindener Kreuz, die Hafenstadt Hannover, die historisch und architektonisch wunderschöne Schleuse Anderten, sowie der Elbtisch (Überquerung der Elbe auf einem 920 Meter langem Trog) und die anschlies-



send Schleuse Hohenwarthe, bieten reichlich Interessantes und Abwechslung.

Da uns auf dieser Strecke das schlechte Wetter einholte, haben wir etwas längere Tagesetmale gefahren um dann bei schönerem Wetter mehr Zeit zu haben. Das Wetter war in diesen Tagen Aprilhaft, es wechselten sich Regen, Gewitter, Schauer, stürmische Winde mit Sonne ab.

Hannover gibt einen guten Eindruck der ungeheuren Mengen an Gütern die per Schiff verfrachtet werden, neben den Tankern, viele Schüttgutfrachter überwiegend mit Kohle und Alteisen, aber auch riesige Containerfrachter. In Wolfsburg fährt man zwischen dem VW-Werk und dem Demonstrationsgelände für den Tuareg durch und kann dort die Übungen sehr gut sehen. Wir legten im schönen Hafen des 1. Motorbootclub Wolfsburg an. Schöner Hafen mit einer exzellenten Gastronomie. Dort trafen wir einen alten Studienkollegen und seine Frau und verbrachten einen sehr schönen Abend. Am folgenden Tag war der Elbtisch und die Schleuse Hohenwarthe angesagt. Man muss sich vor dem Elbtisch bei der Schleuse melden, was wir per UKW taten. Bei wieder herrlichen Wetter, durf-

ten wir sofort durchfahren, erhielten die Anweisung mal ein wenig dalli zu machen und konnten nach der Überquerung des Elbtisches mit seinem sensationellem Ausblick über die Elbauen direkt in die Schleuse, die Zweite mit Schwimmpoller, einfahren. Es ging eindrucksvolle 19 Meter in die Tiefe. Da wir das letzte Schiff waren, wuchs der Drempel langsam aber unvermeidlich direkt hinter uns in die Höhe. Bei Betrachtung des vergleichsweise kleinen Tores in der Höhe und wissend das er 260 KM Wasser zurückhält, war der Wunsch rasch aus der Schleuse zu kommen, verständlich.



Nach Zwischenstopp in Burg an der Havel führte uns unser Kurs durch die Brandenburgische Seenplatte, die seenartige Erweiterung der unteren Havel. Diese Gebiet ist traumhaft. Einen herzlichen Empfang bereitete uns der Eisenbahner Segelverein von 1928 (sie sind keine Eisenbahner mehr und Motorboote sind auch willkommen) in Kirchmöser. Für den Einkauf, der nächste Supermarkt ist etwa 500 Meter entfernt, boten sie uns einen Leiterwagen an, eine einfache aber nette Geste die wir bisher noch nie erlebt hatten. Hier war für den folgenden Tag eine „Hafenputzete“ angesagt, entsprechend hat es von „Eisenbahnern „ gewimmelt. Im Restaurant „zum Fischufer“ haben wir vorzüglich gegessen. Da wir diese Gewässer recht gut kennen, sind wir statt durch die Potsdamer Havel durch den Sacrow-Paretz-Kanal in den Jungferensee gefahren. Wir wollten in die Marina am tiefen See, die wir frühe-

ren Törns in diesen Breiten kennen. wir hatten schon recht voll. Man liegt hier in unmittelbarer Zentrumsnähe und Potsdam ist stets eine Reise wert. Unsere Reise näherte sich dem Ende, wir hatten aber noch etwas Zeit weswegen wir drei Tage in Potsdam blieben. Die letzte Etappe von Potsdam nach Zehdenick war für uns wie ein Heimweg. Wir freuten uns auf Zehdenick, einer kleiner stark aufstrebender Ort an der Nordgrenze von Brandenburg, wir freuten uns auf den Heimathafen unserer „La Cabaña“ und insbesondere auf das Hafenmeisterehepaar Fengler, die wir nun schon seit Jahren kennen und mit denen wir befreundet sind. Auch diesen letzten Tag mit fünf Schleusen erlebten wir im strahlenden Sonnenschein.





Ein paar Daten zum Schiff:
 LüA: 13,90 m
 BüA: 4,35 m
 Tiefgang: 1,25 m
 Durchfahrtshöhe gesamt: 4,70 m
 Durchfahrtshöhe gelegter Mast: 3,95 m

Minstdurchfahrtshöhe: 2,95 m

Motor: Steyr 6 Zylinder 120 PS

Gewicht: 17 to

3 Kabinen, zwei mit Doppelbetten, eine mit getrennten Einzelbetten.

2 Nasszellen mit elektr. Toiletten, eine mit zus. Dusche im getrennten Raum, eine zweite Dusche ist völlig abgetrennt. Bug- und Heckstrahlruder, Ruderstandsanzeige, Tridata, UKW, Kartenplotter Generator, Klimaanlage im Salon, Fernseher, hydr. kippbarer Mast



Ein paar Daten zur Gesamtreise (einschliesslich des Einfahrens in Holland und Belgien):

Gesamtkilometer: 1080 Km

Gesamtschleusen: 34

Gesamthöhe der Schleusen aufwärts: 88 m

Gesamthöhe der Schleusen abwärts: 81 m

Reine Fahrtage: 19

Durchschnittliche Geschwindigkeit: 9 KmH

Verbrauch: 998 Ltr. Diesel und 1 Ltr. Öl

