

LINSSEN

M A G A Z I N E



PREMIERE:

LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®

REISEBERICHT:

SCHWEDEN — EINE ÜBERRASCHUNG FÜR UNS

**DIE NEUESTEN LINSSEN SL:
DIE LINSSEN 45 SL AC UND SEDAN**

#62

JAHRGANG 35
OKTOBER 2022



Dynamic Marine Systems

Ahead in stabilisation

DMS MagnusMaster



Für langsam fahrende und Semi-Verdrängeryachten bis 30 Meter

DMS Anti Rolling Gyro



Für diejenigen, die **Stabilität bei Null-Geschwindigkeit** ernst nehmen

DMS Universal



TiltState = Center
TiltAngle = 0



Erweitertes Betriebssystem für alle Yachten mit vorhandenen Flossenstabilisatoren

www.dms holland.com

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

im Wassersport wird es niemals langweilig. Vergangenen Sommer klagten wir über zu hohe Wasserstände, dieses Jahr sind sie zu niedrig.

Eigentlich wollte die Crew der St. Omer. in diesem Jahr durch Belgien fahren – von Ost nach West, von Limburg bis zur Küste. So war zumindest der Plan. Doch die Berichte über Sperrungen und das drohende Niedrigwasser beunruhigten uns. Als unser Urlaub näher rückte, waren in Frankreich bereits viele Schleusen geschlossen. Wohl oder übel mussten wir also neue Pläne schmieden.

Darum erkoren wir schließlich Zeeland zum Ziel unserer Tour. Mit unter anderem Kortgene, Vlissingen, Breskens, Yerseke, St. Annaland und Oude Tonge als Stationen auf der Route. Natürlich durfte auch der Grevelingen nicht fehlen. Innerhalb von drei Wochen und 81 Fahrstunden machten wir in eine schöne 700 km lange Rundfahrt. Dabei hatten wir herrliches Wetter und sind vielen Wassersportlerinnen und Wassersportlern begegnet. Wie immer hat unsere olivgrüne St. Omer. wieder viele Schaulustige angezogen, was uns insgeheim doch mit Stolz erfüllt. Sogar die Hafenmeister haben es sich meist nicht nehmen lassen, unser Boot zu bewundern.



Nach dem Urlaub war ein weiterer Ausflug geplant. Viele wissen inzwischen, warum unser Boot St. Omer. heißt: Es wurde nach dem Lieblingsbier unserer Crew benannt, dem belgischen Spezialbier Omer.

Die Brauerei, die ebenfalls im Familienbesitz ist, feierte im September ihr 130-jähriges Bestehen. Als echte Fans konnten wir uns dieses Jubiläum natürlich nicht entgehen lassen. Um ein Ticket für den Brauereibesuch zu bekommen, musste man ein Foto von sich und einem „perfekt eingeschenkten Omer.“ einreichen. Dafür posierten wir mit einem Omer. auf unserer St. Omer. Da ist der Erfolg natürlich vorprogrammiert!

So machten wir uns am 10. September auf den Weg ins belgische Bellegem, wo wir auf hunderte andere Omer.-Fans trafen. Im Eingang wurde gerade Omer Jean Vander Ghinste – die vierte Generation der Omer.-Brauerei – von einem lokalen Fernsehsender interviewt. Im Anschluss nahm ich all meinen Mut zusammen und sprach Herrn Vander Ghinste an. Ich berichtete ihm von unserem Familienunternehmen und warum wir unser Boot nach seinem Bier benannt haben. Eine Stunde nach unserer Unterhaltung trafen wir ihn wieder – an seiner Seite ein Journalist der belgischen Zeitung „Het Laatste Nieuws“, der uns bat, die Geschichte erneut zum Besten zu geben. Mit Vergnügen! Bereitwillig erzählte ich ihm von unserem Unternehmen, der Liebe zu Omer. und unserem Boot. Einen Tag später erschien der Artikel mit unserem Foto in der Zeitung.



Da sich der September dem Ende zuneigt, arbeiten wir mit Hochdruck an den Vorbereitungen für die River Trials im Oktober und die Linssen-Yachts-Boat-Show-Adventswochen, die dieses Jahr hoffentlich wieder vom 19. November bis zum 21. Dezember stattfinden können. Auf linssenyachts.com/advent werden wir in Kürze das gesamte Programm für diese Tage veröffentlichen. Behalten Sie unsere Website also im Auge, es lohnt sich.

Ich freue mich darauf, Sie an einem dieser Tage (wieder) in unserem Showroom begrüßen zu dürfen!

Yvonne Linssen

INHALT

HERVORGEHOBEN

**Die neuesten Linssen SL:
Die Linssen 45 SL AC und Sedan**



Linssen 55 SL AC Variotop®



PARTNER

**Boatequipment Marine
Service Schuller / Boat
Equipment Watersport**



REISEBERICHTE

**Schweden – eine
überraschung für uns**



**BELGIEN - Die Eröffnung der
Saison ist immer wieder ein
Abenteuer**



**Boot fahren auf dem Rhein,
mit Tipps von Peter Weidner**



IMPRESSUM

Redaktion:

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

Beiträge:

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Dick van der Veer Fotografie, Sven Heinrich, Peter Weidner, Boat Equipment Wassersport, Thijs Moonen, Familie De Ruytter

Herausgeber / Produktion:

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Design:

JJ'Style
info@jjstyle.nl

Übersetzungen:

Acolad Nederland
maastricht@acolad.com

Das Linssen Magazine ist die Hauszeitschrift von Linssen Yachts B.V. Im Mittelpunkt der Berichte stehen die Produkte und die Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsinfrastruktur dieser südniederländischen Yachtwerft. Die Zeitschrift wird auf Wunsch allen Kunden und Freunden von Linssen Yachts kostenlos zugesandt. Linssen Magazine erscheint in niederländischer, deutscher, englischer und französischer Sprache.

© Copyright:

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Die Abbildungen können möglicherweise Funktionen und spezielle Ausstattungsmerkmale zeigen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang der Yachten gehören. Für Rückfragen stehen Ihnen die Werft und Ihre Linssen Yachts-Vertretung zur Verfügung. Die Redaktion des Linssen Magazine ist für den Inhalt der von Dritten eingesandten Artikel nicht verantwortlich. Bei den Reiseberichten handelt es sich nicht um von der Redaktion empfohlene Unternehmungen, sondern lediglich um objektive Berichte über tatsächlich zurückgelegte Strecken.

Jeder Eigner/Skipper/Kapitän ist ausschließlich selbst für die Auswahl der von ihm angesteuerten Reiseziele oder befahrenen Wasserstraßen, für die gesamte Vorbereitung und für seine Crew verantwortlich. Die Linssen Yachts B.V., ihre Mitarbeiter, die Verfasser(innen) der Artikel und die Redaktion des Linssen Magazine sind in keiner Weise für ein gewähltes Reiseziel verantwortlich.

UND WEITER...

- 6 Kurznachrichten, darunter:
Jubiläen, 20. Ausgabe der André Suintjens Paastour, Maritime Museum, Maritime Technology Training, Nominierung Powerboat of the Year und Hiswa 2022
- 11 Einladung zu den Linssen Yachts Boat Show Adventswochen 2022
- 30 Mitarbeiter spricht: Thijs Moonen
- 38 Variotop® im Rampenlicht
- 40 Nachrichten von Linssen Boating Holidays®
- 48 Linssen Boating Holidays® Übersichtskarte Partner
- 50 Blue Water Flotilla tour 2022

20. ANDRÉ-SUNTJENS-OSTERTOUR



In diesem Jahr fand die 20. Ostertour statt. In Gedenken an unseren geschätzten verstorbenen Kollegen André Suntjens – der diese Tour viele Jahre lang organisierte – haben wir sie in die André-Suntjens-Ostertour umbenannt. Vom 15. bis zum 18. April fuhren 21 Linssen-Yachten die „Limburger Rundfahrt“: von Maasbracht über Bocholt und Maasmechelen nach Maastricht und über den Julianakanal wieder zurück nach Maasbracht. So viele Liegeplätze in den jeweiligen Häfen zu reservieren und alles im Voraus zu regeln, erfordert schon eine sorgfältige Organisation. Die Eignerinnen und Eigner der unterschiedlichsten Linssen-Yachten erlebten gemeinsam tolle Momente und genossen die schöne Umgebung vom Wasser aus. Außerdem tauschten sie bei einem herrlichen Glas Wein oder Bier auf dem Steg, bei leckeren Häppchen an Bord der Mitreisenden oder während des gemeinsamen Restaurantbesuchs viele Erfahrungen miteinander aus.

Maas Binnenvaartmuseum

Das Maas Binnenvaartmuseum informiert über die lange Geschichte der Schifffahrtsmesse und die Gegenwart und Vergangenheit der Binnenschifffahrt. Ein Modell des „Schiffsfriedhofs“ erinnert an die Katastrophe vom 30. September 1944, als feindliche Truppen 240 Schiffe im Maasbrachter Hafen mit Dynamit versenkten. Entworfen wurde dieses Modell von Jac. Linssen sr., was Linssen Yachts eng mit dem Museum verbindet.



Außerdem präsentiert das Museum verschiedene maßstabsgetreue Modelle der Schiffe, die in ferner Vergangenheit die Binnenwasserstraßen befuhren. Sogar ein Wikingerschiff aus dem hohen Norden soll auf der Maas gefahren sein! Dieses Modell finden Sie neben anderen maßstabsgetreuen Schiffen im blauen Meer! Auch große Schiffswerke wurden auf beeindruckende Weise und voll funktionstüchtig nachgebaut.

Ein weiteres Thema ist der Sand- und Kiesabbau. Er verschaffte nicht nur für Schiffe, sondern auch für vielen anderen Unternehmen Arbeit. Die neuen Naturgebiete der Limburger Maasplassen, die nach den Ausbaggerungen entstanden sind, eignen sich hervorragend für Wassersportaktivitäten und ziehen regelmäßig auch Linssen-Yachten an.

Havenstraat 12, 6051 CR Maasbracht



**Kombinieren
Sie Ihren Besuch bei
Linssen Yachts mit einem
Ausflug zum
Maas Binnenvaart-
museum**



Werden Sie Mitglied der
Linssen Yachts Cruising Group



Abonnieren Sie unseren
YouTube-Kanal



JUBILÄEN

Auch in diesem Jahr gibt es wieder mehrere Jubiläen innerhalb des Familienunternehmens: Schließlich arbeiten sechs Mitarbeitende nun seit 25 Jahren, eine Mitarbeitende seit 40 Jahren und ein Mitarbeitender sogar schon seit 50 Jahren bei Linssen. Und das wurde natürlich gefeiert.

25-jähriges Dienstjubiläum

Jo Linssen war jahrelange für den Aufbau auf vielen nationalen und internationalen Messen zuständig und versorgte darüber hinaus lange Zeit den internen Transport, den Bootsliift und die Lkw mit unseren Yachten. **Rick Fusers** hat – wie viele andere langjährige Kolleginnen und Kollegen bei Linssen – unterschiedliche Abteilungen innerhalb des Unternehmens durchlaufen und sich intern weiterentwickelt. Von der Programmierung der ersten Holzfräse gelangte er über die Position als Arbeitsvorbereiter in die Geschäftsstelle zur

Vertriebsunterstützung. Und nun ist er bereits seit vielen Jahren im Einkauf tätig. **Thijs Moonen** kümmert sich schon lange um die Personalverwaltung und alle damit verbundenen Aufgaben. Zu Beginn seiner Karriere waren die Systeme noch nicht so weit entwickelt, sodass vieles von Hand eingegeben werden musste. Glücklicherweise sieht es inzwischen anders aus. So kann er sich nun voll und ganz auf das Personalmanagement konzentrieren. **Roy Jacobs** ist vom Lager und von der Position als Mechaniker in der Endmontage zum leitenden technischen Mechaniker der Fertigungslinie Logicam I aufgestiegen. **Robert Beelen** ist Elektroingenieur aus Leidenschaft und hat bei Linssen viele technische Innovationen auf den Weg gebracht. Zu guter Letzt findet sich **Nicole Hendrixx** in der Verwaltung mühelos im ERP-System von Linssen zurecht und hat so den Überblick über alle Projekte.

40- und 50-jähriges Dienstjubiläum

Miriam Joris ist bereits seit vielen Jahren Sekretärin der Geschäftsleitung und zugleich Mitglied des Managementteams. Dank ihrer jahrelangen Erfahrung ist sie unverzichtbar für das Unternehmen.

Jan Linssen ist mittlerweile seit 50 Jahren „angestellt“... Auch er hat in der Vergangenheit viele Abteilungen bei Linssen durchlaufen. Doch Sie werden Jan vor allem aus den Fahrtrainings kennen, die er allen neuen Linssen-Eignerinnen und -Eignern nach der Übergabe ihres Boot gibt. Außerdem begleitete er als fester Skipper die vielen Fotoshootings der letzten Jahre. Jan ist fast das ganze Jahr über auf seiner Grand Sturdy 30.0 Sedan zu finden.





18

HISWA TE WATER

Endlich finden wieder Messen statt. Als erste Messe nach einer langen Durststrecke fand die Hiswa te Water vom 31.08. bis zum 04.09. in Lelystad statt. Und sie war ein voller Erfolg. Die Organisatorinnen und Organisatoren haben einen ausgezeichneten Rahmen geschaffen. Unsere Verkäuferinnen und Verkäufer waren hoch motiviert und die zahlreichen Besucherinnen und Besucher waren bestens gelaunt. Und als Sahnehäubchen setzte das perfekte Wetter unsere Weltpremieren – die Linssen 45 SL Sedan und die Linssen 55 SL AC Variotop® – perfekt in Szene setzte.



facebook

Werden Sie Mitglied der
Linssen Yachts Cruising Group

YouTube

Abonnieren Sie unseren
YouTube-Kanal

Nominierung: European Powerboat of the Year 2023

Die Powerboat-Awards werden von namhaften internationalen Wassersportjournalistinnen und -journalisten vergeben, die für diese Auszeichnung Schiffe in mehreren Kategorien vorschlagen. Die Journalistinnen und Journalisten testen die Boote in Bezug auf Qualität, Innovation, Preis-Leistungs-Verhältnis, Fahreigenschaften und Konstruktionsweise.

Der European-Powerboat-Award wird von den Motorbootmagazinen BOOTE (Deutschland), Boatmag.it (Italien), Båtmagasinet (Norwegen), Marina.ch (Schweiz), Motorboot (Niederlande), Náutica y Yates (Spanien), Neptune (Frankreich) und Yachttrevue (Österreich) verliehen. Die Verleihung der Preise erfolgt im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung der „Boot Düsseldorf“ am Samstag, dem 21. Januar 2023.

werkenbijlinssen.nl

Maritimes Maasgouw

Gutes (technisch versiertes) Personal zu finden, wird stets schwieriger. Immer weniger entscheiden sich für eine technische Ausbildung in der Fertigungsindustrie. Im Zuge eines gemeinsamen Projekts möchten die Gemeinde Maasgouw, Keyport, das Sparktechlab, Tinnemans Floating Solutions, Vissers & van Dijk und Linssen Yachts dieser Entwicklung entgegenwirken, indem sie Jugendliche ab der siebten und achten Klasse (11/12 Jahre) über die Arbeitsmöglichkeiten in der Schifffahrtstechnik informieren. Ergebnis dieses Projekts ist die schulische Ausbildung „Maritime Technik“, die ab dem Jahr 2023 absolviert werden kann. Dabei handelt es sich um eine spezialisierte Fachausbildung, die auf die Anforderungen unserer Unternehmen abgestimmt ist. Die Auszubildenden

können sofort praktische Erfahrungen mit den neusten Techniken, wie dem Wasserstoff- und Elektroantrieb oder auch dem 3D-Druck, dem Internet of Things und der Robotik, sammeln.





EINLADUNG



WELTPREMIEREN
Linssen 45 SL Sedan
und Linssen 55 SL AC
Variotop®

10



EINLADUNG ZU DEN LINSSEN YACHTS BOAT SHOW ADVENTSWOCHEN 2022

Die internationale Linssen-Familie lädt Sie herzlichst zu den Adventswochen von Linssen Yachts ein. Sie werden von Samstag, dem 19. November, bis Mittwoch, dem 21. Dezember, stattfinden.

Während der Linssen Yachts Adventswochen heißen wir Sie in unserem Showroom wieder in einer gemütlichen Adventsatmosphäre herzlich willkommen. Dazu gibt es leckeren Glühwein, heiße Schokolade und stimmungsvolle Weihnachtsmusik am Tannenbaum. So können Sie in aller Ruhe und unverbindlich die ausgestellten neuen und gebrauchten Yachten von Linssen besichtigen sowie an

einer Führung durch unsere Werft teilnehmen.

Große Vielfalt an Yachten

Unsere Ausstellung umfasst wieder eine große Auswahl an neuen und gebrauchten Yachten mit einer Länge zwischen 30 und 55 Fuß (9,70 - 16,50 m) aus unseren drei Yachtreihen: Grand Sturdy, SL und Variotop®.

Bitte melden Sie sich im Voraus an, damit Sie ungestört und sicher teilnehmen können.

Das Anmeldeformular und weitere Informationen finden Sie unter:
www.linssenyachts.com/advent

Datum: Samstag, 19. November, bis Mittwoch, 21. Dezember 2022

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag: 09:00-17:00 Uhr

Samstag: 10:00-16:00 Uhr

Sonntag: nur nach Vereinbarung





DIE NEUZUGÄNGE IN DER SL-REIHE VON LINSSEN: DIE LINSSEN 45 SL AC UND SEDAN



Größ. Größer. Am größten. Neben der Linssen 55 SL AC Variotop® (auch in dieser Ausgabe) ist die Linssen 45 SL die größte Yacht in unserer SL-Reihe der sportlichen Wasserverdränger. Diese Linssen ist eine wahrhaft elegante Erscheinung, die sich besonders für längere Reisen mit Familie und Freunden durch ganz Europa, aber genauso für ein langes Wochenende in die nahe Umgebung eignet.



14



Äußerlich begeistert die 45 SL mit anthrazitfarbigen Akzenten, hochwertigen Edelstahlelementen und einer robusten Buglinie – allesamt Hingucker unserer neuen SL-Reihe. Mit diesem Stil entscheiden wir uns bewusst für neue Frische bei Design, Farbgebung und Interieur.

An Bord der Linssen 45 SL erfahren Sie luxuriöse Großzügigkeit und bietet sich Ihnen viel Raum für großzügigen Luxus. Dank der funktionalen Einteilung und der optimalen Nutzung des verfügbaren Raums erleben Sie in jedem Raum Komfort pur. Die 45 SL ist mit allen Annehmlichkeiten ausgestattet und was Sie mitbringen, können Sie ganz bequem verstauen.



Neben Komfort und Klasse an Bord überzeugt die neue Linsse auch mit einer besonders umfangreichen Grundausstattung, die wir Ihnen hier anhand ausgewählter Merkmale vorstellen möchten.

- Für den Antrieb sorgt der leise, sparsame Mercury-Motor.
- Sicheres Manövrieren garantiert das leistungsstarke Side-Power-Bugstrahlruder.
- Die Bordelektronik wird über unser bedienfreundliches und pflegeleichtes CAN-Bus-System ICCES[®] gesteuert.
- Über die Stromversorgung brauchen Sie sich keine Sorgen zu machen. Je nach Verbrauch beziehen Sie Ihren Strom aus den Bord- und Startnetz-Batterien, über das automatische Batterieladegerät/den Umformer oder den

230 V/16 Ah-Landstromanschluss mit langem Anschlusskabel.

- Die Sedan ist zudem standardmäßig mit 4 Solarmodulen mit 110 Wp ausgestattet, die auf dem Longtop-Dach montiert sind (Smart Solar-Laderegler inklusive).
- Bei der Navigation unterstützt Sie das Multifunktionsinstrument Raymarine i70S mit Tiefenmessung und Logdaten.
- Für spontanen Besuch ist die 45 SL natürlich auch mit einer Salonbank mit Easy-Sleep-Convert-System ausgestattet.
- Für die Innenbeleuchtung sorgen energiesparende, dimmbare LED-Lampen.
- Die leckersten Mahlzeiten zaubern Sie mit viel Komfort in der großzügigen, U-förmigen Pantry, die mit einem Kühlschrank mit 110 Liter

Fassungsvermögen und einem Gaskocher mit drei Kochfeldern mit Edelstahloberfläche ausgestattet ist.

- Das Cabriovertdeck überspannt (bei der AC-Variante) das gesamte Achterdeck – für Fahrkomfort vom Frühjahr bis in den Spätherbst.
- Für schnelles und sicheres Anlegen ist die Sedan mit einer praktischen Schiebetür neben dem Innensteuerstand an Backbord ausgestattet.
- Mit dem Plichtverdeck über der offenen Plicht der Sedan können Sie auch bei schlechterem Wetter komfortabel in der Plicht verweilen.

Beim Design unserer SL-Reihe haben wir besonderen Wert auf die Optik gelegt – außen wie innen. Das Interieur überzeugt mit seiner hellen Ausführung und dem kontrastreichen Spiel mit



An Bord der Linssen 45 SL erfahren Sie luxuriöse Großzügigkeit und bietet sich Ihnen viel Raum für großzügigen Luxus.



verschiedenen Materialien. Hell ist es in der 45 SL auch im wahrsten Sinne des Wortes; durch die großen, verbundenen Salonfenster und mehrere Bullaugen fällt viel Tageslicht. Für eine

sportive Optik sind die Fenster an der Außenseite in Anthrazit gehalten.

AC oder Sedan

Auch die 45 SL ist in einer AC-Ausführung mit Achterkajüte und einer Sedan-

Variante mit großzügiger offener Plicht erhältlich. Die Entscheidung liegt ganz bei Ihnen.

Die AC-Variante bietet sechs Schlafplätze verteilt über drei Kajüten. In der Achterkajüte befindet sich die



Eigenerkajüte. Darüber hinaus findet sich an Bord ein großzügiger Salon mit Sitzbank, Pantry und Dinette. Auf dem großen Achterdeck finden Sie mit Familie oder Gästen ausreichend Sitzgelegenheiten. Der Steuerstand ist mit einem festem Steuersitz ausgestattet. Die Schwimmplattform mit lackiertem Edelstahl und Massivteakholz erreichen Sie über die trittsichere Teaktreppe mit Handlauf an Back- und Steuerbord.

Die Sedan überzeugt mit einem ähnlich großen Platzangebot. Die Eigenerkajüte mit eigenem WC- und Duschaum findet sich hier in der Vorderkajüte. Gästen in der Seitenkajüte steht der WC- und Duschaum im Gang zur Verfügung. Vom Salon aus erreichen Sie auf gleicher Ebene die offene Plicht. ◆



Linssen 45 SL AC



Linssen 45 SL Sedan

SCHWEDEN – EINE ÜBERRASCHUNG FÜR UNS

Ich kann heute nicht mehr sagen, wann wir das erste Mal von einer Linssen geträumt haben.

Sabine meint, es wäre unser Urlaub Ende der 90er-Jahre an der Maas gewesen. Unsere Labhündin Santa war gerade ein Jahr und wir sind mit unserem Auto durch Belgien und Frankreich gefahren. Eines Tages sitzen wir in einem Café, unter uns die Maas, und es legen zwei oder drei Linssen-Boote an den Stegen an. Wir haben nichts zu tun und beobachten die Schiffsleute, wie sie festmachen, sich gegenseitig helfen, ein Anlegerchen trinken und sich für den Stadtgang umziehen. Was genau uns begeistert hat, kann ich heute nicht mehr sagen. Es war wohl dieses unendliche Gefühl der Freiheit, wenn man so leben kann.

Sven und Sabine Heinrich und Labrador Lotta

Nach vielen Charterjahren haben wir 2011 unsere erste Linssen Grand Sturdy 380 Sedan „Santa“ gekauft. Was für ein schönes Gefühl, sich einen Traum zu erfüllen. Wir verbrachten viele schöne Stunden zu dritt oder mit Freunden auf der „Santa“. Für längere Aufenthalte war sie jedoch nicht gemacht. Durch eine glückliche Fügung fanden wir 2014 unser Traumschiff in Zeeland bei Alexander Jonkers. Seitdem sind wir mit kurzen „Arbeitsunterbrechungen“ mit unserer Linssen Grand Sturdy 430 Sedan „Arche“ unterwegs.





2021 haben wir Schweden bereist. Das Revier, die Menschen und die Naturschönheit haben uns begeistert. Hier werden wir davon berichten:

April 2021

Die Reiseplanung ist in diesem Jahr sehr spannend. Aufgrund der verschiedensten Reiseeinschränkungen entscheiden wir uns dafür, von unserem Startpunkt Kiel auf direktem Weg nach Schweden zu reisen. Unsere Überfahrt führt an Lolland vorbei nach Kalvehave. Bei 2-3 Bft und wenig Welle kommen wir gut voran. Mittags machen wir eine kurze Pause auf Vejrø, es ist sehr einsam und idyllisch hier. Lotta, unsere Labradorhündin, und wir vertreten uns die Beine. Leider können wir nicht bleiben, morgen Abend müssen wir in Schweden einreisen.

Mai 2021

Am 01.05.21 sind wir unterwegs nach Skanör. Die Weiterfahrt im Bøgestrøm zwischen Møn und Nyord bedarf unserer vollen Aufmerksamkeit. Gegen 16:30 Uhr landen wir in Skanör/Schweden an. Skanör gefällt uns. Man kann wandern, es gibt schöne Villen zu bewundern und im Hafen können wir frischen Fisch kaufen. Dabei lernen wir, dass die Schweden „swishen“, ein schwedisches System, das Apple Pay ähnelt. An jedem Ort – ob Restaurant, Fischbude oder Trödelmarkt – wird mit Swish bezahlt. Voraussetzung dafür ist allerdings ein schwedisches Bankkonto. So mussten wir immer etwas Bargeld vorhalten.

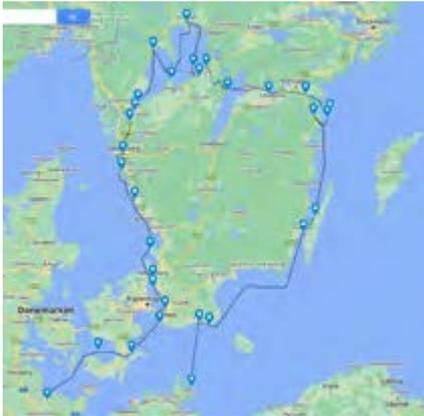
Eigentlich wollen wir noch länger bleiben, aber es ist viel Wind für die nächsten Tage angekündigt. So flüchten wir nach Malmö in die Dockan-Marina, wo

wir einen sehr schönen Platz (am Ende) finden. Hier werden wir abwettern.

Es regnet drei Tage lang viel, trotzdem erkunden wir auf unseren Stadtpaziergängen Malmö und erleben es als grün, modern und offen zum Wasser.

Das Wetter bessert sich und wir fahren 20 nm weiter zur idyllischen Insel Ven. Die Insel hat dem Wanderer viel zu bieten. Fasane und Hasen haben besonders Lottas Interesse geweckt. Aber auch der Genießer kommt nicht zu kurz, denn hier ist die bekannte Whisky Destillerie Spirit of Hven zu Hause.

Von Ven geht es in das moderne Helsingborg. Viele grüne Stadtparks vereinen sich zu einem „Grünen Band“. Unser Törn führt uns nach Mölle; klein, beschaulich und stimmungsvoll. Wir wandern auf den 188 m „hohen“ Kullaberg und genießen die Aussicht.



In Torekov machen wir die Bekanntschaft mit einem hervorragenden Fischhändler, direkt im Hafen. Schöne Wandertouren sind auch geboten.

Varberg wird durch die Festung aus dem 13. Jahrhundert dominiert. Der Seefahrer wird mit einem großen Hafen verwöhnt, die Geschäfte und Restaurants laden zum Verweilen ein.

Unser nächster Halt in Sandö Hamn gibt uns einen ersten Vorgeschmack, was uns in den Schären erwartet. Im Naturschutzgebiet Vallda Sandö genießen wir die Ausblicke in die Inselwelten unter unseren Füßen. Der Hafen ist für 350 Boote gebaut. Aufgrund der frühen Jahreszeit ist in den Häfen meist wenig los. Das ändert sich erst mit der kurzen Hauptsaison von Mittsommer bis Mitte August. Die schwedische Infrastruktur für uns Bootsfahrer ist hervorragend.

Am 22. Mai erreichen wir Göteborg und bekommen problemlos einen Liegeplatz im Sportboothafen Lilla Bommen direkt im Zentrum. In der Saison ist eine Reservierung sicher sinnvoll. Die Stadt lässt sich gut zu Fuß erkunden. Unser Highlight ist die Markthalle. Dort gibt es Allerlei Verführungen für die Bordküche.

Nach drei Tagen zieht es uns weiter, wir wollen endlich in den Götakanal.

Obwohl der Götakanal in unserer Vorstellung in Göteborg beginnen sollte, ist es aber der Trollhätten-Kanal. Dieser führt zuerst durch eine Industrielandschaft nach Lilla Edet. Dann folgt bei Åkersvass die Trollhättan-Schleusentreppe. Wir schleusen ganz allein, auf die Abgabe der Kanalgebühren von ca. 100 Euro verzichtet das Personal – das „System“ ist abgestürzt. Bargeld wird nicht angenommen. Das ist uns auch recht.

Oberhalb der Schleusentreppe liegen wir gemütlich. Bei unseren Spaziergängen sehen wir die alte Kanalisierung, die schon 1800 mit einer ersten Durchfahrt begann. Alles ist für Besucher gut erklärt und es ist spannend, etwas über den Bau und den Betrieb der Schleusen zu lesen. Der Trollhätten-Kanal erreicht sein Ende in Vänersborg. Dort halten wir, denn 5 km östlich liegen die alten Tafelberge, Halle- und Hunneberg. Neben Nadelwäldern, Mooren und Seen sollen hier Elche zu sehen sein. Wir unternehmen eine sehr lange Wanderung, sehen aber keinen Elch. Man sollte in Vänersborg besser eine fachkundige Führung mit „Elchgarantie“ buchen.

Juni 2021

Jetzt liegt der Vänernsee vor uns. Der Begriff Binnenmeer trifft es besser. Der See ist 75 km breit, 140 km lang und hat ca. 22.000 Inseln.

Dieser See ist die größte Überraschung und ein Geschenk auf unserem Törn. Mittlerweile liegt ein stabiles Skandinavien-Hoch über uns. Es will wohl den etwas zu kühlen und regnerischen Mai vertreiben. Die Wassertemperaturen nähern sich den 20 Grad und laden zum Baden im Süßwasser ein. Dabei sind wir immer noch mit nördlichem Kurs unterwegs. Am Tag begegnen wir höchstens ein bis zwei Booten, der Vänern gehört uns „fast“ alleine.

Den See erkunden wir mit dem Hamnguiden Nr. 9. Jede Anlegemöglichkeit oder Ankerbucht ist hier detailliert beschrieben. Zuerst geht es an der Westseite hoch Richtung Åmål. In Köpmannebro liegen wir am Ausgang des Dalsland-Kanal, er öffnet aber erst Mittsommernacht und ist auch besser mit kleineren Booten zu befahren.

Es gibt so viele reizvolle Plätze, oft mit einfachen Anlegern oder zum Ankern. Platz ist immer genug vorhanden. Bezahlt wird eine „Spende“ in die Vertrauenskasse der Stegbetreiber. An den meisten Anlegern gibt es Grillplätze, Möglichkeiten zur Müllentsorgung und einfache Toiletten. Das „schwedische Anlegen“ mit dem Bug am Felsen probieren wir

nicht aus. Unser 23 Tonnen schweres Schiff am Felsen zu halten, scheint uns zu unsicher. Meist nutzen deutlich leichtere GFK-Boote diese Form des Festmachens. Eine Heckanker-Winch und eine Bugleiter wären zwingend notwendig. Auf dieser Reise war das Dingi sehr nützlich. Mit dem Elektromotor können wir flüsterleise durch die Schären gleiten, das ist Naturerlebnis pur.

Wir liegen allein in Floghall, Säffle Sandö. Es regnet sich zu Mittag ein. Endlich finden wir auch eine Sauna auf einem „Felsen“. Der Ofen ist schnell angeheizt und wir schwitzen in der Bastu, kühlen uns im See ab und lauschen der Natur. So in etwa hatten wir uns Schweden vorgestellt. Zum Abend haben sich die Wolken verzogen und wir werden mit wundervoller

Abendstimmung verwöhnt. Gegrilltes Lamm und Rotwein tun ihr übriges.

Da für die nächsten Tage etwas mehr Wind aus SW gemeldet ist, wechseln wir die Seeseite und fahren zu der größeren Insel Kålandsö und dem vorgelagerten Schärengarten. Dort finden wir einen schönen Platz im Fischerhafen Spiken. Alternativ wäre auch Läckö am „Weißen Schloss“ ein stimmungsvoller Platz. Den Unterschied macht das Restaurant Sjoboden in Spiken, in dem wir herrlich speisen.

Nach diesem Abstecher in den Süden geht es wieder nordwärts. Gut in Erinnerung ist uns Vithall geblieben. Auch hier liegt man mitten im Schärengarten an einem kleinen Anleger. Unter uns sehen wir die Felsen, so klar ist das Wasser.

Karlstad hat einen sehr schönen Hafen, das beste schwedische Eis (bis zu diesem Reisezeitpunkt) und eine schöne Atmosphäre. Die Zeit gleitet dahin und wir sind relaxt. Das liegt auch an den langen Tagen hier im Norden. Heute (20.06.21) geht die Sonne um 3:47 Uhr auf und um 22:23 Uhr wieder unter.

Mittsommernacht, das große schwedische Fest, nähert sich. Wir entscheiden uns für Fallholmarna. Den längsten Tag feiern wir zünftig mit eigenem Lagerfeuer und Grillen. Die Schweden feiern meist das darauffolgende Wochenende. Überall gibt es Volksfeste, Konzerte und alle sind unterwegs. Um mitzufeiern, laufen wir Mariestad an, aber virusbedingt gibt es auch hier keine Großveranstaltungen.

Nachdem wir das Mittsommernfest in Mariestad doch recht ruhig erlebt





haben, geht es weiter nach Brommö. Wir nehmen die 20 km unter die Füße und umrunden die Insel. Dann eine Stunde weiter: Rast in der Lindökroken, einer sehr schönen Bucht mit wunderbarem Abendlicht.

In Skeberga treffen wir uns mit Freunden aus Deutschland. Sie sind mit Ihrem Wohnmobil und drei Hunden in Schweden unterwegs. Es wird ein schöner Abend.

22

Juli 2021

Wir sind jetzt vier Wochen im Vänern See geblieben. Es gibt so viele schöne Plätze, dass wir bequem noch vier Wochen bleiben könnten. Nun soll es aber endlich in den Götakanal gehen. Bei Sjötorp fahren wir ein und schleusen fleißig bergauf. Die Sache ist etwas aufwendiger, aber einfach:

Man setzt eine Person vor der Schleuse ab, die mit Vor- und Achterleine mit zur Schleusenammer geht, die Leinen durch die Ringe zieht und sie zurückgibt. Heckleine wird belegt, Vorleine gefiert. Es dauert, bis ca. vier Boote in der 30 m langen Kammer sind.

Meist sind es Schleusengruppen von zwei oder mehr Schleusen. Wir haben immer wieder Wartezeiten, da jetzt auch in Schweden Ferien sind und der Anteil der „Touristen“ zunimmt. Also sollte man Zeit und Entspannung mitbringen. Die meisten Schweden haben dies scheinbar, denn es läuft alles „friedlich“ ab. Und am Schleusencafé gibt es auch noch

frische Brötchen – Herz, was willst du mehr...

Unsere Begeisterung steigt mit jedem Kilometer. Der Kanal hält wunderschöne Abschnitte für uns bereit, manchmal etwas eng, man sollte also konzentriert steuern. Die Belohnung ist ein einzigartiges Revier zwischen Sjötorp und Karlsborg.

Und nun sind wir schon auf dem nächsten, diesmal nicht ganz so großen See – dem Vättern. Wir befahren den nördlichen Teil bis zum sehenswerten Vadstena. In Medevi liegen wir einige Tage an einer Seebrücke. Von dort ist es ein schöner Weg ins „schwedische Baden-Baden“, so stellen uns die Einheimischen ihr Altes Kurbad vor. Trinkhalle, Kurpark mit Café und Konzerten – alles wie aus einer anderen Zeit. Für uns ist es ein magischer Ort und wir feiern das Bergfest unserer Reise.

Das nächste Teilstück des Götakanals führt uns bis Mem. Vorher müssen wir aber noch die Schleusentreppe bei Berg „bezwingen“. Die Carl-Johans-Schleusentreppe befördert uns über sieben Schleusen 18,8 m nach unten. Am Fuß der letzten Schleuse bekommen wir einen Liegeplatz und sehen uns einen Tag lang das „Schleusentheater“ an und gehen wandern.

Auf dem Götakanal gleiten wir mit 5 km dahin. Generell ist das Bootfahren hier entspannt. Die meisten beherrschen

ihre Schiffe, es geht alles langsam und rücksichtsvoll zu. Die Infrastruktur im Kanal ist prima, kleines Manko sind die 6-Amp-Sicherungen – es reicht aber um die Batterien zu laden. Wasser, Möglichkeiten zur Müllentsorgung, z. T. Waschmaschinen und Trockner sind ausreichend vorhanden. Gute Restaurants gibt es, sie müssen aber gesucht werden.

Söderköping ist ein trubeliger Touristenort mit der besten Eisdiele in Schweden. Diese öffnet jeden Tag um 10:00 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt wartet dort bereits eine 50 bis 100 m lange Schlange von Eishungrigen. Es werden über den Tag nicht weniger Gäste.

Und das Beste ist das Skandinavien-Hoch, das uns seit Ende Mai begleitet. Es ist schon kurios – wir nutzen erstmals unsere Klimaanlage an Bord und sind froh, dass wir sie haben. Und das in Schweden!

August 2021

Wir sind jetzt tatsächlich neun Wochen in Schweden Binnen gefahren. Ende Mai sind wir bei Göteborg in den Trollhätten-Kanal eingefahren und nun, Ende Juli, verlassen wir den Götakanal in Mem.

Heute liegen wir einsam in einer Anker-Bucht vor dem Hafen Harstena. Der Hafen und die „angesagten“ Buchten sind gut gefüllt. So fahren wir von unserem Ankerplatz mit dem Dingi in den Ort, gehen wandern, Eis

essen und Brötchen für morgen früh kaufen. Heute Abend gibt es frisch geräucherte Shrimps, sie werden hier gefangen, geräuchert und noch warm verkauft. Lotta liebt übrigens das schwedische Eis (Blaubeere, Melone, Mango).

Ein Abstecher nach Valdemarsvik lohnt sich. Es gibt einen Club, der historische Fischerboote restauriert, und ein sehr schönes Restaurant 20 min außerhalb der Stadt. Wir gehen mit unseren neuen Bekannten Silke und Holger aus Warnemünde dort essen, es wird ein geselliger Abend.

Und wieder entdecken wir ein ganz anderes Revier und tauchen in die Ostschwedische Schärenwelt ein. In drei Wochen streifen wir durch das Insellabyrinth, jetzt ankern wir sehr viel. In Trollholmen liegen wir mehrere Tage. Sabine fährt Kajak und ich mache Ausflüge mit dem Dingi. Dabei können wir Seeadlerkolonien beobachten.

Der Schärengarten endet langsam. Wir haben Lust auf „Seefahrt“ und wechseln nach Öland rüber. Dort liegen wir in der nördlichsten Bucht und warten den Wind ab. Zu tun gibt es genug, da wir in einem wunderschönen Naturschutzgebiet spazieren gehen können. Nächstes Ziel: Kalmarsund.

Unser Besuch in Borgholm auf Öland hält mehrere Überraschungen bereit. Zuerst einmal findet hier eine jährliche Oldtimer-Rally statt. Das schwedische Königspaar nimmt standesgemäß in einem alten Volvo daran teil. Die Autos

können bestaunt werden und es gibt Monarchen zum Anfassen.

Freitagabend gibt es dann noch eine böse Überraschung. Bei der Kontrolle der Maschinen habe ich einen Schaden am Keilriemen der Bb-Maschine entdeckt. Das Steyr-Netzwerk ist hier nicht zu erreichen, aber Stefan Jansson vom örtlichen Bootsservice ist am Sonntag um 9:00 Uhr (!!!) an Bord und wechselt den Riemen.

Unsere nächste Station ist Kalmar, im gleichnamigen Sund. Der Schlosspark und der Marktplatz mit dem Dom und den vielen alten Häusern sind sehenswert.

Hanö liegt im Norden der gleichnamigen Bucht. Die kleine Insel ist ein Traumort. Verwunschene Landschaft, Rehe und Hirsche, die sehr zutraulich sind, und ein gemütlicher Hafen. Käseberga und die „Ales stena“ sind ein Muss und bei den Schweden sehr beliebt. Im Fischladen gibt es alles, was das Herz begehrt. Und der Wanderweg zur größten Schiffssetzung in Schweden ist nicht weit.

Gefühlt ist es das Ende unseres Abenteuers in Schweden, denn auch hier neigt sich die Saison dem Ende zu und das Wetter zeigt sich von seiner herbstlichen Seite.

September 2021

Anfang September haben wir bei sonnigem Wetter eine schöne Überfahrt von Ystad nach Sassnitz Rügen. Eine vierwöchige Rundreise um Rügen und die deutsche Ostseeküste mit den schönen Seebädern schließt unsere Saison ab.



Wir verlassen Schweden und haben uns in das Land und die freundlichen Menschen verliebt. Die Schweden sind uns sehr freundlich, offen und hilfsbereit begegnet. Die Abwechslung zwischen See und Binnenrevier haben wir so noch nie kennengelernt. Viele Ziele warten auf weitere Reisen in dieses Land. Stockholm mit seinen Schärengärten und der Mälarsee sind weitere Gründe, in den Norden zu reisen.

Manchmal gehen unsere Gedanken zurück zur Maas. Dort hat für uns eine einzigartige Reise begonnen, die unser Leben bestimmt. Wir haben auf den gemeinsamen Törns mit vielen internationalen Linsen-Eignern und bei Alexander Jonkers viel über die Seefahrt und unser Schiff gelernt. Deshalb haben wir Vertrauen in uns und unsere „Arche“ und dürfen solche Abenteuer erleben. Wir freuen uns schon auf die nächste Saison...◆

REISEDATEN:

Schiff Linssen Grand Sturdy 430 Sedan

Reisedauer 5 Monate

Distanz 1500 nm

Motorstunden 280 Std

Generator 113h

Plotter 90 Einzelrouten

MARINE SERVICE SCHULLER / BOAT EQUIPMENT WATERSPORT

„WIR ARBEITEN ENGSTENS MIT LINSSSEN ZUSAMMEN“



Marine Service Schuller ist bereits seit Jahren offizieller Linssen-Servicepartner. Das Unternehmen hat seinen Sitz in der Kloosterstraat in Maasbracht, unweit der Linssen-Werft. Neben dem Dienstleistungsunternehmen befindet sich das Wassersportgeschäft Boat Equipment. Inhaber Erwin Schuller, selbst ausgebildeter (Diesel-)Mechaniker, blickt auf eine lange Geschichte mit Linssen zurück. Begeistert berichtet er von der vollkommen auf gegenseitigem Vertrauen gründenden Zusammenarbeit: „Wir kennen einander in- und auswendig. Manchmal könnte man den Eindruck bekommen, wir wären eine Außenstelle von Linssen Yachts.“



Erwins Akzent verrät, dass er ursprünglich aus einem anderen Teil der Niederlande kommt, nämlich aus Zoetermeer in Südholland. Was hat ihn schließlich nach Maasbracht verschlagen? Erwin lacht: „Früher habe ich oft Urlaub in Limburg gemacht. Hier habe ich meine Frau Miranda kennengelernt und bin daraufhin auch hier geblieben. Nach meiner Wehrpflicht fand ich meinen ersten Job als Dieselmechaniker bei der Maschinenfabrik Maessen in Maasbracht. Und die liehen mich damals manchmal an Linssen Yachts aus. Bevor ich Marine Service Schuller gründete, arbeitete ich dann auch einige Jahre für Linssen als Servicemonteur. Die Motoren in den Yachten von Linssen kenne ich also schon etwas länger.“

Durch ganz Europa

Unter dem Namen Marine Service Schuller machte sich Erwin 2004 als Servicemonteur selbstständig. Inzwischen führt er das Geschäft zusammen mit seiner Frau Miranda und wird dabei von einem eingespielten Team aus erfahrenen Mitarbeitenden unterstützt. Erwin: „Als ich noch keine Mitarbeitenden hatte, gab es auch keinen festen Unternehmenssitz. Damals operierte ich von meinem Servicewagen aus. Auch für Linssen Yachts bin ich durch ganz Europa gereist. Ich arbeite seit Beginn meiner Selbstständigkeit für Linssen. Harry Linssen hatte die Neugierde damals durch die Gerücheküche erfahren und verschaffte mir an meinem ersten Arbeitstag als Selbstständiger meinen ersten Auftrag. So hat eigentlich alles angefangen.“

Als sich 2010 die Möglichkeit bot, das Wassersportgeschäft von Wim Houben in Maasbracht zu übernehmen, musste Erwin nicht lange überlegen. Erwin: „Weil sich Boat Equipment Watersport und unser Dienstleistungsunternehmen nun auf demselben

Gelände befanden, hatte ich die Hoffnung, dass etwas mehr Ruhe einkehren würde und wir weniger unterwegs sein würden. Letzteres hat sich tatsächlich bewahrheitet. Die Arbeit hingegen hat seitdem nur noch zugenommen. Aber wir wollen uns nicht beklagen, sondern sind Linssen Yachts unglaublich dankbar für alles.“

Linssen-Servicepartner

Marine Service Schuller ist einer der festen Partner von Linssen Yachts für den Aftersales-Service. Technische Probleme bei neuen Yachten, die unter die Garantie fallen, übernimmt und löst sein Team. Darüber hinaus bereitet Marine Service Schuller auch alle Motoren für den Einbau vor. Erwin: „Wir sind offizieller Volvo-Penta-Händler. Die Motoren für neue Linssen-Yachten werden an uns geliefert. Wir führen eine Qualitätsprüfung durch und bauen die Motoren ganz nach den Vorstellungen von Linssen zusammen. Anschließend bringen wir sie zu Linssen, wo wir schließlich alles für ihren Einbau vorbereiten. Nachdem der Produktionsprozess abgeschlossen ist und eine Yacht zu Wasser gelassen wurde, nehmen wir den Motor in Betrieb.“

Seit der Corona-Pandemie gibt es eine erhöhte Nachfrage nach gebrauchten Yachten. Das merkt Erwin auch in seiner täglichen Arbeit. Denn gemeinsam mit seinen Kolleginnen und Kollegen ist er auch für die Aufbereitung von gebrauchten Yachten aus der Linssen Collection verantwortlich. Erwin: „Früher standen die Yachten im Showroom aus, nachdem wir sie für den Verkauf vorbereitet hatten. Jetzt sind diese Yachten bereits verkauft, bevor sie überhaupt bei uns eingeliefert wurden.“

Qualitätsanspruch

Was bedeutet es, Servicepartner von Linssen Yachts zu sein? Erwin: „Unbeteiligte denken oft, dass es ein ‚Kinderspiel‘ ist, weil die Aufträge von alleine eingehen. Und das stimmt einerseits natürlich auch. Jedoch darf man andererseits nicht vergessen, dass die Messlatte bei Linssen Yachts extrem hoch liegt. Hin und wieder arbeite ich auch für andere Marken. Doch im Hinblick auf die Produktqualität, die Verarbeitung und den Aftersales-Service ist Linssen unangefochtener Spitzenreiter. Es sind nicht die erstbesten Yachten. Außerdem haben die Kundinnen und Kunden von Linssen sehr hohe Ansprüche. Aber der Herausforderung stellen wir uns gerne. Wir liefern genau die Qualität, die Linssen erwartet, und das wird auch wertgeschätzt.“

Ansprechpartner bei Fragen

Im Laufe der Jahre hat Marine Service Schuller eine Menge technisches Wissen angesammelt. „Linssen

Yachts ist nicht weit entfernt“, erzählt Erwin. „Das ist natürlich ein großer Vorteil. Auch die Servicehändler und Charterunternehmen, die für Linssen arbeiten, bitten uns oft um technischen Rat. Natürlich befolgen wir die technischen Vorgaben von Linssen, wie kürzlich die Entscheidung, bei bestimmten Linssen-Modellen (ab einer Länge von 12,85 m) vom Volvo-Penta-Motor zu einem von Mercury zu wechseln. Linssen hält uns über solche Änderungen immer auf dem Laufenden. Die Mercury-Schulungen stehen also schon im Kalender.“

Diesel oder Elektro?

Während des Gesprächs geht es auch um die Zukunft von Dieselmotoren in Freizeityachten. Erwin Schuller verfolgt die Entwicklungen aufmerksam. Erwin: „Jeder Kurs, den ich besuche, behandelt auch das Thema E-Mobilität auf dem Wasser. Ich verkaufe in meinem Wassersportgeschäft regelmäßig Elektro-Außenbordmotoren. Doch wenn ich ganz ehrlich bin, halte ich vollständig elektrisch betriebene Motoryachten noch für sehr unwahrscheinlich. Dafür gilt es noch einige Probleme zu lösen: zum Beispiel das Laden. Es würde zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Außerdem zahlt man in den Yachthäfen häufig das Dreifache des normalen Strompreises. In der Berufsschiffahrt hingegen beobachte ich einen Trend hin zu Elektro- und vor allem Hybridbooten. Der Antwerpener Hafendienst beispielsweise fährt bereits zu 100 % elektrisch. Das ist eine positive Entwicklung. Übrigens werden auch die Dieselmotoren für Yachten durch den Einsatz von Katalysatoren und Nachverbrennung immer sauberer.“

Boat Equipment Watersport

Vom Toilettenpapier und Seifenspender über den E-Scooter bis hin zum Beiboot. Das Sortiment von Boat Equipment Watersport ist sehr umfangreich. Im Geschäft findet man außerdem viele Linssen-bezogene Produkte. Erwin: „Jeder Wassersportfan wird bei uns in neun von zehn Fällen fündig. Sollte ein Produkt einmal nicht auf Lager oder nicht mehr lieferbar sein, finden wir eine andere Lösung.“

Wir verfügen über ein großes Netzwerk aus Lieferanten und bekommen selbst für ältere Modellreihen von Linssen oft noch Ersatzteile. Übrigens bedienen wir nicht nur Privatkundinnen und -kunden, sondern auch andere Unternehmen aus der Schifffahrtsindustrie.

Sie möchten mehr über die Dienstleistungen von Marine Service Schuller erfahren? Oder benötigen Sie ein bestimmtes Produkt? Dann besuchen Sie die Website von Boat Equipment Watersport. www.boatequipment.nl. ◆

„Wir kennen einander in- und auswendig. Manchmal könnte man den Eindruck bekommen, wir wären eine Außenstelle von Linssen Yachts.“

Erwin Schuller

PETER WEIDNER

„BOOT FAHREN AUF DEM RHEIN IST NICHT SCHWIERIGER, ALS MIT EINEM WOHNWAGEN ÜBER DIE AUTOBAHN ZU FAHREN“

Peter Weidner aus Mannheim fährt schon seit mehr als 30 Jahren Boot. Im Jahr 2013 kauften er und seine Frau Sabine eine Linssen Grand Sturdy 40.9 Sedan. Sie ist zu ihrem zweiten Zuhause geworden, mit dem sie lange Fahrten auf den französischen Kanälen und anderen Wasserstraßen Europas unternehmen. Als Kenner erklärt uns Peter, warum das Fahren auf dem Rhein nicht gefährlicher oder schwieriger ist als auf anderen Flüssen – ein Irrtum, dem viele Freizeitschifferinnen und -schiffer erliegen. Peter: „Wenn man gut vorbereitet ist und acht auf die Handelsschiffe gibt, kann einem nichts passieren.“

Peter hat lange Zeit für eine deutsche Bank gearbeitet, seine Frau Sabine war Physiotherapeutin. Im Jahr 2010 eröffneten sie in Mannheim einen

Feinkostladen mit Produkten aus Südfrankreich, speziell der Provence. Die Einschränkungen während der Coronazeit bestärkten sie jedoch, das Geschäft nach zehn Jahren zu schließen. Seitdem nutzen sie ihre Linssen-Yacht noch häufiger. Peter lacht: „Wir sind zwar noch nicht im Ruhestand, aber wir üben schon fleißig dafür.“

Werkzeugwagen

Zum Kauf ihrer 40.9 Sedan erzählt Peter eine nette Anekdote: „Unsere ersten Erfahrungen mit einer Linssen haben wir während eines Bootsurlaubs in Zeeland gemacht. Dort hatten wir über Linssen Boating Holidays eine Yacht gechartert. Wir waren so begeistert davon, dass wir auf dem Rückweg einen Zwischenstopp bei Linssen Yachts in Maasbracht einlegten. Dort wurden wir von Ed Cuijpers sehr gut beraten. Er führte uns in die Produktionshalle und zeigte uns eine 40.9 Sedan, die gerade gebaut wurde – und schließlich entschieden wir uns auch für ein solches Modell, da es alle unsere Anforderungen erfüllte. Auch mein Schwiegervater war dabei. Ihm reichte bereits der Blick in den erstbesten Werkzeugwagen in der Produktionshalle. Als er eine Schublade öffnete und sah, dass die Werkzeuge darin ordentlich und sorgfältig geordnet waren, lautete sein Fazit: „Hier kann man unbesorgt eine Yacht kaufen.“



Blaue Tafel beim Berufsschiff



Anfahrt auf Köln

Der Rhein ist wie eine Autobahn

Mit seiner langjährigen Erfahrung könnte Peter beinahe ein Buch über das Bootfahren auf dem Rhein schreiben. Außerdem spricht er regelmäßig mit Yachteignerninnen und -eignern, die sich nicht auf diesen viel befahrenen Fluss trauen. Dabei ist das Fahren auf dem Rhein laut Peter nicht gefährlicher als auf anderen Flüssen. Peter: „Natürlich wird der Rhein intensiv für die Berufsschiffahrt genutzt. Das schreckt Freizeitschifferinnen und -schiffer ab. Doch wenn mich jemand fragt, ob er mit seinem langsamen Verdränger auf dem Rhein fahren kann, stelle ich immer die folgende Gegenfrage: ‚Kann man mit einem Wohnwagen auf der Autobahn fahren?‘ Auf dem Rhein gehören wir zu denjenigen, die langsam fahren und vom Berufsverkehr überholt werden. Das muss man akzeptieren. Auf der Autobahn wird man schließlich auch von Lkws überholt, wenn man mit seinem Wohnwagen unterwegs ist. Außerdem fährt man mit seinem Wohnwagen

Fahren auf dem Rhein? So bereitet man sich optimal vor

- Man sollte sich im Voraus mit der Fahrtroute und den wichtigen Informationen über Häfen, Schleusen und Wasserstände vertraut machen.
- Es sollte sichergestellt werden, dass die richtigen Handbücher, Gewässerkarten und natürlich die notwendigen Bootsführerscheine vorhanden sind.
- Man sollte die Bedeutung der speziellen Bojen, wie z. B. zur Begrenzung des Fahrwassers, kennen oder sich diese notieren.
- Man sollt sich rechts halten und auf die blauen Tafeln der Berufsschiffahrt achten. Damit wird eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung angezeigt, auf die die Berufsschiffahrt achten muss. Als Sportbootfahrer muss man diesen Tafeln nicht Folge leisten, sollte es aber dennoch tun.
- Der Anker sollte vorbereitet werden.
- Nachts oder bei schlechter Sicht sollte man nicht fahren.
- Die Geschwindigkeit der Binnenschiffe ist nicht zu unterschätzen. Stromabwärts erreichen sie Geschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h. Stromaufwärts fahren sie 15 bis 20 km/h.
- Um Probleme zu vermeiden, bleibt man hinter einem Binnenschiff und hält ausreichend Abstand (mindestens zehn Meter). So gewöhnt man sich am Einfachsten an den Rhein.
- Wenn sich ein Funkgerät und der entsprechende Nachweis an Bord befindet, sollte man Kanal 10 mithören.
- Bei hohem Wasserstand z. B. Hochwassermarke I empfiehlt es sich nicht, flussaufwärts zu fahren. Denn dann ist die Strömung des Rheins an manchen Stellen einfach zu stark.
- Die neusten Nachrichten können auf www.elwis.de verfolgt werden.



Rheingau

auch nicht kreuz und quer über die Straße, sondern hält sich so weit rechts wie möglich. Auf dem Rhein ist das nicht anders. Und bei einem Stau fährt man auf der Autobahn auch automatisch langsamer, genauso wie auf dem Rhein.“

Stromabwärts oder stromaufwärts

Wenn man stromabwärts von Basel nach Rotterdam fährt, geht es etwas schneller und man kann mit der Berufsschiffahrt mithalten. Peter: „Wir fahren dann durchschnittlich mit 15 km/h bei mittlerem Gas. Stromaufwärts sieht die Sache aber anders aus. Angenommen, der Rhein fließt mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h und man selbst ist mit 10 km/h unterwegs, dann bewegt man sich in Wirklichkeit mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h vorwärts. Da der Berufsverkehr mit Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h vorbeizieht, sind Freizeitschifferinnen und -schiffer häufig verunsichert. Mein Rat: Ruhig bleiben und rechts halten, wenn man überholt wird. Peter: „Oder noch besser... man plant den Urlaub als Rundfahrt, damit man auf dem Rhein flussabwärts wieder Richtung Heimat fahren kann.“

Sogwirkung

Man sollte sich nicht von Geschichten über hohe Wellen auf dem Rhein abschrecken lassen. Peter: „Es kann passieren, dass die Yacht schaukelt. Aber das macht doch auch den Reiz des Bootfahrens aus. Daher sollte man am besten die Gegenstände, die nicht herunterfallen dürfen, wegräumen, bevor man auf den Rhein hinausfährt. Doch fünf Meter hohe

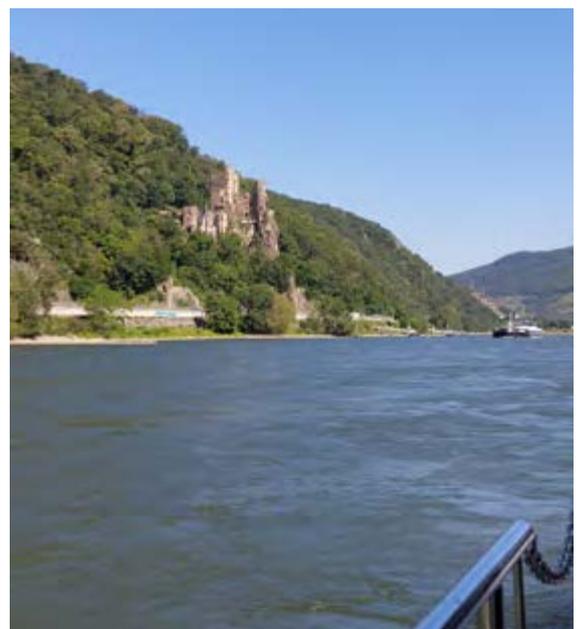
Wellen gibt es dort wirklich nicht. Die Strömung kann stark sein und eine Sogwirkung erzeugen. Wenn man sich zu nahe an einem Binnenschiff befindet, wird man dann mitgerissen. Darum sollte stets ein Abstand von mindestens zehn Metern eingehalten werden. Wenn man immer schön rechts an den Tonnen entlangfährt, wird nichts passieren.“

Bootsführerschein

Peter hat noch einen weiteren wichtigen Tipp: Und zwar sollte beim Befahren des Rheins sichergestellt werden, dass die richtigen Papiere vorhanden sind. Für die niederländischen Skipper gibt <https://www.vaarbewijs.nl/buitenland.html> Auskunft. Peter: „Für Boote ab 5 PS und mit einer Länge von bis zu 15 Metern ist in Deutschland der Sportbootführerschein (SBF) Binnen erforderlich. Wenn die Yacht länger als 15 Meter ist (bis zu einer Länge von 25 Metern), muss man zum Fahren auf dem Rhein im Besitz eines Sportpatents sein. Ausländische Schiffe müssen außerdem eine Mehrwertsteuerbescheinigung mitführen. Die Wasserschutzpolizei kontrolliert dies. Wenn nicht die richtigen Papiere vorgewiesen werden können, kann die Yacht schnell festgesetzt werden.“

Der Berufsschiffahrt Raum geben

Das Fahren auf dem Rhein steht und fällt mit einer guten Vorbereitung. Von Mannheim nach Köln zum Beispiel sollte man nicht einfach so losfahren. Der Vergleich mit dem Autofahren gilt auch hier. Peter:



Burg Rheinstein



Burg Gutenfels

„Die meisten werden wahrscheinlich auch vor der Abfahrt in den Urlaub eine To-do-Liste abarbeiten. Folgenden Punkt gilt es zu beachten: Man sollte die Berufsschiffahrt akzeptieren und ihr den nötigen Raum geben. Denn die Berufsschifferinnen und -schiffer müssen unter Zeitdruck von A nach B kommen und sind vielleicht gestresst. Wir als Freizeitschifferinnen und -schiffer hingegen haben alle Zeit der Welt.“

Viele Möglichkeiten

Auch ohne all die Sehenswürdigkeiten entlang des Wegs ist der Rhein eine Bootstour wert. Die landschaftliche Vielfalt ist auf einer Gesamtlänge von 900 Kilometern riesig. In einem Moment fährt man an einem Industriegebiet vorbei, im nächsten passiert man eine Stadt oder blickt auf Weinberge oder unberührte Natur. Peter: „Der Rhein bietet viele Möglichkeiten. Meine Frau Sabine und ich finden die Rundfahrten immer sehr interessant. Wir wohnen in Mannheim und fahren von dort aus flussabwärts bis Koblenz, wo wir auf die Mosel abbiegen. Von da an haben wir verschiedene Möglichkeiten, über Frankreich wieder auf den Rhein zu gelangen und flussabwärts nach Hause zu fahren. Doch auch die Fahrten über den Oberrhein (Basel bis Bingen) bzw. Mittelrhein (Bingen bis Bonn) sind landschaftlich sehr eindrucksvoll. Gerade im Bereich ab Iffezheim bis Bingen gibt es viele Altrheinarme, die zum Ankern und Baden einladen. Die dortigen Clubs liegen mitten in der Natur. Wir können diese und andere Routen jedem wärmstens empfehlen.“ ◆



Deutsches Eck

Schöne Fahrrouten und Rundfahrten über den Rhein

Fahrouten

- Bei Mülhausen zum Rhein-Rhone-Kanal und Mittelmeer.
- Bei Straßburg in den Rhein-Marne-Kanal nach Frankreich, Belgien, in die Niederlande.
- Bei Mannheim in den Neckar bis hinter Stuttgart nach Plochingen.
- Bei Mainz in den Main bis zum Schwarzen Meer und über die Türkei, Griechenland, Italien und Frankreich in die Rhone und zurück.
- Bei Koblenz in die Mosel Richtung Frankreich, Belgien und die Niederlande.
- Bei Duisburg in den Rhein-Herne-Kanal nach Berlin, Hamburg, Bremen, zur Ostsee, zur Nordsee.
- Bei Nimwegen in die Maas nach Belgien und Frankreich, Deutschland.
- Bei Tiel in den Amsterdam-Rhein-Kanal nach Amsterdam.

Rundfahrten

- Maas, Rhein-Marne-Kanal, Mosel. Dann entweder nach Koblenz in den Rhein und zurück oder über Nancy nach Straßburg in den Rhein und zurück.
- Rhein bis Mülhausen, Rhein-Rhone-Kanal bis zur Saône, in die Rhone bis Marseille oder Bordeaux.
- Rhein bis Koblenz in die Mosel, dann Vogesenkanal in die Saône und Rhein-Rhone-Kanal bis zum Rhein.
- Mainz in den Main, Main-Donau-Kanal, Schwarzes Meer, Bosphorus, Griechenland, Italien, Frankreich, bei Marseille in die Rhone und den Norden nach Deutschland oder Belgien oder in die Niederlande.



THIJS SORGT FÜR DEN REIBUNGSLOSEN ABLAUF IN DER PERSONALABTEILUNG



Wie ein Fisch im Wasser – so fühlt sich Thijs Moonen (52) aus Nederweert bei Linssen Yachts. Nicht ohne Grund feierte er im vergangenen April sein 25-jähriges Dienstjubiläum. Technisch ist Thijs weniger versiert. Doch zum Glück ist technisches Geschick in seiner Funktion als Personalmanager (oder auch Leiter der Personalabteilung) auch nicht gefragt. Denn Thijs sorgt mit seiner Expertise im Personalwesen und in der Buchhaltung dafür, dass dort alles in den geregelten Bahnen verläuft.

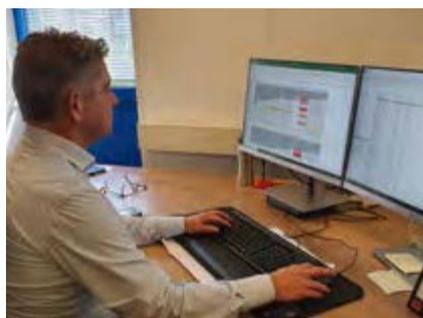
Dynamik hält Mitarbeitende an Bord

Vor gut 25 Jahren wurde Thijs durch einen Freund auf die offene Stelle in der Verwaltung von Linssen Yachts aufmerksam gemacht. „Ich bekam den Job und bin nie wieder gegangen, im Gegensatz zu meinem Freund. Er ging, ich blieb. So war es. Anfangs war ich für die Zeiterfassung und die Finanzbuchhaltung zuständig. Irgendwann kam noch die Lohnbuchhaltung dazu. Es war ein kontinuierlicher Prozess. Das ist das Schöne an der Arbeit bei Linssen Yachts. Die Mitarbeitenden bekommen hier den nötigen Freiraum. Wenn eine neue Stelle zu besetzen ist, prüfen wir zunächst, ob jemand innerhalb des Unternehmens dafür in Frage kommt und ob die- oder derjenige Interesse daran hat. So ist die Kultur in unserem Unternehmen. Ich bin überzeugt davon, dass man die Mitarbeitenden auf diese Weise an Bord halten kann. Das ist natürlich in Zeiten des Fachkräftemangels besonders wichtig. Und wenn alles – wie in den allermeisten Fällen – gut läuft, steigert dies auch das Engagement der Mitarbeitenden.“

Gute Kommunikation ist wichtig

Als der ehemalige Personalmanager ging, bekam Thijs diese Stelle angeboten. Nicht zuletzt aufgrund seiner

langjährigen Erfahrung im Umgang mit Menschen als Fußballtrainer. Er sah es als neue Herausforderung und nahm das Angebot an. „Mein Job ist sehr vielseitig. Und ehrlich gesagt, ist es wirklich kein Hexenwerk: das Wichtigste ist gute Kommunikation. Zusammen mit meiner Lebenserfahrung und der Expertise, die ich durch Weiterbildungen und Schulungen erlangt habe, ist es der perfekte Job für mich. Natürlich muss ich mich mit den zahlreichen niederländischen



Gesetzen und Vorschriften auskennen. Darum besuche ich regelmäßig Fortbildungen und Kurse.“

Auf einer Welle mit dem Unternehmen und den Kolleginnen und Kollegen

Kein Tag ist wie der andere. Alles rund um das Thema Personal sowie

Löhne und Gehälter landet auf Thijs Schreibtisch. Er ist zuständig für die Gehaltsabwicklung und Zuschussanträge, nimmt Stellenprofile unter die Lupe, richtet das neue Personalsystem ein und führt Einstellungs- und Abschlussgespräche. „Es kommt alles Mögliche vor. Ich bin sehr kontaktfreudig. Ich liebe es, Menschen um mich herum zu haben und im Austausch mit dem Unternehmen und meinen Kolleginnen und Kollegen zu bleiben. Nicht ohne Grund bin ich einer der wenigen hier, der wirklich alle kennt. Auch die Unvorhersehbarkeit – man weiß nie was als Nächstes passiert – macht es zu einem sehr spannenden Job.“

Alleiniger Herr über die Personalabteilung

In einem Unternehmen mit 110 Mitarbeitenden könnte man meinen, dass ein ganzes Team für das Personalwesen zuständig ist. Doch falsch gedacht. Thijs managt die Personalabteilung ganz alleine. „Natürlich stehe ich im engen Kontakt zu meiner Vorgesetzten Mariëlle und den leitenden Angestellten der anderen Abteilungen. Und ich teile mir ein Büro mit dem Leiter der Finanzabteilung. Außerdem tausche ich mich regelmäßig



mit unserem Direktor Ed Houben aus, der im Büro nebenan sitzt.“

Die Stärke von Linssen Yachts

Dass Thijs Freude an seiner Arbeit hat, wird bereits an der Anzahl seiner Dienstjahre deutlich. Man arbeitet nicht 25 Jahre für ein Unternehmen, wenn es einem dort nicht gefällt. „Es ist schön hier und es herrscht eine gute Atmosphäre. Und zwar auch, weil ein Familienunternehmen eine bestimmte Gruppe von Menschen anzieht: nämlich loyale, engagierte und stolze Mitarbeitende, die im Sinne des Unternehmens handeln. In einer solchen Arbeitsatmosphäre fühle ich mich wohl. Genauso wie viele andere auch. Hier kennen sich fast alle untereinander und auch die Mitglieder unseres Managementteams kennen alle Mitarbeitenden. Zur angenehmen Atmosphäre trägt ebenfalls die flache Hierarchie bei. Die langjährigen Angestellten kommen also nicht aus heiterem Himmel. All dies ist die Stärke von Linssen Yachts.“

Mitarbeitende auf den Ruhestand vorbereiten

In einem Betrieb wie Linssen Yachts, in dem viele Mitarbeitende bis zum Rentenalter bleiben, spielt auch die Vitalität eine wichtige Rolle. „Mich

macht es glücklich, wenn meine Kolleginnen und Kollegen gesund und munter zur Arbeit erscheinen. Damit das so bleibt, helfe ich, wo ich nur kann. Denn mit zunehmender Beschäftigungsdauer wird sich das Alter früher oder später in Form von körperlichen Beschwerden bemerkbar machen. Wir setzen alles daran, unsere Mitarbeitenden vital auf ihren Ruhestand vorzubereiten. Schließlich haben einige von ihnen – ehrlich gesagt – nicht unbedingt den leichtesten Job der Welt. Deshalb bekommen unsere Mitarbeitende mit steigendem Alter leichtere Arbeiten zugewiesen. Außerdem richten wir die Arbeitsplätze mithilfe von Hebevorrichtungen und verstellbaren Arbeitstischen so ergonomisch wie möglich ein. Für einen möglichst sicheren Arbeitsplatz versuchen wir unseren Mitarbeitenden außerdem die bestmöglichen Werkzeuge zur Verfügung zu stellen.“

Tolles Arbeitsumfeld

Ich habe hier vor 25 Jahren angefangen zu arbeiten. Mehr oder weniger zufällig. Es ist ein fantastisches Unternehmen, um für zu arbeiten, und jedes Mal, wenn ich mir die Yachten im Ausstellungsraum ansehe, denke ich: wie schön es ist, ein so schönes Arbeitsumfeld zu haben.“ ♦



Auf der Suche nach neuen Herausforderungen

Um mehr Zeit mit seiner Frau Nicole und seinen drei Kindern Kyra (21), Senna (19) und Yentl (12) verbringen zu können, hat Thijs seine Karriere als Fußballtrainer an den Nagel gehängt. „Neben meinem Job bei Linssen Yachts war ich jahrelang als Trainer bei verschiedenen Fußballvereinen, unter anderem Fortuna Sittard, aktiv. Und bis vor Kurzem habe ich den Freizeitclub R.K.V.V. Haalen trainiert. Nach so vielen anstrengenden Jahre ist es nun gut gewesen. Jetzt habe ich endlich mehr Freizeit und suche noch nach neuen Herausforderungen.“

LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®

32



In der letzten Ausgabe unseres Magazins konnten wir Ihnen unsere neueste Yacht mit dem einzigartigen Linszen-Variotop® bereits ankündigen: die Linszen 55 SL AC Variotop®. Die Farbgebung in kräftigem Haven Grey und das „Bow-up“-Design von Linszen machen diese Yacht zu einer eindrucksvollen Erscheinung. Viel Aufmerksamkeit erhielt sie deshalb auch auf der Hiswa In-Water (31.08.-04.09.).





Steuersalon der Linssen Variotop®

Das Linssen-Variotop® ist mehr als ein „Cabriovertop“: Es ist ein ganzheitliches Konzept für den Steuersalon. Variotop® steht für einzigartiges Erleben – das Erleben der Elemente. Am liebsten natürlich die angenehmen Elemente wie Sonne und Wind. Ist es heiß, kann der kleinste Windhauch eine Erleichterung bedeuten. Haben Sie das Cabriovertop geöffnet und wollen den Wind spüren? Die Doppelsitzbank ist elektrisch höhen- und tiefenverstellbar. Wenn Sie die Bank nach oben bewegen, umweht Sie ein angenehmer Wind. Außerdem haben Sie perfekte Sicht auf das Wasser. Zur weiteren Erfrischung sind das kompakte Spülbecken mit Hahn und die Getränkebar immer in Reichweite.

Außen- oder Innenraum

Der Steuersalon jeder Yacht mit Linssen-Variotop® ist ein hochwertig ausgestatteter Raum, in dem es Ihnen an nichts fehlt. Sie nehmen hinter dem hochwertigen, voll ausgestatteten Steuerstand Platz. Alle Instrumente, die Sie benötigen, sind von hier aus gut erreichbar. Per Knopfdruck kann das Variotop®-Verdeck voll geöffnet und zusammengeklappt werden. Im Zusammenspiel von offenem Steuersalon und Achterdeck entsteht so ein eindrucksvoller Innenraum. Im Nu wird der Steuerstand Ihrer Variotop®-Yacht zur echten „Flybridge“. Durch Schließen des Verdecks entsteht ein komfortabler zusätzlicher Innenraum, in dem Sie ungestört sind.

Offen und dennoch winddicht

Die Steuerhaustüren sind eine wichtige Komponente des Variotop®-Konzepts. Im Frühjahr, wenn die Sonne scheint, aber die Temperaturen noch nicht hoch genug sind, können Sie dennoch mit offenem Verdeck fahren. Wenn Sie nämlich die Türen geschlossen halten, sitzen Sie nicht im Wind und trotzdem in der Sonne. Wird es allmählich wärmer,





öffnen Sie die Türen, sodass der Wind erfrischend durchs Steuerhaus wehen kann.

Bimini: Sonne nein, Wind ja

Sie können das Variotop®-Cabriooverdeck auch als vollwertiges Bimini-Dach nutzen. Die Sonne steht hoch am Himmel und es ist heiß? Dann ist diese Funktion sehr angenehm. Im Bimini-Stand wird das Verdeck nur ein Stück weit geöffnet. Dadurch haben Sie ein Sonnendach über dem Kopf, während der Wind unter dem Dach hindurchwehen kann. Genau das brauchen Sie, wenn Sie in den immer wärmer werdenden westeuropäischen Sommern unterwegs sind.

Einklappbarer Bügel

Die Durchfahrtshöhe der 55 SL AC Variotop® beträgt standardmäßig etwa 4,20 Meter. Auf den meisten größeren Flüssen und Kanälen ist dies kein Problem. Sie durchfahren auf kleineren Gewässern ab und an auch niedrigere Brücken oder Brücken,



SPEZIFIKATIONEN

Linssen 55 SL AC Variotop®

GEWICHT/WASSERVERDRÄNGUNG:	± 30.000 kg / ± 30 m ³
LÄA X BREITE X TIEFGANG:	± 16,50 x 4,85 x 1,29 m
DURCHFAHRTSHÖHE BEI ABGESENKTEM MAST BIS ZUR OBERKANTE DES VARIOTOP®-BÜGELS:	± 4,20 m
MIN. DURCHFAHRTSHÖHE:	± 3,45 m
STEHHÖHE VK/SALON/AK/STEUERHAUS:	± 2,00/2,00/2,00/2,00 m
KLASSIFIZIERUNG:	B (Meer)
MOTORISIERUNG:	2x 4 Zyl. Mercury MD2.0L, 2x 112 kW (150 PS), 3.000 rpm ZF 45-H / 3,031:1, Dynamo: 2x 110A-12V
TANKINHALT DIESEL:	± 2x 1.185 ltr
TANKINHALT WASSER:	± 960 ltr

die nicht oder nur selten geöffnet werden? Dann stehen die Chancen gut, dass Sie mit der 55 SL AC Variotop® dennoch darunter durchfahren können. Dank des durchdachten Variotop®-Konzepts, bei dem der Bügel, in dem das Variotop®-Verdeck beim Öffnen verschwindet, eingeklappt werden kann, wird die Durchfahrtshöhe auf etwa 3,45 Meter verkleinert und werden Ihre Fahrmöglichkeiten damit deutlich vergrößert.

Neben dieser Linssen 55 SL AC Variotop® ist das Variotop® auch für die Spitzenyachten der Grand Sturdy-Reihe lieferbar: für die Grand Sturdy 450, 480 und 500. Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann wenden Sie sich bitte an Ihren lokalen Linssen-Vertreter oder an die Werft in Maasbracht.

37

**VARIOTOP**[®]
ONE TOUCH CABRIO



DIE VIER VARIABLEN DES VARIOTOP®

Nichts ist veränderlicher als das Wetter, insbesondere in Regionen mit Seeklima. Sonne, Regen, bezogener Himmel wechseln sich manchmal schneller ab, als wir wünschen. Um der Unbeständigkeit des Wetters bequem die Stirn bieten zu können, haben wir einst unser Variotop®-Steuerhauskonzept entwickelt. Dahinter stand der Gedanke, sich durch Variation an die Elemente anzupassen. Die bevorstehende Lancierung der neuen Linssen 55 SL AC Variotop® ist der geeignete Zeitpunkt, noch einmal genauer auf dieses Cabriovertop einzugehen, das viel mehr ist als ein gewöhnliches Verdeck.

Mit einer Linssen mit Variotop® sind Sie als Skipper rundum wetterflexibel. Sonnenschein genießen Sie am liebsten im Freien. Bei Regen suchen Sie Schutz und möchten sich im Trockenen verschanzen. Weil es bei schlechtem Wetter meist kühler wird, wünschen Sie sich nicht nur ein Dach über den Kopf, sondern am besten auch ein gut isoliertes Dach. Unser Variotop®-

Steuerhauskonzept hat vier Variable, die es Ihnen erlauben, im Steuerhaus entweder Abkühlung oder Wärme zuzulassen. Die 4 Variablen sind: das Variotop®-Cabriovertop, die höhenverstellbare Steuerbank, die Türen und die Bimini-Funktion.

Mehr als nur ein Verdeck

Linssen-Eignern brauchen wir an dieser Stelle natürlich nichts mehr zu erläutern. Aber wer uns noch nicht so gut kennt, hat noch kein vollständiges Bild unseres Variotop®-Steuerhauskonzepts. Variotop® bezeichnet nämlich nicht nur ein Verdeck, sondern beinhaltet ein integrales Konzept für den Steuersalon. Variotop® bezieht sich auf den ganzen Raum, auf die Einrichtung von Steuersalon und Steuerstand. Natürlich bestimmt das Cabriovertop den äußeren Eindruck, aber es ist nur ein Teil des Ganzen.

Sehen Sie sich unsere Variotop®-Yachten auf YouTube an



Unsere Variotop®-Yachten:

Grand Sturdy 450 AC Variotop®

Abmessungen: ± 13,75 x 4,65 x 1,20 m
Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,49 m
Motorisierung: 2x Mercury Diesel 115 PS



Grand Sturdy 500 AC Variotop®

Abmessungen: ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,49 m
Motorisierung: 2x Mercury Diesel 150 PS



Grand Sturdy 480 AC Variotop®

Abmessungen: ± 14,95 x 4,65 x 1,20 m
Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,44 m
Motorisierung: 2x Mercury Diesel 115 PS



Linssen 55 SL AC Variotop®

Abmessungen: ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,49 m
Motorisierung: 2x Mercury Diesel 150 PS



Sie möchten bereits in der nächsten Saison mit einer Linssen Variotop® fahren?

Dann wählen Sie eine dieser jungen Gebrauchtjachten:

Grand Sturdy 450 AC Variotop®

- Baujahr: 2020
- Abmessungen: 13,75 x 4,65 x 1,20 m
- Motorisierung: 2x Volvo Penta D3-110 (110 PS)
- Betriebsstunden: 350



Grand Sturdy 480 AC Variotop®

- Baujahr: 2021
- Abmessungen: 14,95 x 4,65 x 1,20 m
- Motorisierung: 2x Volvo Penta D3-110 (110 PS)
- Betriebsstunden: 110



Grand Sturdy 500 AC Variotop®

- Baujahr: 2020
- Abmessungen: 16,45 x 4,88 x 1,29 m
- Motorisierung: 2x Volvo Penta D3-150 (150 PS)
- Betriebsstunden: 640



Herzlich willkommen bei Waterfront Jachtcharter in Zeeland!

Bei uns können Sie luxuriöse und voll ausgestattete Linssen-Yachten für einen großartigen Bootsurlaub mieten. Um Ihnen und Ihrer Crew eine unbeschwerte Zeit zu ermöglichen, sind all unsere Luxusyachten von Linssen standardmäßig mit gemachten Betten, Handtüchern, Nespresso-Kaffeemaschine, edlen Hygieneartikeln und vielem mehr ausgestattet.

Unsere Flotte liegt im schönsten Hafen Zeelands, der „Delta Marina“, am Veerse Meer. Der ideale Ausgangspunkt für tolle Bootsurlaube. Dieses wunderbar klare und ruhige 23 km lange Fahrwasser zieht mit seinen vielen Inseln, an denen man kostenlos anlegen und nach Wunsch auch übernachten kann, viele Wassersportlerinnen und Wassersportler an. Die Erfahreneren unter ihnen entscheiden sich für die abenteuerliche Oosterschelde, die nach einer kurzen Schleusenpassage in nur 45 Minuten zu erreichen ist. Sie möchten mehr entdecken?

Gerne geben wir Ihnen Tipps für Routen oder helfen Ihnen bei anderen Fragen weiter.

Machen Sie ihren Bootsurlaub perfekt und buchen Sie zu Ihrer Linssen-Yacht noch ein SUP – eine tolle und sportliche Wasseraktivität, die Sie von Ihrer Linssen-Yacht aus unternehmen können. Lassen Sie sich diesen Spaß nicht entgehen und probieren Sie es selbst!

Bis bald in unserem Hafen! ◆



Team Waterfront Jachtcharter

Veerdam 5,
NL-4464 NV, Kortgene
Tel. +31 (0) 11672890
info@jachtcharter.com
www.jachtcharter.com



Zweiter Standort für den Yachtcharter Aqua Libra in Antwerpen

Ab dem 1. April 2023 wird der Yachtcharter Aqua Libra einen zweiten Standort in der belgischen Hafenstadt Antwerpen eröffnen. Hierfür werden sie mit dem „Antwerp Nautical Center“ am Oostkaai (Ostkai) im Asiadok zusammenarbeiten.

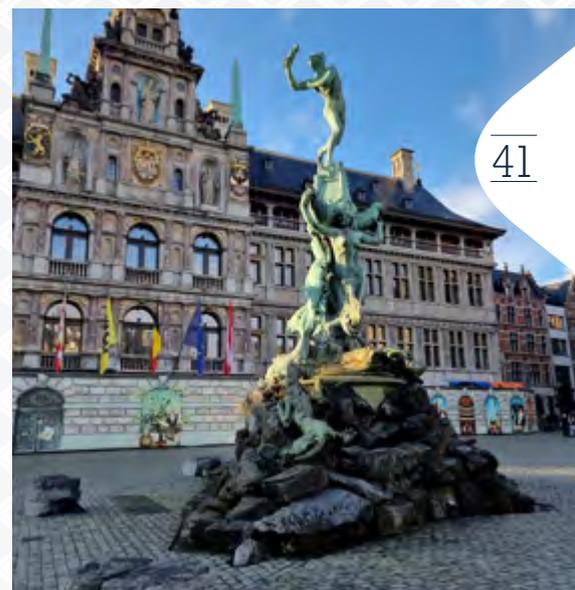
Der Asiadok befindet sich in unmittelbarer Nähe des bekannten Willemdok, des MAS-Museums, des Schifferquartiers und ist vom Antwerpener Stadtzentrum fußläufig erreichbar.

Von diesem Standort aus bieten sich unterschiedliche großartige Fahrrouten in Richtung Belgien oder Niederlande an. Da die meisten Routen in dieser Region durch den Antwerpener Hafen führen, ist zum Mieten eines Schiffs an diesem Standort jedoch ein Bootsführerschein und ein UKW-Sprechfunkzeugnis erforderlich.

Die aktuellsten Informationen über Aqua Libra Antwerpen, Verfügbarkeit der Linsse-Yachten sowie Routen finden Sie auf der Website des Yachtcharters Aqua Libra: www.aqua-libra.be.

Für diesen Standort ist Aqua Libra noch auf der Suche nach Partner-Investorinnen und -Investoren. Wenn Sie mehr über Ihre Möglichkeiten erfahren möchten, nehmen Sie Kontakt zu Luc Vanthoor auf – per E-Mail an linsse.sales@aqua-libra.be oder telefonisch unter +32 477 436 604.

Melden Sie sich auf der Website von Aqua Libra für den Newsletter an, um nichts mehr zu verpassen. ◆



41



AQUA LIBRA
EXCLUSIVE YACHTCHARTER

Aqua Libra

Arlette Casters & Luc Vanthoor
Asiadok-Oostkaai,
B-2030 Antwerpen
Tel. +32 (0) 471 476 761 /
+32 (0) 477 436 604
info@aqua-libra.be
www.aqua-libra.be



Die Dender

„ DIE ERÖFFNUNG DER SAISON IST IMMER WIEDER EIN ABENTEUER

42

ALLES BEGANN MIT EINEM TRAUM ...

Wir wohnen in Belgien an der Dender, nahe der pittoresken Schleuse Denderbelle. Regelmäßig spazieren wir an der Schleuse vorbei. Dort sehen wir vor allem Frachtschiffen vorbeifahren. Sie sind nicht allzu groß; immerhin ist die Schleuse nur 70 Meter lang. Einige Schiffe kommen so oft vorbei, dass wir sie schon mit Namen kennen. Mit einigen Schiffsführern konnten wir sogar schon plaudern, während sie die Schleuse passierten. Wegen dieser Geselligkeit haben wir die Schleuse Denderbelle schnell zu „unserer“ Schleuse erklärt. Daraus entstand der Traum, einmal selbst durch diese Schleuse zu fahren. Und so begannen die Planungen für diese Reise.

Familie De Ruytter machte diese Tour auf der Grand Sturdy 40.0 AC „Amalie“, die sie beim LBH-Partner Aqua Libra in Ophoven mieteten.

AQUA LIBRA
EXCLUSIVE YACHTCHARTER

LINSSEN
BOATING HOLIDAYS®

2018 – lange vor Corona – infizierten wir uns mit dem Linssen-Virus. Bereits seit einigen Jahren fahren wir mit den schönen Schiffen von Aqua Libra. Nicht nur der perfekte Zustand der Schiffe, sondern auch das große Angebot und vor allem der einzigartig gute Service von Luc und Arlette (den Inhabern von Aqua Libra) machen Aqua Libra zu unserem Lieblingsanbieter. Obwohl unsere allererste Fahrt im Sommer stattfand, haben wir es mit der Zeit

zum Sport gemacht, jedes Jahr die Saison von Kinrooi aus zu eröffnen.

Normalerweise mieten wir eine Linssen für eine Woche. Eine Woche reicht aber nicht aus, um von Kinrooi zur Schleuse in Denderbelle und zurück zu fahren; vor allem nicht, wenn Sie noch ein gewisses Maß an „Ungeplantem“ einplanen möchten. Bei der Planung unserer zweiwöchigen Linssen-Tour wurde dann aber schnell klar, dass



Namur

wir auch andere Dinge von unserer „Bucket List“ streichen konnten. Das Schiffshebewerk in Strépy-Thieu beispielsweise, aber auch die Fahrt auf der Schelde von der Quelle in Ath zur Mündung in Dendermonde, der Stadt, in der wir wohnen.

Nachdem wir die verfügbaren Wasserstraßen studiert hatten, ergab sich folgende Route: Kinrooi, Lüttich, Namur, Charleroi, Strépy-Thieu, Blaton, Ath, Dendermonde, Rupelmonde, Lier, Herentals, Bocholt und zurück nach Kinrooi. Mit zwei Wochen Zeit hatten wir also die Möglichkeit, eine sehr schöne Route vorbei an einigen interessanten Städten in Wallonien und Flandern zusammenzustellen.

Mit den Osterferien begann auch unsere Reise. Am ersten Tag war es etwas frisch, aber ansonsten lief alles nach Plan. Nach 9 Uhr kamen wir in Lüttich an. Der Hafenmeister war



allerdings weder telefonisch noch über Funk erreichbar. Wir wussten daher nicht, wo wir anlegen durften, wählten dann aber einen schönen freien Platz aus. Nach dem Anlegen erzählte uns eine Dame, die dort in ihrem Boot lebt, dass der Hafenmeister tatsächlich (wie öfter) nicht vor Ort sei. Wir könnten daher vielleicht kostenlos übernachten, Landstrom und Wasser gäbe es aber nicht. Daher ließen wir den Bordgenerator an und konnten so sorgenfrei das Abendessen zubereiten und die Übernachtung genießen. In den nächsten drei Tagen machten wir ähnliche Erfahrungen. Zunächst fuhren

wir nach Namur. Das ist wirklich eine sehr schöne Stadt – sowohl von Land als auch vom Wasser aus –, doch vom Yachthafen waren nur noch ein paar Hinweisschilder und Poller übrig. Auch von der Tankmöglichkeit, die wir für dort eingeplant hatten, war nichts mehr zu sehen. Wir legten daher am Kai unterhalb der Zitadelle an. Wir wollen uns nicht beschweren, denn schließlich haben Sie nicht jeden Tag die Gelegenheit, im Zentrum einer so schönen Stadt unterhalb der Zitadelle zu übernachten. Auch hier sorgte der Bordgenerator für eine unbeschwerte Zeit.

Auch an den nächsten beiden Orten, die wir zum Übernachten ausgewählt hatten, gab es weder Strom noch Wasser. Wir fühlten uns wie beim Camping in der Wildnis – nur eben mit dem Komfort einer gut ausgestatteten 40-Fuß-Motoryacht. Auch hier waren wir sehr froh, dass das Schiff über einen Generator verfügt. Dank der Größe des

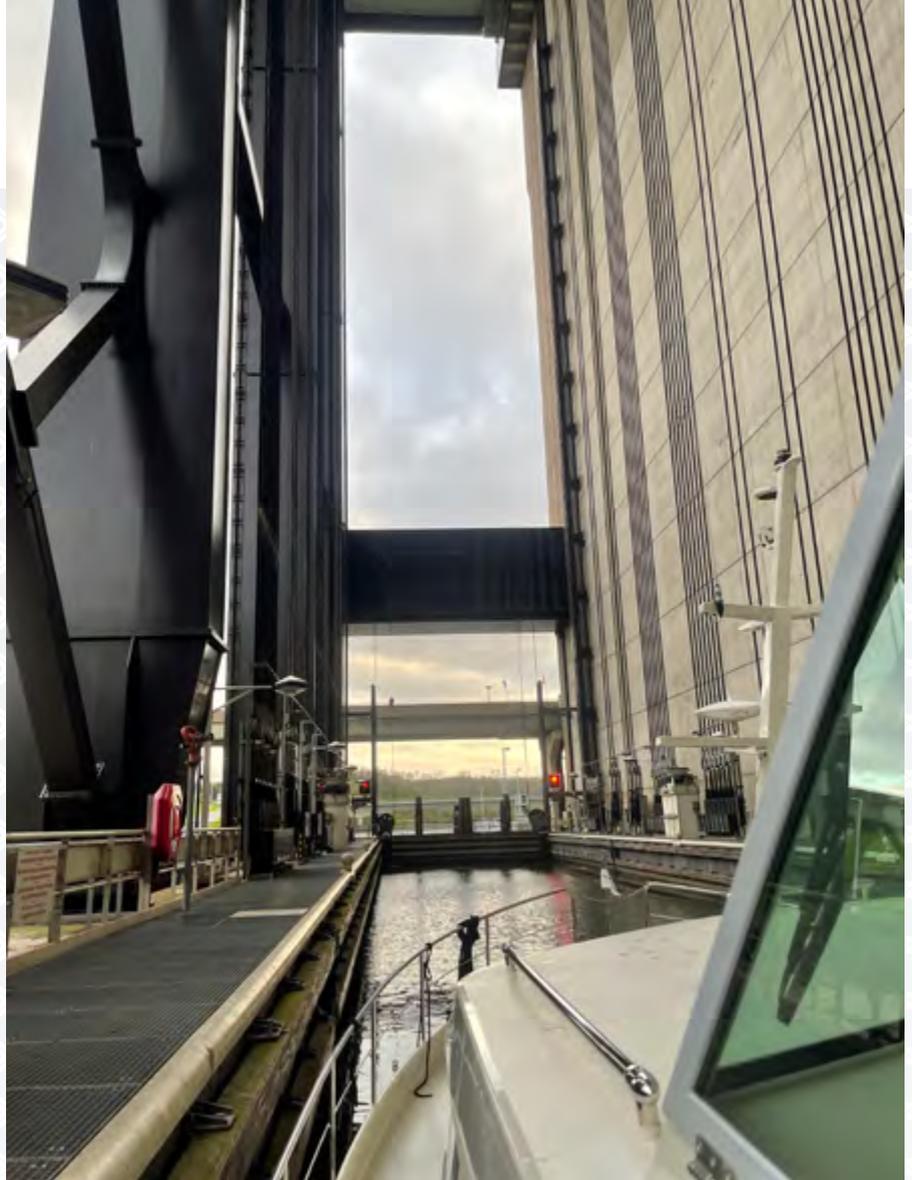
Wassertanks (440 Liter) konnten wir sorgenfrei viele Tage ohne Auftanken auskommen. Nach fünf Tagen konnten wir den Tank im Hafen von Mons mit 200 Litern Wasser auffüllen. Das war zu diesem Zeitpunkt vielleicht noch nicht nötig, doch wir wussten, dass wir hinter Mons noch mindestens drei Tage ohne Tankmöglichkeit würden auskommen müssen.

Das erste Mal Landstrom hatten wir nach fünf Tagen. Das war in Ladeuze-Chièvres, kurz vor der 15. der 21 Schleusen auf dem Kanal Blaton-Ath. Dieser kleine, aber sehr gesellige und ruhige Liegeplatz ist in jedem Fall zu empfehlen. Auf der Karte hatten wir ihn bei der Vorbereitung unserer Reise nicht gefunden; Personal, das die Schleusen und Brücken auf diesem Kanal bedient, hatte ihn uns empfohlen. An diesem Tag war es sehr windig. Vorhergesagt waren 6 Beaufort, und ich denke, dass wir die auch definitiv zu spüren bekommen – voll auf der Backbordseite.

44

Doch nun wieder zurück zur eigentlichen Reise ... Hinter Namur fuhren wir weiter in Richtung Charleroi. Wegen unangekündigter Arbeiten an einer Schleuse auf der Sambre (die am nächsten Tag wieder geöffnet wurde) mussten wir in Chambreville übernachten. Dort gibt es einen schönen Ponton direkt hinter einer neuen Lidl-Filiale. Die ideale Gelegenheit also, um unsere Vorräte aufzufüllen und etwas über die Kriegsvorgänge dieses Ortes zu lernen.

Der nächste Tag sollte ein ganz besonderer werden. Wenn alles nach Plan verlief, würden wir an dem Tag das Schiffshebewerk in Strépy-Thieu passieren können. In Charleroi verließen wir die Sambre und erreichten über den Kanal Brüssel-Charleroi und den Canal du Centre nach stolzen zehn Stunden Fahrt unser Ziel – gerade noch rechtzeitig für den letzten Senkvorgang des Hebewerks an diesem Tag. Wir hatten den ganzen Trog für uns alleine. Es



Schiffshebewerk Strépy-Thieu

wehte ein kräftiger Wind, doch im Hebewerk selbst merkten wir davon nichts. Ganz ruhig überwand den Höhenunterschied von 73 Metern nach unten. Wenn Sie während des Hebe- bzw. Senkvorgangs aussteigen, können Sie dieses Wunderwerk der Ingenieurskunst sogar besichtigen. Das Schiffshebewerk wurde 2002 in Betrieb genommen und ersetzte vier ältere Hebewerke aus dem frühen 20. Jahrhundert, die bis heute als UNESCO-Weltkulturerbe besichtigt werden können. Leider hatten wir keine Zeit, um uns diese alten Bauwerke anzusehen. Vielleicht ist das ja ein schöner Anlass für eine nächste Reise? Kurz hinter der Schleuse konnten wir beim örtlichen Yachthafen anlegen und übernachten. Wir erreichten den Hafen außerhalb der Öffnungszeiten der selbst bedienbaren Zugangsbrücke, es

fand sich jedoch ein großer Kai (wenn auch ohne Landstrom und Wasser), der uns – noch dazu kostenlos – eine gute Nachtruhe bescherte.

Der nächste Tag war ruhig. Unser einziges Ziel war es, möglichst nahe an Blaton heranzukommen. Auf halbem Weg passierten wir Mons, wo wir einkaufen und 200 Liter Wasser tanken konnten. Der hilfsbereite Hafenmeister half uns auch noch dabei, eine Dieseltankstelle zu finden (nachdem wir in Namur nicht tanken konnten). Wie sich schnell herausstellte, lag die nächste Tankstelle in Tournai und damit weit abseits unserer geplanten Route. Somit stand fest, dass wir diese Reise mit der Tankfüllung, mit der wir losgefahren waren, schaffen mussten. Die Nacht verbrachten wir an einem Steg in Bernissart nahe einer Schleuse, die (vorübergehend) außer



Blaton-Ath

Betrieb war. Und dann waren wir bereit für das Schleusenabenteuer auf dem Kanal Blaton-Ath.

Guten Mutes und mit Plan B im Hinterkopf fuhren wir in Richtung Blaton. 21 Schleusen warteten auf uns. Schon am Nachmittag zuvor hatten wir Kontakt zum Schleusenpersonal aufgenommen. Uns wurde empfohlen, gegen halb 9 an der ersten Schleuse zu liegen. Zum Glück riefen sie uns kurz vor der Abfahrt noch einmal an, um mitzuteilen, dass es eher 9 Uhr werden würde. Für die Bedienung der 21 Schleusen sorgen zwei bis drei Teams, wobei jedes Team für eine bestimmte Anzahl an Schleusen zuständig ist. Die ersten zehn Schleusen werden von einem Team bedient. Das Team begleitet die durchfahrenden Schiffe vom Land aus. Alle im Team sind sehr hilfsbereit, doch wenn Sie an der ersten Schleuse nicht genau die Durchfahrten absprechen, müssen Sie unter Umständen lange Wartezeiten einplanen, wenn zuerst noch einem anderen Schiff bei der Durchfahrt geholfen werden muss.

Wir erreichten die Schleuse 1 um zehn vor 9 Uhr – gut in der Zeit also. Das Team teilte uns jedoch mit, dass es selbst noch ein paar Minuten bis zur Schleuse bräuchte. Wir beschlossen daher, das

Schiff mit der Nase in den Wind zu legen, um zu verhindern, dass wir gegen das Ufer gedrückt wurden. Kurz vor dieser ersten Schleuse findet sich eine Art alte Wendebucht – ideal zum Drehen des Schiffes, dachten wir. Beim Umdrehen merkten wir jedoch leider schnell, dass der Kanal außerhalb der Fahrrinne sehr unteuf war. Wir liefen also mit der Nase auf einer Schlammbank fest. An sich auch eine Möglichkeit, an einem Ort liegen zu bleiben (und nicht gegen das Ufer gedrückt zu werden), aber nicht ideal für die Kühlung des Motors. Nachdem wir uns rückwärts herausmanövriert hatten, schalteten wir kurz den Motor aus, um den Kühlwasserfilter zu reinigen. Wir wussten nun, dass wir den Tiefgang in diesem Kanal genau beobachten mussten und uns sich zu weit außerhalb der Fahrrinne bewegen durften.

Die erste Schleuse wurde schnell für uns bereit gemacht. Wir konnten weiterfahren. Alles auf diesem Streckenabschnitt muss manuell bedient werden – sogar die Brücken. Ein einzigartiges Erlebnis. Schnell merkten wir, dass es auch auf die Teamarbeit zwischen dem Schleusenpersonal und uns ankam. Wir mussten unsere Fahrgeschwindigkeit so anpassen, dass das Team Zeit hatte, die Schleuse



Blaton-Ath bei 6 Beaufort

(oder Brücke), die wir durchfahren hatten, zu schließen und zur nächsten Schleuse (oder Brücke) zu gelangen und sie zu öffnen. Das war nicht nur interessant, sondern auch eine gute Übung – wäre da nicht der Wind gewesen, der mit 6 Beaufort seitlich blies und es uns schwer machte, das Schiff bei (sehr) geringer Fahrgeschwindigkeit schön in der Mitte des Kanals zu halten. Manche Kanalabschnitte sind mit Bäumen gesäumt, die den Wind ein wenig abhalten, doch in der Nähe der Schleuse lichteten sich die Baumreihen. Die Kunst bestand daher darin, so lange wie möglich zwischen den Bäumen zu bleiben, bis die „Überfahrt“ zur Schleuse ohne Anhalten möglich schien. Schon bald wurde uns bewusst, wie wertvoll ein einfaches Fernglas sein kann.

Der Wind wurde jedoch stärker. An jeder Schleuse waren äußerste Konzentration und extrem schnelle Reaktionen gefragt, um den Windstößen die Stirn zu bieten und das Schiff ordentlich in der engen Schleuse anzulegen. In manchen Schleusen (Senkfahrt) war zudem sehr wenig Platz zwischen Wasserlinie und Schleusenrand, sodass die Fender beim Einfahren ihrer Funktion nicht gerecht werden konnten. Nach zehn bis zwölf Schleusen hatten wir genug und

machten uns auf die Suche nach einem Liegeplatz, wo wir auf das für den nächsten Tag vorhergesagte bessere Wetter warten wollten. Wir waren daher sehr froh, hinter Schleuse 14 das Schiff kurz festmachen zu können. Dieser kleine Hafen in Ladeuze-Chièvres war auf keiner Karte verzeichnet; das Schleusenpersonal hatte ihn uns empfohlen. Besonderes Highlight dort war, dass wir dort Landstrom nutzen konnten. Nett war auch, dass wir dort die flämischen Inhaber eines lokalen Ladengeschäfts kennenlernen. Sie waren vor vielen Jahren dorthin gekommen und fanden es noch immer sehr schön.

Die nächsten Tage brachten besseres Wetter, sodass wir der Dender von ihrem Ursprung in Ath bis zu ihrer Mündung in Dendermonde folgen konnten. Wir merkten außerdem deutlich, dass die Fahrsaison inzwischen begonnen hatte, vor allem auf dem Abschnitt zwischen Blaton und Geraardsbergen. Der Tiefgang im Kanal Blaton-Ath ließ manchmal sehr zu wünschen übrig. An zwei Schleusen mussten wir bei der Ausfahrt durch Schlamm fahren (wo eigentlich noch 70 cm Wasser unter dem Kiel sein sollten). An den Schleusentoren hatte sich außerdem viel Müll angesammelt. Erst ab Geraardsbergen war wieder mit saubereren Schleusen zu rechnen. Alles in allem hatten wir aber noch Glück. Das Schleusenpersonal ist meistens auch bereit, vor der Einfahrt in die Schleuse den Treibmüll ein wenig wegzuräumen. Und die Dender ist einfach schön zu fahren – sehr ruhig, gesäumt von einem Treidelpfad und umgeben von einer sehr ländlichen Landschaft (ausgenommen der Abschnitt in Aalst).

Geraardsbergen war den Besuch wert. Dort gab es auch einen besonders freundlichen Hafenmeister. Wir halfen ihm dabei, dass WLAN-Passwort zu finden, denn auch für ihn



Schleuse Denderbelle

hatte die Saison gerade erst begonnen. Von ihm erhielten wir außerdem den Wassersportführer 2022 des flämischen Wassersportclubs (*VVV Toervaargids*) – ein wirklich praktischer Helfer auf Fahrten über die flämischen Wasserstraßen.

Wir fuhren weiter in Richtung Dendermonde. Endlich konnten wir uns unseren Traum erfüllen und „unsere“ Schleuse in Denderbelle selbst durchfahren. Dafür nahmen wir uns dann auch viel Zeit und legten vor der Durchfahrt nochmal an. Der Höhenunterschied in der Schleuse beträgt nur wenige Meter. Viel Zeit verbrachten wir also nicht darin, genossen aber jede Sekunde. Das war *unser* Moment.

Hinter der Schleuse legten wir an einem kleinen Ponton der Stadt Dendermonde an. Wir hatten uns inzwischen so sehr daran gewöhnt, an unseren Liegeplätzen ohne externes Wasser und Landstrom auskommen zu müssen, dass wir uns gar nicht mehr darüber wunderten, dass beides auch hier nicht verfügbar war. Auf einem schönen Spaziergang zum Stadtzentrum – das wir immerhin

schon seit über 20 Jahren kennen – hatten wir ein echtes „Urlaub in der eigenen Stadt“-Gefühl. Auch wenn unser Haus nur einen Steinwurf vom Ponton entfernt liegt, hatte niemand an Bord den Wunsch, die Nacht zu Hause zu verbringen. Nein, das ging wirklich nicht. Ganz sicher nicht in diesem einen einzigartigen und langersehnten Moment, in dem wir mit einer Linszen die Dender entlang fuhren.

Der Plan war, anschließend über die Schelde stromaufwärts in Richtung Rupelmonde zu fahren – aber erst nach der Flut. Die Strömung auf der Schelde kann nämlich recht schnell sein. Weil wir mit den Gezeiten mitfuhren, konnten wir etwa 4 km/h an Geschwindigkeit zulegen. So fuhren wir energieeffizient und konnten Diesel einsparen.

In Rupelmonde legten wir an dem Steg an, der auch von der Fähre genutzt wird. Die Rupel hat eine ordentliche Strömung und auch die Gezeitenunterschiede sind dort groß. Wir hatten uns zum Glück vorab vom Fährdienst bestätigen lassen, dass auch die Fähren (mit einem Tiefgang von 1,4 Metern) bei Ebbe nicht festlaufen. Beim Anlegen

war die Strömung recht stark (wir befanden uns genau zwischen Flut und Ebbe), wodurch wir Gelegenheit hatten, die Anlegetechnik einmal bei starker Gegenströmung auszuprobieren. Es machte Spaß, sich bei hoher Drehzahl in Höhe des gewünschten Anlegeplatzes „treiben“ zu lassen und von der Strömung bei leicht zum Steg zeigender Nase gen Steg drücken zu lassen. Funktioniert perfekt.

Viel gibt es von diesem Liegeplatz aus übrigens nicht zu sehen, er war aber der ideale Ort, um am nächsten Morgen kurz nach Ebbe in Richtung Lier weiterzufahren. So konnten wir sicher sein, dass wir alle Brücken auf dem Netekanal würden durchfahren können. Einige dieser Brücken haben eine Durchfahrtshöhe von nur 3,5 Metern. Weil wir eine Stunde nach Ebbe losgefahren waren und mit einer Geschwindigkeit fuhren, die knapp unter der Geschwindigkeit lag, mit der die Flut kam, hatten wir immer ausreichend Wasser unter dem Kiel und keine Probleme mit den Durchfahrtshöhen. Das sind die schönen Momente im Leben eines Ingenieurs: wenn das naturwissenschaftliche Wissen dabei hilft, eine Situation zu verstehen und die Kontrolle zu behalten.

In Lier legten wir einen kurzen Stopp ein, um Freunde zu treffen, und fuhren dann weiter nach Herentals. Dabei fuhren wir auch ein Stück über den Albertkanal, wo wir dem Autopiloten endlich einmal die Gelegenheit geben konnten, sich zu beweisen und uns schön und in gerader Linie an der Steuerbordseite dieses breiten Kanals zu halten. Nachdem wir die erste Schleuse des Kanals Herentals-Bocholt passiert hatten und ein Weilchen in Begleitung von drei schnellen Kanuten gefahren waren, erreichten wir endlich wieder den Yachthafen von Herentals. Wir hatten diesen Hafen zuvor schon einmal angesteuert und fühlten uns

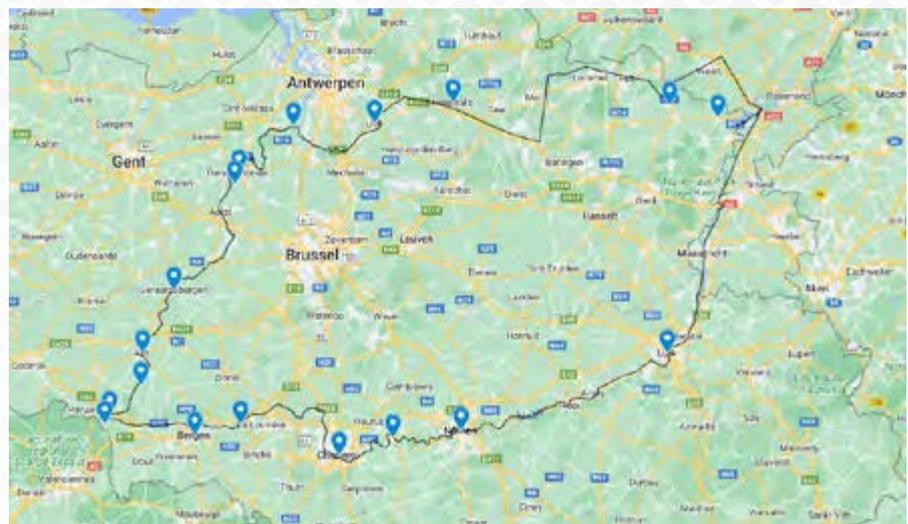
daher ein wenig wie zu Hause. Das Schiff konnten wir ordentlich rückwärts in einem engen Liegeplatz anlegen, wobei sich unsere Erfahrungen, die wir in den vielen engen Schleusen auf dem Kanal Blaton-Ath gesammelt hatten, wirklich bezahlt machten.

Die letzten Tage brachen an. Schade eigentlich, denn nach knapp zwei Wochen unterwegs hatten wir sicher noch nicht genug. Wir genossen also weiter jeden Moment. Wir verließen Herentals bei leichtem Nebel. Dabei entstanden wunderschöne Fotos. Nachdem wir die charakteristischen Schleusen auf dem ersten Kanalabschnitt durchfahren hatten, machten wir am „Pfannkuchenboot“ Halt und genossen einen Pfannkuchen. Dieses Schiff liegt fest vertäut hinter Schleuse 4, wo der Kanal Dessel-Turnhout-Schoten mit dem Kanal Herentals-Bocholt zusammenfließt. Einen Zwischenstopp dort können wir wirklich empfehlen, an schönen Tagen ist eine Reservierung sicher eine gute Idee. Bocholt war der letzte Hafen, den wir ansteuerten, bevor es weiter Richtung Kinrooi ging.

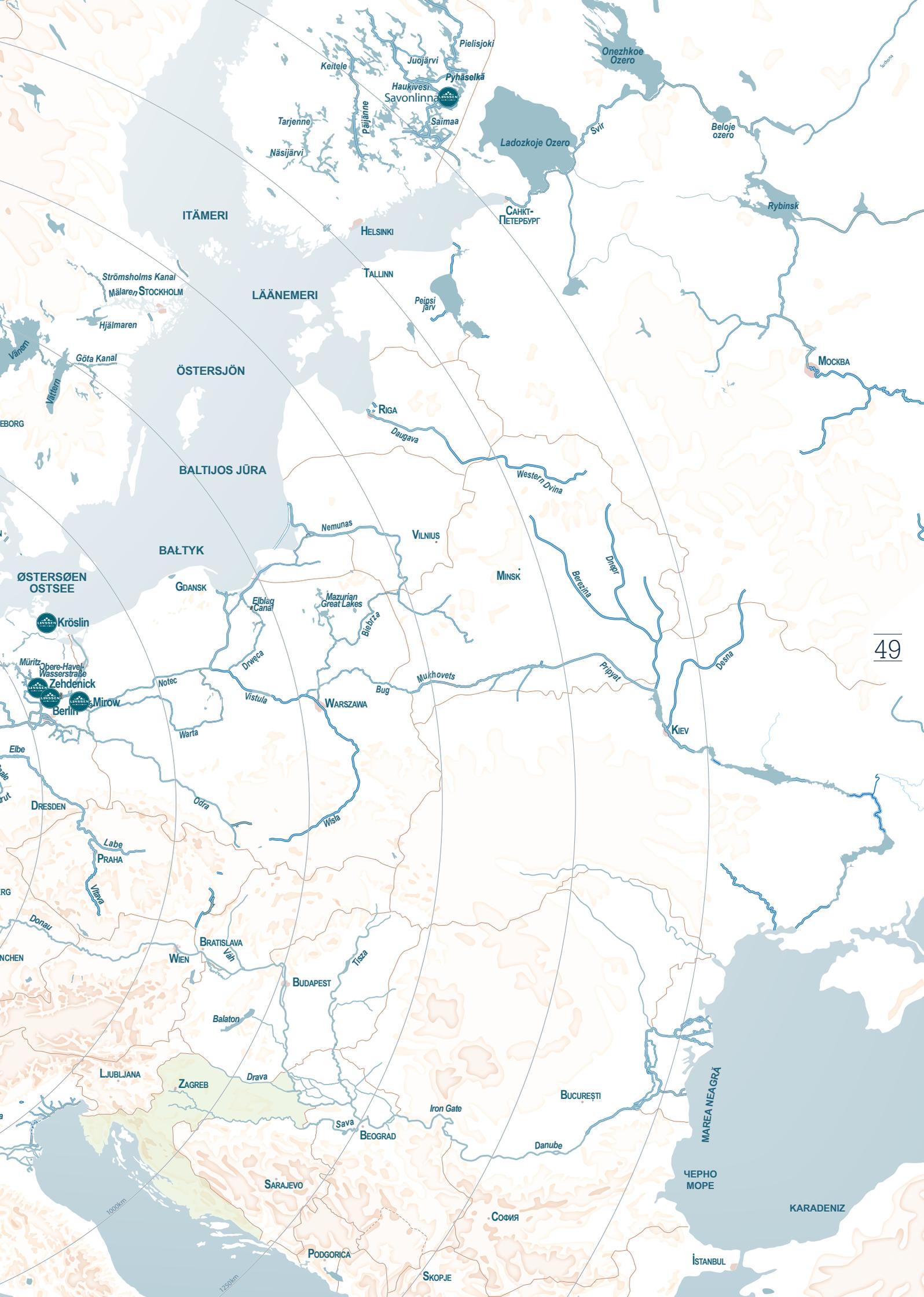


Kanal Herentals-Bocholt

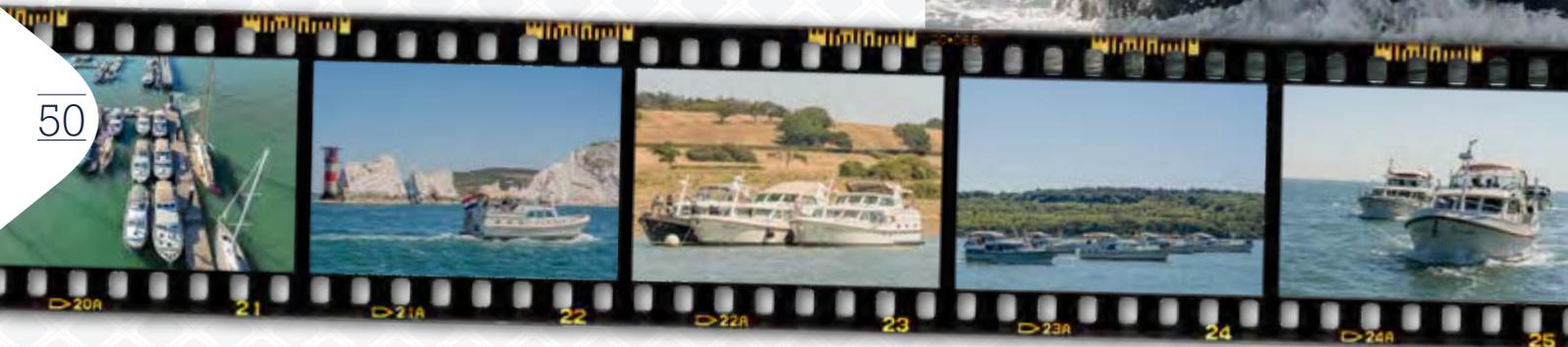
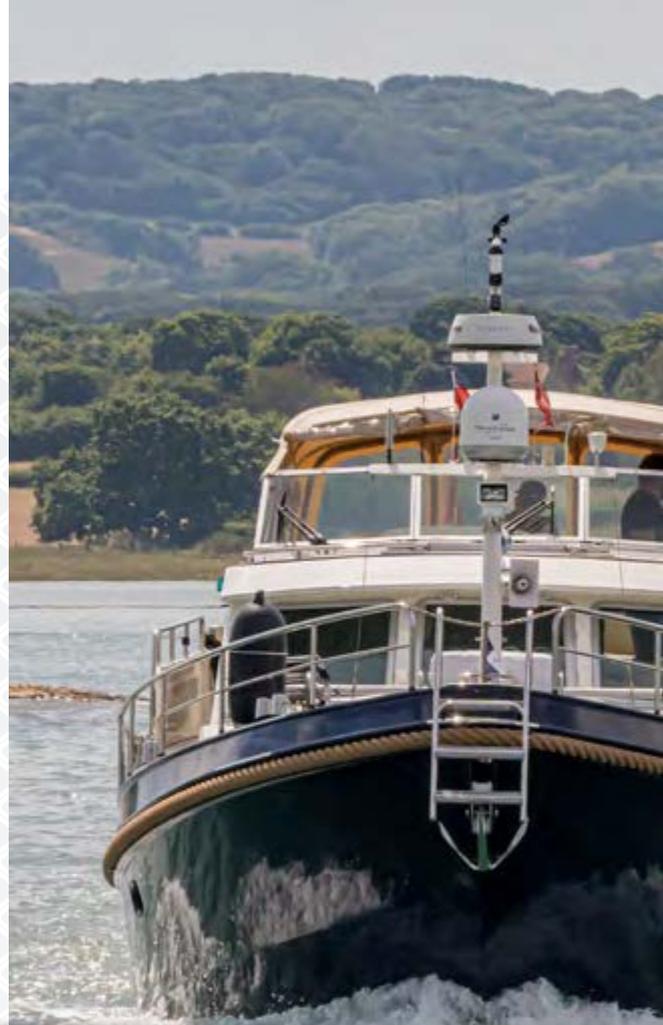
Die letzten Kilometer zurück zum Hafen „De Spaanjerd“ flogen nur so an uns vorbei. Noch schnell das Schiff vor der Rückgabe volltanken und dann war diese Reise auch schon wieder vorbei. Welch eine Erfahrung. Auf jeden Fall die Mühe wert. Umso mehr weiß ich jedoch die Qualitäten einer Linssen-Yacht zu schätzen. Danke an die Linssen-Werft dafür, dass sie solche Schiffe auf den Markt bringt. Danke an Aqua Libra dafür, dass sie diese Schiffe so vielen Menschen zur Verfügung stellen. Danke insbesondere auch an Luc Vanthoor für all die Unterstützung und Beratung vor, während und nach der Reise. ◆



Reisedaten: 14 Reisetage, 12 Fahrtage, 12 Flüsse und Kanäle, 70 Schleusen, 84 Fahrstunden, aber nur dreimal Landstrom und einmal Wasser auftanken. Insgesamt haben wir 417 Liter Diesel und 600 Liter Wasser verbraucht.



BLUE WATER FLOTILLA TOUR 2022



Vom 1. bis zum 22. Juli 2022 organisierten der Linssen-Partner Jonkers Yachts und Linssen-Boating-Holidays®-Partner Dutch Yachts Rentals die erste Linssen Blue Water Flotilla Tour. Insgesamt nahmen elf Linssen-Yachten an der Tour teil. Nicht zuletzt dank der hervorragenden Organisation und des schönen Wetters war die Tour ein voller Erfolg.

Eine gute Vorbereitung ist die halbe Miete

Die Überfahrt nach England und das Fahren auf See ist vielleicht nicht jedermanns Sache. Die Flottillenfahrt sollte diese Hürde jedoch beseitigen. Alle Aspekte der Tour wurden im Flottillenguide erläutert: darunter natürlich die täglichen Routen, aber auch die Distanzen, eventuelle Schleusen, UKW-Schiffsfunkkanäle, Gezeiten, Lage der Häfen (häufig mit Luftaufnahmen) und die Einklarierung beim britischen Zoll. Täglich wurden alle Punkte für den anstehenden Tag bzw. die anstehende Tour besprochen.

Willemstad war der Start, doch die eigentliche Tour begann am 3. Juli im belgischen Nieuwpoort. In einem abschließenden Briefing wurden alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter anderem über die Wettervorhersage, wichtige Hinweise zum Überqueren des Kanals und Sicherheitsmaßnahmen informiert, sodass jeder gut vorbereitet starteten. Über die belgische und nordfranzösische Küste erfolgte die Überfahrt nach England. Von dort aus ging es weiter entlang der Südküste Englands, den berühmten Kreidefelsen der „Seven Sisters“, Cowes mit „The Needles“ als entferntesten Punkt und dem markanten Leuchtturm am äußersten westlichen Punkt der Isle of Wight. Darüber hinaus wurden viele schöne und beeindruckende Orte wie Beaulieu River, Eastbourne, Boulogne und Ostende besucht. Am Ende waren sich alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer darüber einig, dass es eine fantastische Reise war. ◆




DUTCH YACHT RENTALS


JONKERSYACHTS



INNOVATIONEN FÜR IHREN WEG



Wir als Raymarine arbeiten ständig an Innovationen, um hochleistungsfähige Sensoren und intelligente Navigationssysteme für Sie zu entwickeln. So können Sie Ihre Zeit auf dem Wasser stressfrei genießen.

Von Kartenplottern und Instrumenten über Radargeräte und Bordnetzwerke - Raymarine hat das passende Navigationssystem für Sie.



Raymarine

#FindYourSea