

# P I N C O Y A Blog

Leben ist meer...

---

## Überführung 2010

Die Crew: Astrid und Martin

Link: Hier geht es zurück zur Webseite [Reisen](#)

---

<http://www.pincoya.de/wordpress>

PDF generated January 03, 2015 by Kalin's PDF Creation Station WordPress plugin

## Inhaltsverzeichnis

<b>Die Überführung beginnt...</b> .....	3
<b>Mit Hochwasser den Rhein stromabwärts</b> .....	4
<b>Und nun weiter nach Nordosten</b> .....	5
<b>Vom Rhein-Herne-Kanal bis in den Mittellandkanal</b> .....	6
<b>Auf dem Wasserweg durch unsere Heimatstadt Hannover...</b> .....	7
<b>Den Elbeseitenkanal entlang</b> .....	9
<b>Das Schiffshebewerk Scharnebeck und schwierige Einfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal</b> .....	10
<b>Durch Lübeck und erstmals in die Ostsee!</b> .....	11

## Die Überführung beginnt...

by Astrid - Saturday, March 27, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/03/uberfuehrungstart/>

Wir sind aufgeregt! Die Schiffsübernahme ist gerade erfolgt und unsere erste Fahrt mit der PINCOYA steht bevor. Eigentlich hört die Dame immer noch auf den schrecklichen Namen "Godewind", der zudem noch in altdeutscher Schrift an Bug und Heck prangt. Das ist grausig und das hat dieses Schiff nun wirklich nicht verdient. In unseren Köpfen heißt sie aber schon "PINCOYA" und wir werden sie nach der Überführung als allererstes von diesem schrecklichen Namen befreien.

Das Wetter zeigt sich von seiner unfreundlichen Seite. Es ist bitterkalt und regnerisch als wir starten. Zum ersten Mal werden wir nicht auf offener See oder auf einem Binnensee unterwegs sein, sondern auf Flüssen und Kanälen mit etlichen Schleusen. Für uns ist das eine ganz neue Erfahrung, die wir im Nachhinein aber nicht missen möchten. Doch jetzt sind wir nervös. Nicht alles wird klappen und ohne Schrammen wird die PINCOYA auch nicht davonkommen. Aber das sind die Dinge, die wohl dazugehören, wenn man etwas Neues wagt.

Kurz vorm Mittag geht es in Wiesbaden / Schierstein (1) los. Diesig und grau empfängt uns der Rhein. Uns erwischen im Laufe des Tages immer wieder Regenschauer. Ein kalter, ungemütlicher Märztag. Der Rhein führt Hochwasser und wir haben Sorge, zu dicht unter Land zu fahren, denn die Bühnen und Untiefen am Ufer sieht man nicht. Der normale Flusslauf ist nur zu erahnen. Wir kommen schnell voran, das GPS zeigt teilweise bis zu 18 km/h. Seemeilen gibt es hier nicht, am Ufer stehen Tafeln mit den Flusskilometern. Bergab und mit Strom haben wir die erste Tagesetappe von 86 km, dies sind immerhin runde 46 sm, schnell geschafft. Das war ein Schnitt von 14 km/h bzw. 7,5 kn. Nicht schlecht für eine "normale Marschfahrt"!

Der mitfahrende und entgegenkommende Schiffsverkehr ist allerdings auch ziemlich schnell! Wir haben gehörigen Respekt. Die Binnenschiffe sind nicht nur schnell, sondern auch bemerkenswert groß. Das hätten wir nicht gedacht. Richtige Containerschiffe sind darunter. Sog und Wellenschlag können sich sehen lassen. Eilig kramen wir noch weitere Leinen und Schoten heraus und zurren den liegenden Mast nochmal extra fest. Außerdem dürfen stromaufwärtsfahrende Binnenschiffe in den Kurven "schnippeln", d.h. die Fluss-Seite wechseln. Die fahren dann auf der Kurveninnenseite, weil dort der Gegenstrom geringer ist. Angezeigt wird dies durch eine blaue Tafel mit weißem Blinklicht, die an Steuerbord gesetzt wird. Dann muss dieses bergfahrende Schiff von talfahrenden Schiffen an der Steuerbord-Seite passiert werden. Also nicht Bb – Bb, sondern Stb – Stb. Man wechselt also die Fahrbahnseite und hat kurzzeitig quasi englische Verkehrsverhältnisse. Die Regel ist einfach und wir kommen nach kurzer Eingewöhnung auch gut klar. Der erste Tag verläuft ohne Probleme. In der Marina Ehrenbreitstein (2) genießen wir unser allererstes Anlegebier auf unserem neuen Schiff. Ein gutes Gefühl macht sich breit.

[Zurück zum Anfang](#)

## **Mit Hochwasser den Rhein stromabwärts ...**

by Astrid - Sunday, March 28, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/03/weiter-gehts-den-rhein-mit-hochwasser-stromab/>

Der Tag beginnt entspannt. Es gibt kaum Gegenverkehr, der Grund ist eine Teilspernung für die bergfahrenden Schiffe. Wir fühlen uns gut und überholen sogar ein Binnenschiff. Die Sache mit dem Gegenverkehr ist einfach: entgegenkommendes Schiff beobachten, wenn die Tafel gesetzt ist, dann "schwups" eine kleine Kurskorrektur, damit wir auf der richtigen Seite den Bergfahrer passieren. So einfach, so gut. Es beginnt Spaß zu machen, und wir genießen den teilweise wirklich idyllischen Rhein mit seinen Burgen hoch oben und den Städtchen am Ufer. Wir entspannen uns und haben das Gefühl, alles im Griff zu haben.

Welch ein Trugschluss!

Am Nachmittag macht sich die Aufhebung der Sperrung bemerkbar. Die Anzahl der entgegenkommenden Schiffe wird deutlich größer und die Überholmanöver der Bergfahrer untereinander machen das Passieren allmählich zu einer nervenaufreibenden Angelegenheit. Und dann wird's ganz schnell und unerwartet eng: zwei Frachter kommen hinter einer Kurve mit hoher Geschwindigkeit hervor. Wir sausen ihnen stromabwärts entgegen, aber überholen gerade selbst einen Talfahrer. Der eine Bergfahrer hat die blaue Tafel gesetzt, der Überholer aber nicht! Was nun?!? Wie und wo vorbei? Davon steht nichts im Rhein-Handbuch. Wir haben nicht viel Zeit! Sollen wir zusammen mit unseren Talfahrer, den wir selbst gerade einmal halb überholt haben, zwischen den beiden wahnsinnigen Bergfahrern durch? Passen überhaupt 3 Binnenschiffe mit uns zusammen nebeneinander auf den Rhein? Sind die denn alle irre? Sch...! Was sollen wir denn nun machen? Gleich wird's knallen und das war's. - Gut, wir hatten bis hierhin ein tolles Leben, zwar etwas kurz, aber wenn es das nun gewesen sein soll, na gut, es kommt ja bekanntlich, wie es kommt und dann ist es auch noch so, wie es ist. Aber eigentlich ist der Rhein heute definitiv zu kalt zum Sterben. Gibt's vielleicht doch noch irgendeinen Ausweg? Am linken Ufer sieht es nach etwas mehr Platz aus, als in der Mitte und rechts. Aber dort sind die Bühnen! Martin, der gerade noch vom Innensteuerstand gesteuert hat, springt laut fluchend nach draußen und reißt das Ruder herum. Wir schiessen quer vor beiden Bergfahrern auf das linke Ufer zu. Hoffentlich schaffen wir es noch vor den Frachtern! Mir gehen die letzten beiden Tage durch den Kopf. Das war's also mit unserem schönen neuen Schiff. Wir werden mit voller Wucht auf eine der Bühnen knallen und absaufen.

Martin schafft es doch noch irgendwie, das Schiff in einem Bogen zu drehen und wir quängeln uns ganz dicht am linken Ufer durch den Schlamassel. Es knallt nicht, es knirscht nicht und - wir schwimmen noch. Keine Grundberührung, keine Kollision - die Frachter sind durch. Der talfahrende Kollege, den wir gerade halb überholt hatten, hat sich irgendwie in der Mitte durchgemogelt. Wir schauen den Bergfahrern ungläubig hinterher und reihen uns wieder ordentlich auf der Seite der Talfahrer ein. Heute wird nicht mehr überholt und wir sehen zu, immer einen großen dicken Vordermann vor uns zu haben, der alles frei macht.

Den Rest des Tages passen wir wie die Luchse auf, jedes Schiff und jeder Schubverband wird argwöhnisch und frühzeitig beäugt, bis die Passage für uns klar und eindeutig ist. Geht doch! Wir beruhigen uns wieder und finden sogar Spaß am Riesenslalom auf dem Rhein. Was ist das nur für ein Spektakel und Treiben auf diesem Fluß!

Im Medienhafen Düsseldorf (3) geht schliesslich dieser ereignisreiche Tag zu Ende. Die Welt ist wieder in Ordnung und der Rhein tatsächlich schon bald Geschichte. Morgen werden wir ihn verlassen und nach 278 km in den Rhein-Herne-Kanal abzweigen. Denn dann geht's weiter nach Osten, wo die nächsten Herausforderungen schon auf uns warten: 15 Schleusen und ganz viel Kanal sind es noch bis Lübeck ...

[Zurück zum Anfang](#)

## Und nun weiter nach Nordosten ...

by Astrid - Monday, March 29, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/03/und-nun-weiter-nach-osten/>

Heute heißt es vom Rhein Abschied nehmen. So richtig traurig sind wir nicht. Bei Duisburg biegen wir in den Rhein-Herne-Kanal ab. Und dort wartet sie auch schon auf uns, unsere allererste Schleuse in unserem Seglerleben. Es ist die erste von fünf Schleusen, die uns heute in kurzer Folge Stück für Stück nach oben befördern wird.

Die Spannung ist groß: Wie wird es laufen? Werden die Leinen lang genug sein, sind die Poller erreichbar, sind es Schwimmpoller oder müssen wir umhängen? Wird es eng in den Schleusen? Lauter Fragen, auf die wir im Laufe des Tages genügend Antworten bekommen werden. In jeder Schleuse läuft es irgendwie anders, aber das Prozedere ist ähnlich. Über Funk anmelden, warten bis die Aufforderung zur Einfahrt kommt, dann einfahren und möglichst schnell die Poller erwischen. Als Sportboot fährt man immer als Letzter nach der Berufsschiffahrt ein und die Schleusenwärter fackeln nicht lange, bevor es dann los geht.

In der Schleuse Duisburg (1) gibt es keine Schwimmpoller. Wir sind froh, dass jeder von uns einen Poller erwischt, den man beim Hochschleusen leicht wechseln kann. Hinter einem Binnenschiffer kommen wir gut klar. Prima! Nr. 1 hat schon einmal geklappt. In die Schleuse Oberhausen fahren wir mit demselben Binnenschiffer ein. Alles läuft problemlos, auch Oberhausen (2) wird "abgehakt". Wir kriegen Oberwasser und fahren hinter einem holländischen Frachter siegessicher in die Schleuse Nr. 3 - Gelsenkirchen - ein. Viel zu dicht und viel zu früh! Trottelig und sorglos fahren wir einfach direkt hinter dem Holländer her. Und dann passiert's: Der Holländer ist noch nicht ganz fest und dreht noch einmal kräftig seine Schraube. Das Schraubenwasser wirbelt direkt vor unserem Bug auf. Aber wir haben keine Fahrt mehr im Schiff und wir sind machtlos und werden gedreht. Auch die Flucht nach hinten geht schief. Wir haben keine Chance in diesem Schraubenwasser die PINCOYA irgendwie gerade zu halten. Das Heck schleudert gegen die Schleusenwand. In unseren Ohren kracht es gewaltiger, als es eigentlich ist. Es reicht aber für eine ordentliche Gelcoat-Macke und unsere Nerven liegen in Sekunden blank. Nichts wie raus hier! Flucht nach hinten, raus raus raus, nur raus aus der Schleuse. Dem Schleusenwärter teilen wir danach per Funk mit, dass wir diesen Schleusengang nicht mitmachen werden. Puh! Das war ja wohl gar nix! Ich übergebe erst einmal das Steuer und lasse Martin fahren. Der zweite Versuch klappt dann, wir bekommen ganz für uns allein eine Schleusenkammer zugewiesen, der Schleusenwärter hat wohl Mitleid mit uns und erspart uns so weitere Abenteuer.

Die nächsten beiden Schleusen, Wanne-Eickel (4) und Herne-Ost (5), meistern wir wieder ohne größere Probleme. Wir halten Abstand und fahren erst ein, wenn der Voraufahrende in der Schleuse fest ist. In Wanne-Eickel müssen wir tatsächlich Taue knüpfen, weil die Schwimmpoller zu weit auseinander liegen. Aber ansonsten klappt alles. Die letzte Schleuse für den Tag hat auch den größten Hub: 12,8 m werden wir nach oben befördert. Sehr imposant, in der Schleuse ganz allein und ganz unten zu sitzen, in den Himmel zu schauen und zu wissen, dass das Wasser auf einer Seite viele viele Meter über uns an der Wand wartet und drückt. Im Laufe des Schleusengangs wird es dann langsam heller und der anfangs schmale Streifen Himmel weitet sich, bis wir oben sind und sich der Rundblick wieder öffnet.

Wir stoppen an diesem Tag bei Castrop-Rauxel (4), nachdem wir das erste Mal getankt haben. Die Tankaktion ist ein ziemliches Theater und langwierig, denn unsere Tankentlüftung funktioniert nicht. Der Tankwart trägt es mit Fassung, aber wir sind nicht so glücklich. Das werden wir beizeiten richten müssen, unsere Arbeitsliste wächst.

[Zurück zum Anfang](#)

## Vom Rhein-Herne-Kanal bis in den Mittellandkanal...

by Astrid - Tuesday, March 30, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/03/vom-rhein-herne-kanal-bis-in-den-mittellandkanal/>

Heute geht es entspannt weiter. Die nächste Schleuse ist noch weit entfernt. So fressen wir ganz gemächlich einen Kanalkilometer nach dem anderen. Fast unbemerkt erfolgt der Wechsel vom Rhein-Herne-Kanal in den Dortmund-Ems-Kanal. Beim Übergang kommen wir an dem alten Schiffshebewerk Henrichenburg vorbei. Ansonsten hat uns der Rhein-Herne-Kanal nicht wirklich begeistert, obwohl er als wunderbar naturbezogen angepriesen wird. Industrie- und Kohle-Betriebe bestimmen das Bild und den Geruch. Je weiter wir jedoch auf Münster und die einzige Schleuse für diesen Tag zufahren, desto schöner wird es auch landschaftlich. Es wird grüner, freundlicher und offener um uns herum. Außerdem lässt sich die Sonne blicken und mit etwas Sonne sieht die trübste Kanallandschaft gleich viel freundlicher aus.

Es ist bemerkenswert, wie sich das Schiffsaufkommen seit Verlassen des Rheins verändert hat: dort herrschte rege und drängelnde Betriebsamkeit. Hier hingegen fährt mit uns heute nur ein einziges Schiff in dieselbe Richtung und wir zählen nur ein gutes Dutzend Entgegenkommer über den ganzen Tag. Das lässt uns entspannt dahinzuckeln.

An der Schleuse Münster (6) warten wir rund 30 Minuten bis ein Binnenschiff kommt, mit dem wir dann geschleust werden. In 10 Minuten ist alles erledigt: mit Abstand einfahren, an Schwimmpollern festmachen, schleusen, losmachen und raus aus der Schleuse und weiter motoren.

Völlig unspektakulär geht es dann irgendwann rechts ab in den Mittellandkanal. Es wird schon langsam dämmerig und wir übernachten in dem stillgelegten Seitenarm "Alte Fahrt Hörstel" (5) an einem brüchigen Steg ohne jegliche Versorgung. Dafür ist es hier aber absolut ruhig mit viel Natur pur. Fast schon idyllisch.

[Zurück zum Anfang](#)

## Auf dem Wasserweg durch unsere Heimatstadt Hannover...

by Astrid - Thursday, April 01, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/04/auf-dem-wasserweg-durch-unsere-heimatstadt-hannover/>

Gestern ging es einfach nur geradeaus. Kilometer um Kilometer brummte uns der Motor auf dem Mittellandkanal nach Osten. Die Landschaft wurde immer beschaulicher und als Highlight überquerten wir bei Minden hoch oben auf dem Kanal die Weser. Das war schon eine imposante Sache und man hatte zudem eine prima Aussicht.

Am Abend machen wir im Yachthafen Idensen (6) fest. Da wir für die Saison recht früh dran sind, ist der Hafen noch geschlossen. Aber die netten Pächter schliessen extra für uns die Toiletten auf. Allerdings sind die Duschen noch nicht wieder betriebsbereit. Schade! So eine Dusche wäre schon schön gewesen. Seit Düsseldorf hatten wir noch nicht wieder das Vergnügen von fließendem warmen Duschwasser.

In Idensen bekommen wir auch unseren ersten Besuch. Heino, ein Freund und Arbeitskollege, kommt mit seinem Motorrad auf ein Bier vorbei. Er wohnt ganz in der Nähe. Aus dem einen Bier werden zwei und dann haben wir auch schon unseren ersten Übernachtungsgast.

Der 01. April empfängt uns mit Schnee- und Graupelschauern. Heute ist es etwas mehr als lausig kalt und die kalte Nässe kriecht bis in unsere Knochen. Dafür geht es heute ausnahmsweise weiter geradeaus - geradeaus - und geradeaus. Doch die Anspannung wächst, bald werden wir durch unsere Heimatstadt Hannover fahren. Ein komisches Gefühl. In Hannover wartet nicht nur die nächste Schleuse auf uns, dort warten auch meine Eltern mit Tante, Onkel und Cousine aus Bremen. Auch Martins Tochter Celine mit ihrer Mutter werden dort sein. Alle wollen Sie unser neues Schiff sehen und uns beim Schleusen beobachten. Celine darf mit uns durch die Schleuse fahren, eine tolle Sache.

Die Schleuse Anderten (7) ist allerdings alles andere als eine tolle Sache. Sie ist eine der ältesten auf unserem Weg und im Nachhinein betrachtet ist sie ganz sicher auch die unangenehmste, mit der wir zu tun hatten. Es gibt keine Schwimmpoller und die festen Poller sind so weit auseinander, dass ein Umhängen an Bug und Heck schlicht nicht möglich ist. Zudem geht die Schließung sehr schnell, was bedeutet, dass auch Unmengen von Wasser ganz schnell in die Schleusenkammer müssen. Das einströmende Wasser sorgt für kräftige Verwirbelungen, so dass das Schiff hin und her gedrückt wird und kaum zu halten ist. Das ist für uns echt grenzwertig: gleich nachdem wir in der Schleusenkammer vorne und hinten festgemacht haben, werden die Tore geschlossen. Martins hintere Leine hängt unerreichbar über den untersten Poller und versinkt nach kurzer Zeit im Wasser. Der Motor läuft. Martin muss aufpassen, dass die Leine nicht in der Schraube landet. Die Verwirbelungen drücken uns immer wieder nach hinten in Richtung Schleusentor, so dass Martin immer wieder etwas Vorwärts geben muss. Oben, im letzten Viertel des Hubes, lauert ein Überhang über dem Schleusentor, durch das wir unten gerade eingefahren sind. Dort dürfen wir auf keinen Fall mit dem über das Heck herausstehenden Mast hängen bleiben. Ich habe vorne die Poller zu wechseln und bin im Stress, weil das Schiff durch die Strömung kräftig von der Wand weggedrückt wird. Mit aller Kraft kämpfe ich mich von Poller-Wechsel zu Poller-Wechsel. Ich kann das Schiff kaum halten. Martins Einsatz hinten ist zirkusreif. Mit der einen Hand hält er den Bootshaken und hakt sich Stück für Stück an einer Metalleiter nach oben, während er mit der anderen Hand und Celines Hilfe den abgesoffenen Tampen wieder ins Cockpit zieht und zusätzlich ab und zu Vorwärts gibt, damit der Mast sich nicht unter dem Vorsprung verfängt. Als wir oben sind, bin ich am Ende meiner Kräfte und Martin schaut auch eher gequält lächelnd aus der Wäsche, während uns unsere Familien nun begeistert auf Augenhöhe zuwinken. Gott, die haben nichts bemerkt und wir haben gerade echt gekämpft. Ich schaue Martin an und sehe in seinen Augen die Worte meines ersten Gedankens: „Nie wieder Anderten!“

Erst hinterher stellen wir entsetzt fest, dass unser neuer Bootshaken, mit dem Martin das Schiff hinten gehalten hat, nur einfach zusammengesteckt ist. Ohne Verschraubung, nur etwas zusammengepresst. Es war reines Glück, dass der Bootshaken nicht aus dem Stiel gerutscht ist. Schnell drehen wir 2 Spaxe rein, man kann ja nie wissen, was da noch so kommt.

Aber wir sind durch und haben nun unseren höchsten Punkt in der norddeutschen Tiefebene erreicht. Von nun an geht's wieder herunter, bis wir dann wieder auf Höhe der Elbe herauskommen. Aber das dauert noch. Erst einmal geht es bei Schnee- und Graupelschauern weiter geradeaus. Celine begleitet uns noch ein Stück und erlebt etwas Kanalfahren. Ab Sehnde tuckern wir dann wieder zu zweit weiter. Im Stichkanal Salzgitter finden wir den wunderschön angelegten Yachthafen Heidanger (7), der trotz der Schneeschauer irgendwie mediterranes Flair ausstrahlt. Wir genießen in der geöffneten(!) Hafenklause einen Grog und danach eine heiße Dusche! Oh, welche Wohltat!

[Zurück zum Anfang](#)

## Den Elbeseitenkanal entlang...

by Astrid - Friday, April 02, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/04/den-elbeseitenkanal-entlang/>

Am nächsten Tag strahlt die Sonne aus allen Knopflöchern. Ein wunderschöner Tag, auch wenn die Kanalfahrerei hier etwas eintönig ist. Mittags biegen wir vom Mittellandkanal in den Elbeseitenkanal ab. Den ganzen Tag über geht es in gemütlicher Fahrt hinter einem Frachter her, der uns eigentlich einen Tick zu langsam fährt. Doch das Überholen würde uns nicht viel bringen, da wir wahrscheinlich an der Schleuse Uelzen (8) wieder auf ihn warten müssten. Die großen Schleusen schleusen ungern nur ein einzelnes Sportboot.

Unsere Rechnung geht allerdings nicht auf, der Frachter beendet sein Tagwerk schon weit vor der Schleuse und somit kommen wir doch allein in Uelzen an. Es ist bereits 17:30 und wir fragen beim Schleusenwärter an, wann es losgehen kann. Der hat aber offensichtlich einen schlechten Tag und mault uns an, dass er nur für Berufsschiffer schleust. Darauf müssten wir warten, was noch 2 bis 5 Stunden dauern kann. Na dann, wir sind etwas genervt und befürchten, an der Spundwand vor der Schleuse die Nacht verbringen zu müssen. Nach Einbruch der Nacht können wir nicht weiter, selbst wenn der angepeilte Yachthafen von Uelzen nur ein kurzes Stück hinter der Schleuse liegt.

Nach einer halben Stunde kommt aber überraschend die Durchsage: „Das Sportboot kann in Kammer I einfahren!“ Offensichtlich kommt von unten einer. Unser Glück, wunderbar! Wir starten sofort und legen uns an die Schwimmpoller. Es geht los und immer weiter abwärts. Langsam macht sich ein mulmiges Gefühl breit: Wie weit geht es eigentlich noch runter? Bisher sind wir immer nur hochgefahren, jetzt zum ersten mal runter. Es wird langsam dunkel in der Schleuse und der Himmel ist nur noch als ein kleines Rechteck über uns zu sehen. Gewaltige 23 m (!) geht es runter. Die Schleuse macht jetzt einen gigantischen Eindruck. Wir fühlen uns unendlich klein und haben gehörigen Respekt vor den gewaltigen Wassermassen, die hinter uns nur darauf warten, auf uns herabzustürzen. Das tun sie natürlich nicht, stattdessen öffnet sich das Schleusentor vor uns und wir werden in die Freiheit entlassen.

Das Tageslicht hat uns wieder, der Blick kann wieder frei umherschweifen. Tatsächlich haben wir das Gefühl, aus einer Art Gefängnis entkommen zu sein. Für diesen Tag ist es nun auch genug. Kurz hinter der Schleuse machen wir im Yachtclub Uelzen (8) fest. Wir verbringen hier als einziges Schiff die Nacht. Die Saison hat auch hier offensichtlich noch gar nicht begonnen. Aber sie hätte schon beginnen können, denn es gibt warme Duschen!

[Zurück zum Anfang](#)

## Das Schiffshebewerk Scharnebeck und schwierige Einfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal

by Astrid - Saturday, April 03, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/04/schiffshebewerk-und-einfahrt-elbe-lubeck-kanal/>

Es ist affenkalt! Die niedrigen Temperaturen machen uns weiter zu schaffen. Gegen 7 Uhr geht's kurz raus aus der Koje, um die Dieselheizung anzustellen, und dann geht's schnell wieder unter die Decke. Sobald es etwas wärmer ist, werden Kaffee und Tee für den Tag gekocht und das Frühstück gemacht. Das Campinggas schwächelt bei diesen Temperaturen. Das Butan aus den blauen Flaschen mag bei niedrigen Temperaturen nicht mehr so recht vergasen und aus dem Brenner kommt nur ein müdes Flämmchen.

Aber es hilft nichts, wir wollen heute schliesslich noch über die Elbe und rein in den Elbe-Lübeck-Kanal. Bevor wir dort aber ankommen, erwartet uns mittags noch das vielleicht größte Highlight unserer Reise. Das Schiffshebewerk Scharnebeck (9) wird uns nämlich 38m (!!!) tiefer absetzen, als wir einfahren. Das Ganze passiert nach dem Fahrstuhl-Prinzip: Wir fahren in eine riesige Badewanne und machen normal längsseits fest. Und nach kurzer Zeit wird das gesamte Becken, das an monströsen Drahtseilen in einer gigantischen Stahl-Beton-Konstruktion aufgehängt ist, auf das Niveau der Elbe herabgelassen. Die Dimensionen sind überwältigend und die Kräfte, die dort am Werk sind, müssen gewaltig sein. Jedesmal ein Schauspiel, das immer etliche neugierige Zuschauer anzieht. Wir fühlen uns mit unserem Schiff in diesem Hebewerk winzig klein, sind aber andererseits absolut begeistert. So muss Schleusen sein! Kein Stress, man liegt längsseits, kann aussteigen und den Blick von oben auf die Landschaft unter einem und das gesamte Bauwerk genießen. Wenn es nach uns ginge, dann sollten nur noch Schiffshebewerke gebaut werden.

Das Ausfahren aus der Badewanne ist der Start in eine neue Welt. Wir nähern uns der Elbe, die wir eine kurzes Stück bis Lauenburg stromaufwärts fahren müssen.

Als wir nach kurzer Fahrt auf die Elbe abbiegen, erwischt uns ein starker Gegenstrom. Die Elbe führt Hochwasser. Was uns auf dem Rhein munter vorwärts geschoben hat, kämpft hier gegen uns. Bis Lauenburg sind es nur knapp 3,5 km und wir benötigen eine geschlagene Stunde. Unendlich langsam kämpfen wir uns unter Vollast gegen den Strom voran. Zum Glück stört hier keine Großschifffahrt, so dass wir unbehelligt in der Fahrwassermittle Richtung Lauenburg brummen können. Dort angekommen, stehen wir vor dem nächsten Problem. Es ist Hochwasser! Wo zum Teufel ist hier die richtige Einfahrt? Vor uns ist alles überflutet. Rechts und links nur Wasser und gegen uns der Strom. Wir halten die PINCOYA in der Mitte der Elbe und versuchen Anhaltspunkte für die Einfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal zu finden. Der Revierführer Elbe hilft wenig, die Karte ist ein Witz. Martin und ich diskutieren die Fürs und Widers des einen oder anderen Kurses und wir zittern uns ganz langsam gegen den Elbstrom in die Kanaleinfahrt hinein. Gemeinsam überlegen wir anhand der See- und noch herauschauenden Straßenzeichen, wo normalerweise Wasser sein sollte und wo sonst die Uferstrasse ist. So tasten wir uns bis zur ersten Schleuse des Elbe-Lübeck-Kanals in Lauenburg vor.

Die Schleuse Lauenburg (10) ist mit einem Hub von 3m schon fast niedlich. Wir müssen nicht umhängen, und alles geht deutlich entspannter vonstatten. Im Übrigen sind alle Schleusenwärter des Elbe-Lübeck-Kanals ausgesprochen freundlich und hilfsbereit. Und dies sogar, obwohl sie ja Feiertagsdienst haben und sicher lieber zu Ostern bei ihren Familien wären. Das passt ganz wunderbar zu der schönen Landschaft, durch die wir nun gleich fahren werden. Hinter der Schleuse entpuppt sich der Kanal als ein wunderschöner, naturbelassener Wasserweg, mit Schilf am Ufer und vielen verschiedenen Enten- und Gänse-Arten. Ein echtes Idyll! Wir genießen die Fahrt trotz der bitterkalten Temperaturen und der Tatsache, dass die Sonne erst am Nachmittag ein einziges, schüchternes wärmendes Strahlchen zu uns schickt. Die nächste der insgesamt 7 Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals ist die Schleuse Wietzeeze (11). Die schaffen wir gerade noch, bevor wir vor der Donnerschleuse (12) festmachen, um die Nacht zu verbringen (9).

[Zurück zum Anfang](#)

## Durch Lübeck und erstmals in die Ostsee!

by Astrid - Sunday, April 04, 2010

<http://www.pincoya.de/wordpress/2010/04/durch-lubeck-und-erstmals-in-die-ostsee/>

Wie immer, wollen wir uns für jeden Schleusengang brav anmelden und versuchen, den Schleusenwärter per Funk oder Telefon zu erreichen. Auf unsere Bitte geschleust zu werden, bekommen wir die Antwort: "Das weiß ich doch, ich hab Euch doch schon längst gesehen und die anderen wissen auch schon Bescheid, seit ihr in Lauenburg eingefahren seid. Fahrt man einfach weiter, passt schon." Wir grinsen uns an: typisch norddeutsch und unkompliziert! Und irgendwie hat er recht, es ist albern sich auf einer Strecke anzumelden, auf der man mittags schon sehen kann, wer abends zu Besuch kommt.

Da wir wussten, dass wir Ostern hier durchfahren, haben wir etwas vorgesorgt. Jeder Schleusenwärter bekommt einen Osterhasen und ein Osterei. Dadurch kommen wir zwar etwas langsamer voran, aber es geht ja nichts über einen kleinen Klönschnack am Ostersonntag.

Und nun steht das Finale an: Unser letzter Reisetag mit Ostsee-Überfahrt nach Neustadt. Zuvor sind aber noch die restlichen 5 Schleusen zu durchfahren, jeweils mit Talfahrten zwischen 1,5 m und 4,2 m, denn wir haben wieder einmal den höchsten Kanalpunkt erreicht. Die Donnerschleuse macht übrigens ihrem Namen keine Ehre, hier geht's genauso gemütlich ab, wie in all den anderen Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals. Ab und zu grüßen Osterspaziergänger vom Deich mit einem fröhlichen „Frohe Ostern“ und die Sonne drängelt sich etwas durch die Wolken. Wir fühlen uns schon fast wie zuhause und fahren glücklich und zufrieden durch die restlichen 4 Schleusen (13 ? 16).

Bald erreichen wir den magischen Kilometer „0“ des Elbe-Lübeck-Kanals und fahren in die Trave ein. Wir sind auf „Lübeck zu Wasser“ gespannt, leider macht uns aber das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Es ist bedeckt und es droht immer wieder zu regnen, so dass wir nur einen etwas trüben Eindruck von Lübeck bekommen. Wir entscheiden uns auf dem Stadtgraben durch Lübeck zu fahren. Die Brücken sollen laut Karte hoch genug sein. Kaum sind wir auf dem Stadtgraben, taucht auch schon die erste Brücke vor uns auf. Upps, die sieht aber doch irgendwie sehr flach aus. Martin baut sicherheitshalber unsere Funkantenne ab, die auf einem provisorischem Minimast steht. Gute Idee, damit passen wir unter der Brücke hindurch. In großen Bögen geht es weiter durch Lübeck. Sehr schön, bei besserem Wetter sollten wir noch einmal wiederkommen. Zu Ehren Lübecks essen wir nun noch schnell die Marzipan-Ostereier auf. Denn ein altes Lübecker Sprichwort besagt: „Isst Du Marzipan in Lübecks Mauern, wirst Du 100 Jahre überdauern!“

Dann kommt auch schon die definitiv letzte Brücke in Sicht. Eine alte rostige Eisenbahnbrücke. Sie sieht flach aus, aber nicht so flach, wie die erste Brücke. Ganz sicher. Martin peilt und stellt siegessicher fest, das passt schon! Langsam fahren wir unter der Brücke hindurch. Die Antenne kommt näher und es macht „klack, klack, klack, krrack, ..ck, ..ck“. Ich stoppe sofort auf und bleibe unter der Brücke stehen, aber es ist schon zu spät. Unsere schöne Funkantenne hat Ihr Leben ausgehaucht und an ihrem gebrochenem Genick hängen die oberen 15 cm des Antennenstabes matt und lustlos herunter. Mist! Der Rest, den Martin murmelt, ist nicht jugendfrei....Nun ja, kaputt ist kaputt, es ist, wie es ist und es kommt ja bekanntlich auch, wie es kommt. Dann kann ich auch weiterfahren, so gebe ich wieder Gas.

Trotz des letzten Malheurs geht es jetzt mit großen Schritten auf unsere letzte Etappe zu. Die erste Seekarte wird herausgekratzt und findet ihren Weg ins Cockpit. Ein erster Segler kommt uns entgegen und wir passieren auch schon die ersten echten, großen Seeschiffe. Uff! Wir atmen tief durch, hier sind wir wieder in unserem vertrauten Element. Wir fahren in Travemünde an der Passat vorbei und dann ist es passiert! Die PINCOYA hat zum ersten Mal Salzwater unter dem Kiel.

Auf der Ostsee treibt uns zur Begrüßung eine dicke, bedrohliche Gewitterwolke unter Deck. Letztendlich hat sie aber ein Einsehen und wir bleiben während der zweistündigen Überfahrt nach Neustadt trocken. Unsere Überführungsfahrt nähert sich nun wirklich langsam ihrem Ende. Neustadt kommt in Sicht. Am Nachmittag um 16h

sind wir da und machen in der Ancora Marina fest. Geschafft! 932 km bzw 503 sm liegen hinter uns. In 8 Tagen haben wir die PINCOYA von Wiesbaden am Rhein bis in die Ostsee nach Neustadt überführt! In den 15 Schleusen haben wir einige Nerven zurückgelassen, aber nun ist es geschafft.

Hier in Neustadt wird die PINCOYA bei Peter Wrede von ihrer Osmose geheilt. Das wird wohl ca. 4 Wochen dauern. Dann steht die letzte Etappe nach Heiligehafen / Ortmühle an. Unserem Heimathafen. Und diese Strecke werden wir dann aber unter Segeln fahren, der Motor hat nun lange genug gebrummt.

[Zurück zum Anfang](#)

## Überführung 2010

---

PDF generated January 03, 2015 at 2:49 PM by Kalin's PDF Creation Station WordPress plugin