

LINSSEN

M A G A Z I N E



LINSSEN YACHTS
AUF INS 75. JAHR ...

HISTORIE
**DIE DUTCH STURDY-REIHE:
EINE EINNEHMEDE ERSCHENUNG...**

75
SINCE 1949



GRAND STURDY 550 AC VARIOTOP®

#63

JAHRGANG 36
APRIL 2023

Buchen Sie jetzt
eine Linssen Grand Sturdy
AC Variotop®



LINSEN VARIOTOP®

Ihr einzigartiger Luxusurlaub auf dem Wasser

Wollten Sie schon immer einmal auf einer Linssen-Variotop® fahren?

Das ist jetzt an mehreren Orten in den Niederlanden und Belgien möglich. Jede dieser Yachten ist einzigartig, verfügt über hervorragende Fahreigenschaften und ist mit allem Komfort ausgestattet, den Sie von zu Hause gewohnt sind.

Interessiert? Besuchen Sie einen unserer Partner:



- 450 AC Variotop®
"Bellavista"

aqua-libra.be



- 500 AC Variotop®
"Blueberry"

dutchyachtrentals.com



- 450 AC Variotop® "La Wika"
- 480 AC Variotop® "Blue Sky"
- 500 AC Variotop® "Pia Maria" & "Tartufi"

sanziyachtcharter.nl



Linssen Yachts B.V. | Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
+31(0)475 439 999 | www.linssenyachts.com

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Gerade haben wir die 21. André-Suntjens-Ostertour erlebt. In diesem Jahr waren 18 Yachten dabei. Die Tour startete in Wessem (Schippersdock) und führte zunächst über die Willemsroute nach Bocholt. An Tag 2 ging es dann von Bocholt nach Maasmechelen, an Tag 3 nach Maastricht und an Tag 4 über den Julianakanal zurück nach Maasbracht.

Wieder war es eine besondere Tour, wie jedes Jahr in anderer Zusammensetzung, aber wie immer mit den gleichen begeisterten Reaktionen, die von „so viel gelernt“ über „neue Bootsfreunde gefunden“ und „Linssen als echte Familie kennengelernt“ bis hin zu „was für ein Gemeinschaftserlebnis“ reichten. Und das passt alles zu uns. Wir selbst sind schon seit vielen Jahren dabei; auch schon, als André die Tour in den ersten Jahren selbst organisierte. Zuerst bei Kundinnen und Kunden an Bord, später mit einem geliehenen oder gemieteten Schiff und nun seit einigen Jahren mit unserem eigenen Schiff und der ganzen Familie.

Ich werde oft gefragt, ob ich es nicht anstrengend finde, mit so vielen Kundinnen und Kunden unterwegs zu sein.

Nein, ganz im Gegenteil! Genau das gibt mir Energie!

Ich lerne meine Kundinnen und Kunden besser und auf eine andere Art kennen und bekomme mit, dass sie mit ihrer Linssen zufrieden sind. Genau das ist großartig und dafür machen wir es schließlich.

Nach der Ostertour, bei der Mathijs und Sophie ihre Eltern mit 50 anderen Menschen teilen mussten, waren wir ein paar Tage in einem Freizeitpark. Einfach ein paar schöne Tage nur zu viert verbringen. Das haben wir sehr genossen.

Nun machen wir uns wieder an die Arbeit und bereiten uns auf unser 75-jähriges Jubiläum im Jahr 2024 vor. Das ganze Jahr über bieten wir Ihnen tolle Aktivitäten an. Und wir bringen eine wunderbare Jubiläumsausgabe der 30-, 40- und 50-Fuß-Modelle der Reihen Grand Sturdy und SL heraus: die „75 Edition“. Inspiriert von unserer Geschichte, unserer Familie, unseren Werten und Normen und beeinflusst von Marken wie Porsche und Landrover, die uns vormachen, wie sich die Begeisterung für die eigene Marke immer noch ein Stückchen steigern lässt.

Wir finden, das ist uns gut gelungen. Ich bin gespannt auf Ihre Meinung.

Außerdem bereiten wir natürlich unsere Linssen Yachts Boat Show – Spring Edition vor, die am ersten Juniwochenende – wieder samt schönem Cruising Group Barbecue – stattfinden wird.

Es gibt aber auch wieder Urlaubspläne mit der St. Omer. Dieses Jahr sind wir nicht mit „Op Dreef“ unterwegs, sondern mit der Jonkers Linssen Blue Water Tour nach London.

Die ganze Crew freut sich schon sehr darauf. Mathijs, weil es cool ist, nach England zu fahren, und natürlich, weil er im Wetterteam von Alexander sein darf. Sophie, weil sie mit Mama und Sasja in London shoppen gehen kann (ich bin mir noch nicht sicher, ob ich mich darüber freuen soll ... dazu später dieses Jahr mehr). Und Paul und ich, weil wir Energie tanken möchten. Energie, die wir aus einer neuen Gruppe von schiffsbegeisterten Menschen ziehen, die alle dasselbe Interesse eint: eine Linssen zu fahren (gut, und wahrscheinlich auch Wein zu trinken). Wir, die wir eindeutig mehr Erfahrung auf Binnengewässern haben, freuen uns auf die interessante Fahrt über das Meer und darauf, von Alexanders Erfahrung zu lernen. Ich empfehle Ihnen also, uns (und mir) in den ersten drei Juliwochen in den sozialen Medien zu folgen. Denn ich werde Sie so viel wie möglich teilhaben lassen an unseren „Abenteuern mit der St. Omer. auf See“. Und das alles ohne Stabilisatoren. Wenn das mal nicht cool ist.

Wir wünschen Ihnen allen eine schöne Saison. Und denken Sie daran: Sie sind jederzeit auf eine Tasse Kaffee (oder ein Glas Wein) in Maasbracht willkommen!



INHALT



HERVOR- GEHOBEN

Grand Sturdy 550 AC Variotop®



GESCHICHTE

**Die Dutch Sturdy-Reihe:
eine einnehmende
Erscheinung...**



INNOVATION

Innovativ in die Zukunft



HERVOR- GEHOBEN

**Grand Sturdy 500 sedan
Een echte all season traveller**



REISEBERICHT

**Von Auxerre nach Maasbracht
Die Überführung unserer
„Abuela“**





LINSSSEN

M A G A Z I N E

NR. 63, JAHRGANG 36 - APRIL 2023

IMPRESSUM

Redaktion:

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

Beiträge:

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Dick van der Veer Fotografie, Yachtmedia, Jac Linssen, Luise und Manfred Riedhammer, Oliver Trzaska, Ruud Reijnders, Yachtcharter Holiday Tours, Mariteam GmbH

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:
Brandschutzübung, Fotos und Videos, Fahrtraining für Frauen, Virtuelle 360-Grad-Rundgänge, 350. Yacht auf Logicam II, Besuch des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Heute Azubis, morgen Mitarbeitende?
- 11 Invitation Linssen Yachts Boat Show Spring Edition
- 20 Auf ins 75. Jahr ...
- 22 We are family: Jac Linssen
- 46 Mitarbeiter spricht: Ruud Reijnders
- 48 Aktuelles von Linssen Boating Holidays
- 50 Linssen Boating Holidays® Charterstandorte in Europa



BRANDSCHUTZÜBUNG

Zwei unserer Mitarbeitenden sind nicht nur im Betriebssanitätsdienst von Linssen Yachts tätig, sondern auch bei der freiwilligen Feuerwehr aktiv. Das Einüben realistischer Situationen ist ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung von Feuerwehrleuten. Da die Feuerwehr regelmäßig auch auf dem oder am Wasser tätig werden muss, wurde das Gelände von Linssen Yachts im vergangenen Jahr für eine inszenierte Feuerwehrübung genutzt. Mehrere Mitarbeitende nahmen teil. Speziell dafür ausgebildete Kräfte simulierten Verletzungen und die Feuerwehr war mit mehreren Teams, Autos und Booten vor Ort, um „den Brand“ zu löschen. Der Verlauf der Übung wurde beobachtet und im Nachhinein analysiert, damit im Fall der Fälle alle genau wissen, was zu tun ist.





Werden Sie Mitglied der
Linssen Yachts Cruising Group



Abonnieren Sie unseren
YouTube-Kanal



Folge uns auf
Instagram

Fotos und Videos

Linssen Yachts bringt kontinuierlich neue Modelle auf den Markt und überarbeitet bestehende Modelle. Das bedeutet auch, dass wir regelmäßig neue Bilder von unseren Schiffen brauchen. Jedes Modell wird von innen und außen bis ins Detail



zur Veröffentlichung über unsere Kommunikationskanäle fotografiert und gefilmt. Die Fotos sind natürlich in erster Linie für unsere Broschüren, Flyer und die Website gedacht, die Videos veröffentlichen wir auf unseren Social-Media-Kanälen.



Fahrtraining für Frauen

Mehrmals im Jahr organisiert Linssen ein Fahrtraining, das sich speziell an Frauen richtet. An diesem Tag erläutern unsere Auszubildenden alle Kniffe und geben Tipps, mit denen Sie sich noch sicherer auf dem Wasser bewegen. Geradeaus fahren, das ist einfach. Es sind Manöver wie das Durchfahren von Schleusen, das Anlegen, das Losmachen (bei leichtem Gegenwind), das Einfahren in die Box und das Ausfahren, die es manchmal spannend machen. Mit diesem Training gehen Sie ganz selbstbewusst und sicher an Bord Ihrer Linssen-Yacht. Interesse? Lassen Sie es uns wissen: info@linssenyachts.com



Virtuelle 360-Grad-Rundgänge

Neben den vielen „einfachen“ Fotos können Sie sich auch auf „virtuellen Rundgängen“ einen Eindruck vom Inneren all unserer Yachten verschaffen. Dazu verwenden wir Panoramabilder (360 Grad), die mit einer Spezialkamera aufgenommen werden. So entstehen Fotos, die den gesamten Innenraum von links nach rechts und von oben nach unten zeigen. Mithilfe von „Hotspots“ können Sie sich von einem Raum zum anderen bewegen und erhalten so einen detaillierten Überblick über das gesamte Schiff.

Weitere Informationen finden Sie unter
<https://www.linssenyachts.com/nl/onze-jachten/virtual-tours.html>.

TIPP: Sie besitzen eine Virtual-Reality-Brille? Mit einer solchen Brille erleben Sie den virtuellen Rundgang fast in 3D und haben dadurch das Gefühl, selbst an Bord zu stehen.



350. Yacht auf Logicam II

Immer wieder bleiben Meilensteine von Linssen mehr oder weniger unbemerkt. Unsere Yachten werden mit den Logicam-Fertigungslinien gebaut. Begonnen haben wir damit im Jahr 2004, zunächst mit der Fertigungslinie Logicam I, mit der nun die 30- und 35-Fuß-Yachten gebaut werden. Zwei Jahre später wurde Logicam II für die 40- und 45-Fuß-Yachten eingeführt. Ende letzten Jahres rollte die 350. Yacht, eine Grand Sturdy 45.0 Sedan, aus der Fertigungslinie, bereit zur Auslieferung an ihren Eigner. Außerdem war sie die erste Yacht, die mit den im letzten Jahr angekündigten neuen Mercury-Motoren ausgestattet war. Sie können diese Yacht übrigens bei Aqua Libra Yachtcharter im belgischen Antwerpen mieten. Weitere Informationen finden Sie unter <https://linssenboatingholidays.com>



Besuch des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs

Jedes Jahr stattet der Schweizerische Schleusenschiffer Klub den Niederlanden einen mehrtägigen Besuch ab. Der Klub reist dann durch das Land und besucht verschiedene Werften, Yachtmakler und Häfen. Ein Besuch bei Linssen Yachts ist schon seit langem die erste Etappe dieser Rundreise. Die Gäste besichtigen die Yachten im Showroom und werden durch die Werft geführt.

Jedes Jahr erhalten wir mehrere Anfragen für Gruppenbesuche in der Werft. Sie sind (Vorstands-)Mitglied eines Vereins, in dem sich mehrere Mitglieder für den Kauf einer luxuriösen Motoryacht oder vielleicht für das Chartern einer Linssen interessieren? Dann können Sie einen Werftbesuch unter info@linssenyachts.com anfragen. Das Angebot für Werftbesuche ist begrenzt. Deshalb suchen wir uns unsere Gäste genau aus.



Heute Azubis, morgen Mitarbeitende?

Es ist kein Geheimnis, dass das Fachkräfteangebot auf dem Arbeitsmarkt in den letzten Jahren knapper geworden ist. Das liegt unter anderem daran, dass sich immer weniger Menschen für einen technischen oder einen Handwerksberuf entscheiden, die Beschäftigungsquote sinkt und junge Menschen die Wahl aus sehr vielen und manchmal sehr spezifischen Studiengängen haben.

Wir von Linssen Yachts arbeiten deshalb nun noch stärker und auf breiterer Ebene mit dem Bildungswesen zusammen.

Natürlich haben wir immer schon Praktika angeboten. In den letzten Jahren wurde der Fokus auf Praktika weiterverstärkt, sodass wir nun Talente aus weiterführenden Schulen sowie von Fachhochschulen und Universitäten bei uns beschäftigen. Zu bestimmten Zeiten im Jahr sind sogar fünf bis sechs Praktikantinnen und Praktikanten auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Bereichen tätig – nicht selten sind das unsere Mitarbeitenden von morgen. Ein Praktikum bei uns bedeutet nicht nur (mit-)arbeiten, sondern die Beteiligung an echten Projekten, die Ergebnisse hervorbringen, für die wir später dankbar sind.

Darüber hinaus haben wir direkten Kontakt zu Bildungseinrichtungen und arbeiten mit ihnen auf verschiedenen Ebenen zusammen, ob im Rahmen von Schulprojekten, Schüler- oder Studentenwettbewerben oder Kooperationsprojekten. Bis heute sind daraus Kooperationen mit einem Dutzend Schulen und Studiengängen in einem Umkreis von 50 km um die Werft entstanden. Das Schöne an dieser intensiven Zusammenarbeit ist, dass auch wir selbst viel lernen: wie



junge Menschen denken und arbeiten, wie Bildung heute funktioniert, neue Techniken und Denkweisen, aber auch, welche Bedürfnisse junge Menschen heutzutage haben. Vor allem Letzteres sorgt dafür, dass sich das Produkt auch mit dieser neuen Generation weiterentwickelt. Zugleich entwickelt sich die Ausbildung mit unserem Produkt weiter. Eine echte Win-win-Situation also!

Auch mit den Grundschulen führen wir ein schönes Projekt durch. Das Ziel ist, die Kinder frühzeitig an Handwerksberufe heranzuführen. Wir hoffen, dadurch auch in Zukunft Menschen gewinnen zu können, die sich für eine Arbeit mit den Händen entscheiden und ihre Kreativität, Begeisterung und Motivation einbringen. Zu diesem Zweck arbeiten wir auch mit zwei lokalen Unternehmen zusammen, die beide in der Binnenschifffahrt tätig sind. In diesem Kontext bauen Schülerinnen und Schüler ein maßstabsgetreues Floß für das Maasgouwfestival, ein Jugendtreffen auf den Maasseen. Die Kreativität sprudelt, und ein Floß ist schöner als das andere. Eines ist sicher: Diese jungen Menschen wissen in jedem Fall – auch dank der Führungen,

die sie erhalten –, was ihnen ein Handwerksberuf bieten kann.

Vor einem Jahr hat diese intensive Zusammenarbeit mit dem Bildungswesen etwas ganz und gar Einzigartiges hervorgebracht. In Zusammenarbeit mit dem Vista College entsteht zurzeit im Rahmen der Ausbildung zum Mechatroniker ein Schwerpunkt Fachmonteur/in für Mechatronik und maritime Technik und Ingenieurtechniker/in für maritime Technik. Wir sind stolz darauf, dass dies in unserer Provinz, die doch weit von der Küste entfernt liegt, realisiert wird, und freuen uns darauf, die ersten Auszubildenden, Praktikantinnen und Praktikanten bei uns zu begrüßen.

Wir glauben, dass aus all dem noch viel mehr entstehen wird, sowohl mit Blick auf die Kooperationen als auch im Bereich Forschung und Innovation. Das Schöne daran ist, dass Bildungseinrichtungen und Arbeitgeber gezielt aufeinander zugehen, um voneinander zu profitieren und besser zu werden. Die perfekte Synergie!



EINLADUNG



LINSSEN YACHTS
BOAT SHOW
SPRING EDITION
1. bis zum 7. Juni



10

LINSSEN YACHTS BOAT SHOW

SPRING EDITION

Linssen Yachts veranstaltet vom 1. bis zum 7. Juni in der Werft in Maasbracht die Linssen Yachts Boat Show – Spring Edition. Dies ist eine gute Gelegenheit, neue und gebrauchte Linssen-Yachten zu besichtigen. Verschiedene Modelle und Ausführungen werden auf dem Wasser oder im Showroom ausgestellt.

Haben Sie gerne den Überblick über das Wasser? Dann ist vielleicht eine AC-Yacht mit Achterkabine genau das Richtige für Sie. Vielleicht sind Sie in der Vergangenheit viel gesegelt und sind es gewohnt, nahe am Wasser zu sein? Dann könnte eine Sedan mit offener Plicht die richtige Yacht für Sie sein. Brauchen Sie zwei, vier oder sogar sechs Schlafplätze? Das hilft bei der Wahl zwischen einer 30 oder 35 oder sogar einer 40 oder 45. Mit dem Easy Sleep Convert-System von Linssen, mit dem Sie die Sitzbank im Salon im Handumdrehen in ein Doppelbett verwandeln, können Sie jederzeit (vorübergehend) zusätzliche Schlafplätze schaffen.

Oder ziehen Sie eine Yacht mit dem Linssen Variotop® oder unsere größte Sedan, die Grand Sturdy 500 Sedan, in Erwägung? Wir zeigen Ihnen gerne die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den Modellen.

Probefahrten

Von unserem Yachthafen aus können Sie in Begleitung eines erfahrenen Skippers eine Probefahrt mit der Yacht Ihrer Wahl (oder einem vergleichbaren Modell) unternehmen. So haben Sie die Möglichkeit, die Vorteile einer Linssen-Yacht selbst zu erleben. Hören Sie selbst, wie geräuscharm die Yachten von Linssen fahren. Überzeugen Sie sich mit eigenen Augen, wie viel Platz an Bord ist. Und erleben Sie selbst, wie schön es ist, mit einer Linssen zu fahren. So treffen Sie garantiert die richtige Kaufentscheidung.

Das Angebot an Yachten auf der Linssen Yachts Boat Show ist äußerst vielfältig. Sie finden dort stets einen Querschnitt der Modelle in unserem Programm (eine aktuelle Übersicht finden Sie auf unserer Website). Auch gebrauchte Yachten sind ausgestellt.

Linssen Journey

Unsere Beraterinnen und Berater stehen Ihnen auf Ihrer Linssen-Reise bei all Ihren Fragen während des Bauprozesses sowie davor und danach zur Seite.

- Wertermittlung bei Inzahlungnahme
- Beratung zur Finanzierung
- Deutliche Auftragsbestätigung
- Pünktliche Lieferung
- Transparenter Bauprozess
- Besichtigung während der Bauphase
- Umfassende Qualitätskontrollen und Tests
- Reinigung des Innen- und Außenraums
- Feierliche Übergabe
- (evtl. Ihren Wünschen angepasstes) Fahrtraining
- Beratung zur Versicherung
- Unterstützung bei Schiffstelefonie und speziellen Dokumenten
- Gestaltung des Innenraums
- Transportservice
- Instandhaltungsservice
- Schadens- und Reparaturservice
- Organisieren von Liegeplätzen

Linssen Boating Holidays® sucht neue Investoren

Vielleicht möchten Sie aber auch in eine Linssen-Yacht investieren und sie bei einem der Partner von Linssen Boating Holidays® unterbringen. Für die Erweiterung und Erneuerung der Charterflotte sind wir immer auf der Suche nach sympathischen Investorinnen und Investoren. Das Expansionspotenzial ist groß.

Die Linssen Yachts Boat Show – Spring Edition ist daher eine hervorragende Gelegenheit, sich mit dem umfangreichen Serviceangebot von Linssen Yachts vertraut zu machen. Lassen Sie sich diese Chance nicht entgehen und besuchen Sie die Werft in Maasbracht vom 1. bis zum 7. Juni.

GRAND STURDY 550 AC VARIOTOP®



In der letzten Ausgabe unseres Magazins haben wir die Linssen 55 SL AC Variotop® vorgestellt – das Flaggschiff in der SL-Reihe. Jetzt können wir Ihnen mit Stolz die Grand Sturdy 550 AC Variotop® vorstellen: das größte Modell der Grand Sturdy-Reihe.



Steuersalon der Linssen Variotop®

Das Linssen-Variotop® ist die ultimative Kombination aus Innen- und Außensteuerstand, Bimini und Flybridge. Das Variotop® ist verstellbar und bietet damit bei jedem Wetter perfekten Komfort. Doch dieser Bereich der Yacht hat noch viel mehr zu bieten als den Steuerstand. Auf der Sitzbank an Backbord nehmen Ihr Partner, Ihre Kinder, Ihre Familie oder Bekannte bequem Platz und genießen von dort aus den Blick auf die vorbeiziehende Landschaft.

Bei geöffneten Türen zum Achterdeck entsteht noch mehr Raum. In der U-förmigen Sitzcke mit großem Tisch auf dem Achterdeck servieren Sie Ihren Gästen leckere Speisen und Getränke. Bei elektrisch abge-



In der U-förmigen Sitzecke mit großem Tisch auf dem Achterdeck servieren Sie Ihren Gästen leckere Speisen und Getränke

senktem Tisch und ausgelegten Lounge-Kissen lässt es sich – auf dem Achterdeck liegend – mit Blick auf die Umgebung herrlich entspannen. Auch der Champagner ist nie weit weg: im Kühlschrank der Getränkebar direkt hinter der Steuerbank.

Mini Megayacht

Wenn es am Abend kühler wird, können Sie das Leben an Bord unter Deck genießen. Der geräumige Salon verfügt über eine bequeme U-förmige Sitzbank an Steuerbord und, je nach persönlicher

Vorliebe, über eine U-förmige Pantry an Steuerbord und eine L-förmige Dinette an Backbord. Für alle, die sich mehr Wohnraum und eine größere Küche wünschen, gibt es auch eine Option ohne Dinette. Die Küche ist dann zwischen Steuer- und Backbord aufgeteilt, wodurch die Sitzbank im Salon größer ist.

biologische Kläranlage

Die Grand Sturdy 550 AC Variotop® ist serienmäßig mit einer vollautomatischen Anlage zur biologischen

Abwassereinigung ausgestattet. Dieses System nutzt Mikroorganismen, um Abfallprodukte abzubauen – ganz ohne umweltschädliche Chemikalien. Unangenehme Gerüche gehören dank diesem System der Vergangenheit an. Über einen Sedimentfilter und einen UV-Filter wird das gereinigte Wasser schließlich unterhalb der Wasserlinie abgeleitet. Das abgeleitete Wasser ist frei von Rückständen und Bakterien und entspricht den internationalen Abwassergrenzwerten.





Aufteilung 1



Aufteilung 2



Alles ist so konzipiert, dass die Technik im Hintergrund läuft und dafür sorgt, dass Sie Ihre Zeit an Bord unbeschwert genießen können



Elektronik, Instrumente und Navigation

An Bord der Grand Sturdy 550 AC Variotop® brauchen Sie sich keine Gedanken über den Stromverbrauch oder das Ein- und Ausschalten von Systemen machen. Alles ist so konzipiert, dass die Technik im Hintergrund

läuft und dafür sorgt, dass Sie Ihre Zeit an Bord unbeschwert genießen können. Da wäre zunächst einmal das ICCCESS®-System von Linssen, über das alle 12-Volt-Systeme des Bordnetzes betrieben werden. Für große Verbraucher kommen der Generator und das LIPPCON-System von Linssen

zum Einsatz. Damit werden u. a. das Bug- und das Heckstrahlruder, die optionalen Stabilisatoren (400 V), das Keramikkochfeld und die Waschmaschine betrieben. Natürlich gibt es auch einen Umformer (3.000 W) an Bord und sogar Solarmodule (960 Wp). So können Sie unabhängig



SPEZIFIKATIONEN

Grand Sturdy 550 AC Variotop®



LÄNGE ÜBER ALLES X BREITE X TIEFGANG:	± 16,50 x 4,90 x 1,29 m (hull length 14,95 m)
DURCHFAHRTSHÖHE:	Nur Mast geklappt ± 4,20 m Minimal (Variotop-Bügel geöffnet) ± 3,49 m
STEHHÖHE VK/SALON/AK/STEUERSALON:	± 2,00 / 2,00 / 2,00 / 2,00 m
CE-KLASSIFIKATION:	B (See)
TANKINHALT:	± 2.370 ltr diesel
TANKINHALT:	± 960 ltr wasser
TANKINHALT SCHWARZWASSER:	± 400 ltr
GEWICHT/WASSERVERDRÄNGUNG:	± 30.000 kg / ± 30 m3
MOTORISIERUNG:	2x 4 cil Mercury MD2.0L 2x 112 kW / 2x 150 PK
EMISSION COMPLIANCE:	EPA Tier 3, EU RCD Stage II, BSO II

von der Landstromversorgung eine ganze Weile auf dem Wasser verbringen.

Das Navigationspaket für Seen lässt am Steuerstand praktisch keine Wünsche offen. Natürlich sind der Autopilot und zwei multifunktionalen Farbdisplays enthalten. ♦



AUF INS 75. JAHR ...

Im Jahr 2024 wird Linssen Yachts sein 75-jähriges Firmenjubiläum feiern. Zu diesem Anlass stellt Linssen Yachts spezielle Jubiläumsmodelle der Grand Sturdy und der Linssen SL-Serie in der 75 Edition vor.

Einzigartige neue Linssen-Farben

Innerhalb der bestehenden Modellreihen erhalten diese Yachten eine ganz eigene und erkennbare Identität. So werden beispielsweise die 75 Edition-Modelle mit einer einzigartigen neuen Linssen-Farbe versehen. Die Grand Sturdy-Serie wird in

Velvet Green lackiert, während die Linssen SL-Serie die kräftige Farbe Mahogany Red erhält. Jede dieser einzigartigen Farben verleiht den Yachten einen unverwechselbaren Look, der auf dem Wasser garantiert Aufmerksamkeit erregt.





GrandSturdy 35-0-AC 75edition



Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck 75 edition



Linssen 40 SL Sedan 75 Edition



Linssen 50 SL AC Variotop 75-edition

75 Edition

Die "75 Edition"-Yachten werden serienmäßig mit einer Reihe exklusiver Extras ausgestattet, darunter ein Navigationspaket, eine elektrische Ankerwinde, ein Teakholz-Tisch auf dem Achterdeck (AC) oder in der Plicht (Sedan), ein original Linssen-Teakdeck auf dem Achterdeck und Treppe am Spiegel (AC), eine elektrische Heckschraube und eine drahtlose Fernbedienung für Bug- und Heckschraube und vieles mehr.

Exterieur- und Interieurpaket der 75 Edition

Um jeder Yacht einen noch exklusiveren Charakter zu verleihen, wird das 75-Edition-Logo an mehreren Stellen angebracht, um den einzigartigen Look weiter zu unterstreichen.

- Das Exterieur ist unter anderem am Edelstahl-Logo der 75 Edition auf der Backbord- und Steuerbordseite unter dem Wieling/der Stoßleiste zu erkennen.
- Sie erhalten ein einzigartiges 75-Edition-Steuerrad aus Teakholz mit 75-Edition-Logo in der Nabe.

- Das bereits besondere Linssen-Teakdeck wird mit einem eingetragenen 75-Edition-Stempel versehen.
- Die Außenpolster auf dem Achterdeck (oder in der Plicht) werden subtil mit dem 75-Edition-Logo ausgestattet.
- Am Steuerstand weist die Edelstahlplakette mit Seriennummer auf die limitierte Sonderedition hin.
- Die Innenpolsterung ist speziell für die 75 Edition ausgewählt, mit u.a. Nähten in Exterieurfarbe.
- Für den Innenraum erhalten Sie einen Zierkissensatz der 75 Edition.
- Schließlich wird der Innenraum auch mit einem einzigartigen 75-Edition-Logo aus Edelstahl versehen.

Jetzt bestellen

Die Yachten der „75 Edition“ sind ab heute bestellbar. Nähere Informationen und ausführliche Spezifikationen erhalten Sie bei Linssen.

Besuchen Sie: www.linssenyachts.com/75 ♦





Jac Linssen: „Gute Beziehungen zu Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten sind uns wichtig“

Anna Maria, so heißt die Yacht von Jac Linssen (43), die nach seiner Großmutter benannt ist. Jac, Sohn von Jan Linssen und selbst nach seinem Großvater Jac. Linssen benannt, ist diese Symbolik wichtig. Er hat großen Respekt vor der Arbeit der vorangegangenen Generationen von Linssen. Und er ist stolz darauf, seit 2005 in dem Unternehmen zu arbeiten, das sein Großvater, sein Vater und seine Onkel mit großer Leidenschaft aufgebaut haben. „Als ich etwa sechs Jahre alt war, lief ich hier oft mit meinem Vater herum. Dann habe ich heiße Schokolade aus dem Getränkeautomaten in der Kantine getrunken. Dass ich jetzt selbst hier arbeite, ist großartig. Der Gedanke, eines Tages selbst in diesen Betrieb einzusteigen, hat mich schon immer gereizt.“

22

Jac Linssen ist seit 2011 technischer Leiter von Linssen Yachts. Zusammen mit seiner Cousine Yvonne Linssen und Ed Houben bildet er das Geschäftsführungsteam. Dabei ist Jac für die Bereiche Einkauf, Entwicklung (zusammen mit Ed) und Aftersales zuständig. Jac hat technische Betriebswirtschaft studiert und stieg 2005, direkt nach seinem Abschluss, in das Unternehmen ein. Jac: „Meine erste Stelle war in der Geschäftsstelle (Technik). Dann wechselte ich in die Einkaufsabteilung, die Abteilung meines Vaters. Das hat mir auch gefallen. Mein Vater und ich sind sehr unterschiedlich, aber wir können beide gut verhandeln und haben ein breites technisches Wissen. Das ist wichtig im Einkauf“.

Dritte Generation

Im Jahr 2010 beschloss die zweite Generation von Linssen, sich zurückzuziehen und Platz für die dritte Generation zu machen. Jac trat gleichzeitig mit Yvonne und ihrem Cousin

Ruben in den Vorstand ein und wurde Mitgesellschafter. Jac: „In der dritten Generation gibt es bei uns acht Kinder. Wer sich damals für eine Stelle bei Linssen Yachts interessierte, musste sich einer gründlichen Bewertung unterziehen. Es war also keinesfalls sicher, dass wir in die Geschäftsführung eintreten würden. Die Bewertung fiel positiv aus. Außerdem hatten wir alle unterschiedliche Interessensbereiche, sodass wir einander nicht in die Quere kamen. Es ist großartig, dass wir diese Chance und das Vertrauen erhalten haben“.

Stille Kraft

Jac ist kein Mann, der sich in den Vordergrund drängt. Ebenso wie seine Großmutter Anna-Maria, die hinter den Kulissen dafür sorgte, dass es zu Hause an nichts fehlte und ihr Mann Jac. Linssen sr. seine Arbeit machen konnte, ist auch Jac lieber die stille Kraft im Hintergrund, bescheiden und ruhig. Jac lacht: „Ich überlasse die Arbeit im Rampenlicht lieber Yvonne.

Yvonne, Ed und ich ergänzen uns in dieser Hinsicht sehr gut. Wir alle tun das, was wir am besten können. Das funktioniert sehr gut“.

Die Familie in der Werkstatt

Auch Jacs Frau Wendy Linssen-Stoffels arbeitet bei Linssen Yachts, nicht zu verwechseln mit Jacs Cousine Wendy Linssen, die im Unternehmen als Marketingchefin tätig ist. Und auch die vierte Generation, obwohl noch recht jung, steht so langsam in den Startlöchern. Jac: „Wir haben zwei Söhne, Maurits (12) und Laurens (10). Maurice möchte später auch ‚Boote bauen‘, Laurens möchte Tierarzt werden. Diesbezüglich lassen wir ihnen selbstverständlich völlig freie Hand, so wie es meine Eltern immer getan haben. Natürlich wäre es schön, wenn einige aus der vierten Generation von Linssen unser Familienunternehmen weiterführen können und wollen. Diese Chance gebe ich ihnen gerne, so wie ich sie selbst damals bekommen habe“.



Jacs Schwester Paulien arbeitet nicht im Familienbetrieb, ist aber ebenfalls eine erfolgreiche Unternehmerin. Sie betreibt ihr eigenes Geschäft für Damenmode in Maasbracht, Paulien Linssen Mode. Jac: „Und doch ist sie indirekt mit unserem Unternehmen verbunden. Ihr Ehemann, mein Schwager Noël Laumen, sitzt nämlich im Aufsichtsrat von Linssen Yachts“.

Ferien auf dem Wasser

Als Kind war Jac mit seinen Eltern in den Ferien oft auf dem Wasser unterwegs. Mit seiner eigenen Familie setzt er diese Tradition nun fort – auf ihrer „Anna Maria“, einer Grand Sturdy 34.9 AC. Jac sagt lachend: „Das Gefühl der Freiheit, das die eigene Yacht schenkt, ist großartig. Wenn ich keine Yacht hätte, würde ich mich unvollständig fühlen“. „Nach einem stressigen Tag nach Hause zu kommen und dann abends bei schönem Wetter noch einmal rausfahren zu können, ist einfach wunderbar. Und dann noch einen Zwischenstopp an Land einlegen, um etwas essen oder trinken zu gehen. ‚Slow down‘, wie wir bei Linssen sagen. In den nächsten Sommerferien werden wir drei Wochen lang durch die Niederlande fahren. Wo lang?

Das weiß ich noch nicht. Genau diese Freiheit ist das Schöne am Yachtfahren. Ich kann spontan entscheiden, wohin ich fahren möchte.“

Kunden und Mitarbeiter

Zur Linssen-Familie gehören für Jac ausdrücklich auch alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie die Lieferantenbetriebe. Jac: „Viele niederländische Werften sind traditionell Familienbetriebe, aber viele sind inzwischen übernommen worden. Dadurch wird es ohnehin unpersönlicher. Gute Beziehungen zu unseren Mitarbeitenden, unserer Kundschaft und den uns beliefernden Unternehmen stehen für uns an erster Stelle. Sie alle wissen auch, dass wir als Familienunternehmen Wert auf Kontinuität legen. Wir streben nicht nach kurzfristigem Gewinn, sondern möchten gesund bleiben und weiterhin in unser Geschäft und in Innovation investieren. Im Hintergrund arbeiten wir uns zum Beispiel mit Hochdruck an Entwicklungen im Bereich Elektroantrieb und Internet der Dinge (IoT). Das sind wir auch unserem Ruf schuldig. Unsere Kundschaft erwartet das von uns, weil wir Linssen heißen und Marktführer sind“.

Gesunder Druck

Spürt Jac als Geschäftsführer einen besonderen Druck, weil er Linssen heißt?

Jac: „Ich nenne es mal gesunden Druck. Natürlich spüre ich den Druck, das, was unsere Eltern und Großeltern erreicht haben, zumindest zu erhalten und möglichst noch auszubauen. Das ist eine echte Herausforderung. Schließlich sind wir für rund 100 Mitarbeitende und deren Familien verantwortlich. Dafür setze ich mich jeden Tag ein und ich bin stolz auf die Leistungen, die wir gemeinsam, auch in schwierigeren Zeiten, in unserem wunderbaren Familienunternehmen erbringen“. ♦





In dieser neuen Rubrik des Linssen Magazine blicken wir auf unsere lange und vielfältige Geschichte im Stahlyachtbau zurück und beleuchten eine der historischen Modellreihen. Dieses Mal im Fokus: die Dutch Sturdy-Reihe, die von 1996 bis 2005 gebaut und ausgeliefert wurde.

DIE DUTCH STURDY-REIHE: EINE EINNEHMENDE ERSCHENUNG...

24



Alles begann im Jahr 1995. Der Schiffskonstrukteur Dick Lefeber (+) entwarf eine neue Reihe von Motoryachten, die – so stand es damals in der Broschüre – „mit unverwechselbaren Rümpfen und einer durchdachten Einteilung innen unerwartet viel Raum bot“. Die klassische dunkle Rumpffarbe, das rote Schanzkleid und die gelbe Wasserlinie machten die Schiffe zu einer auffälligen Erscheinung. Nach der SL-Reihe, der SE/SX-Reihe und der Classic Sturdy-Reihe (über die wir in den nächsten Ausgaben sicher auch noch berichten werden) waren die Dutch Sturdys eine ganz neue Reihe von Motoryachten, die auf den vielen internationalen Messen viel Aufmerksamkeit erregten. In den neun Jahren, in denen dieses Modell gebaut wurde, wurden über 140 Schiffe verkauft.

260 – 320 – 380

Die Dutch Sturdys wurden in drei Längen gebaut: 8 Meter, 10,10 Meter und 11,50 Meter.

Die kleinste unter ihnen war die Dutch Sturdy 260 OC. Sie wurde nur in einer Version mit offener Plicht gebaut und war knapp 3 Meter breit. Diese kompakte Yacht verfügte über eine selbstlenzende offene Plicht mit großem Stauraum darunter. Ebenerdig lag das Steuerhaus mit dem Steuerstand an Steuerbord und einer kleinen Pantry an Backbord. Eine Treppe führte in die Kajüte mit einer großzügigen Essecke an Backbord sowie WC- und Duschaum an Steuerbord. Die Vorschiffskajüte war offen gestaltet und bestand aus zwei V-Kojen. Die Dutch Sturdy 320 war das meistverkaufte Modell der Reihe. Auch bot es für die damalige Zeit sehr viel Wohn- und Stauraum. Die 320 war als OC (mit offener Plicht) und als AC (mit Achterkajüte) erhältlich. Auch bei diesem Modell war in der OC-Ausführung der Salon mit Steuerstand und L-förmiger Sitzbank ebenerdig erreichbar. Eine Treppe führte hinunter zur Kajüte mit Pantry und WC- und Duschaum und weiter zur geschlossenen Vorschiffskabine mit Doppelbett.

Sowohl die 320 AC als auch die 380 AC war in drei Einteilungen erhältlich, wobei die klassische Vorschiffskabine mit integrierter runder Bugdinette die optisch markanteste unter ihnen war. Der geräumige Salon verfügte über eine L- oder U-förmige Sitzbank und eine Pantry unter dem Vordeck mit gegenüberliegender Dinette. Die geräumige Achterkabine bot Platz für zwei Personen und war mit einem abgetrennten WC- und Duschaum ausgestattet.



Der Innenraum des Dutch Sturdy 320.

50 Jahre Linssen

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums von Linssen Yachts im Jahr 1999 erschien eine Gold-Edition der Dutch Sturdy 320 AC mit – zusätzlich zu der keine Wünsche offen lassenden Ausstattung – verschiedenen Extras zu einem attraktiven Jubiläumspreis. Insgesamt wurden elf Yachten dieses besonderen Modells ausgeliefert.

Evergreen

Eine weitere Sonderausführung erschien mit der Dutch Sturdy 320 AC Evergreen. Mit ihrer auffäl-

Dick Lefeber

Dick Lefeber begann als Konstrukteur von (Arbeits-)Flachbooten, Schleppern, Lastkähnen und Fischkuttern. Zu seinem Karrieredurchbruch verhalfen ihm in den 1960er und 70er Jahren die Doerak-Modelle, die er neben anderen Modellen für die berühmte „Eista“-Yachtwerft entwarf und die die Grundlage für die Linssen Dutch Sturdys bilden sollten.



Dutch Sturdy 320 AC Evergreen

ligen moosgrünen Rumpffarbe und der gelben Wasserlinie war sie unverkennbar eine Dutch Sturdy und doch einzigartig. Die Evergreen war ein „Einsteigermodell“ der Dutch Sturdy mit einer etwas weniger umfangreichen Ausstattung.

Über 35.000 Kilometer mit einer Dutch Sturdy 320 AC Royal

Im Jahr 2000 kauften Luise und Manfred Riedhammer, nachdem sie lange segelnd unterwegs gewesen waren, eine Linssen Dutch Sturdy 320 AC Royal. Ihr Heimathafen wurde Marina Saal an der Donau im Südosten Deutschlands. Peter Linssen, der das Schiff seinerzeit verkaufte, sagte: *„Wir sind nichts für die Donau oder den Rhein“*. Doch mit seinen über 20 Jahren Erfahrung weiß Riedhammer es besser: Linssen-Yachten eignen sich ebenso gut für die Donau oder den Rhein. *„In den ersten 18 Jahren waren auf der Donau kaum Verdrängermotoryachten aus Stahl zu sehen. Seit einigen Jahren haben wir jedoch einige andere Linssen-Schiffe in unserer Nachbarschaft, darunter eine niederländische Sturdy 320 Evergreen.“* Riedhammer hat mit seiner 320 lange Reisen unternommen und viel Zeit an Bord verbracht. Vom



Dutch Sturdy 260 OC



Dutch Sturdy 380 AC





Die Linssen Dutch Sturdy 320 AC Royal von Luise und Manfred Riedhammer.



Heimathafen aus steuert er natürlich vor allem die Donau und den Main-Donau-Kanal an, er unternahm jedes Jahr aber auch längere Fahrten. Diese führten ihn des Öfteren durch Deutschland und die Niederlande, unter anderem über das IJsselmeer, das Wattenmeer, die Nordsee und die Ems.

Ein Traum war es immer, die Ostsee zu befahren – entlang der dänischen Küste, über das Kattegat und durch die schwedischen Schären. Im Jahr 2006 war es dann so weit. Die erste Etappe endete in Lübeck, wo das Schiff überwinterte. 1.600 km hatte es da bereits hinter sich. 2007 wurde die Reise wieder aufgenommen und führte – über beeindruckende 2.000 km – entlang der Ostküste Schwedens nach Stockholm und über Kopenhagen zurück.

2009 und 2010 ging es sogar für zwei Jahre auf Reisen. Diese führten über 1.700 km und 51 Tage über das Kattegat entlang der Westküste Schwedens nach Göteborg. Die ausführlich geführten Logbücher offenbaren eine beeindruckende Statistik: über gefahrene 35.000 km, über 1.300 Schleusen, 3.362 Fahrstunden und 2.250 Tage an Bord (sowohl fahrend als auch in Häfen). Und das alles mit einem einmotorigen Schiff mit einem 85-PS-Motor.

Es ist unmöglich, alle diese Reisen zu beschreiben, doch die Anzahl der gefahrenen Kilometer und die

große Vielfalt der befahrenen Gewässer – von kleinen Flüssen bis hin zu offenen Küstengewässern sowie Rhein und Donau – zeigen, dass sich die Dutch Sturdy 320 überall zu Hause fühlt. Seit einigen Jahren unternimmt Riedhammer vor allem kurze Tagesausflüge auf der Donau. „Wir sind jetzt zwischen den Schleusen von Kehlheim und Bad Abbach unterwegs. Eine kurze Strecke, aber sehr schön und mit einigen netten Ankerplätzen. Hier haben wir noch immer viel Freude an unserer Dutch Sturdy.“

Warum musste es ausgerechnet eine Linssen Dutch Sturdy 320 AC sein?

Riedhammer: „Erstens sollte es ein Flachboot sein. Das großzügige Vorschiff verspricht gute Fahreigenschaften und bietet zudem viel Platz auf dem Vordeck und im Vorschiff. Zweitens durfte das Schiff nicht länger als 32 bis 33 Fuß sein, denn die Häfen an Main und Donau, die vor allem für kürzere Gleitboote gedacht waren, waren mit zehn Metern gerade groß genug. Drittens sollte das Schiff eine Achterkajüte haben mit viel Platz unter Deck, aber auch einem sicheren Außensteuerstand mit guter Rundumsicht. Und viertens sollte es eine Linssen sein, denn wir schätzten schon damals die gute Qualität dieses führenden Stahlbauers. Dabei stach vor allem die Dutch Sturdy-Reihe mit ihrem unverwechselbar klassischen, ‚oldtimerhaften‘ Design heraus.“ ◆

INNOVATIV IN DIE ZUKUNFT

Tradition spielt im Yachtbau noch immer eine bedeutende Rolle. Verschiedenste Materialien, umfassendes Know-how und technische Vielfalt müssen zusammenfließen, um ein einzigartiges, hochwertiges und zuverlässiges Produkt zu schaffen. Das klingt alles selbstverständlich. Doch es wird in kleinen Serien produziert, der Automatisierungsgrad ist niedrig, es bleibt wenig Raum für Grundlagenforschung und, weil die Branche so klein ist, kann die Zulieferindustrie nur begrenzt unterstützen. Deshalb braucht es viel menschliches Talent und Engagement, um die Branche weiterzuentwickeln. Innovation ist ein elementarer Bestandteil des Tagesgeschäfts und lässt sich am besten unter zwei Aspekten betrachten: Produkt und Prozess, die durch kluge Innovationen voneinander profitieren.

Weil er als Branche so klein ist, hinkt der Yachtbau meist der industriellen Entwicklung hinterher. Die neuen Technologien sind dann aber bereits vielen vertraut, da sie im Unternehmen, im Büro und zu Hause an Bedeutung gewinnen. Wer die Annehmlichkeiten und Vorteile einmal erlebt hat, stellt sich daher die Frage: Warum sehe ich das bei meiner Yacht oder in ihrem Herstellungsprozess nicht oder kaum?

Die wichtigsten Gründe dafür sind der Fertigungszahlen, die Anwendbarkeit und das Fachwissen. Schließlich müssen alle diese Technologien in angemessenem Maße wiederholt angewendet werden, muss ihre Anwendung auch bei geringen Fertigungszahlen überhaupt sinnvoll sein und muss es Menschen geben, die sich dieses Fachwissen vor dem Hintergrund ihres

bereits bestehenden Wissens und im eigenen Aufgabenbereich aneignen.

Auch wenn wir nicht mit der Geschwindigkeit der Großindustrie mithalten können, haben wir doch eine Innovationsstrategie und entwickeln uns im Bereich Innovation beständig weiter. Wir stehen in der Region in regelmäßigem Austausch mit Unternehmen aus der Branche sowie mit Bildungseinrichtungen und Lieferantenbetrieben, um auf dem Laufenden zu bleiben und auszuloten, welche Möglichkeiten sich uns bieten.

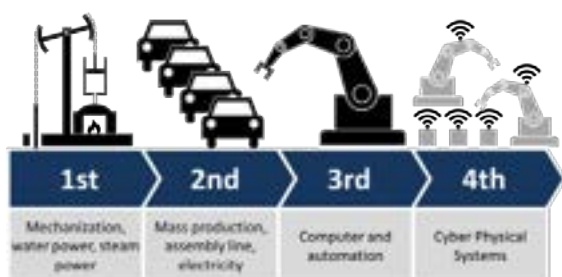
Innovation in Stahl

Wir verfolgen unter anderem die Innovationen im Stahlbereich. Wir fragen uns dann, ob wir durch moderne Konstruktionstechniken, Berechnungsmethoden und Materialien leichter bauen können. Oder welche Maschinen sich sinnvollerweise zur Automatisierung des Schweißens und zur Optimierung der Schweißqualität einsetzen lassen.

Auch im Bereich der Beschichtung tut sich viel: Entwicklungen wie das robotergestützte Strahlen oder Spritzen der Stahlrumpfe, leistungsstärkere Farbspritzpumpen, präzisere und feiner zerstäubende Farbpistolen, beheizte Farbleitungen, das automatische Mischen und die Wärmerückgewinnung in den Spritzkabinen verfolgen wir aufmerksam. Bei Weiterentwicklungen überlegen wir, wann eine Innovation anwendbar ist und ob der Break-even-Point der Investition nicht zu weit entfernt liegt.

Innovation in Holzverarbeitung

In der Holzverarbeitenden Industrie gibt es bessere, schnellere und intelligentere Maschinen mit mehr Funktionen. Obwohl unser Möbelfertigungsprozess bereits seit vielen Jahren vordergründig automatisiert läuft (mit einem automatischen Turmlager und dem CNC-Nesting-Fräsen) sind auch in diesem Bereich Innovationen sichtbar. Das beginnt schon bei der neuesten Konstruktions- und CNC-Programmiersoftware, die für einen reibungsloseren Ablauf sorgt. Die Maschinen sind schneller, ausgefeilter, zuverlässiger und einfacher zu bedienen und sind damit auch brei-





ter einsetzbar. Wurden früher vor allem große Teile gefräst, findet das Fräsen heute bei jedem Teil und bis ins kleinste Detail Anwendung. Diese Entwicklung reicht bis zu den Kantenanleimmaschinen, die selbst runde, ovale, geschwungene, rechteckige oder scharfkantige Teile automatisiert mit Kanten versehen. In der Innenausstattung unserer Yachten zeigt sich deutlich, wie dies die Qualität erhöht und die Yachten dadurch noch langlebiger werden. Der Fertigungsprozess bei Möbelmodulen hat sich stark weiterentwickelt. Dadurch sind die Arbeitsprozesse an Bord heute kürzer und Spanarbeiten (Sägen, Hobeln, Schleifen) nur noch in sehr geringem Umfang erforderlich. Zudem ersetzen digitale 3D-Arbeitsinformationen allmählich die Arbeitsanweisungen und Zeichnungen auf Papier.

Innovation in Technik

Eine ähnliche Entwicklung vollzieht sich in der technischen Abteilung. Bereits in der Entwurfsphase gehen Ingenieurwesen und Stahl- und Möbelentwicklung Hand in Hand, damit jede Öffnung oder selbst das kleinste Loch von CNC-Maschinen statt von Menschenhand gefertigt wird. Das ist schneller, genauer und arbeitskraftschonender. Immer mehr Teilaufgaben werden zu Modulen gebündelt, deren Basis, versehen mit allen notwendigen Montagedetails, wiederum aus unserer Möbelfabrik kommt. Diese Module werden in einer speziellen Abteilung außerhalb des Schiffes gebaut, sodass die Logistik und die Arbeitsanweisungen optimal und digital gesteuert werden können. Auch das ist schneller, genauer und arbeitskraftschonender. Die Tatsache, dass die besseren Handwerkskräfte gerne in einem solchen Prozess arbeiten und wir daher die besseren Mitarbeitenden auswählen können, ist ein schöner zusätzlicher Vorteil.

Mehrwert für Sie

Natürlich werden Sie sich beim Lesen fragen, was diese nette Geschichte bitteschön mit Ihnen zu tun

haben soll. Nun, es geht uns natürlich auch um den Mehrwert für unsere Kundinnen und Kunden. Welcher Mehrwert könnte das sein? Durch Serienfertigung und unsere umfangreiche Erfahrung in Verbindung mit Weiterentwicklung und Automatisierung entsteht ein besseres Produkt! Dabei spielen mehrere Aspekte eine Rolle: Zuverlässigkeit durch genau definierte Bauweisen, eine lange Lebensdauer und geringe Instandhaltungskosten durch Qualität bis ins Detail, feinste Verarbeitung durch den hohen Einsatz von Maschinen in Prozessen und bis ins Detail ausgefeilte Systeme. Doch dieser Mehrwert für Sie ergibt sich auch durch den hohen Restwert bzw. den geringen Wertverlust durch ein in sich hochwertiges Produkt, Sicherheit in der Nutzung durch durchdachte Lösungen und ein hervorragender Ruf, der auf allen diesen Eigenschaften beruht.

Hinzu kommt – wir trauen uns fast nicht, es zu erwähnen – das Thema der (leider zum Sammelbegriff verkommenen) Nachhaltigkeit. Tatsache ist, dass der CO₂-Ausstoß sowohl in der Fertigung als auch bei der Nutzung sehr gering ist, wenn das Produkt in sich gut gefertigt ist, in einem höchst effektiven und effizienten Prozess und mit Respekt für den Menschen. Das Produkt hält dann mindestens 50 Jahre bei relativ geringem Instandhaltungsaufwand und altert bei normaler Pflege auch nicht – (entgegen dem Trend) auch optisch nicht. So haben Sie an einem solchen Produkt jahrzehntelang Freude, ohne dass dafür ein besonderer kosmetischer, finanzieller oder umweltschädlicher Aufwand erforderlich wäre. Wenn das nicht nachhaltig ist, was dann?

So viel zur Innovation im Prozess. Die produktseitige Innovation ist eine Geschichte für sich, auf die wir in einer der nächsten Ausgaben des Linssen Magazine gerne näher eingehen möchten. Dann zeigen wir Ihnen, wie wir „unsere Yacht der Zukunft“ entwickeln. Seien Sie gespannt! ♦



HERVORGEHOBEN

30

GRAND STURDY 500 SEDAN EIN LUXUS-„TRAVELLER“



Alle Yachten der Linssen Grand Sturdy- und Linssen SL-Serie sind als AC mit Achterkabine und als Sedan mit offener Plicht erhältlich. Eine Ausnahme bildet die Variotop®-Reihe (die 450, 500 und 550), die nur mit Achterkabine und dem einzigartigen Linssen Variotop® erhältlich ist. Die Ausnahme ist die 500, die seit 2021 auch als Sedan mit offener Plicht erhältlich ist.



AC und Sedan

AC und Sedan sind zwei verschiedene Konzepte, beide jedoch einzigartig und äußerst vielseitig in ihrer eigenen Kategorie. Die AC bietet viele Kojen, viel Platz an Bord, ein geräumiges Achterdeck mit Steuerstand und bequemen integrierten Sitzen für Mitfahrer. Der Kapitän sitzt hoch über dem Wasser. Er hat eine gute Rundumsicht und steht in direktem Kontakt mit allen an Bord. Bei einer Sedan sind die geräumige Plicht und der Salon die Blickfänger. Alles befindet sich auf einer Ebene und ist geräumig. Der Kapitän steuert innen. Er ist näher am Wasser und somit in Kontakt mit seiner Umgebung. Wenn Sie sich dann für unsere größte Sedan, die Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck,



Die Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck® ist ein Boot für alle Jahreszeiten, das Ihnen sehr früh und sehr spät in der Fahrsaison sowohl auf kleinen als auch auf großen Gewässern große Freude bereitet.

entscheiden, haben Sie eine besonders geräumige Yacht, die auch für kleinere Wasserwege geeignet ist.

Die Durchfahrthöhe hat man in diesem Sedan-Konzept bewusst so niedrig wie möglich gehalten zur Erweiterung des Fahrgebiets. Nehmen wir Frankreich als Beispiel. Für viele Menschen ein ideales, aber aufgrund der vielen Tunnel und Brücken gleichzeitig auch ein herausforderndes Fahrgebiet. So kann man überall komfortabel und unbeschwert

fahren, ohne dass stressige, millimet-ergenaue Fahrmanöver ausgeführt werden müssen.

Einhandbedienung

Das komfortable Fahren wird durch die Linssen Slide and Pop Out Doors (LSP®) an Backbord- und Steurbordseite des Boots ermöglicht. Dank dieser hochwertigen Seitenschiebetüren können Sie die 500 Sedan ohne jegliche Hilfe steuern und auch ganz einfach anlegen. Darüber hinaus sorgt das LIPPCON®-

System für den intelligenten Antrieb der Bug- und Heckschraube.

E-Variodeck®

Die Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck® ist ein Boot für alle Jahreszeiten, das Ihnen sehr früh und sehr spät in der Fahrsaison sowohl auf kleinen als auch auf großen Gewässern große Freude bereitet. Licht und Transparenz ziehen sich wie ein roter Faden durch das Design. Nehmen wir als Beispiel das E-Variodeck: Das ‚E‘ bezieht sich auf



den elektrischen Betrieb dieses großen Schiebedachs.

Bifold Variodoors

Die Bifold Variodoors sind die vollständig zu öffnenden vierteiligen Glastüren, die den Salon und das offene Cockpit trennen. Dank des sehr offenen Designs gibt es einen maximalen natürlichen Lichteinfall. Man mag zwar an Bord einer Yacht sein, aber diese Elemente verleihen einem das Gefühl, im Freien zu sein. Ein fantastisches Gefühl.

Smart Helm Console

Am Steuerstand der 500 Sedan wurde eine ausziehbare Steuerungskonsole

(Smart Helm Console) entwickelt, die alle wichtigen Steuergeräte zur Bedienung und Steuerung enthält. Als Skipper sitzt man direkt neben der Seitentür. Es wird aber vorgezogen, die Bedienelemente griffbereit zu haben. Ab sofort können Skipper den rechten Arm auf der Steuerungskonsole ruhen lassen und so die völlige Kontrolle über das Boot haben. Auch diese Innovation bietet zusätzlichen Fahrkomfort.

One Touch Cockpit Cover®

Das Aufziehen einer Pflicht Persenning ist bei vielen Sedans eine Heidenarbeit. Aber nicht mit unserer 500 Sedan. Sie öffnen nur einen einzigen Reißverschluss und lösen

einige Druckknöpfe, drücken auf die Fernbedienung, und die komplette Persenning wird automatisch eingezogen. Die Tücher verschwinden in der Ecke des Cockpits in speziellen Aufbewahrungskassetten. Innerhalb weniger Minuten haben Sie dank der One Touch Cockpit Cover® ein offenes oder geschlossenes Cockpit."

Linssen 50 SL Sedan Variodeck

Diese Grand Sturdy 500 Sedan wird demnächst auch in der SL-Serie präsentiert. Die Yacht erhält dann die einzigartigen Linssen-SL-Merkmale wie die grauen Fensterrahmen mit dem „schwebenden“ Dach, die Rumpffarbe im Bow-up-Design und mehr.



Interessiert?

Möchten Sie weitere Informationen über unsere Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck® oder die neue Linssen 50 SL Sedan Variodeck? Kontaktieren Sie dann info@linssenyachts.com or bel +31 475 439999.

SPEZIFIKATIONEN

Grand Sturdy 500 Sedan

LÜA X BREITE X TIEFGANG:	± 15,50 x 4,65 x 1,20 m
MIN. DURCHFARTSHÖHE:	± 2,75 m
STEHHÖHE VK/SALON:	± 2,00/2,05 m
CE-KLASSIFIKATION:	B (See)
TANKINHALT DIESEL:	± 2 x 750 ltr
TANKINHALT WASSER:	± 720 ltr
TANKINHALT SCHWARZWASSER:	± 400 ltr
GEWICHT/WASSERVERDRÄNGUNG:	± 27.000 kg / ± 27 m3
MOTORISIERUNG:	2x 4 cil. Mercury Diesel, type MD2.0L 2x 84 kW (115 PK), 3000 rpm
EMISSION COMPLIANCE:	EPA Tier 3, EU RCD Stage II, BSO II



VON AUXERRE NACH MAASBRACHT

DIE ÜBERFÜHRUNG UNSERER „ABUELA“

Reisebericht von Oliver Trzaska.

08.04.-01.05.2022

Aufgeregt setzen Jan und ich uns in das vollgepackte Auto. Bettzeug, Geschirr, Kleidung, Werkzeug, Ersatzteile – alles dabei.



36

Klaus, der uns eigentlich als Sachverständiger begleiten wollte, hat vorgestern wegen eines positiven Coronatests abgesagt. Zum Glück ist sein Freund Harald eingesprungen. So können wir doch noch fahren. Ohne einen Sachverständigen wäre das Projekt gescheitert. Glück gehabt! Wir holen Harald in Köln ab und stellen sofort fest, dass die „Chemie“ stimmt. Auf der langen, verregneten Fahrt nach

Auxerre führen wir gute und interessante Gespräche.

Spät abends kommen wir im Hotel an. Zwei Bier in der Hotelbar und es geht ins Bett. Morgen wird ein aufregender Tag.

09.04.22 | Übergabe und Abfahrt in Auxerre

Wir treffen uns um 9:30 Uhr mit Mike von Aquarelle zur Probefahrt und Übergabe. Das Boot sieht gut aus, braucht aber etwas Pflege. Wir werden also stolze Bootseigner und machen uns auf den Weg, um einen Tisch für das Achterdeck zu finden, den der Vorbesitzer nicht für notwendig hielt. Leider finden wir keinen, dafür aber einen Toaster, einen Staubsauger und einen Backofen.

Beim Fahren bemerkt Harald, dass das Kühlwasser zu warm wird und der Auspuff zu rauchen beginnt. Wir bleiben an einer Schleuse liegen und informieren Mike. Nach einem gemütlichen Abendessen verbringen wir unsere erste Nacht an Bord.



10.04.22 | Erste Zwangspause

Mike sagt uns einen Techniker für morgen früh zu. Wir nutzen die Zeit an der Schleuse, um mit der Drohne zu üben. Jan hat die Idee, die Schüssel des Radars als Landeplatz zu nutzen. Also haben wir jetzt eine Yacht mit Helipad! Das Wetter ist fantastisch und wir erkunden die Gegend, um frische Baguettes zu kaufen. Lecker! Als wir am Boot ankommen, ist unser Einkauf aus irgendeinem unerklärlichen Grund nicht mehr vollständig ... hmm. Abends kochen wir etwas Leckeres und gehen müde in die Kojen. Wir hoffen, dass der Techniker morgen früh pünktlich kommt und das Problem schnell löst. Alles in allem war es ein fast perfekter Urlaubstag.

11.04.22 | Abschied von Harald

Der Techniker kommt tatsächlich pünktlich um 9:15 Uhr. Wow! Nach ein paar Minuten zeigt er mir den Impeller, der völlig in Ordnung ist. Also geht die Suche weiter. Zwanzig Minuten später sehe ich mir Muscheln, Steine und Sand an, die der Techniker aus unserem Wärmetauscher geholt hat. Jetzt plätschert deutlich mehr Kühlwasser. Gut gelaunt setzen wir die Reise fort – bei traumhaftem Wetter. Wir genießen die Fahrt auf der Yonne sehr.

Es gibt sehr viel Treibgut in den Schleusen. Dadurch entstehen oft Verzögerungen, da die Schleusenwärter die Tore erst gangbar machen müssen. Überhaupt ist der Zustand der Schleusen, sagen wir, etwas speziell. Ein Immobilienmakler würde sagen: Die Schleusen haben Charakter und einen tollen Blick auf den Fluss.

In Sens setzen wir Harald am Bahnhof ab und während eines gemütlichen Abends an Bord freuen wir uns auf die „Vater-Sohn-Tour“, die am nächsten Tag beginnen wird.



12.04.22 | Zu zweit an Bord und eine Lektion mit Wind in der Schleuse

Das Frühstück ist klasse, genau wie das Wetter. Als wir um 8 Uhr losfahren, ist die Schleuse schon für uns vorbereitet. Das geht gut los!

Und es läuft tatsächlich sehr gut. Alle Schleusen sind für uns geöffnet. Die Gegend ist traumhaft und das Ufer bietet uns eine abwechslungsreiche Kulisse. Die Rapsfelder sehen einfach toll aus.

Ich lasse mich zu einem Vollasttest hinreißen, da wir auch noch Passagen mit Gegenströmung bewältigen müssen. Es wäre gut, wenn wir da eine Zeit lang höhere Drehzahlen fahren könnten. Doch nach nur zwei Minuten steigt die Wassertemperatur weit über 90 °C. Ich schicke Mike ein Video von dem Quäl und bitte ihn, einen Techniker zu organisieren.

Im sehr engen Kanal bei Vinneuf kommt uns ein großer Frachter entgegen. Wir halten an und Jan springt von Bord, um die Abuela festzumachen, da es mir für eine Vorbeifahrt etwas zu eng ist.

Die nächste Schleuse erweist sich als Herausforderung. Abgeschrägte Ränder, ein kleiner Anleger direkt vor dem Tor auf Backbord und böiger

Wind von Backbord erschweren das Manövrieren. Jan fährt in die Schleuse und macht alles richtig, aber ich verwerfe den Plan, zuerst mit der Achterleine anzulegen, was ein sinnvolles Manöver gewesen wäre. Ich werfe die Leine, aber der Wind packt die Abuela und dreht sie in die Schleuse. Dann gebe ich Jan auch noch das falsche Kommando, was ihn etwas verwirrt, aber er macht ruhig weiter. In letzter Sekunde bekomme ich einen Fender zwischen uns und die Ecke der Schleusenmauer. Jan erklärt mir, was ich für einen Unsinn verzapft habe, und wir tauschen die Plätze. Ich beginne, meine Fehler auszubügeln, und gebe der Abuela ein kleines Andenken an den Anleger mit. Das Anlegen lohnt sich nicht mehr, wir sind unten.

Wir fahren in die Seine und finden einen kleinen Hafen in Saint-Mammès. Die Suche nach einem gemütlichen Restaurant endet enttäuschend und mit einer über Lieferando erstandenen Pizza, die wir mit an Bord nehmen.

Mike meldet sich und kündigt einen Techniker für den nächsten Tag an. Wir lassen den sehr ereignisreichen Tag gemütlich ausklingen und stellen fest, dass wir noch nicht einmal ein Kartenspiel dabei haben ...

13.04.22 | Carlos oder ein Lehrstück in „Savoir Vivre“ ...

Bei leichtem Regen legen wir ab. Der vermutlich taube und blinde Schleusenwärter ignoriert uns konsequent. Erst nach einem Anruf in der Zentrale können wir endlich schleusen. Wir kommen zu dem kleinen Yachthafen, in dem wir uns mit dem Techniker verabredet haben.

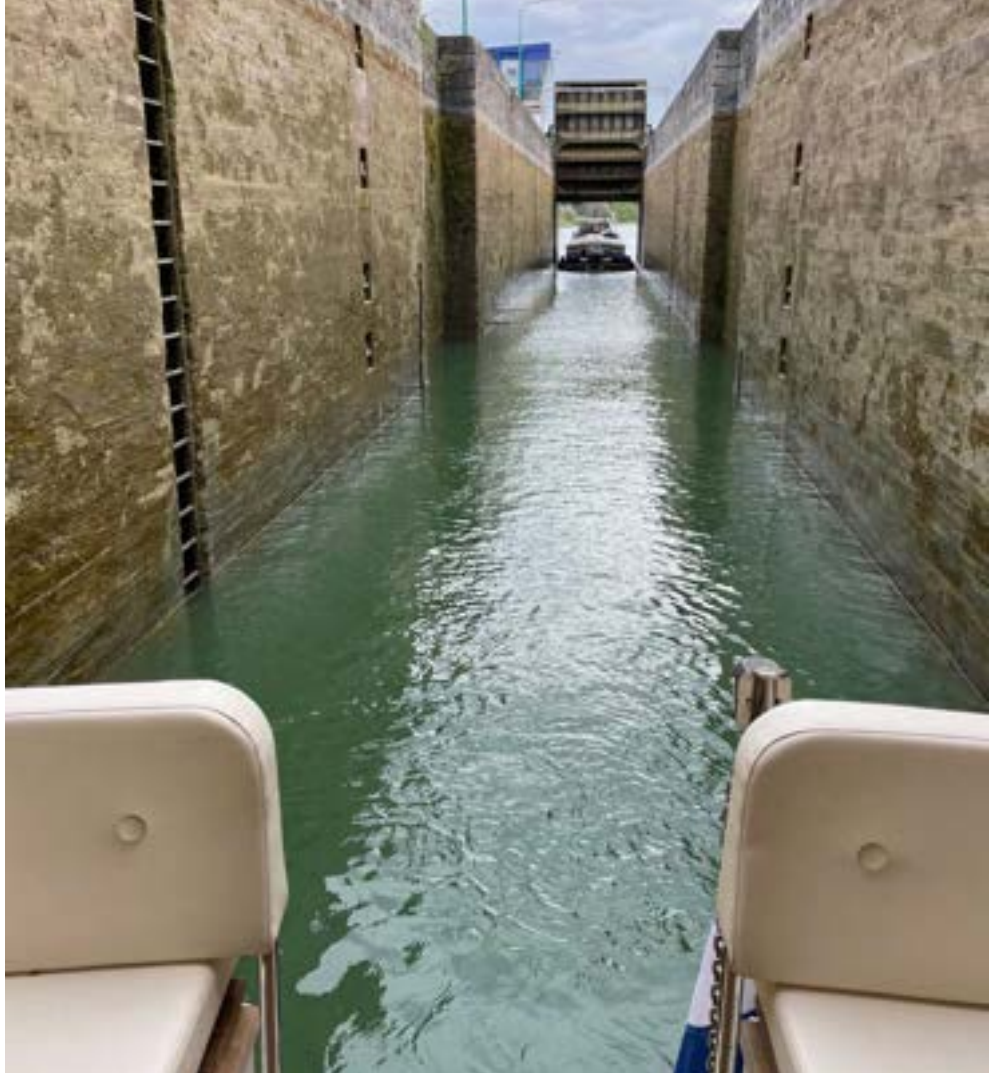
Nach einer Stunde ist der Kühlkreislauf durchgespült und eine Dichtung erneuert. Nun kommt viel mehr Wasser. Wir freuen uns, fahren los und legen bei der Drehzahl zu, um die Verzögerung aufzuholen.

Nach dreieinhalb Stunden mit 1.850 RPM sind wir leider wieder deutlich über 90 °C. Bei 1.500 Touren bleibt die Temperatur im richtigen Bereich. Wir beschließen, weiterzufahren und die Sache in Maasbracht in der Werft checken zu lassen, und informieren Mike.

Heute ist bei Coudray Schluss. Witzigerweise genau die Schleuse, bei der wir laut ursprünglicher Planung am 11. übernachten sollten. Wir liegen also zwei Tage hinter unserem Zeitplan und beschließen deshalb, die erste Schleuse um 6 Uhr morgens zu nehmen.

14.04.22 | Was für ein Tag!

Beim ersten Kaffee stelle ich fest, dass der Plan, um 6 Uhr die Schleuse zu nehmen, uns zwar einen zeitlichen Vorteil verschafft, die Sonne im Gegensatz zu uns aber noch schläft. Es ist stockduster. Ab jetzt überprüfe ich immer, wann die Sonne aufgeht, bevor ich den Plan für den nächsten Tag schmiede. Nach dem zweiten Kaffee überlege ich mir, dass ich die Situation genießen sollte. Es ist bitterkalt. Leichter Nebel liegt über dem spiegelglatten Wasser und die Lichter der Schleuse sorgen für eine unbeschreibliche Atmosphäre. Die dicken Schiffsdiesel der Berufsschiffe dröhnen dumpf durch die ansonsten völlige Stille um uns herum. Skurril schön.



Bei Kaffee Nummer 3 putzen wir die beschlagenen Scheiben frei, funken die Schleuse an und machen die Leinen los. Als sich die Schleusentore unten wieder öffnen, trifft uns der Schlag. Wir sehen die Hand vor Augen nicht! Dichtester Nebel. Ich entscheide mich dafür, nach der Schleuse direkt vor dem Wehr zum Steuerbordufer zu fahren. Zum Glück erkenne ich schemenhaft die Bäume am Ufer und weiß so, wo der Fluss ist. Auch der große Kartenplotter hilft sehr. Langsam lichtet sich der Nebel und nach sehr langen 40 Minuten ist der Spuk vorbei und die Sonne lacht ... Was für ein Erlebnis!

An dieser Stelle ist die Seine ein verträumtes Flüsschen, das manchmal sogar etwas verwunschen wirkt durch die wirklich prächtigen alten Häuser, die den Fluss hier säumen und wie Miniaturpaläste aussehen. Fast alle Häuser haben kleine private Anleger, zwischen denen ab und zu ein Frachter oder ein Wohnschiff liegt.

Die Umgebung wird immer urbaner und die Seine fließt in die Pariser Vorstädte.

Dem industriellastigen Getümmel kann ich nicht viel abgewinnen. Es gehört aber natürlich dazu.

Wir fahren an der Mündung der Marne vorbei. Es wimmelt nur so von Booten jedweder Couleur und der Wellengang muss sich vor jenem im Mittelmehr nicht verstecken.

Auf einmal tauchen drei Schlauchboote mit Polizisten in voller Montur und bewaffnet mit Maschinengewehren vor uns auf. Überall Blaulicht und Martinshörner. Wir wissen nicht, was auf einmal los ist. Die Mannschaften der RIBs haben offensichtlich großen Spaß daran, mit rasanter Geschwindigkeit durch die anderen Boote zu tanzen und dabei über die Wellen zu springen. Man nimmt sich aber die Zeit, uns freundlich zu grüßen.

Mit Mühe identifiziere ich die Einfahrt in die Hafenschleuse von Port de l'Arсенal. Nach fünf Minuten wird die winzige Schleuse geöffnet und ich bin sehr stolz auf mich, wie souverän und stressfrei ich bei dem Wellengang und der Strömung in die Schleuse fahre. Als



wir aus der Schleuse kommen, sind wir in einer anderen Welt. Kristallklares, spiegelglattes Wasser und gefühlt 10.000 Boote erwarten uns. Ich entdecke das Büro des Hafenmeisters und parke direkt davor ein.

Wir dürfen dort liegen bleiben. Kosten: 47 € pro Nacht. Für einen Platz mitten in Paris mit Blick auf Notre Dame ein echtes Schnäppchen.

Und dann geht es los. Innerhalb von fünfeinhalb Stunden absolvieren wir ein Kurzprogramm durch Paris. Zu Fuß, versteht sich. Notre Dame liegt direkt um die Ecke, auf dem Weg zum Louvre gibt es unglaublich gute Croissants und eine Metrostation nach dem Louvre besuchen wir den Place de la Concorde, machen ein Foto auf den Champs-Élysées mit dem Triumphbogen im Hintergrund und schauen dann natürlich noch beim Eiffelturm vorbei. Da sich mein Rücken nach dem vielen Laufen deutlich zu Wort meldet, handle ich mit dem Fahrer einer Fahrradrickscha einen Preis für die Fahrt zum Eiffelturm aus. Dort angekommen kann ich ihm durch kräftiges Einatmen in den Brustkorb ausreden, der vereinbarte Preis sei pro Person gewesen.

Zurück geht es an der Seine entlang bis zum Hafen. Wir sind todmüde. Wir wissen, dass es ein Fehler ist, aber wir sind wirklich zu erledigt, um noch einmal abzulegen und die Seine im Dunkeln zu befahren.

Wir schlafen wie betäubt ein.

15.04.22 | Die Marne

In der Rue de Bercy gibt es einen hervorragenden Bäcker, bei dem ich uns für ein fürstliches Frühstück eindecke und noch ein paar Baguettes für unterwegs mitnehme.

Danach legen wir ab Richtung Meaux.

In St. Maur durchfahren wir erstmals auf unserer Reise einen Tunnel. Das ist ganz schön spannend.

Wir kommen hervorragend durch und genießen die Fahrt über die wunderschöne und abwechslungsreiche Marne sehr. Die Landschaft ist großartig, stellenweise sogar kitschig schön, und die Nähe zur Natur ist sehr beeindruckend. Am Abend liegen wir – dank stark verkürztem Parisaufenthalt – genau im Zeitplan und vor genau der Schleuse, die für heute vorgesehen war: Nummer 14, Chalifert, direkt vor dem zweiten Tunnel der Reise. Es entstehen ein paar schönen Sonnenuntergangsfotos und wir probieren noch ein bisschen mit der Drohne herum.

16.04.22 | „No Pilot“

Nach einem guten Frühstück legen wir ab und funken die Schleuse an. Nichts. Keine Reaktion. Wir rufen bei der Schleuse an, doch es hebt niemand ab. Ich lerne daraus: erst die Klärung mit der Schleuse, dann ablegen. Wir tanzen weitere 15 Minuten Walzer vor der Schleuse, als uns plötzlich per Funk eine Bandansage mitteilt, die Schleuse kaputt sei, man arbeite

aber daran. Wir legen also wieder an. Nach langen 40 Minuten öffnet sich das Schleusentor und wir können hindurch. In dem kleinen Becken vor der Schleuse klappen wir das Verdeck zurück und fahren in den Tunnel hinein. Wir haben dabei aber viel mehr Luft als erwartet und eigentlich wäre es gar nicht nötig gewesen, das Verdeck zurückzuklappen.

Nach dem Starten des Motors vor der Schleuse ist leider die Ruderstandsanzeige stehen geblieben. Ich hoffe, dass sie sich noch berappelt. In den Schleusen ist sie schon recht hilfreich und im Hafen auch. Sicher, man kommt auch ohne zurecht, aber mit ist es deutlich einfacher.

Dem Tunnel schließt sich ein langer, schmaler Kanal an. Dieser endet in Meaux. Da Meaux einen kleinen Hafen hat, in dessen Nähe sich laut Google Maps einige Einkaufsmöglichkeiten befinden, beschließen wir, unsere Vorräte aufzufüllen. Unser kleiner Bollerwagen ächzt unter dem Gewicht unserer Einkäufe, als wir auf dem Rückweg das Ablegemanöver besprechen, das Jan fahren möchte. Wir dampfen also in die Vorspring ein und alles funktioniert wie im Lehrbuch. Leider ist Jan etwas zu zaghaft beim Rückwärtsfahren, weshalb wir das Manöver abbrechen und etwas holprig erneut am Steg anlegen. Ich nehme für die Spring eine andere Klampe am Steg und beim nächsten Anlauf klappt alles perfekt. Die Landschaft ist ein absoluter Traum. Manchmal meint man, den Amazonas zu befahren ...

Durch unsere Einkaufstour schaffen wir die Tagesetappe nicht ganz, obwohl wir bis Sonnenuntergang fahren. Bei Schleuse Nummer 10, St. Jean, ist Feierabend für heute. Ich zähle einmal kurz die Schleusen durch, die wir bisher hinter uns gebracht haben. Es sind tatsächlich 44. Das kommt einem gar nicht so vor.

17.04.22 | Zweite Zwangspause

Am nächsten Morgen stehe ich um 8 Uhr mit einem Kaffee in der Hand am Steuerstand und funke die Schleuse an. Selbstverständlich ohne vorher abzulegen ...

Nichts tut sich! Ich rufe die Telefonnummer der Schleuse an und bekomme folgende Aussage: „Non, non, monsieur ...tout le jour fermé ...“ Wie bitte?! Richtig gehört, über die Osterfeiertage sind die Schleusen der Marne leider geschlossen. Wir können nichts tun. Durch die Zwangspause haben wir Zeit, das Boot zu putzen. Ich schnappe mir Eimer, Schwamm, Putzlappen und einen Reiniger und kümmere mich um diese seltsamen Würmchen auf dem Lack, die beim Entfernen eine gelbe Schmiere hinterlassen, wenn man nicht gründlich genug vorgeht. Das alles hat irgendwie etwas Meditatives.

Am späten Nachmittag bekommen wir unerwarteten Besuch von der Schleusenwärterin, die auf dem Spaziergang mit ihrem Hund bei uns vorbeischaute. Sie sagt, sie werde uns die Schleuse am nächsten Morgen früh öffnen, glaube aber nicht, dass die folgenden Schleusen dies auch tun werden. Naja, wenigstens etwas. So können wir morgen gemütlich bis zur Schleuse 9 vorfahren.



18.04.22 | Ostermontag auf der Marne

Am nächsten Morgen um 9 Uhr heißt es Leinen los. Die Schleuse geht auch tatsächlich auf, allerdings wird uns bestätigt, dass alle anderen Schleusen auf der Strecke geschlossen bleiben. Wir fahren langsam und gemütlich bis zur nächsten Schleuse und genießen den fantastischen Abschnitt auf der Marne.

Nach dem Anlegen vor der Schleuse Couraton wird erstmal an Deck entspannt. Das Wetter ist sensationell. Dann halte ich es nicht mehr aus und greife zum Scheibenreiniger. Weiter geht es, denn wenn die Mädels kommen, soll ja alles glänzen. Jan ist

da etwas entspannter und hält das Nichtstun sehr gut aus.

19.04.22 | Klitzekleine Planänderung

Um Punkt 8 Uhr setze ich einen Funkspruch an die Schleuse ab. Eine Minute später drücke ich auf die Fernbedienung und die Schleuse pumpt leer. Super!

Wir wollen Zeit gutmachen, damit wir die Mädels so nah wie möglich bei Reims abholen können. Nach der zweiten Schleuse haben wir fast keine Gegenströmung mehr und kommen daher flott voran. Der Motor bleibt dabei brav im grünen Bereich.



In der Schleuse Damery kommt der Schleusenwärter auf uns zu und erklärt uns, dass er uns natürlich sehr gerne durch die Schleuse lasse, wir aber wissen sollten, dass in Bisseuil Schluss sei. Man habe den Kanal am Morgen leer gepumpt, um Reparaturen vorzunehmen. Wir könnten bis zum 9. Juni warten oder nach Paris zurückfahren.

Das saß! Eigentlich wollten wir zwei Tage zuvor hier sein. Dann wären wir noch durchgekommen.

Wir bedanken uns – der Schleusenwärter kann ja nichts dafür – fahren durch die Schleuse und legen in Damery an, um auf die Mädels zu warten. Wir sind zugegebenermaßen leicht frustriert. Wir waren trotz der Verzögerung durch die mechanischen Probleme sehr gut vorangekommen, hatten einen Turbogang in Paris eingelegt und waren wieder im Zeitplan. Durch die blöde Pause über die Osterfeiertage liegen wir jetzt zwei Tage zurück. Und jetzt auch noch das! Durch ein gutes Essen in einem Restaurant wollen wir die gute Laune wiederherstellen. Leider ist uns auch das nicht vergönnt, da – anders als im Internet angegeben – sämtliche Restaurants in der fußläufigen Umgebung geschlossen haben. Also gibt es Nudeln.

Der Vorteil an der neuen Situation ist allerdings, dass meine Mädels die wunderschöne Marne mit uns noch einmal befahren können, und Lena

endlich Paris sehen kann. Das hatte sie sich sehr gewünscht.

20.04.22 | Nati und Lena kommen

Da sich Nati und Lena für 10 Uhr angekündigt haben, haben wir unser Frühstück für 9 Uhr angesetzt. Jan versorgt uns mit frischen Croissants und Baguette.

Als die beiden eintreffen, ist der Frust so gut wie vergessen. Wir freuen uns auf die kommenden Tage und auf die schöne Strecke, die nun vor uns liegt. Wir füllen noch den Wassertank und machen die Leinen los. Da wir nun mit der Strömung fahren, sind wir wirklich guter Dinge, die Strecke bis Paris innerhalb von zwei Tagen bewältigen zu können.

Die Damen bekommen erstmal einen Auffrischkurs im Schleusen und übernehmen gerne auch mal das Ruder. Wir kommen hervorragend durch. Wir schaffen es in etwa neun Stunden zurück zur Schleuse Nummer 8, Méry-sur-Marne. Das gibt uns die Hoffnung, morgen bis Paris zu kommen.

21.04.22 | Auf nach Paris

Bei hervorragendem Wetter und fantastischer Lichtstimmung durchfahren wir die erste Schleuse um 7:30 Uhr. Die Marne ist wirklich wunderschön. In La Ferté-sous-Jouarre sehe ich plötzlich direkt neben dem Fluss einen Aldi. Eine gute

Gelegenheit, um am Anleger davor anzuhalten und noch etwas einzukaufen. Frauen haben doch andere Ansprüche an die Ernährung als Männer. Wir freuen uns über unseren guten „Aldi-Parkplatz“ und darüber, dass wir nur wenig Zeit verlieren.

In Schleuse 16, Neuilly, ist für heute Feierabend. Wir kommen dort um 19:15 Uhr an und ich bereite mich etwas grimmig darauf vor, die Nacht unter Linden zu verbringen – was mir vermutlich einen weiteren Putztag einbringen wird. Beim Anlegen stelle ich fest, dass ein VNF-Fahrzeug direkt vor der Schleuse parkt. Jan bietet spontan an, nach vorne zu laufen und einmal zu fragen. Nach fünf Minuten kehrt er mit einem fetten Grinsen und zwei nach oben gerichteten Daumen zurück auf das Boot. Der Schleusenwärter ist so nett und lässt uns durch. Paris kann kommen. Die nächste Schleuse ist bis 20:30 Uhr geöffnet und das sollten wir schaffen. Wir überlegen, ob wir die Nacht im Hafen Arsenal verbringen. Der Schleusenwärter hat uns jedoch gesagt, wir würden zwar die eine Schleuse, aber keinesfalls die andere Schleuse noch rechtzeitig schaffen. Und wir sollten auf keinen Fall durch die Schleuse fahren, um dort irgendwo zu übernachten, denn dort würden seltsame Menschen wohnen. Natürlich nehmen wir die Warnung

ernst, fahren durch den Tunnel und legen uns direkt vor die Schleuse, um diese am nächsten Morgen pünktlich zu durchfahren.

22.04.22 | Paris die Zweite

Wir durchfahren die erste Schleuse und sind völlig allein. Alles läuft wie am Schnürchen und wir laufen von der Marne in die Seine ein.

Jan und ich sind sehr überrascht. Der Fluss zeigt ein vollkommen anderes Gesicht. Hatten wir auf dem Hinweg unglaublich viel Verkehr, hohe Wellen, einen Mix aus verschiedenen Bootarten inklusive drei RIBs mit Blaulicht und bewaffnetem Sondereinsatzkommando, so waren wir jetzt vollkommen alleine und die Seine war spiegelglatt.

Wir hatten Paris für uns alleine. Anders als die Touristenboote, die offensichtlich sieben Sehenswürdigkeiten in sechs Minuten abarbeiten möchten, nehme ich Fahrt raus und wir gleiten genüsslich durch das alte Paris. Was für ein tolles Gefühl.

Wir lassen Paris hinter uns und die Seine wird zu einem richtig breiten

Fluss. Hier bin ich das erste Mal dankbar für den Autopiloten. Sehr angenehm! Wir schlagen uns rechts in die Oise und finden es nicht zum ersten Mal schade, dass wir eine Überführung machen und keinen Urlaub und somit keine Zeit haben, einfach irgendwo mal kurz anzuhalten und schöne Orte zu genießen.

Heute machen wir gut Strecke und kommen bis vor die Schleuse 4, Creil.

23.04.22 | Schleusen für Fortgeschrittene

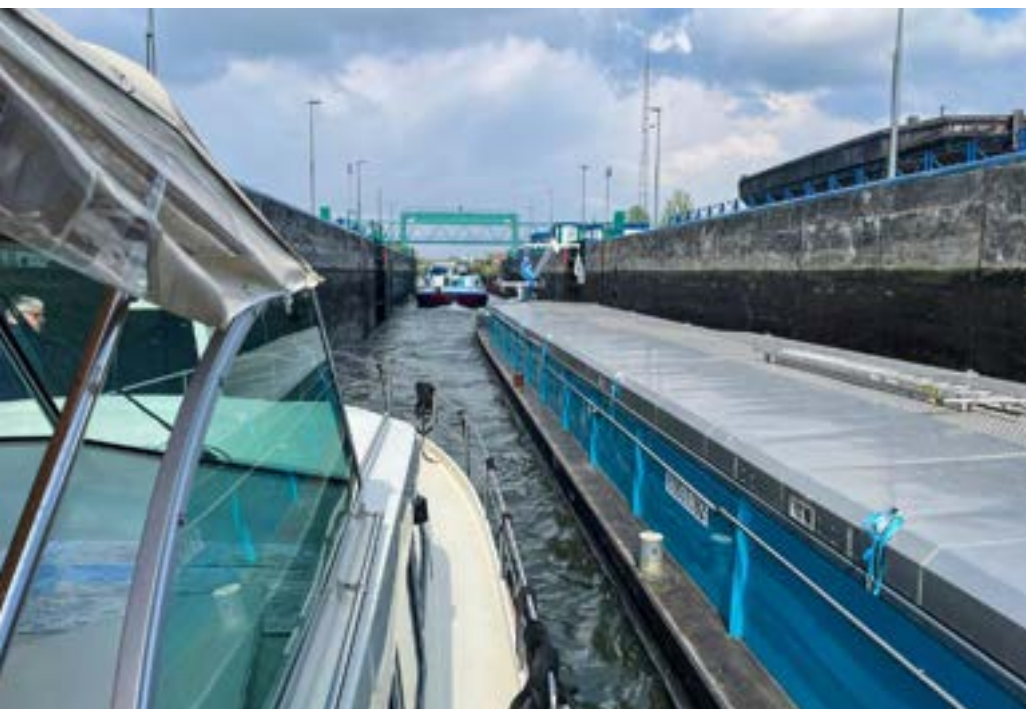
Mit wenig Gegenströmung fahren wir die Oise hoch. In Compiègne entscheide ich mich aus Zeitgründen für den Canal du Nord. Ich hatte die Strecke ja nicht vorbereitet und erwartete für diesen Kanal mit vergleichsweise wenig Schleusen die geringste Wahrscheinlichkeit für weitere Überraschungen. Ich wäre gerne Richtung Reims abgebogen, um wieder auf die ursprünglich geplante Route zurückzukommen, aber das hätte uns bestimmt zwei weitere Tage gekostet.

Die ersten Schleusen auf dem Canal du Nord sind sehr aufregend, da sie hoch und schmal sind. Klein ist unsere Linssen nicht gerade, dennoch kommt man sich immer wieder vor wie in einer Toilettenspülung. Glücklicherweise sind wir mittlerweile Schleusenprofis und genug Leute an Bord, um trotz mangelnder Möglichkeiten gut an zwei Punkten festmachen zu können. Die dritte Schleuse dieser Art fährt Jan und der ist berechtigterweise sehr stolz darauf, wie gut das klappt.

Heute kommen wir bis Epenancourt und bereiten uns schon einmal mental darauf vor, dass die Damen und auch mein Sohn von Bord gehen werden und dafür mein Bruder anreisen wird.

24.04.22 | Schichtwechsel und eine Überraschung im Tunnel!

Wir kommen am nächsten Morgen ausgezeichnet voran, sind genau zum vorher ausgerechneten Zeitpunkt an der Schleuse 10 und warten auf meinen Bruder. Nach ein paar Minuten kommt er tatsächlich an die Schleuse gefahren und es gibt ein großes Hallo. Stolz berichten wir im Schnelldurchlauf von unseren Erlebnissen und bereiten ihn schon einmal auf das etwas raue Schleusenklima im Kanal vor. Ob der schlaue Spruch „Wenn du hier schleusen kannst, kannst du es überall“ einen absoluten Schleusenanfänger beruhigt, ist jedoch fraglich. Doch es hilft ja nichts: Jan und Lena geben einen Schnellkurs im Klampebelegen und Fenderverstellen und natürlich im Schleusen. Thomas lernt schnell und bleibt trotz des beruflichen Stresses, aus dem er zu uns angereist ist, sehr ruhig und lässt alles über sich ergehen. Es wird sicher ein paar Tage dauern, bis er merkt, dass das langsame Vorankommen kein Nachteil ist, und es ihn nicht mehr stört. Zur Beruhigung hat er in zwei gigantischen Schrankkoffern sein halbes Büro mitgebracht.



Schweren Herzens verlässt meine Frau mit den Kindern das Boot. Morgen geht für alle die Schule wieder los.

Vor uns liegt der Tunnel von Ruyaulcourt mit seinen 4.354 Metern Länge. Wow! Mit etwas Bauchweh halte ich mich an die Anweisung, die Fender einzuholen. Bei Grün fahren wir in den Tunnel.

Dieser ist anfangs sehr eng und ich denke, dass das über vier Kilometer anstrengend werden könnte. Doch nach einiger Zeit wird die Beleuchtung besser und der Tunnel doppelt so breit. Irgendwann ist in der Ferne zu erkennen, dass der Tunnel wieder enger werden wird, und ich frage mich, warum die Beleuchtung im engeren Tunnelabschnitt hinten denn so viel schlechter wird. Auf einmal höre ich meinen Bruder fragen: „Die rote Ampel da hast du gesehen?“ Ich antworte: „Welche Ampel? Wir sind in einem Tunnel...“

Auf einmal schiebt sich eine riesige, schwarze Wand aus dem Loch vor uns auf uns zu. Jetzt ist mir der Grund für die schwache Beleuchtung klar. In einem Turbomanöver stoppe ich und wir machen an der Mittelklampe an einem der Poller an Steuerbord fest, deren Sinn ich bisher infrage gestellt hatte. Jetzt nicht mehr. Der Sog ist weniger schlimm als befürchtet, da der Frachter leer ist. Er wirkt dafür aber umso gewaltiger. Mit etwas weichen Knien machen wir los und fahren gen Ende des Tunnels. Für meinen Bruder sind die ersten Stunden an Bord ein ereignisreicher Start in das Bootfahren gewesen. Gekrönt wird der Tag von einem Sonnenuntergang wie aus dem Bilderbuch an unserem Nachtplatz vor der Schleuse Nummer 7, Graincourt-lès-Havrincourt.

25.04.22 | Einkaufsbummel

Um 6:30 Uhr heißt es Leinen los.

Zehn Schleusen später sind wir in dem Städtchen Valenciennes und

ich lege in einem kleinen Yachthafen ganz kurz vor der Schleuse an. Die Hafenmeisterin meint, wir könnten dort auch über Nacht liegen. Wir wollen losziehen, um ein paar Sachen einzukaufen. Das ist allerdings gar nicht so einfach – zumal in Frankreich ja die Existenz anderer Sprachen als Französisch bestenfalls ignoriert wird und mein Schulfranzösisch dringend in die Werft muss.

Bepackt mit drei großen Einkaufstaschen sitzen wir im Taxi Richtung Hafen und wollen uns mit einem Essen in einem gemütlichen Restaurant belohnen. Doch Fehlanzeige: Wir „dinieren“ bei McDonalds, wobei ich mich wieder daran erinnere, weshalb ich dort nicht gerne hingehe.

Todmüde geht es in die Kojе.

26.04.22 | Auf in luftige Höhen

Wir gönnen uns ein gutes Frühstück und eine etwas christlichere Abfahrtszeit, da wir die Schleuse bei Mons sowieso vor Feierabend nicht erreichen werden. Um 11:30 Uhr passieren wir die Grenze zu Belgien.

Wir sind voller Hoffnung, dass die Belgier Informationen auch in anderen Sprachen als der französischen anbieten und vielleicht sogar der ein oder andere Schleusenwärter in der Schule Englisch gelernt hat. Die Enttäuschung ist groß, als wir feststellen, dass dies offensichtlich nicht der Fall ist. Im Gegenteil: Während ich in Frankreich wenigstens die Hälfte – und zwar die wichtige Hälfte – verstanden habe, verstehe ich in Belgien irgendwie nur noch ein Viertel, und bin nicht einmal sicher, ob es das wichtige Viertel ist. Dass diese sprachliche Ignoranz der Betriebssicherheit der Schleusen nicht dienlich ist, müssen wir dann auch erleben. An der Schleuse Obourg-Warton verstehen sowohl mein Bruder als auch ich, dass wir VOR dem Berufsschiffer in die Schleuse einfahren sollen. Ein lauter und dumpfer Ton von hinten macht uns dann aber klar, dass der Berufsschiffer da offensichtlich anderer Meinung ist.

Wir sind schon fast in der Schleuse und er hält wacker auf uns zu. Volle Kraft rückwärts, mit voll eingeschlagenem Ruder und Dauerfeuer auf



dem Bugstrahlruder kann ich der Situation gerade noch entkommen. Thomas wirft sofort die Leine an der Mittelklampe um einen Poller, was uns wohl rettet. Der Sog ist gewaltig. Wir sind Spielball der Physik. Ich frage mich, ob ein erfahrenerer Skipper einfach in die Schleuse hineingefahren wäre. Das wäre bestimmt weniger gefährlich gewesen. Und das Gefluhe

und Geschimpfe des Berufsschiffers hätten wir sowieso nicht verstanden. Wir kommen hervorragend voran, also entschließen wir uns, die Schleuse in Mons doch noch zu durchfahren und erst zum Sonnenuntergang anzulegen. Die Überraschung ist groß, als wir feststellen, dass nach der Schleuse bei Mons die nächste gar keine ist, sondern ein riesiges Schiffshebewerk

mit 71 Metern Höhenunterschied vor uns liegt.

Was für ein Highlight. Es ist unglaublich faszinierend, in einer riesigen „Badewanne“ 70 Meter nach oben gezogen zu werden. Leider traue ich mich nicht, die Drohne zu starten. Mit dem letzten Tageslicht erreichen wir einen kleinen Hafen bei Seneffe.

27.04.22 | Erst hässlich, dann schön ...

Um Punkt 8 Uhr heißt es wieder einmal Leinen los. Die Lichtstimmung ist fantastisch. Nebel liegt über dem Wasser, der Fluss ist spiegelglatt und ein paar Vögel liefern uns die Hintergrundmusik für die Ausfahrt aus dem Hafen.

Wir fahren in Charleroi auf die Sambre. Die Stadt ist so hässlich, dass sie schon fast wieder schön ist. Einige Industriegebäude sehen so bedrohlich aus, als wären sie der Sitz eines Bösewichtes in einem Disneyfilm. Thomas ist total fasziniert und macht viele Fotos. Ich fand die Marne fotowürdiger, aber gut.

Kurz hinter der Schleuse legen wir an Backbord am liebevoll und geschmackvoll betongesäumten Ufer der Sambre an, um bei Lidl unsere Vorräte an Wasser und Nudeln (Tricolore) aufzufüllen.

Das kleine Städtchen Namur versöhnt mich wieder ein wenig mit der improvisierten Route.

Und dann geht es endlich auf die Maas. In einem süßen Yachthafen vor spektakulären Felsformationen geben uns zwei bunt gekleidete und etwas verrückte Franzosen mit Händen und Füßen zu verstehen, dass sie uns beim Anlegen helfen möchten. Wild wird die Klampe am Steg belegt, mit einem garantiert nicht lehrbuchmäßigen Wirrwarr an Schlaufen. Halt geben sie trotzdem. Die beiden sind wirklich witzig und sehr nett. Humor scheint sich auf Französisch, Spanisch, Deutsch, Englisch, mit



Händen und Füßen übertragen zu lassen. Wir erfahren, dass die beiden auf ihrem eher kleinen, 40 Jahre alten Bötchen nach Marseille wollen. Wow, das ist mutig. Ich komme mir wie ein luxusverwöhnter Spießer vor – auf meiner 40-Fuß-Linssen mit riesigem Wassertank, dickem Inverter, Autopilot, zwei Toiletten, zwei Duschen und dem ganzen anderem Schnickschnack.

28.04.22 | Maastricht

Wir sind etwas erschlagen und beschließen deshalb, „erst“ um 8 Uhr loszufahren.

Am nächsten Morgen treffen wir beim Ablegen die beiden gut gelaunten Franzosen, die offensichtlich auch loswollen. Ich drehe mich um, um die Leiter hochzusteigen, und während ich zum Steuerstand gehe, fährt das Boot der beiden, die nur Sekunden vorher neben mir auf dem Steg standen, schon mit Geknatter an uns vorbei. Prustend starte ich den Motor und muss mich mit einem Blick auf den Drehzahlmesser vergewissern, dass er wirklich schon läuft. Oje, da kann ich den beiden nur viel Glück und eine gute Reise wünschen ...

Wir halten uns stromabwärts und fahren Richtung Lüttich. Die Schleusen hier auf der Maas sind eine ganz andere Nummer als alle bisherigen. Quasi Schleusen für Anfänger. Und ich höre meinen Bruder einen Satz sagen, den er eine Woche zuvor niemals gesagt hätte: „Ich liebe Schwimmpol. er!“ Ich bin sehr stolz auf ihn ...

Bis auf einige wenige schöne Häuser am Flussufer empfängt uns Lüttich nicht besonders reizvoll. Etwas besser wird es, als wir an einem schönen Schlosspark vorbeifahren und das Ufer von vielen Menschen gesäumt ist, die das gute Wetter genießen.

Kurz danach begegnet uns mit der „Swan“ ein Mitglied der Linssen-Familie. Die erste andere Linssen auf

unserer bisherigen Reise. Man winkt sich eifrig zu.

Am ernst, aber freundlich dreinschauenden Albert vorbei fahren wir in den nach ihm benannten Kanal hinein in Richtung Maastricht.

Mit dem letzten Tageslicht erreichen wir gegen 21:20 Uhr die Altstadt von Maastricht. Maurice hatte uns den Tipp gegeben, an der Mauer vor der alten Brücke anzulegen. Das war ein guter Tipp. Ein junges Pärchen auf einem kleinen Segelboot – das ebenfalls nach Marseille möchte – zieht netterweise sein Boot ein Stück zur Seite, sodass wir dort auch noch Platz finden.

Etwas wehmütig stelle ich fest, dass dies die letzte Nacht auf der Überführung ist. Die drei Wochen auf dem Boot haben sich eher wie drei Monate angefühlt. So viel habe ich erlebt. Ich bin zwar traurig, aber auch glücklich, dass ich diese vielen Erfahrungen und diese tolle Reise machen durfte. Ich werde wohl eine Woche brauchen, um mich wieder an mein Leben an Land zu gewöhnen.

Wir gehen in ein „richtiges“ Restaurant und genießen unseren letzten Abend auf der Tour. Da es von hier aus bis zu unserem Heimathafen Van der Laan in Maasbracht eine vergleichsweise kurze Etappe ist und wir unser Begrüßungskomitee – die Familie von Thomas – erst gegen 15 Uhr

erwarten, entscheiden wir uns für ein gemütliches Frühstück um 9 Uhr.

29.04.22 | Der letzte Tag

Ich gehe zum Bäcker und etwas naiv bringe ich Croissants mit. Tja, die Franzosen können zwar kein Englisch, aber Croissants backen, das können sie.

Wir legen pünktlich ab und diese letzte Etappe läuft wie am Schnürchen. Ich bin etwas aufgeregt, auf eigenem Kiel dort zu fahren, wo ich schon so oft mit Maurice kurze „Probefahrten“ gemacht habe und auch beim Skippertraining das Schleusen und das An- und Ablegen geübt habe. Und freue mich auf die erste Einfahrt in „unsere Box“ im Hafen.

Pünktlich kommen wir bei Van der Laan an und checken ein. Nun sind wir tatsächlich angekommen – genau drei Wochen, nachdem ich in das Auto gestiegen bin, um nach Auxerre zu fahren.

Nun heißt es: „Das war’s!“ Ich bin wirklich traurig. Ein letztes Foto mit dem Gepäckwagen und der untergehenden Sonne und wir steigen in das Auto. Tschüss, meine kleine Abuelita. Ich fand die drei Wochen mit dir unglaublich schön und vermisse dich jetzt schon. Aber wir sehen uns ja am Freitag schon wieder zum Putzen. Oder am Donnerstag, oder am Mittwoch ... Seufz, war das schön! ♦

REISEDATEN:

Schiff Linssen Grand Sturdy 40.9 AC - Bj. 2010.

Motorisierung 1 x Volvo Penta D3-110 (110 PS)

Strecke ca. 1152 Km

Kraftstoff 762 Liter Diesel

Fahrstunden 174

Schleusen 145

Dauer 21 Tage, 1 fantastisches Erlebnis.



RUUD REIJNDERS:

„ZUFRIEDENE KUNDINNEN UND KUNDEN, DAFÜR ARBEITE ICH“

Es sind die Menschen, die Linssen Yachts ausmachen. Deshalb möchten wir in diesem Linssen Magazine regelmäßig den Geschichten unserer Mitarbeitenden Raum bieten, die – oftmals hinter den Kulissen – professionelle Arbeit leisten. Für diese Ausgabe haben wir mit Ruud Reijnders, verantwortlich für Aftersales gesprochen. Als Kind war er immer auf dem Wasser anzutreffen, beim Segeln oder Kanufahren. Vor sechs Jahren entschied er sich ganz bewusst für eine neue, „dritte“ Karriere bei Linssen Yachts.

46

„Nach der Fachhochschule bin ich zur Königlichen Marine gegangen“, berichtet Ruud. „Ich war zehn Jahre lang als Offizier auf Fregatten unterwegs. Danach war ich 17 Jahre lang bei Weir Minerals im Verkauf und Kundendienst tätig und bereiste die ganze Welt. Als ich 50 wurde, beschloss ich, mir eine Arbeit zu suchen, die mir wirklich Freude bereitet und wieder etwas mit der Schifffahrt zu tun hat. Linssen Yachts war auf der Suche nach einem Vertriebsingenieur, und ich wurde eingestellt. In meiner ‚dritten‘ Karriere habe ich also mein Hobby zum Beruf gemacht.“

Kunden glücklich machen

In den ersten Jahren verkaufte Ruud Yachten. „Es hat mir wirklich Spaß gemacht, die Kundinnen und Kunden von einem guten Produkt und von guter Qualität zu überzeugen. Und ihre Träume mit einem schönen Schiff zu verwirklichen.“ Im Jahr 2021 wurde er gefragt, ob er in den Aftersales-Bereich wechseln wolle, auch wegen seines großen technischen Know-hows. „Das gefällt mir auch gut. Die Arbeit ist sehr dynamisch. Es geht immer darum, Lösungen für die Kundschaft zu finden.

Die Frage ist stets: Wie kann ich dem Kunden am besten helfen? Zufriedene, glückliche Kundinnen und Kunden, dafür arbeite ich.“

Vorbereitung auf den Sommer

Was macht eigentlich die Aftersales-Abteilung? Ruud: „Zu Beginn des Frühjahrs sind wir hauptsächlich damit beschäftigt, die Schiffe bereit für den Sommer zu machen und sie auszuliefern. Dazu gehören Überholung, Reparatur und Wartung, etwa das Aufbringen von neuem Antifouling, der Austausch von Anoden oder die Wartung des Motors. Wir beantworten Fragen der Kundinnen und Kunden, beraten und erstellen Angebote. Die Arbeit wird genau geplant. Da unsere eigenen Linssen-Mitarbeitenden mit

dem Bau neuer Yachten beschäftigt sind, werden die Servicearbeiten von festen Servicepartnern und Subunternehmen ausgeführt. Natürlich stets nach dem hohen Qualitätsstandard von Linssen.“

Problemlösung

„Nach Ostern sind unsere Kundinnen und Kunden wieder unterwegs und genießen das Leben auf dem Wasser“, so Ruud weiter. „Wir bekommen dann meistens Fragen, die sich auf die Nutzung des Schiffs beziehen, zum Beispiel zur Bedienung oder zu einer Störung. Durch gezielte Fragen versuchen wir herauszufinden, wo das Problem liegt. Dabei müssen wir natürlich Prioritäten setzen. Ein ausgefallenes Lämpchen ist weniger dringend als ein Motorschaden. Garantieanfragen haben Vorrang. Weniger dringende Fragen werden über die „Service Inquiry“ auf der Website von Linssen Yachts entgegengenommen. Wir versuchen jedoch, allen so gut und so schnell wie möglich zu helfen. Bei Bedarf lassen wir Schiffe nach Maasbracht bringen, und manchmal schicken wir auch einen Linssen-Servicepartner.“





Wintersaison

Ab September sind Ruud und seine Kollegen Diana und Ceryll mit der Beratung und Planung rund um die Vorbereitung der Schiffe auf den Winter beschäftigt. „Wir beraten die Kundinnen und Kunden und kümmern uns um einfach alles: Wartung, Reinigung, Überarbeitung, Schadensbehebung, Lackierung, Beratung zur Lagerung, Systemprüfungen usw. Eigentlich hat jedes Jahr den gleichen Arbeitszyklus. Wir sorgen auch dafür, dass in Zahlung gegebene Schiffe für den Verkauf aufbereitet werden. Das nennen wir einen Refit. Der ist wichtig, denn es kommt oft vor, dass Kundinnen und Kunden zunächst ein gebrauchtes „Familienschiff“ anschaffen und Jahre später ein neues Schiff bei uns kaufen. Uns geht es darum, langfristige Beziehungen zu unserer Kundschaft aufzubauen.“

Kontakte ins In- und Ausland

Ruud hat nicht nur viel mit Kundinnen und Kunden zu tun, sondern hat auch viele externe Kontakte. Zum Beispiel

zu Versicherungsgesellschaften, wenn ein Schiff einen Schaden hat. „Zudem stehe ich in engem Kontakt zu unseren Linssen-Servicepartnern im In- und Ausland“, sagt Ruud. „Auch sie arbeiten für uns nach dem Qualitätsstandard von Linssen. Und dann ist da natürlich noch das Konzept „Linssen Boating Holidays“ (LBH). Die Charterunternehmen dieses Netzwerks bieten in ganz Europa Linssen-Yachten zur Miete an. „Diese Charterunternehmen ziehen Aftersales hinzu, um sicherzustellen, dass ihre Mietflotte immer perfekt in Schuss ist. Das hat für uns oft Priorität, denn das perfekte Erlebnis auf einer gecharterten Linssen kann Linssen auf lange Sicht potenzielle Käuferinnen und Käufer bringen.“

Erfüllende Arbeit

„Die Arbeit im Aftersales-Bereich ist sehr abwechslungsreich und international, das gefällt mir. Manchmal ist es ziemlich hektisch und stressig. Aber es ist sehr erfüllend, die Probleme der Kundinnen und Kunden lösen zu können. Schön ist auch,

dass Linssen Yachts ein echtes Familienunternehmen ist. Ich habe mich damals bewusst dafür entschieden. Ich bin hier keine Nummer, sondern ein Teil der Familie. Auf die Mitarbeitenden wird geachtet, auch wenn privat mal etwas los ist. Wir arbeiten hart, helfen einander aber bei Bedarf auch.“

Aus eigener Erfahrung

Ruud lebt mit Lianne und deren beiden Töchtern (21 und 23) in Venlo, wo er geboren und aufgewachsen ist. Sein Sohn (23) fährt als Marinesoldat bei der königlichen niederländischen Marine. In seiner Freizeit ist Ruud immer noch oft auf dem Wasser anzutreffen und er ist Vorstandsmitglied eines Wasserpfadfindervereins für Jugendliche. „Ich liebe den Wassersport einfach. Deshalb haben wir selbst ein Schiff. Ein weiterer Vorteil davon ist, dass ich mich gut in die Situation der Kundinnen und Kunden hineinversetzen kann. Ich spreche oft aus meiner eigenen Erfahrung. Ich merke, dass die Kundinnen und Kunden das zu schätzen wissen. Ist das nicht schön?“ ♦

Neuer Eigentümer für Yachtcharter Holiday Tours



Yachtcharter Holiday Tours vermietet seit 1994 Motoryachten ab Merzig an der Saar. Dank der Zusammenarbeit mit Linssen Boating Holidays® gehören seit 2007 auch Linssen-Yachten zum Angebot. Anfang dieses Jahres haben Heidi und Peter Schönberger das Unternehmen an Delphin Tec übergeben. Ihre neuen Gastgeber heißen Lydia und Willi Ruff. Die beiden warten

mit einer runderneuten Website, einem frischen, modernen Logo und einer neuen Yacht in der Flotte auf. Ab dieser Saison können Sie auf einer neuen Grand Sturdy 35.0 AC „James Weddell“ die Saar, die Mosel und den Rhein-Marne-Kanal befahren. Dabei kommen Sie in den Genuss von Natur und Kultur, alten Städtchen und vielen Weinbergen entlang des Ufers.

48



Weitere Informationen finden Sie unter www.linssenboatingholidays.com



Yacht Charter Holiday Tours

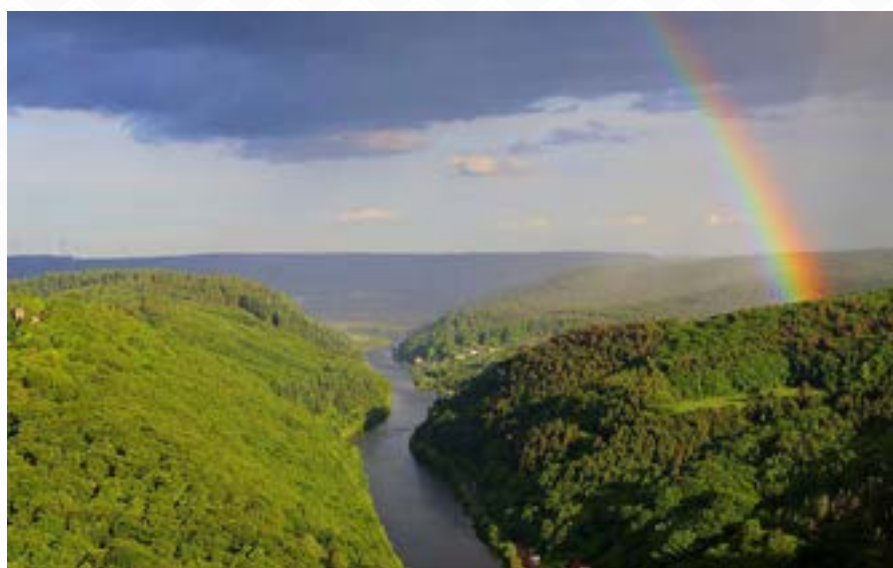
Yachthafen

D-66663 Merzig

+49(0)26 32 / 96 55-90

info@yachtcharter-holiday-tours.de

www.yachtcharter-holiday-tours.de



Investition in eine Linssen-Yacht



Das Linssen Boating Holidays®-Netzwerk entwickelt sich dynamisch weiter. Zur Erweiterung des Netzwerks sind wir aktiv auf der Suche nach neuen Charterbasishäfen. Bestehende Charterbasen können durch die Aufnahme von Linssen-Yachten in ihr Programm nicht nur ihr Angebot diversifizieren, sondern auch eine neue Zielgruppe ansprechen: Gäste, die sich bewusst für

Qualität, Fahreigenschaften, einen vertrauenswürdigen Partner aus dem LBH-Netzwerk und das Image einer Linssen entscheiden.

Unsere Yachten eignen sich für neue Charterbasen, machen sich aber genauso gut im Angebot bestehender LBH-Standorte, als Ergänzung der Flotte (wie im Beispiel von Yachtcharter Holiday Tours) oder als Ersatz für eine ältere, ausgemusterte Yacht.

So hat Mariteam GmbH im vergangenen Jahr sechs Yachten in Auftrag gegeben, die in der nächsten Saison an verschiedenen LBH-Standorten in das Angebot aufgenommen werden: drei Grand Sturdys 35.0 AC und eine Sedan sowie eine Grand Sturdy 40.0 AC und eine Sedan. Alle Yachten sind nach berühmten historischen Entdeckungsreisenden, Marineoffizieren oder Forschenden benannt. So wird die „James Weddell“ bei Yachtcharter Holiday Tours demnächst auf der Saar unterwegs sein, die „Edward Wilson“ bei Dutch Yacht Rentals im Zeeland-Delta und die „Sir Ernest Shackleton“ bei Delos Yachtcharter auf der IJssel.

Sie sind an der Investition in eine Linssen-Motoryacht interessiert? Nähere Informationen finden Sie auf <https://linssenboatingholidays.com/nl/lbh-looking-for-investors.html>.

49



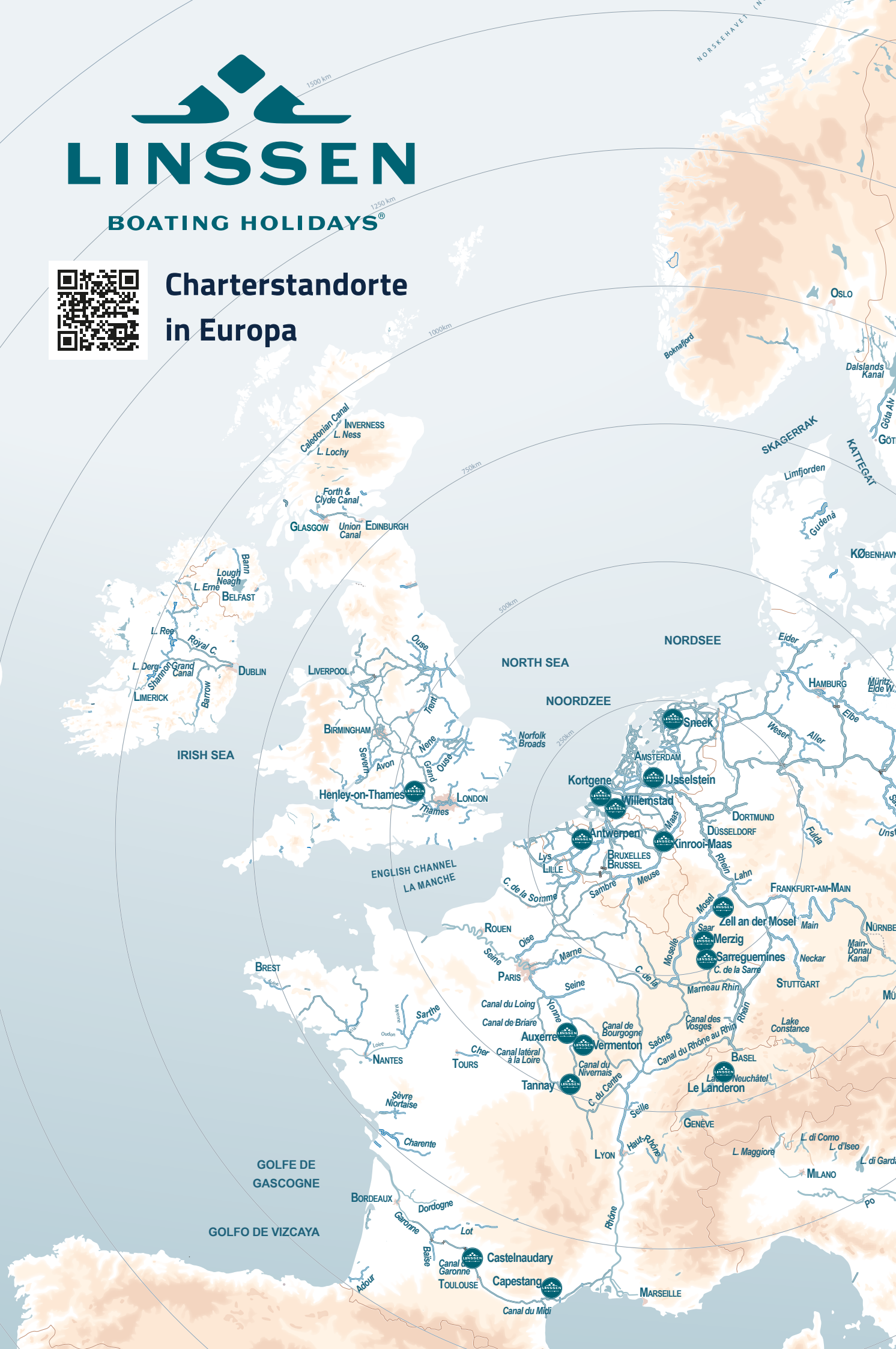


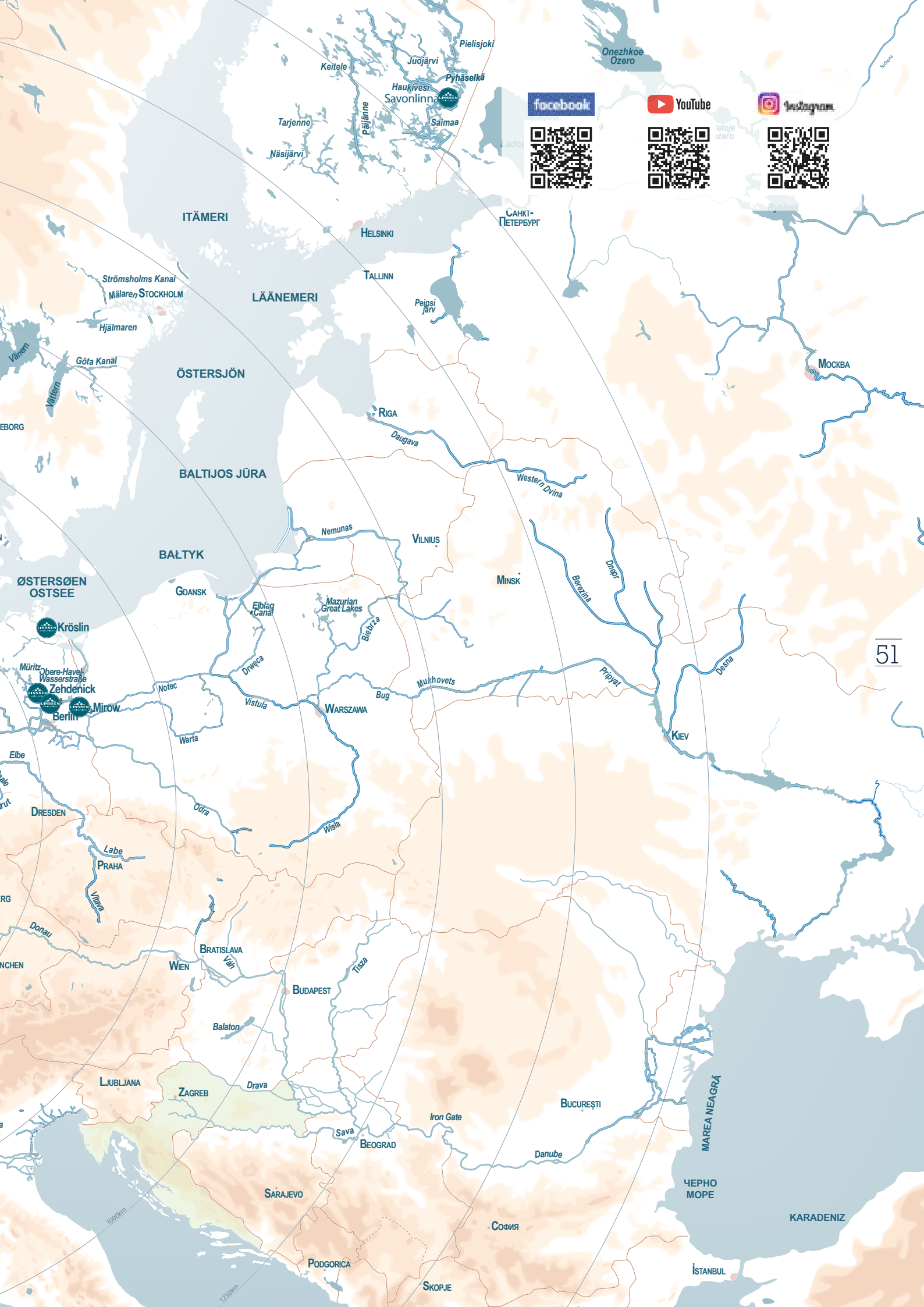
BOATING HOLIDAYS®



Charterstandorte in Europa

50





facebook



YouTube



Instagram





Linssen Yachts B.V. | Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
+31(0)475 439 999 | www.linssenyachts.com