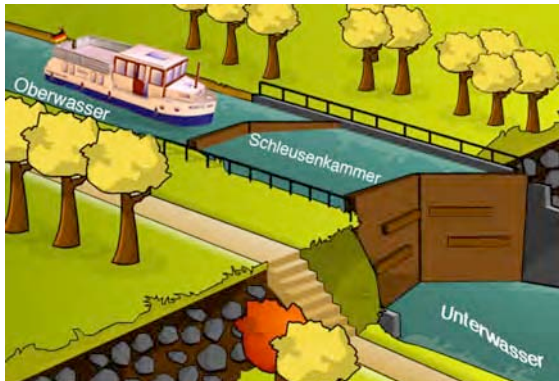


Mit dem Hausboot durch das Havelland

April 2007

Schleusen

Auf Binnengewässern gehört das Schleusen zum täglichen Geschäft, es sei denn man schippert nur auf einem See herum, das ist aber auf Dauer langweilig. Schon die Verbindung zweier Seen ist häufig durch eine Schleuse getrennt. Sobald Höhenunterschiede zu überwinden sind, die auf natürlichem Wege für die Schifffahrt eine zu hohe Strömung und keine ausreichende Wassertiefe aufweisen, sind Schleusen notwendig. Mit ihrer Hilfe wird es möglich, mühelos und mit geringem Energieaufwand diesen Höhenunterschied auszugleichen. Energie wird lediglich für das Öffnen und Schließen der Schleusentore benötigt. Von der Funktionsweise sind Schleusen sehr einfach. Die Kammerschleuse



besteht aus einem, durch jeweils ein Tor vom Unterwasser bzw. dem Oberwasser abgetrennten großen Trog, der Schleusenkammer. Durch Schieber kann die Kammer vom Oberwasser her bis auf dieses Niveau gefüllt, durch andere Schieber bis auf das Niveau des Unterwassers entleert werden. Wenn beide Tore geschlossen sind, kann der Wasserstand der Kammer mitsamt dem Schiff angehoben oder abgesenkt werden, ist Gleichstand mit Ober- oder Unterwasser erreicht, wird das jeweilige Tor geöffnet und das Schiff kann hinein oder hinaus fahren.

Schleusen können sehr unterschiedlich sein. Das fängt schon bei der Bedienung an.

Hier wird in drei Kategorien unterteilt:

1. bediente Schleusen, die ausschließlich von speziellem Schleusenpersonal bedient werden.
2. automatische Schleusen
3. und manuelle Schleusen die rein manuell von der Schiffsbesatzung bedient werden müssen.

Im Verlauf unserer Fahrt von der Müritz bis nach Brandenburg einschließlich des Stadtgebietes von Berlin sind uns nur die ersten beiden Kategorien begegnet. Bei den automatischen Schleusen gibt es auch wieder diverse Unterschiede. Der Anmeldevorgang kann entweder manuell durch Hebel usw. oder per Fernbedienung erfolgen. Es gibt auch teilweise eine Folge von Schleusen, die miteinander gekoppelt sind. Mit dem ersten Schleusenvorgang ist man dann für die anderen vorgemerkt und die Wartezeiten an den folgenden Schleusen sind nur kurz. Ansonsten können Schleusenvorgänge mit erheblichem Zeitaufwand verknüpft sein. Das trifft natürlich ganz besonders für die Ferienmonate im Bereich der Mecklenburgischen Seen zu. Hier kann aufgrund der Verkehrsdichte die Wartezeit an einer Schleuse bis zu 6 Stunden dauern. In Bereichen mit gewerblichem Schiffsverkehr haben grundsätzlich die Berufsschiffer Vorrang. Allgemein hat uns die Erfahrung gelehrt, dass bediente Schleusen mehr Zeit erfordern als automatische, zumindest in Bereichen in denen vorwiegend nur Sportbootverkehr stattfindet. Bei bedienten Schleusen muss auch die Mittagspause der Schleusenwärter immer beachtet werden. Es macht keinen Sinn, ungeduldig zu werden und den Schleusenwärter in seiner Mittagspause zu stören. Erfahrungsgemäß führt das nur zu deutlich verlängerten Wartezeiten.

Auch die Schleusengröße kann erheblich variieren. Im Bereich der Mecklenburgischen Seenplatte sind die Abmessungen der Schleusen für moderne Binnenschiffe viel zu klein, so dass die Wasserstraße heute nur noch von Fahrgastschiffen und der Sportschiffahrt genutzt wird. Die Schleuse Mirow z.B., das „Tor zur Müritz“ hat eine Schleusenkammer mit einer Länge von 56 m und einer Breite von 6,6 m, hier finden



maximal vier „Kormorane“ Platz in der Schleusenkammer. In Abschnitten in denen Schubverbände verkehren sind die Schleusen erheblich größer. Moderne Schleusen, wie z.B. die Spandauer und auch die Charlottenburger Schleuse haben Abmessungen von 12,5 m Breite und 115 m Länge, somit sind sie für Großmotorgüterschiffe und sogar Dreierschubverbände mit 114,5 m Länge geeignet. Dort kommt man sich mit einem „Kormoran“ ganz verloren vor, wenn man sich allein in der Schleusenkammer befindet. Auf dem Rhein sind die Schleusen dann noch etwas größer. Die Schleuse Iffezheim z.B. hat zwei Schleusenkammern mit einer nutzbaren Länge von 270 m und einer Breite von 24 m. Schleusen für Hochseeschiffe, wie sie z.B. am Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau zu finden sind, können noch ganz andere Dimensionen aufweisen. Die Schleusenkammern dieser Schleusen sind 310 m lang und 42 m breit. Die größte Schleuse der Welt erschließt den Zugang zum Hafen von Antwerpen und weist eine Schleusenkammergröße von 500 m Länge und 68 m Breite auf.

Gemäß Binnenschiffahrtsstraßen - Ordnung (BinSchStrO) § 6.29 Abs. 7 werden Kleinfahrzeuge nur in Gruppen oder zusammen mit anderen Fahrzeugen

geschleust. Eine Einzelschleusung ist nur im Einzelfall nach einer bestimmten Wartezeit möglich. Bei gemeinsamer Schleusung dürfen Kleinfahrzeuge erst nach den anderen Fahrzeugen in die Schleuse einfahren. Aus der BinSchStrO folgt, dass die Berufsschiffahrt Vorrang vor der Sportbootschiffahrt hat. In Verbindung mit Berufsschiffverkehr ist unbedingt den Anweisungen des Schleusenpersonals Folge zu leisten. In jedem Fall müssen die Leinen während des gesamten Schleusenvorgangs ständig besetzt sein und gut festgehalten werden, denn durch das Heben und Auslaufen großer Schiffe entsteht ziemliche Strömung. Grundsätzlich dürfen in Schleusen die Leinen niemals fest belegt werden. *Damit die Leinen gefiert bzw. durchgeführt werden können und im Notfall das Boot sofort los geworfen werden kann.* So lautet eine der Modellantworten aus den 296 Prüfungsfragen für den Sportbootführerschein Binnen. Im Gegensatz zum Auto-Führerschein, bei dem lediglich die vorformulierten Antworten richtig angekreuzt werden müssen, ist es beim Sportbootführerschein Binnen notwendig, die Antworten zu den Fragen in der theoretischen Prüfung als Text zu formulieren.

Ganz besonders für den Umgang mit den Leinen beim Schleusen leisten Arbeitshandschuhe eine gute Hilfe. Ein Paar Arbeitshandschuhe gehören auf alle Fälle für jeden von uns bei einer Bootstour zur Standardausrüstung.

Ein ganz wichtiges Utensil stellt das Fernglas dar, aber das sollte bei einer Bootstour sowieso immer mit an Bord sein. Mit dem Fernglas kann man schon von weitem die Lichtzeichen an der Schleuse ausmachen und nach Anlegern und Bedienelementen Ausschau halten. Die Lichtzeichen geben klare Auskunft über den gegenwärtigen Betriebszustand der Schleuse.

Eine ganz besonders beeindruckende Schleusenvariante stellen die Schiffshebewerke dar, auf die ich an dieser Stelle nicht genauer eingehen möchte. Es sei jedoch erwähnt, dass sich das Schiffshebewerk von Niederfinow in erreichbarer Entfernung von den Kuhnle Charterbasen Hafendorf Müritz, Zeuthen und Brandenburg Plaue befindet.



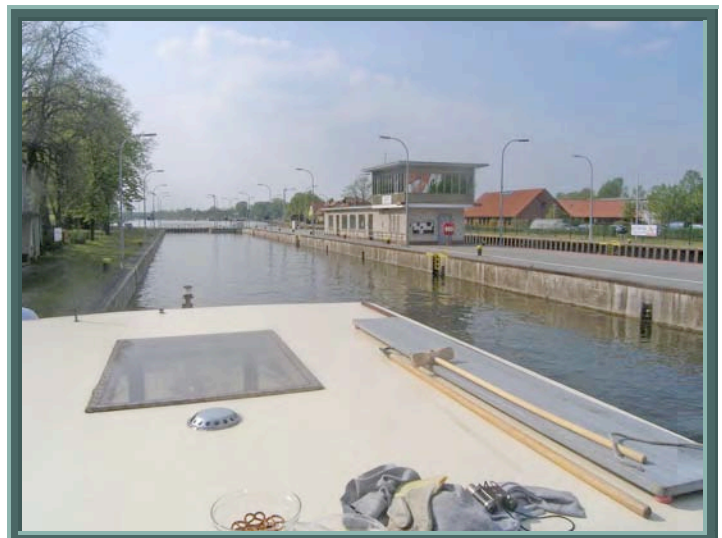
Schleuse Mühlendamm – Berlin Spree-Oder-Wasserstrasse (SOW) km 18,0
 Blick auf das Obertor. Die roten Lichtsignale zeigen an, dass die Einfahrt in die Schleuse noch nicht erlaubt ist.



Schleuse Bredereiche
 (automatische Schleuse)
 Obere-Havel-Wasserstrasse
 (OHW) km 47,8
 Kurz vor Betriebsende 18:00 Uhr
 können wir noch um 17:55 Uhr den
 Schleusenvorgang auslösen. An
 einer bedienten Schleuse wäre das
 nicht mehr möglich gewesen.

Vorstadtschleuse Brandenburg
 Untere-Havel-Wasserstrasse (UHW)
 km 55,5

In der riesigen Schleusenkammer mit 167 m Länge und 12 m Breite kommen wir uns mit dem „Kormoran“ allein ganz unscheinbar vor und können nach belieben anlegen.

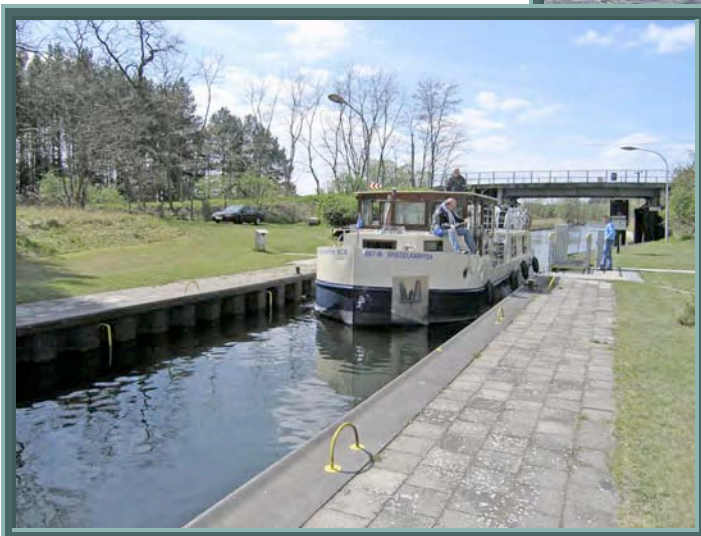


Schleuse Diemitz (bediente Schleuse) Müritz-Havel –Wasserstraße (MHW) km 13,2



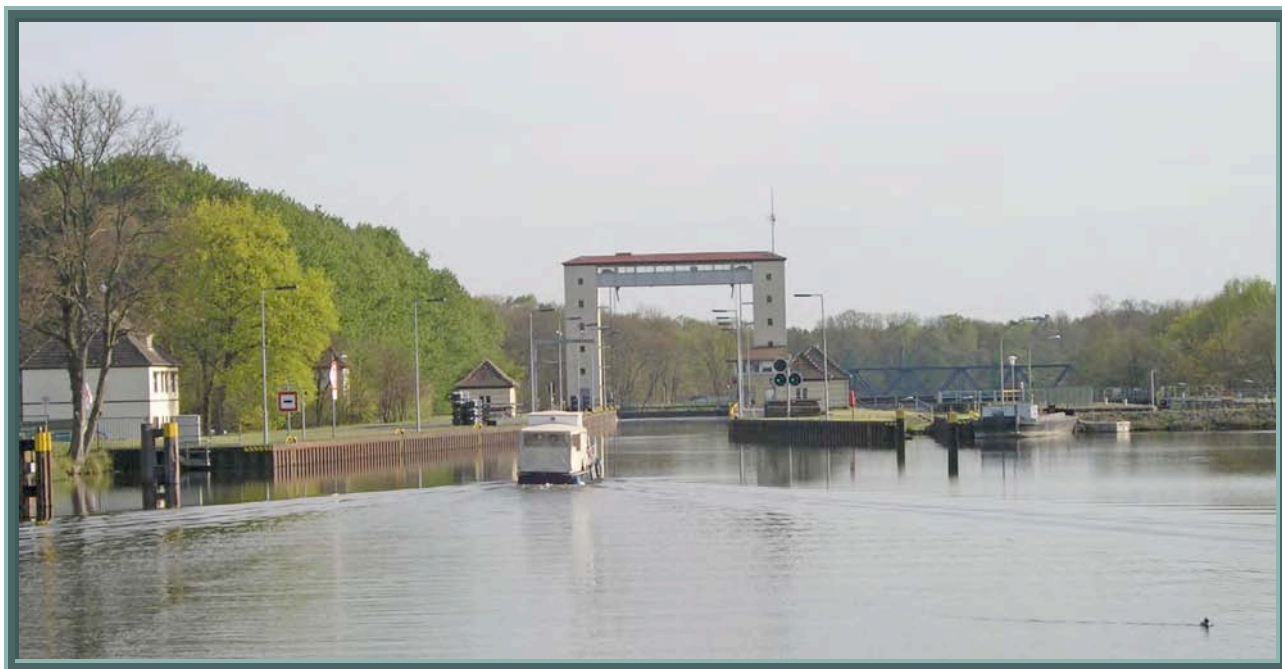
Die Schleuse Diemitz ist eine der am stärksten frequentierten Sportbootschleusen im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstrasse. Die Schleusentore sind geschlossen. Wir haben am Anleger im Oberwasser vor der Schleuse unser Boot „Spiegelkarpfen“ fest gemacht. Ein Mitglied unserer Mannschaft geht an Land und schaut nach, was Sache ist.

Der Schleusenwärter hat das Obertor geöffnet. Das Boot darf nun einfahren und unser Mann im Schleusenbereich kann die Leinen zum Festmachen entgegennehmen.

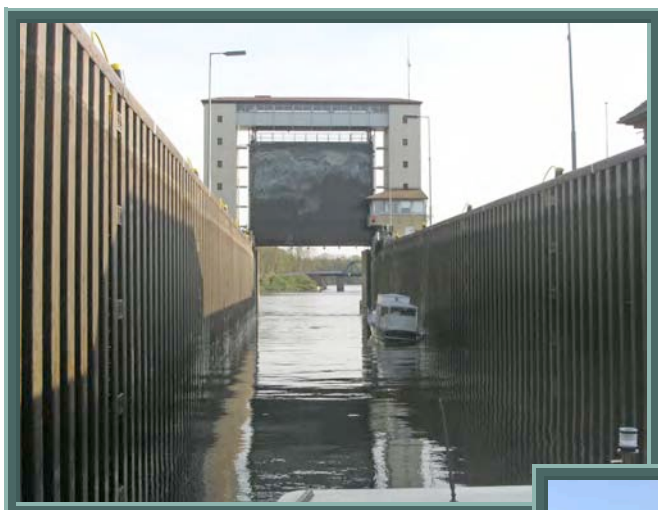


Während des Schleusens muss die Decksmannschaft, die für die sichere Schleusendurchfahrt erforderlich ist, vom Beginn der Fahrt in die Schleuse bis zur Beendigung der Ausfahrt aus der Schleuse an Deck sein – so schreibt es die Binnenschiffahrtsstraßen - Ordnung (BinSchStrO) § 6.28 Abs. 8 vor.

Schleuse Lehnitz – Oranienburg (bediente Schleuse) Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) km 28,6

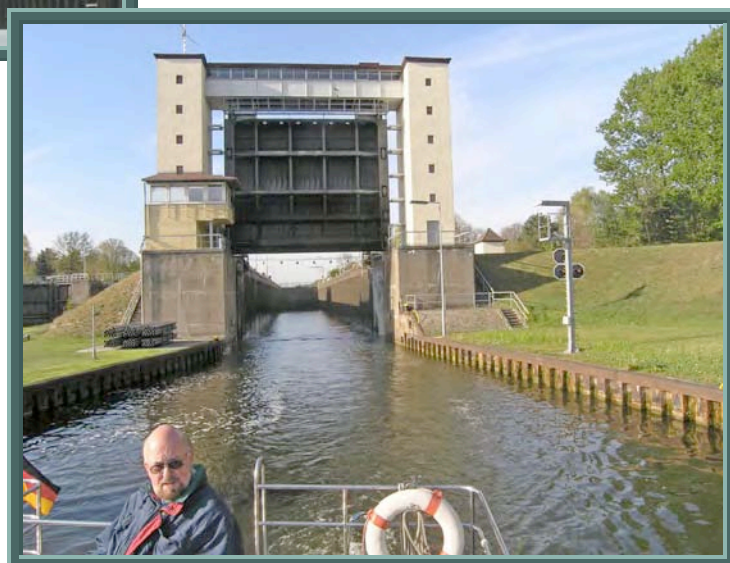


Schleusendaten: nutzbare Länge 125 Meter, Breite: 12 Meter, Fallhöhe: ca. 5,65 Meter
Die unteren Lichtsignale zeigen beide grün, d.h. jetzt dürfen die Schiffe aus dem Vorhafen in die Schleusenkammer einlaufen.



Nach ca. 15 Minuten und fast 6 m tiefer ist nun das riesige Hubtor am Unterhaupt geöffnet. Die Ausfahrampel am Steuerhaus zeigt jedoch rot. Noch ist die Ausfahrt aus der Schleuse nicht frei gegeben.

Das grüne Lichtsignal gibt uns den Weg aus der Schleuse frei für die Weiterfahrt in Richtung Berlin.



Schleuse Spandau (bediente Schleuse) Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) km 0,6

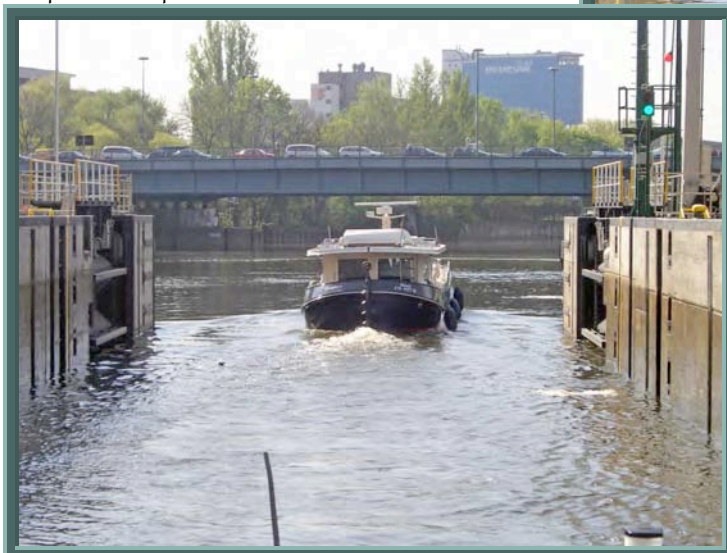


Nutzbare Länge 115 Meter, Breite: 12,5 Meter, Fallhöhe: ca. 2 Meter, Wasser pro Füllung ca. 4500 m³
Füllungsdauer (ohne Ein- und Ausfahrtzeit) 5-10 Minuten



Das Obertor ist bei dieser Schleuse unter Wasser absenkbar, daher ist es bei der Ausfahrt besonders wichtig, das grüne Ausfahrtsignal abzuwarten, damit es unter Wasser nicht zu einer Berührung des Tores kommt.

Im Schleusenbereich müssen alle eingefahrenen Fahrzeuge mit allen überhängenden Teilen wie Motor oder Segelmast die hintere gelbe Markierungslinie komplett überquert haben.



Die Untertore der Schleuse sind geöffnet und das Ausfahrtsignal zeigt grün. Erst jetzt ist die Schleusung beendet.