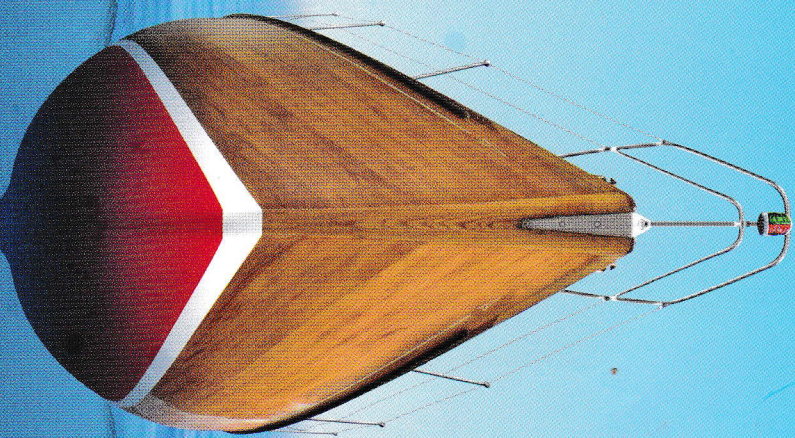


Die Maritime Erlebnis-Messe

BOATIT

closer design



25. - 27. Februar
2011
MESSE BREMEN

www.boattit.de

VERANSTALTER:
MESSE
BREMEN

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Geschäftsbereich Messe,
Findorffstraße 101, 28215 Bremen, Tel.: (0421) 3905-265, Fax: (0421) 3905 681, E-Mail: info@boattit.de

PARTNER:
palstek

Klönsschnack

Nr. 22 - Dezember 2010



Mitteilungen der
Deutschen Traditions-Motorboot-
Vereinigung e.V. (DTMV)
für Freunde der Traditionsschifffahrt





Weener (Ems)

... wie spazieren wir auf Wasser Bunteki

Hafen und Tourismus GmbH Weener
 Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)
 Tel. 04951/305 10 • Fax 0 49 51/44 39
 www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgasikarten
- Radwanderhpps
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- Anbindung an Binnegewässer und Nordsee
- Bootslift bis 20 t, Silpontage
- Burkerstation D+S, Fökälentsorgung
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Woschplatz

i Tourist Information
 Tel. 04951/30510

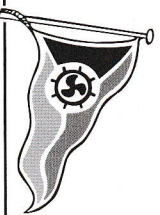


Schleuse
 Tel. 04951/1691



Weener lohnt sich...! Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
02.01.2011 17:00 Uhr	Neujahrskonzert mit Winifred Dülke, im Anschluss: Kaffee und Vorstellung der Instrumentensammlung im ORGANEUM	Georgstraße Weener	ORGANEUM Weener
09.01.2011 12:00-18:00 Uhr	Spekantenkessessen	Mühle Wickers Möhlenweg 27, Stoppelhor	Müllerfamilie Wickers
15.01.2011 19:30 Uhr 16.01.2011 15:00 Uhr	Neujahrskonzert TMV Weener	Aula der Karl-Brunns-Kesselschule Weener	TunenMusikverein e.V. Weener
23.04.2011	Osterfeuer	In Weener und in den Ortschaften Parkplatz Vogelesang, Weener	Verschiedene Stadt Weener
20.05.2011 bis 23.05.2011	Johannimarkt	Vorplatz „Am Alten Haden“ Weener	TunenMusikverein e.V. Weener und Hafen- und Tourismus GmbH Weener
02.04.2011 11:00-17:00 Uhr	Hafenkonzert	„Am Alten Haden“ Weener	Orno e.V.
02.07.2011	Ostfrisches Landmahl	„Am Alten Haden“ Weener	TMV Weener und Deutsch-Französischer Freundeskreis Rheiderland
23.07.2011 ab 17:00 Uhr	Weinfest	„Am Alten Haden“ Weener	DIRG Weener
13.08.2011 ab 11:00 Uhr	Dreieckbootrennen	„Am Alten Haden“ Weener	Hafen- und Tourismus GmbH Weener und der TMV Weener e.V.
21.08.2011 11:00-18:00 Uhr	Seitenkistenrennen	Weener Innenstadl	Hafen- und Tourismus GmbH Weener, Verkehrs- und Verschönerungsverein Weener e.V.
18.09.2011 11:00-18:00 Uhr	Hobby- und Kreativmarkt	Weener, Halle Landung	Schützenverein und Stadt Weener (Ems)
23.09.2011 bis 25.09.2011	Mittelaltmarkt und Schützenfest	Weener	



Klönschnack

Mitteilungen der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung
 e.V. (DTMV) für Freunde der Traditionsschiffahrt

Nr. 22

Dezember 2010

Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote 3

Terminkalender 5

Wir über uns 6

In eigener Sache
 - Mitgliederbefragung DTMV Traditionsschiff 9

Zielfahrt der DTMV nach Brake 11

Häfen
 - „BRasilien“ 13
 - WWW - mix worldwide Dingsens, sondern Wohnen auf dem Wasser in Weener 16

Berichte der Mitglieder
 - Cricanakanal: 15 Kilometer, 14 Schlesuen 18
 - Oh, du heiliges Europat 26

Schifffahrtsrecht
 - Personenbeförderung mit anderen Fahrgastschiffen 29
 - Betanken von Kraftfahrzeugen, Wasserfahrzeugen, Arbeitsmaschinen und Binnenschiffen 30
 - Entsorgungszuschlag auf Gasöl 31

Schiffe der DTMV
 - „Kapitän Karl-Otto“ 34
 - „Maaschokker“ - ein Schiffstyp für die Binnenfischerei 36
 - Schlepper „Rudolf Krusche“ 37
 - Schiffsgeschichte - S.M.S. Leitba 41

Pressepiegel 42

Impressum

Herausgeber:
 Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
 Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
 Redaktion:
 Frank-Hilmar Bockhacker
 Geschäftsstelle:
 Uwe Freibote, Kohlenkai „Taucher K“, 27572 Bremerhaven, Tel.: 0471-3020401
 e-mail: taucherschiff@nord-com.net
 Titelfoto:
 Jan Bruins
 Jan Bonder, Tim Lorke, Prof. Mag. Herbert Klein, Peter Meyer, Ute Giese,
 Markus Borgmeier
 Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in
 inhaltlich verantwortlich
 Gestaltung:
 Grafik-Team Werbeagentur Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
 Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 • e-mail: info@grafik-team.de
 Grafik-Team: Johanne Oltmanns
 Druck:
 Druckerei Sollernmann, Leer

Was wirklich im
Bankgeschäft zählt,
ist mehr denn je:

Stabilität.
Verlässlichkeit.
Sicherheit.
Nähe.

Und DAS finden Sie bei uns
in Leer!

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

www.ostfriesische-volksbank.de

Jetzt
beraten
lassen!

Ostfriesische Volksbank eG 

Vorwort

Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

auch heute will ich die Gelegenheit nutzen, ein Klönschnack-
Grüßwort an die Leserschaft zu senden.

Ich hoffe, dass ihr trotz des relativ kurzen Sommers auch in
diesem Jahr ein paar schöne Touren hattet. Einige von uns
haben sich ja im Sommer zur Zielfahrt nach Brake „auf den
Weg gemacht“.

Das Motto: „Auf den Weg machen“ sollte mich dann dieses Jahr
noch weiter verfolgen. In Brake haben wir im Zusammenhang
mit der diesjährigen Mitgliederversammlung einen neuen
Vorstand gewählt, der Euch aber noch an anderer Stelle dieser Klönschnackausgabe genauer
vorgestellt wird. Zusammen mit dem neu gewählten Vorstand wollen wir uns jetzt auch „auf
den Weg machen“. So haben wir uns bereits einmal in Krefeld zusammen gesetzt, um neue
Weichen für diesen Weg zu stellen.

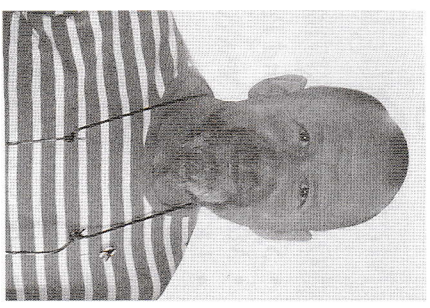
Wie ich schon in der letzten Klönschnackausgabe erwähnt habe, ist es mir besonders wichtig
zu betonen, dass wir in der DTMV über einen riesigen Erfahrungs- und Kenntnischatz in
maritimen Dingen verfügen. Zum Wohle unserer Mitglieder und sonstiger Interessierter in
Sachen alter Schiffe, wollen wir in Zukunft diesen Schatz noch besser nutzbar machen.

Eine möglichst große Transparenz unseres Vereins gegenüber seinen Mitgliedern ist somit
einer unserer neuen Wege. Regelmäßige „Rundmails“ an unsere Vereinsmitglieder sollen dies
unterstützen. Auch ein neu eingerichtetes „Diskussionsforum“ auf unserer Internetseite: www.dtmv-online.de (hierzu folgen an anderer Stelle noch weitere Informationen) verfolgt dieses
Ziel. Außerdem haben wir uns mit dem auf der Mitgliederversammlung angesprochenen
Wunsch nach mehr Angeboten und Aktivitäten für unsere Mitglieder, auseinander gesetzt.

Für all diese „neuen Wege“ sind wir jedoch auf eure aktive Unterstützung angewiesen. Ich
möchte Euch hiermit ermuntern und auffordern, Ideen und Anregungen, noch aktiver einzu-
bringen. Wir auf dem Wasser sind eine Gemeinschaft und machen uns gemeinsam auf den Weg.

Somit bleibt mir nun, Euch allen einen möglichst kurzen Winter, eine ruhige Vorweihnachtszeit
und immer die gewünschte Handbreit zu wünschen. 

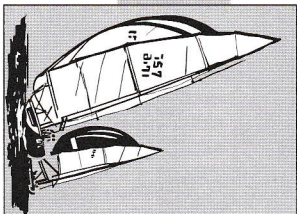
Euer Uwe Freibote



Die Segelmacher

Maßanfertigungen von Meisterhand

- Spray Hood und Persenning
- Markisen
- LKW-Planen
- Abdeckplanen
- Spleis- und Taklerarbeiten
- Windschutz
- Freizeit-/Wassersportbekleidung
- Boots- und Yachtbedarf
- Maritime Geschenkartikel
- Nautikartikeln
- ✨ International Bootsfarben
- Tauwerk aller Art



Salverius Nachf. GmbH

Inhaber:
Vollborth & Battermann

26789 Leer
Neue Straße 20
(in der Altstadt)
Telefon:
0491/2874
Fax:
0491/9923249



www.DerSegelmacher.de • salverius@t-online.de

GRAFIK-TEAM - LEER

Pantaenius –
da kann kommen,
was will!

06908197 www.hqhb.de



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · München · Tel. +49-89-99 84 34 20
www.pantaenius.de

Liebe Freunde

der Traditionsschiffahrt,

wir wünschen frohe Weihnachten

und einen guten Rutsch

in ein neues Jahr mit vielen

schönen Tagen auf dem Wasser:



Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V.
DTMV

wünscht für den gesamten Vorstand der

Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) für Freunde der Traditionsschiffahrt

Uwe Freibote I. Vorsitzender

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschiffahrt, ob mit jüngeren Wäscherfahrzeugen oder auch ohne Boot, sind gleichermaßen als fördernde Mitglieder willkommen.

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Einladungen zu kulturellen Veranstaltungen liegen von mehreren Städten vor. Unsere diesjährige Zielfahrt führte uns an die Unterweser zum schönen Städtchen Brake. Davor aber werden die Schiffe der DTMV in Esleth, Oldenburg, Emden und Leer eintreffen. Auch an der Sail Bremerhaven und am Kanalfestival in Datteln werden Schiffe der DTMV teilnehmen. Einige wird es auch wieder zum Tourenskipper-Treffen nach Ketzin ziehen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten,

dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur See. Er hat soeben seine erste Fahrzeit auf den Weltmeeren hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrträume um.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschiffahrt. Das erklärt sich auch aus der Mitgliedschaft, denn ein großer Teil unserer Mitglieder schip-perte einst beruflich auf Flüssen, Kanälen und Meeren. Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motor yachtverband e.V. (DMYV), dessen Präsident, einst die Idee hatte, diese Vereinigung ins Leben zu rufen.

Unter Berücksichtigung der vergleichbaren Zielsetzung hat die DTMV kooperative Mitgliedschaften auf Gegenseitigkeit vereinbart mit

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betreiberin des

- historischen Hafens Berlin an der Mühlendammschleuse
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909, Leer,
- dem Förderverein Deutsche Museums-werft e.V., Köln sowie
- dem Schipper-Klotje in Leer e.V.

Die DTMV wurde im Juli 1998 in Leer gegründet. Die DTMV ist im Vereinsregister bei dem für Leer zuständigen Amtsgericht Aurich eingetragen und vom zuständigen Finanzamt als gemeinnütziger Verein im Sinne des Steuerrechts anerkannt (Abzugsfähigkeit von Spenden).

„Klön schnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klön schnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschiffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klön schnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschiffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klön schnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düsseldorf, der „hanseboot“ in Hamburg sowie auf der „BOATFIT“ in Bremen.

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies ist möglich für „aktive“ Traditions-schiffer sowie deren Partner und Familien-angehörige mit einem traditionellen Wasser-

fahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder – mit vollem Stimmrecht – ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot. Zurzeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro

- Jahresbeitrag für Schiffs-/Booseigner = 54 Euro

- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Uwe Freibote,
Tel.: 0171-7430985 oder 0471-3020401
Leitung der Geschäftsstelle: Uwe Freibote
Kohlenkai „Täucher K“
27572 Bremerhaven
taucherschiffk@nord-com.net

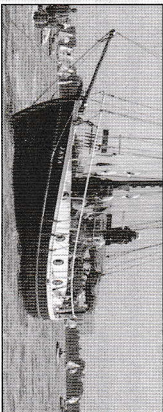
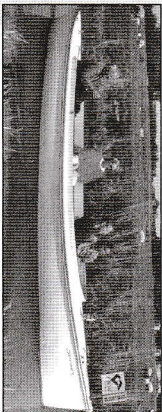
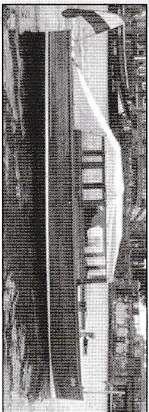
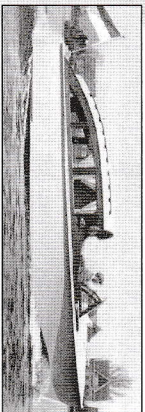
Website der DTMV : www.dtmv-online.de

DTMV-Bankverbindung:
Ostfriesische Volksbank Leer
(BLZ 265 900 75) Konto 108 847 00)
IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00
BIC-Nr. = GENODEF 1 LER

P BOAT CLASSICS

Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller Autoboote, Runabouts, Launches, Slups, Segelyachten, holländische Plattboden- und Kleine, ehemalige Frachtschiffe.
Wasser verbindet.

Am Hafen 57 · 26862 Weener
Telefon: 049 51 - 915 885
Fax: 049 51 - 915 923
Mobil: 01 71 - 361 20 05
Email: info@pboatclassics.de
www.classicboatstamsterdam.nl



Am nassen Dreieck

Cafe, Restaurant - gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
Zimmervermietung - selbstgebackener Kuchen
- Frühstück mit Anmeldung
Bootsanleger - tägl. ab 10 Uhr geöffnet
Hafenterrasse - warme Küche 12-21 Uhr

Am Hafen 15, 48477 Hörstel, Tel/Fax: 05459/1571

E-Mail: info@am-nassen-dreieck.de
Homepage: am-nassen-dreieck.de

In eigener Sache

Mitgliederbefragung: DTMV Traditionsschiff

Liebe DTMV Mitglieder,

auf der letzten Vorstandssitzung unserer Vereinigung ist zum wiederholten Male eine Thematik diskutiert worden, die wohl auch schon in der Vergangenheit immer einmal wieder überdacht wurde:

Sollte die DTMV nicht ein eigenes Schiff besitzen und den Mitgliedern damit Möglichkeiten zur Intensivierung des Vereinslebens ermöglichen?

Ein Reizthema für den einen, eine konsequente Umsetzung der Satzungsziele für den anderen. Viele Fragen sind damit verbunden. Wie kann eine Trägerschaft ausgestattet werden, soll das Schiff auf Reisen gehen oder nur an einem festen Liegeplatz verfügbar sein? Ein kleines und feines Aushängeschild der DTMV oder eher größer mit Raumangebot

und Übernachtungsmöglichkeiten. Wie viel Pflege und Reparaturen können wir leisten, wo sind unsere finanziellen Grenzen?

Nach kurzer Debatte haben wir beschlossen Euch zu befragen:

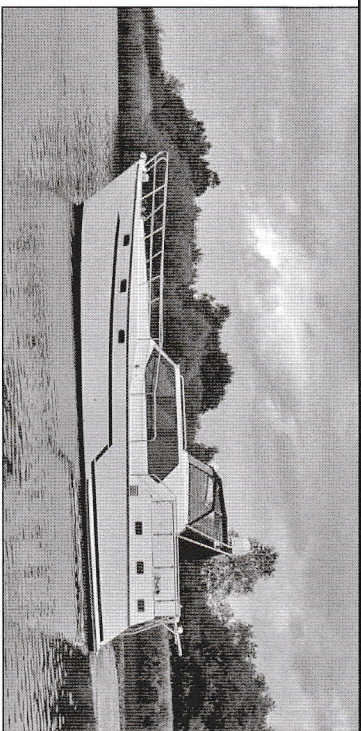
Bitte schreibt uns Eure Meinung und wir benutzen die nächste Mitgliederversammlung 2011 zur Auswertung Eurer Meinungen und wollen danach die Jahreshauptversammlung befragen ob weitere detaillierte Prüfungen folgen sollen.

Kommentare bitte direkt in unser neues Forum auf der DTMV-Internetseite oder an die Klönshack-Redaktion:
Hilmar.Bockhacker@web.de 

Der neue DTMV Vorstand



Von links nach rechts: Hilmar Bockhacker - Öffentlichkeitsarbeit, Thomas Waldmann - Jugend, Umwelt, Häfen, Markus Borgmeier - 2. Vorsitzender, Kurt Fritschke - Schriftführer, Uwe Freihohe - 1. Vorsitzender, Rolf Eulgen - Schatzmeister



SIEMER - MOTORJACHTEN

Individual nach Ihren Wünschen bauen wir Ihre
STAHLMOTORJACHT in Längen von 11,50 bis 15,00 m.
Profitieren Sie auch von unserer Erfahrung im Ausbau von Takeln.

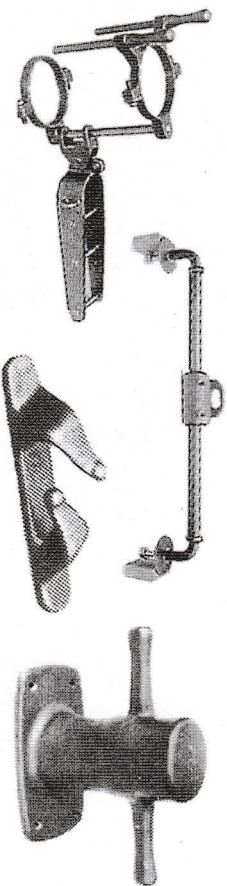


Siemer
Jachtservice
Hunte-Ems GmbH

Neu-, Uln- und Ausbau von Booten + Jachten
Winterlager • Reparatur • Wartung
Siemer Jachtservice GmbH • Barfel
Tel. (044 97) 92 68 26
Fax (044 97) 92 67 94 • Mobil-Tel. (01 62) 10 44 412

Direkt am
Eisbühnenkanal

Bronzebeschläge, Zubehör und Ausrüstung für klassische Yachten und traditionelle Schiffe Yachtbeiboote - Masten



GD
GD Boote
Dauelsberg

D-27751 Delmenhorst / Deichhausen · Ochsenweideweg 6
Tel. 0049 - 42 21 4 12 07 · Fax 0049 - 42 21 4 37 57

Zielfahrt der DTMV nach Brake

Vor Anker bei Freunden...



von Ingrid Hayen und Ute Kikker - Brake Tourismus und Marketing e. V.

Am 31. Juli und 1. August dieses Jahres fand das zweite Binnenhafenfest in Brake statt. In der maritimen und idyllischen Kulisse, direkt am Wasser, gab es für klein und groß viel zu sehen, entdecken und erleben. Die tolle Kulisse - mit Hafenbecken auf der einen und historischen Packhäusern auf der anderen Seite - wurde durch ihr maritimes Flair ein begehrtes Ziel für Gäste aber auch für die Braker Bevölkerung.

Was wäre aber so ein Fest direkt am Binnenhafen, direkt am Wasser ohne Schiffe? Im vergangenen Jahr besuchten uns zum ersten Binnenhafenfest elf Traditionsschiffe, die im Hafen für eine nette Kulisse sorgten. Das sollte natürlich auch in diesem Jahr wieder der Fall sein und so gingen im November des vergangenen Jahres wieder Einladungen an viele Traditionsvereine auf den Weg.

Es passierte lange Zeit nichts! Dann aber im April ging es los, die Animo will anreisen, das Löschoot I meldet sich an und auch die Franzius will sich ebenfalls auf den Weg nach Brake machen. Zu dem Zeitpunkt nahm auch der DTMV, die „Deutsche Traditions-

Motorboot-Vereinigung“ Kontakt zu uns auf. Uwe Freibote, 1. Vorsitzender, kündigt eine geplante Zielfahrt des Vereins nach Brake an. Großartig! ...aber was bedeutet das?

Vorerst passierte wieder nicht viel - zumindest nahmen wir Landpiraten das an: Die Mitglieder des DTMV mussten natürlich erst mal informiert werden, Einladungen gingen raus, der „Klön schnack“ ging in Druck und die Schiffsführer planten noch ihre Sommerturns.

Schließlich gingen aber Stück für Stück immer mehr Anmeldungen von Traditionsschiffen bei uns ein. Schon Anfang Juli zog die Animo mit ihren drei Besatzungsmitgliedern - Catharina, Hilmar und Bootsman - in den Binnenhafen ein. Anfangs zog der „Fremdling“ noch neugierige Blicke der Braker Bürger auf sich. Doch schnell wurde die Animo mit ihren Feuertönen zum willkommenen Bestandteil des Braker Binnenhafens.

Ein paar Tage vor Beginn des Binnenhafenfestes ging es dann richtig los. Immer mehr Traditionsschiffe machten sich auf dem Weg nach Brake und wurden nach und nach in den Binnenhafen geschleust. Die Freude über die wunderbare Kulisse war bei uns groß. So wurden die anwesenden ‚Wasserzügner‘ mit einer spontanen, kleinen Willkommenfeier direkt am Pier begrüßt. Und sofort war eins klar: Traditionsschiffer haben immer gute Laune, sind alle herzlich und zuvorkommend, unkompliziert und vor allem - immer in Feierstimmung!

So verging eigentlich kaum ein Tag oder zumindest Abend ohne einen Plausch am Pier. Am Freitag waren dann alle Am 31. Juli und 1. August dieses Jahres fand das zweite Binnenhafenfest in Brake statt. In der



Ingrid Hayen und Ute Kikker

Zielfahrt der DTMV nach Brake

maritimen und idyllischen Kulisse, direkt am Wasser, gab es für klein und groß viel zu sehen, entdecken und erleben. Die tolle Kulisse - mit Halenbecken auf der einen und historischen Packhäusern auf der anderen Seite - wurde durch ihr maritimes Flair ein begehrtes Ziel für Gäste aber auch für die Braker Bevölkerung.

Was wäre aber so ein Fest direkt am Binnenhafen, direkt am Wasser, ohne Schiffe? Im vergangenen Jahr besuchten uns zum ersten Binnenhafenfest elf Traditionsschiffe, die im Hafen für eine nette Kulisse sorgten. Das sollte natürlich auch in diesem Jahr wieder der Fall sein und so gingen im November des vergangenen Jahres wieder Einladungen an viele Traditionsvereine auf den Weg.

Es passierte lange Zeit nichts! Dann aber im April ging es los, die Animo will anreisen, das Löschoot I meldet sich an und auch die Franzius will sich ebenfalls auf den Weg nach Brake machen. Zu dem Zeitpunkt nahm auch der DTMV, die „Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung“ Kontakt zu uns auf. Uwe Freibote, 1. Vorsitzender, kündigt eine geplante Zielfahrt des Vereins nach Brake an. Großartig! ... aber was bedeutet das?

Vorerst passierte wieder nicht viel - zumindest nahmen wir Landpiraten das an: Die Mitglieder des DTMV mussten natürlich erst mal informiert werden, Einladungen gingen raus, der „KlönSCHNACK“ ging in Druck und die Schiffsführer planten noch ihre Sommerturns.

Schließlich gingen aber Stück für Stück immer mehr Anmeldungen von Traditionsschiffen bei uns ein. Schon Anfang Juli zog die Animo mit ihren drei Besatzungsmitgliedern - Catharina, Hilmar und Bootsman - in den Binnenhafen ein. Anlängs zog der ‚Fremdling‘ noch neugierige Blicke der Braker Bürger auf sich. Doch schnell wurde die Animo mit ihren Feueromen zum willkommenen Bestandteil des Braker Binnenhafens.

Ein paar Tage vor Beginn des Binnenhafenfestes ging es dann richtig los. Immer mehr Traditionsschiffe machten sich auf dem Weg nach Brake und wurden nach und nach in den Binnenhafen geschleust. Die Freude über die wunderbare Kulisse war bei uns groß. So wurden die anwesenden ‚Wasserzigeuner‘ mit einer spontanen, kleinen Willkommensfeier direkt am Pier begrüßt. Und sofort war eins klar: Traditionsschiffer haben immer gute Laune, sind alle herzlich und zuvorkommend, unkompliziert und vor allem - immer in Feierstimmung!

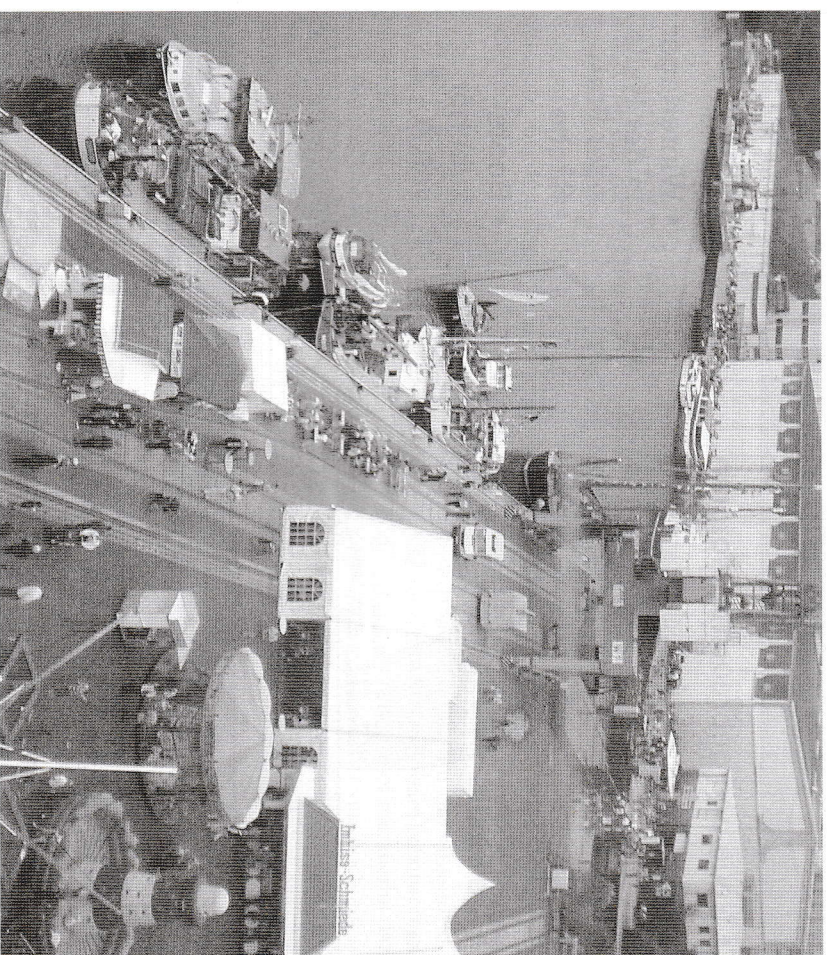
So verging eigentlich kaum ein Tag oder zumindest Abend ohne einen Pausch am Pier. Am Freitag waren dann alle Traditionsschiffer eingeladen das am Binnenhafen stattfindende Konzert des ehemaligen Genesis-Sängers „Ray Wilson“ zu besuchen. Die Konzertveranstalter von „brake events“ wollten sich damit für die wunderschöne Kulisse am Halen bedanken. Darauf folgten zwei wunderbare Tage mit vielen Shantys, buntem Programm, schönem Wetter und vor allem vielen, gutgelauten Besuchern.

Am Samstagabend konnten wir alle Traditionsschiffer zur Abendveranstaltung im Zelt mit der Showband „Sunset-Four“ begrüßen. Na gut - bei der Lautstärke hätte wohl auch keiner ruhig schlafen können... Die gute Stimmung im Zelt sorgte für qualmende Füße bis zum Morgengrauen. Aber am Sonntagmorgen waren zum gemeinsamen Frühstück wieder alle fit und erholt. Zumindest machte das den Anschein. Alles in allem können wir sagen: Es war eine wunderschöne Zeit mit euch und wir brauchen sogar eine kleine „Traditionsschiffer-Entzugskur“ als dann alle plötzlich weg waren. Einziger Trost ... der legendäre „Taucherschluck“.

Wir würden uns riesig freuen, wenn wir alle Schiffskapitäne und ihre Crews zum dritten Braker Binnenhafenfest am 6. und 7. August 2011 wieder bei uns begrüßen dürfen. **☺**

Häfen

BRAsilien - von Catharina Bockhacker



Es gibt sie. Die Liebe auf den zweiten Blick. Die Besatzung der Animo zählt zur Gattung der Schneckenpompawassernomaden. Will immer ein wenig tiefer in die Seele eines Halenstädtchens blicken. Daher war es auch unser Plan, schon ein paar Wochen vor dem Binnenhafenfest in Brake einzulaufen. Als die Animo Anfang Juli in den Braker Binnenhafen schleuste, war bei der Besatzung die Begeisterung über den Anblick jedoch verhalten. Ein kühler, zweckmäßiger Speicherhafen, in einer Ecke der Wassersportclub, ansonsten leere Kaimauern, groß, gespenstisch, staubig. Der uns zugewiesene Liegeplatz direkt an einer Straße, die als Teststrecke für Braker Kitz zu

dienen schien, auf der anderen Straßenseite der Bahnhof. Die durchfahrenden Güterzüge ließen die Tassen im Schiffsschrank erbeben. Als nächstes wird die Besatzung mit der Hafenanordnung der Niedersachsen Ports konfrontiert. Eine 3-seitige Brenngenehmigung muss eingeholt werden, damit ich, wie woanders, mit meiner Minibremserdüse, die eine Flamme kleiner als die eines Feuerzeuges macht, arbeiten darf. Und die Liegegebühren sind auch nicht ohne.

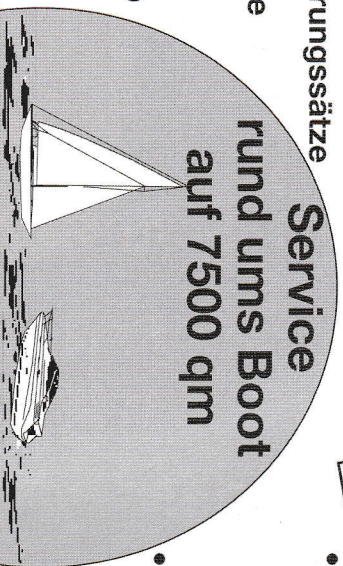
Und hier sollen wir bleiben bis zum Binnenhafenfest?? Im Leben nicht!



Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip



- Winterlager
in der Halle
oder Frei-
fläche
- Boots-
zubehör
von A - Z

Inh. Johann Meyer · Petkumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21-97 93 09 · Fax: 92 92 95
www.motor-meyer.de · info@motor-meyer.de

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb: Maschinen- und Waagenbau
Einbuddiesel
Getriebe
Wellenanlagen
Propeller
Kupplungen
Außenborder

Maschinen- und Waagenbau

Durchführung von:
Schiffsreparaturen
Motorinstandsetzung

Direkt am Wasser
Citynähe - 300 m
v. Delft



HÖPPNER

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel. 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14

Häfen

Eins will ich vorwegnehmen: wir blieben noch viel länger

Erst lernten wir Ingrid und Ute von der Tourist Info kennen, deren Hilfe, Herzlichkeit, Humor und Tatkraft sie zu 2 aufsergewöhnlichen Menschen machen.

Dann durften wir verholen vor die Fischbraküche der Familie Hüllmann – ein verführerischer Liegeplatz, der dafür sorgte, dass wir zwar nicht über Jodmangel klagen mussten, aber dem Eiweißschock nur knapp entkamen.

Und dann die ganzen anderen netten BRAsilianer – wie wir sie zärtlich wegen ihres amtlichen Kennzeichens BRA nannten - Bruni, Ossi, Thomas, Holger, Familie Hüllmann, Herr Kahler, Käpft, Diekmann von der Guntsiet und sein Assistent, all die gut gelaunten Schleusenwärter, um nur einige zu nennen – alle haben sich wahnünftig ins Zeug gelegt, damit wir, und auch die anderen nach und nach eintrudelnden Traditionsschiffer sich rundum wohl und aufgehoben fühlten. (Die speziell zu Hafenfest angereisten Traditionsschiffe zahlen selbstverständlich keine Liegegebühren).

Brake hat auch einen süßen alten Stadtkern und vom Hafen kann man wunderbar zu Fuß die interessanten Stellen erreichen. Mit

Veranstaltung

3. Bremerhavener

Fissegelregatta vom

7. bis 8. Januar 2011

...ohne Motor, ohne Heizung!!!

Ablauf:

Briefing ist am Fr. 07.01.2011 um 19 Uhr in Bremerhaven, Treffen ist am Sa. 08.01.2011 im Fischereihafen, mit gemeinsamen Schleuse und anschließender Regatta auf der Weser (ca. 4 - 6 Stunden Fahrzeit). Motorbootbe-

der Personalfähre Guntsiet setzt man über zur Insel Harriersand, wo Sandstrände zum Baden einladen.

Das Fest war dann der Kraller, da sind sich, denke ich, alle Besatzungen der teilnehmenden DTMV-Schiffe, einig. Für uns war es der Höhepunkt des Sommers 2010. Und wir Wassermomaden wurden so verwöhnt, dass die Entwöhnung nachher echt schwer fiel.

Nachdem die Hälfte der DTMV-Schiffe schon wieder weitergezogen war, kann für die Strandhaften dann noch ein zweiter Höhepunkt: Herr Kahler, Hafenmeister bei NP, lud uns zum Seehafenkai ein, um der Ankunft des 200m Seeschiffs Stellar Stream beizuwohnen. Ein imponantes Schauspiel mit allerlei dazu zu lernen. Nachher lud er uns noch auf ein Bierchen ins Seemannsheim ein, wo man sich durch die anwesenden Seeleute aus aller Welt wirklich an einem anderen Ort währte, vielleicht Brasilien???

Die einzelnen Highlights und schönen Erlebnisse mit den BRAsilianern zu schildern würde den Rahmen des Klönschnacks sprengen, und so bleibt nur die Empfehlung: Nehmt am nächsten Binnenhafenfest in Brake selbst teil! Es lohnt sich echt.

Und – danke BRA...ke!!!
Catharina Bockhacker

gleitung während der Regatta mit Mitfahrgelegenheiten für „Nichtsegler“. Anschließend findet die Siegerehrung mit Pokalverleihung statt. Danach gemütliches Beisammensein.

Jede Crew ist herzlich willkommen!
telefonische Anmeldung unter:

01 51 / 1966 89 83

Weitere Informationen und ein Anmeldeformular findet Ihr auf der Internetseite: www.kriegsfischkutter.de

WWW – nix worldwide Dingers sondern Wohnen auf dem Wasser in Weener

Und es geht doch.

Meist läuft es doch so: wenn man den Willen bekundet, auf dem eigenen Schiff wohnen zu wollen, geht bei der Verwaltung die Jalousie runter. Bloß nicht! Geht nicht! Interessiert nicht! Hier nicht!

Klar, man tut es doch. Aber dann eben eher nicht so offiziell. Und so muss sich doch so mancher von uns herumärgern mit Pseudoadressen, Post nachsenden oder abholen, anmelden bei Freunden und Bekannten, damit einhergehendes Bezahlen von Müllgebühren an Orten, wo man seinen Müll nicht entsorgt usw.

Seltenheitswert in Deutschland hat die Möglichkeit, die seit Neuestem die Stadt Weener Traditionsschiffem im Alten Hafen anbietet: der Aufsichtsrat der Hafen- und Tourismus GmbH hat am 03.11.2010 beschlossen, das Wohnen auf dem Wasser offiziell möglich zu machen. Bewohner von Traditionsschiffen können sich nunmehr nach Melderecht mit ihren Schiffen als Hauptwohnsitz in der kleinen Hafenstadt an der Ems anmelden.

Die notwendigen bürokratischen Voraussetzungen hierzu wurden mit dem Meldeamt geklärt.

Die Infrastruktur für Ver- und Entsorgung im Hafen ist vorhanden. Auch für das Thema Bilgenentölung soll im kommenden Jahr eine Lösung gefunden werden.

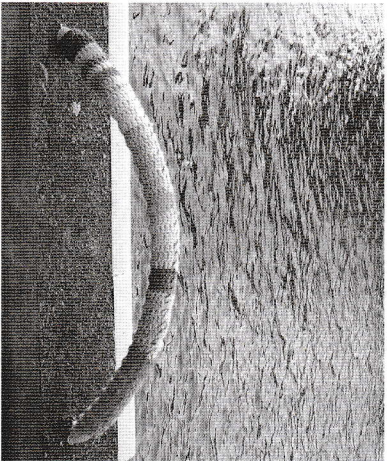
Die Traditionsschiffer schließen jährlich zu erneuernde Verträge mit der Hafen- und Tourismus GmbH ab. Eine Versicherung, die Wrackbeseitigung mit abdeckt, muss nachgewiesen werden.

Eine straßenmäßige Zuordnung wurde für die Traditionsschiffe eingerichtet, eine Möglichkeit für Briefkästen wird in Kürze an zentraler Stelle im Hafen eingerichtet.

Die Liegegebühren für Traditionsschiffe sind mit 20 Euro pro Meter pro Jahr (plus Strom und Wasser) vergleichsweise überschaubar.

Traditionsschiffe, die neu hinzukommen möchten, können sich für weitere Informationen an den Geschäftsführer der Hafen und Tourismus GmbH, Manfred Giese, wenden. Er ist telefonisch unter 0 49 51 / 3 05 39 oder mobil unter 01 74 / 3 33 46 89 zu erreichen.

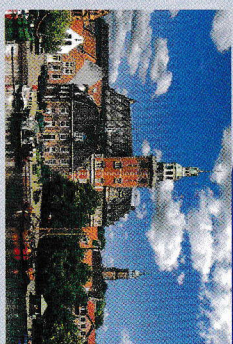
Bleibt nur, der Stadt Weener für die Zukunft viele positive Erfahrungen mit uns Traditionsschiffem zu wünschen, dass sich zahlreiche andere Hafenstädte diesem Beispiel anschließen und das Wohnen auf dem Wasser auch in Deutschland, so wie schon lange in einigen Nachbarländern, zu einem Stück Normalität wird. **2**



„Wohnlicher“ Notausstiegshalbhügel liebevoll winterlich eingepackt - gesehen im Stadthafen Oldenburg

Herzlich Willkommen in der

Stadt Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2011

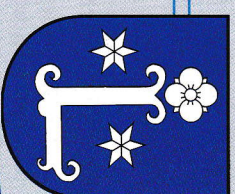
- ◆ 01. Mai Eröffnung der Püntensaison, Wiltshausen
- ◆ 03.-20. Mai Ossilooop, Start im Julianenpark
- ◆ 25. Juni Bauernmarkt in der Innenstadt
- ◆ 02.+03. Juli Töpfermarkt in der Innenstadt
- ◆ 03. Juli Julianenparkfest im Julianenpark
- ◆ 29.-31. Juli Traditionsschiffstreffen im Leeraner Hafen



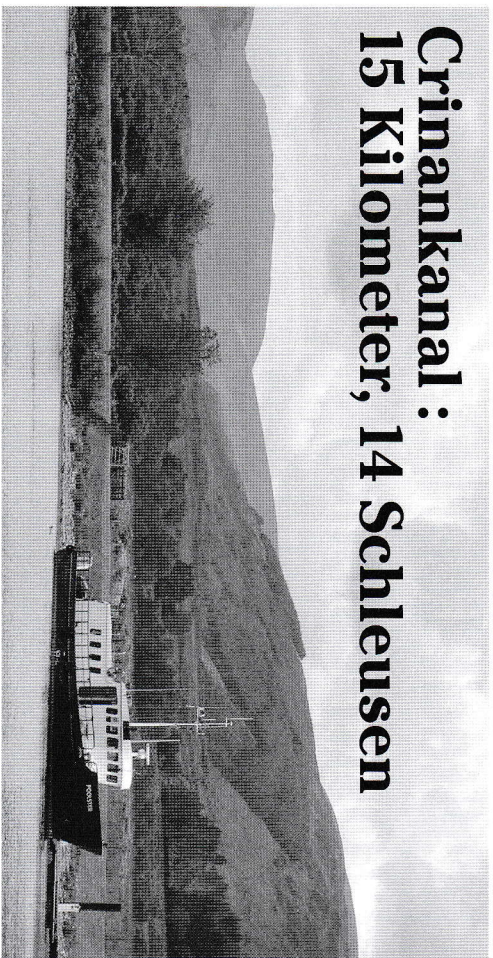
04.-07. August **Leer** mit 31. Int. Tourenskippertreffen im Leeraner Hafen

- ◆ 19.+20. August Weinfest im Rathaus-Innenhof
- ◆ 27.+28. August Ruderregatta in Leer, Leeraner Hafen
- ◆ 02.-05. September Schützenfest Loga auf dem Schützenplatz Loga
- ◆ 03. September Fest der Kulturen am Denkmalplatz
- ◆ 04. September Citylauf in der Innenstadt
- ◆ 10.+11. September Stadtmesterschaften im Drachenbootrennen, Leeraner Hafen
- ◆ 12. Oktober Galliviehmarkt auf dem VOST-Gelände
- ◆ 12.-16. Oktober Gallimarkt rund um die „Große Bleiche“
- ◆ ab 21. November Weihnachtsmarkt in der Innenstadt
- ◆ Alle Adventssonntage Weihnachtsmarkt achter d' Waag auf dem Waageplatz
- ◆ ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:
Tourist-Information der Stadt Leer, Ledastr. 10, 26789 Leer
Tel. 04 91/91 96 96-70, Fax 04 91/91 96 96-69
e-mail: touristik@leer.de, Internet: www.leer.de



Crinankanal: 15 Kilometer, 14 Schleusen



Nach einer nervenaufreibenden Tour entlang der Ostküste Großbritanniens, kommen Jan und Gerry Bonder mit ihrem Poolster, einem 20m ehemaligen Berufsschiff, am Anfang des schottischen Kaledonischen Kanals an. Dieser Kanal führt von der Ost- zu Westküste, ihrem Zielort. Die Kosten für das Durchfahren des Kanal sind nicht ohne – aber man bekommt auch etwas dafür: es ist so atemberaubend, dass einem die Worte fehlen!

Jan Bonder

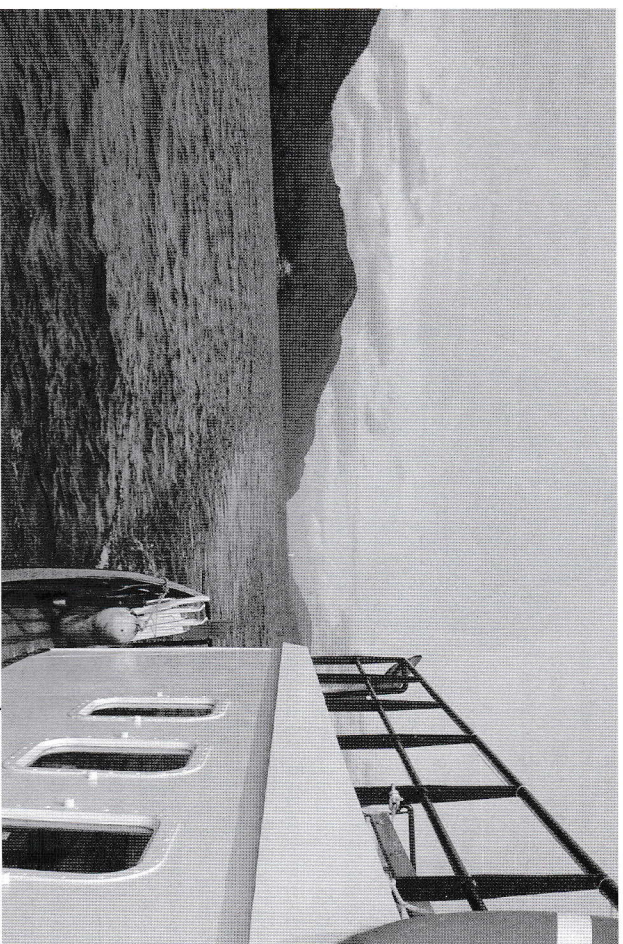
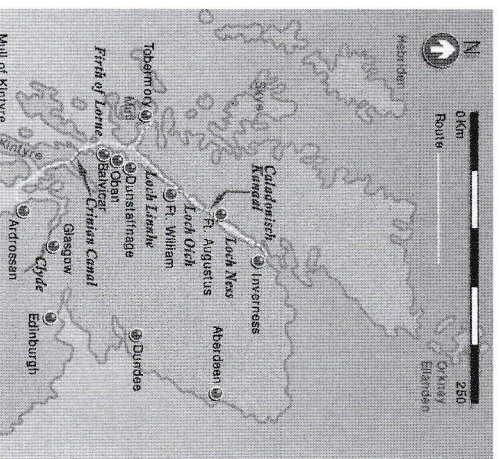
Aus dem Niederländischen von Catharina Boeckhacker

Es ist der 14. Juli 2007. Und da liegen wir nun, in der Seeschleuse des Kaledonischen Kanals in Inverness. Wir sind froh, dass wir nun eine Zeit in Ruhe über geschützte Binnenwasser fahren können. Der Schleusenwärter fungiert auch als Kassierer für die Kanalgebühren. Die Kosten sind abhängig von der Dauer, die man sich auf dem Kanal aufhalten will. Die Gesamtlänge des Kanals liegt bei 60 Meilen. Wer es eilig hat, kann den Kanal in 2 Tagen hinter sich lassen. Wir beschließen, uns 14 Tage dafür Zeit zu nehmen. Das Passagierticket kostet in diesem Fall 30 Euro pro Meter, in unserem Fall also fast 600 Euro! Da wird man ganz schön zur Kasse gebeten!

Schleusentreppen

Direkt hinter der Schleuse liegt der Jachthafen von Inverness, wo wir ein paar Tage liegen bleiben. Inverness selbst ist ein sehr

schöner Ort. Die Stadt nennt sich selbst Hauptstadt der Highlands und ist fast ein wenig übertrieben schottisch. Gut um ein wenig die Stimmung zu schnuppen. Ein spezielles



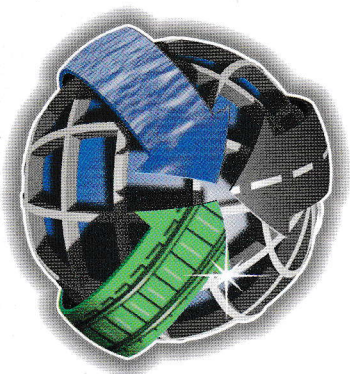
Informationszentrum lehrt uns weiteres über den Kaledonischen Kanal. Er ist 1850 fertig gestellt worden zum Zwecke der Schifffahrt von der schottischen Ost- zur Westküste. Dies bedeutete eine sichere Alternative zur Fahrt entlang der gefährlichen Nordküste Schottlands mit den starken Winden und den sich plötzlich ändernden Seeströmungen. Der Kanal besteht aus Kanalabschnitten, die 3 Seen (Lochs) miteinander und mit dem Meer verbinden.

Um die Höhenunterschiede zwischen den verschiedenen Wasserniveaus zu überwinden, wurden in die Kanalabschnitte Schleusentreppen gebaut. Hier handelt es sich um in Serie geschaltete Schleusen, bei denen die Ausfahrstore der einen Schleuse die Einfahrstore der nächsten sind. Als der Kaledonische Kanal fertig gestellt war, war der damalige schwedische König davon so begeistert, dass er die Bauherren sofort beauftragte, in Schweden exakt solch einen Kanal zu bauen, mit genau den gleichen Abmessungen und Bauarten. Dies wurde dann der Gothakanal.

Genug rumgelümmelt. Wir verlassen Inverness Richtung erste Schleusentreppe mit 5 Schleusen. Das Schleusenpersonal erwartet Dich, nimmt Deine Leinen an, und läutet mit, wenn Du von der einen in die nächste Schleuse fährst. Nach eininhalb Stunden sind wir durch die erste Treppe und durchfahren nun das geräumig große Land der Schotten. Schade, dass das Wetter so mies ist. Eine Stunde später passieren wir noch eine einzelne Schleuse und erreichen nun den ersten See: Loch Ness (20 Meilen lang, 1,3 Meilen breit, und circa 200m tief). Es ist eine totale Erfahrung, dieses illustre Gewässer zu befahren.

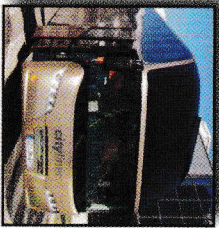
An den Ufern ragen Berge auf, auf welchen große Busse stechnadelkopflein dahin kriechen und vor uns liegt ein flacher See der sich bis zum Horizont streckt mit einer kleinen wässrigen Sonne darüber. Wir genießen es.

Auf halben Weg stoppen wir noch eben bei der berühmtesten Ruine Schottlands,



Neuss Trimodal GmbH

Neuss Trimodal GmbH · Hammer Landstraße 91 · 41460 Neuss
Telefon +49 (0)2131 71891-0 · Telefax +49 (0)2131 71891-219
Info@neuss-trimodal.de · www.neuss-trimodal.de



MAN
Servicepartner
Nutzfahrzeuge

Notdienst 24 Stunden
Wir holen Ihren LKW ab
und bringen ihn zurück!
Zu den Schiffsmotoren
kommen wir.



Geöffnet 7.30 - 20.00 Uhr · Samstag 7.30 - 14.00 Uhr

MAN | Service

BRUNO BRUNS GmbH

Württembergischer Straße 2 · 26723 Emden

Telefon (0 49 21) 9 32 40 · Fax 93 24 80

e-Mail: werbung@man-emden.de · homepage: www.man-emden.de

Berichte der Mitglieder

nämlich der des Urghardt Castle. Ich war dort früher mal mit dem Auto und damals erschien es mir als imposantes Gebäude. Wenn man es nun vom Wasser her betrachtet, verschwindet die Burg in der beeindruckenden Umgebung.

Abgehackte Köpfe

Nach 3 Stunden Fahrt über Loch Ness erreichen wir den touristischen Ort Fort Augustus.

Es ist Ende Juli und es liegen dort viele Charterboote. Mit einiger Mühe finden wir einen Liegeplatz. Wir bleiben hier wieder ein paar Tage und wandern ein wenig in den Bergen und schauen uns die wichtigste touristische Attraktion an: die nächste Schleusentreppe mit 5 aufeinander folgenden Schleusen. Als wir weiter wollen, müssen wir uns beim Schleusenwärter anmelden. Dieser teilt die Boote in Konvois ein, um sie möglichst effizient durch die Schleusentreppe zu bekommen.

Wir schleusen zusammen mit 5 Charterbooten. Die zahlreichen Touristen am Kai wollen alle mit den Leinen helfen und mit den Leinen in der Hand von einer in die

nächste Schleuse mitlaufen. Daher ist sich das Verholen von einer in die nächste Schleuse etwas chaotisch aber auch sehr gesellig.

Danach fahren wir eine halbe Stunde durch einen Kanal, passieren eine Schleuse und erreichen Loch Olch (3,5 Meilen land, 0,5 Meilen breit und mit einer betonten Fahrerinne). Es handelt sich um einen kleinen See mit ein paar begrüneten Felseninseln. Er liegt wunderbar zwischen hoch aufragenden Bergen. Hier gefällt es uns so gut, dass wir über Nacht bleiben- Wir liegen direkt bei einem altertümlichen Wasserbrunnen. Eine Infotafel teilt uns mit, dass hier früher 7 abgehackte Köpfe hineingeworfen wurden. Wilde Kerle, die alten Schotten.

Am nächsten Morgen brechen wir früh auf. Die Sonne scheint sogar und die Temperatur steigt auf 19°C. Wir schaffen wieder ein Stückchen Kanal mit einer 2-stelligen Schleusenzahl und erreichen den letzten See: Loch Lochy (8 Meilen lang, 1,2 Meilen breit und mehr als 100m tief). Es ist wieder so atemberaubend, dass einem die Worte fehlen. Als wir am anderen Ende des Sees ankommen, legen wir an und bleiben die restlichen Tage, um die Umgebung zu genießen. Es ist herrlich! Von anderen Wassersportlern merkt man eigent-





lich gar nichts. Es gibt sie sehr wohl - und nicht wenig, übrigens fast nur Charterboote, doch die Umgebung ist so gigantisch, das man sich total darin verliert.

Am nächsten Tag fahren wir das letzte Stückchen Kanal und wir machen Halt bei 'Neptune's staircase', einer Treppe mit 8 Schleusen bei Fort William an der Westküste.

Das ist hier ein schöner Liegeplatz. Wir liegen zu Füßen des höchsten Berges Schottlands (Ben Nevis) und gleichzeitig sehen wir in der Ferne das Meer. Außerdem ist Fort William eine gemütliche Stadt und wir finden es schade, dass wir nach 3 Tagen wieder weiter müssen, da unser Passagieticket abläuft. Wir sind nun alte Hasen was das Schleusen betrifft, fahren noch durch 2 offene Schleusen und erreichen dann die Seeschleuse. Wir fahren wieder zur See!

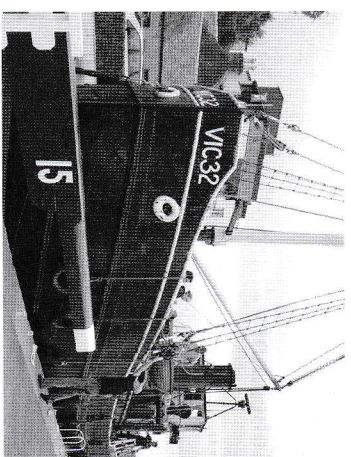
Im Jachthafen von Dunstaffnage ist es stressig. Es findet gerade die Highland-Segelwoche statt. Überall ist es voll. Als wir doch noch ein Plätzchen finden, kommen direkt 4 große Segelboote bei uns ins Päckchen. Am nächsten Tag zieht der Segelzirkus zum Glück weiter.

Wir bleiben wieder ein paar Tage liegen, fahren ein wenig Rad und besuchen das nahegelegene Oban, die größte Stadt an der Westküste. Die Liegeplatzgebühren sind auch wieder Standard: 2 Pfund (3 Euro) pro Meter.

Strudel

Der nächste Trip muss uns nach Balvicar Bay bringen. Man sagt, dass man dort ganz gemütlich an einer Mooring liegen kann.

Die schottische Westküste verfügt über wenige Jachthäfen, viele Yachten haben feste Sommerliegeplätze an einer Mooring. So eine Mooring ist ein fester Anker oder Betonklotz, der durch eine Leine mit einer Schwimmtonne an der Oberfläche verbunden ist. An der Tonne ist ein Haken, an welchem du deine Leine festmachst. Es ist eine Art Fix- und Fertig-Lösung für Orte, wo selbst Ankern ein Problem bedeutet, z.B. wegen des felsigen Untergrundes. Um nach Balvicar Bay zu kommen, können wir mit einem Umweg über Fahrwasser mit genügend Tiefgang fahren. Wir können aber auch ein Stück abkürzen über ein tieles aber schmales Fahrwasser, und letzteres beschließen wir dann zu tun. Angekommen in diesem schmalen Durchgang, kriegen wir es arg mit einer Strömung von 7 Knoten gegenüber zu tun. Strudel machen das Schiff fast unsteuerbar. Wir geben Vollgas und kriechen ganz langsam voran. Wir kommen letztendlich gut durch, beschließen aber in Zukunft kein Risiko mehr einzugehen in diesen für uns unbekanntem Gewässern. Die Moorings von Balvicar Bay scheinen nur für kleine Fischerböden geeignet zu sein. Wir weichen daher zu einer Mooring im nahegelegenen Kilmelford aus: ein schöner



Fjord, umgeben von hohen, grünen Bergen und darüber heute ein wässriges Sömmchen. Auch mal abgelöst von einer kleinen Böe. Die Tage, die wir hier verbringen, nutzen wir zur Lachs Jagd mit dem Beiboot. Letztendlich landen dann aber doch nur einige Makrelen in der Planne.

Holländisches Sommerwetter

Während unseres Aufenthaltes in dieser wunderschönen Umgebung muss ich unwillkürlich an den Engländer denken, den wir in Blyth bei Newcastle kennen gelernt haben. Er hatte seinerzeit sein Segelboot an der schottischen Westküste gekauft und ist dort auch einige Saisons gesegelt. Danach brachte er sein Boot nach Blyth, um, sofort zu Beginn seines Urlaubes, auf direktem Weg zum IJsselmeer, zum Wattenmeer oder nach Zeeland zu fahren. Ich habe das damals nicht begriffen und sagte ihm das auch. Was treibt jemanden an, das prächtige schottische Fahrgebiet gegen die kleinen und übervollen holländischen Gewässer einzutauschen? Jetzt, an der Mooring von Kilmelford, fange ich an, ihn zu verstehen: in Holland gibt es keine leere und verlassene Landschaft, jedoch gesellige Städtchen mit guten Häfen in kurzem Abstand zueinander. Und auch kein raues Fahrgebiet mit schnellen Wetteränderungen, sondern eher ein geschütztes, sorgentreiches Revier. Und außerdem, ganz wichtig: das Wetter. Für schottische Begriffe ist das holl-

indische Sommerwetter herrlich warm und sonnig.

Tobermory

Wir sind jetzt 10 Wochen unterwegs und denken nun wieder an die Heimreise. Doch zunächst fahren wir noch nach Tobermory. Jeder sagt, dass man das Gesehen haben muss. Wir fahren dorthin über die Firth of Lorne und die Sound of Mull. Eine schöne Tour von ca. 40 Meilen. Tobermory scheint ein Bilderbuchort zu sein mit verschiedenfarbigen Häuschen rund um die Bay. In der Bay finden wir eine freie Mooring. Es ist voll von Naturliebhabern, die wegen der Seehunde, Delfine und Orkas und zahllose Vögel kommen. Wir bleiben 5 Tage und nehmen an verschiedenen Naturexkursionen teil. Jetzt wissen wir genau, wo man sich aufhalten muss um Wale und Orkas zu Gesicht zu bekommen.


Mull von Kentyre

Wir müssen nach Hause. Das Boot lassen wir in Schottland zurück und im folgenden Frühjahr geht es weiter. Es gibt an der gesamten schottischen Westküste nur eine Handvoll Häfen, die dafür geeignet sind, dass wir unser Boot dort lassen, und die liegen an der Clyde, südlich von Glasgow. Um dorthin zu kommen, können wir entlang der ungeschützten Westküste der Halbinsel Kentyre fahren und sodann das Mull von Kentyre umrunden, oder wir fahren durch den Crinan Kanal. Dieser Kanal durchschneidet Kentyre im Norden und macht die gefährliche Tour außerrum unnötig. Wir entscheiden uns daher für den Kanal. Mit Wehmut verlassen wir die Mooring von Tobermory und fahren ca. 45 Meilen durch wunderschöne Landschaft nach Crinan. Wir übernachten an einer Ausbuchtung hinter einem ‚Clyde Puffer‘, einem dampfmaschinengetriebenen Frachtschiffen von ungefähr 1880, was von den Abmessungen speziell für die Schleusen des Crinan Kanals gebaut wurde. Die Natur ist

auch hier wieder unwerdend, aber wir haben kein Auge dafür – wir müssen arbeiten. Der Crinan Kanal wurde 1810 gebaut, ist 15 km lang und hat 14 Schleusen die mit der Hand bedient werden müssen.

All diese Schleusen muss man selbst per Hand bedienen. Elektrisch geht da gar nichts. Die Schleusentore haben lange Bäume, gegen die man sich mit ganzem Gewicht stemmen muss, um die Tore zu öffnen oder zu schließen. Das ist zwar richtig Arbeit, aber wir lassen uns dafür auch 2 Tage Zeit. Auf der anderen Seite des Kanals, bei Adrishalg, bleiben wir noch einen Tag liegen und radeln zurück den Kanal entlang, um uns alles noch einmal genau von Land anzusehen. Echt hübsch.

Ardrossan

Wir telefonieren mit den verschiedenen Yachthäfen. Der Yachthafen von Ardrossan scheint passend für uns und hat auch noch Platz. Das wird dann auch unsere letzte Tour: Von Adrishalg via Loch Fyne und den Bute Sound nach Ardrossan. Der Wind weht mit 5bft von SW und wir haben den Ebbsstrom mit uns. Das wird eine ganz schnelle Tour, denken wir. Pustekuchen! 3 große Fjorde münden im Bute Sound ins Meer und nun wird es Ernst mit der Ebbe. Sie verwandelt mit dem ganzen ausströmenden Wasser den Bute Sound in einen wahren Hexenkessel. Die Wellen schießen sehr hoch. Wir sind gezwungen auszuweichen und kriechen im Schutz der Küste der Insel Arran und drehen danach südwärts. Als wir nach einiger Zeit in ruhigeres Fahrwasser kommen, können wir mit dem Wind gut hinter dem Bute Sound übersetzen und in den Yachthafen von Ardrossan einfahren. Er erweist sich als prima Hafen mit vorzüglichen Einrichtungen. Es ist Mitte August, als wir unser Schiff hier schweren Herzens zurück lassen und nach Hause fliegen. Schade, aber für dieses Jahr war es das schon wieder! 

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für
Schiffselektrik und Dieseltechnik

- Schiffselektronik
- Marine-Service/Ausrüstung
- Inspektion
- Bootsheizungen
- Gasprüfung nach DVGW/ G 608



Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C

ARDIC Bierspender

SIEMENS VDO Marine

YANMAR

WRECO mobile solutions

pruma

BOSCH Service

A&W Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

Heiselder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33
www.auw-bosch.de · eMail: info@auw-bosch.de

W.A.K.

Bootsversicherungen vom Fachmann

Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

WESER-ASSEKURANZ-KONTOR GmbH & CO. KG

Am Wall 149/150, 28195 Bremen
Telefon 04 21 - 369 11-0, Fax 04 21 - 369 11-19

www.weser-asseskuranz.de

Oh, du heiliges Europa!!!

von René und Anette Buzio / Schweiz

oder von der Krux, sich als Ausländer, mit einem Schiff von über 20 m Länge in Deutschland im Rahmen des Gesetzes zu bewegen.

In meinem Fall ging es darum, als Schweizer (die Schweiz ist bekanntlich Rheinanliegerstaat, aber nicht Mitglied der EU), mit einem in Holland im Register eingetragenen 23 m langen Traditionsschiff die deutschen Wasserstrassen zu behahren.

Ich will versuchen, die wichtigsten Anforderungen aufzulisten, welche im Verlauf meiner umfangreichen Recherchen bei den verschiedensten Amtsstellen erwähnt wurden. Ich kann aber keine Garantie dafür übernehmen, dass sich in der Zwischenzeit nicht bereits wieder etwas geändert hat! Ich habe jedenfalls auf unseren bisherigen Reisen durch Deutschland weder mit der Wasserschutzpolizei noch mit dem Zoll (trotz wiederholten Begegnungen mit denselben) Probleme bekommen.

Wer länger als ein Jahr problemlos in Deutschland herumreisen will, was auf Grund der Distanzen und vor allem auf Grund der vielen wunderschönen Orte und Wasserstrassen, wohl die Regel sein wird, kommt um ein Deutsches Patent und ein deutsches Schifffattest nicht herum. Möglich sind ein Rhein- oder ein Binnenpatent. Diese gelten für Schiffe bis 24,99 m Länge; darüber hinaus sind nur noch reine Berruspate zulässig, welche man als Nichtberufsschiffer praktisch nicht erwerben kann. Ich habe mich auf Anraten meiner Schüle für ein Rheinpatent entschieden. Dieses ist etwas aufwändiger, da dafür ausser dem theoretischen Wissen auch 8-16 Fahrten (je nachdem, ob es sich dabei um ein Schut- oder

Berrusschiff handelt) auf dem gewählten Rheinabschnitt unter Aufsicht, durchgeführt werden müssen. Die kürzest mögliche, aber sehr interessante Strecke, führt von Koblenz nach Lahnstein, (ca. 7 km). Beliebte ist ebenfalls der Abschnitt von Duisburg-Ruhrort bis zur Holländischen Grenze (ca. 77 km). Für weitere Abschnitte können dann ev. später zusätzliche Streckenkenntnisse dazugelert, sowie die entsprechenden Fahrten absolviert und neu geprüf (ohne Theorie) werden. Das Binnenpatent soll für Ausländer schwieriger zu erlernen sein, da man dabei sämtliche deutsche Gewässer mit Quelle und Mündung kennen muss. Die Theorieschulung dauert rund eine Woche und findet wie auch die Prüfung vorzugsweise in Duisburg statt. Grundlage ist in jedem Fall der Schweizerische Motorbootführerschein. Beide Patente berechtigen nicht für Fahrten auf dem Rhein (ausser auf dem geprüften Abschnitt) der Elbe und der Donau. Dafür müssen dann Inhaber entsprechender Patente an Bord sein. Es ist aber sicher immer möglich, sich von einem Patentinhaber (z. B. ehemalige Berrusschiffer oder Mitglieder des DTMV mit entsprechenden Ausweis) auf solchen Abschnitten begleiten zu lassen. Der Besitz eines entsprechenden Funkzeugnisses ist in jedem Fall notwendig. ACHTUNG: entgegen häufig anderslautenden Meinungen, wird der Französische PP (Peniche Plaisance Ausweis) weder in Holland noch in Deutschland anerkannt. Da viele interessante Städte z.B. Hamburg, Bremenhaven usw. sowie die Überfahrt von Delfzijl zur Ems, mit Weiterfahrt über den Dortmund-Ems Kanal, nur über Seeschiffahrtsstrassen erreichbar bzw. befahrbar sind, ist der Besitz eines entsprechenden Hochseescheins von Vorteil.

Ein Besuch bei einem Vertrauensarzt zur Feststellung der Fahrtauglichkeit gehört

ebenfalls dazu. Ich habe diesen Test in der Augenklinik in Basel gemacht (der einzigen zugelassenen Stelle in der Schweiz), sehr einfach und günstig (Fr. 28.-, Stand 2004). In Deutschland ist das Ganze etwas aufwändiger und teurer (ca. 70.- Euro). Aber jedes Mal nach Basel zu reisen ist ja auch nicht gratis. Die Intervalle betragen: bis 65 Jahre alle 5 Jahre, nachher jährlich. Der grosse Vorteil ist, dass das Patent, z.B. im Gegensatz zum schweizerischen Lastwagenausweis, bei Nichtbesuch des Arztes nicht verfällt, sondern lediglich ruht. Nach dem nächsten Arztbesuch kann es wieder aktiviert werden.

In der Zwischenzeit habe ich herausgefunden, dass eine „Gastregelung“ für Deutschland existiert. Daraus ist ersichtlich, dass man mit dem CH-Motorbootausweis (welcher keine Grössenbeschränkungen kennt), in der BRD für ein Jahr als Gast fahren darf (natürlich ohne Rhein u.ä.). Allerdings ist die Frage, wie lange man nach Ablauf dieses Jahres, Deutschland verlassen muss, um wieder als Gast einfahren zu können, nicht abschliessend geregelt, da die Ein- und Ausreise kaum kontrolliert werden kann. Wie man mir mündlich erklärt hat, sollten ein paar Tage Aufenthalt im Ausland bereits genügen. Da sich diese Bewilligung ausserdem ausschliesslich auf den Schiffsführer und nicht aufs Schiff bezieht, wäre es also möglich, das Schiff z.B. in Berlin zu stationieren und 1-2 Wochen in die Schweiz zu fliegen um anschliessend wieder als Gast herumzufahren. Ob dies auch gilt, wenn das Schiff nicht über ein Deutsches Schifffattest verfügt, habe ich nicht nachgeprüft, da ich für unsere SAUDADE ein Rheinattest besitze. Sollte man länger in Deutschland bleiben wollen, kommt man um so ein Attest nicht herum, da weder französische noch holländische Atteste (das beruhe übrigens auf Gegenseitigkeit) anerkannt werden (Stand 2008). Wir haben versucht, unser Schiff in Holland amtlich prüfen zu lassen, was sich jedoch als unmöglich

erwies, da Holland für Schiffe bis 25 m keine Prüfpflicht vorsieht. Das Deutsche Attest ist jedoch ohne grossen finanziellen Aufwand zu erhalten, sofern sich das Schiff in einem guten Zustand befindet. Wichtige Punkte sind dabei z.B. die Wandstärkenmessung, die Abnahme der Gassanlage (sofern vorhanden) sowie Ankergewicht und Ankerkettenlänge. Werftarbeits-Preise sind übrigens in D ca. 1/4 günstiger als in F oder NL. Ein positiver Punkt für später: Schiffe mit einem gültigen Rheinattest besitzen einen eindeutigen Verkaufsvorteil gegenüber ungeprüften Schiffen.

Wenn man die obigen Angaben liest, erschrickt man vielleicht zuerst und denkt, man könnte sich doch mit der Gastregelung zufrieden geben. In der Zwischenzeit sind wir jedoch sehr froh, dass wir den etwas aufwändigeren und teureren Weg gewählt haben, denn Deutschland bietet für den Schiffer so viel und eine so gute Infrastruktur (mit Schiffen ab 20 Meter können, ja müssen wir meistens bei den Berrusanlegern liegen, mit sehr gutem Pollerabständern) und häufig sogar mit Stromkästen versehen), dass sich ein mehrjähriger Aufenthalt sicher lohnt. Und nach jeweils einem Jahr Aufenthalt z.B. in Berlin oder der Mecklenburgischen Seenplatte für ein oder zwei Wochen in die Schweiz zu fliegen, ist doch auch recht aufwändig und teuer.

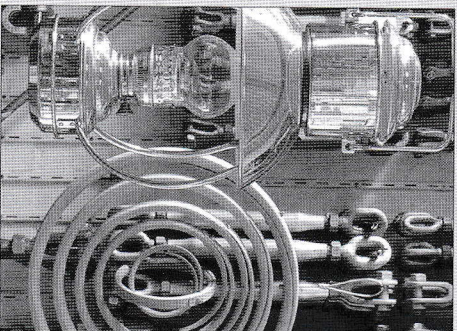
Auf Grund unserer Erfahrungen, können wir Allen, welche sich mit dem Gedanken tragen, Deutschland mit einem grösseren Schiff (über 15 m Länge) zu erkunden, nur dringend raten, sich an die entsprechenden Vorschriften zu halten. Mit dem oft gehörten Einwand - ja dann bezahle ich halt eine Buße, das ist immer noch billiger als diesen ganzen Aufwand zu betreiben - kann man sich ganz schön in die Nesseln setzen. Erstens besteht durchaus die Möglichkeit, dass man an die Kette gelegt wird und nur mit einem Patentinhaber an Bord oder nach einem Werftaufenthalt, die

TOPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Verfausrüstung

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

Über 10.000 Artikel
liefern wir sofort aus
unserem Lager.
Gern schicken wir
Ihnen kostenlos
unseren Katalog:
den bertünten
"Kleinen Braunen",
der in keinem
Bücherschapp
fehlen darf.



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

Toplicht GmbH
Friesenweg 4
D-22763 Hamburg
Tel: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

Schiffsmaklerei
Fikkers.nl

Mitglied
Holländische
Schiffsmaklerversien

ref. 2789

ref. 2429

ref. 2451

ref. 2390

Hooge der A 36-37 Groningen 0031 (0)50 3111404

Berichte der Mitglieder

Weiterreise antreten kann. Zweitens, und das kann sogar Existenz bedrohende Auswirkungen zeitigen, könnte sich die Schiffsversicherung im Schadensfall weigern, für anfallende Kosten aufzukommen, bzw. sie wird wohl auf den Schiffseigner Regress nehmen.

Uns gefällt es jedenfalls ausgesprochen gut in Deutschland, die Leute sind sehr nett, die Preise (sowohl Liege- wie Lebenshaltungskosten) sind wesentlich günstiger als in Holland oder Frankreich und für den Wassersportler bieten sich hier die mannigfaltigsten Möglichkeiten sich per Schiff zu bewegen. Von quirligen

Grossstädten wie Berlin oder Duisburg, über pulsierende Häfen wie Hamburg oder Bremerhaven bis zu stillen Ankerbuchten auf kleinen, verträumten Kanälen und Seen bietet Deutschland für jeden Skipper das Gewünschte. Ausserdem funktionierender Brücken und Schleusen in der Regel mit deutscher Präzision und nicht mit französischem *laissez faire*, wie wir aus eigener leidvoller Erfahrung wissen bzw. in vielen Berichten von Freunden gelesen haben, welche immer wieder von ausgefallenen Schleusen und geborstenen Kanälen aufgehalten wurden. ²

René Buzio

Schiffahrtsrecht

Personenbeförderung mit anderen Fahrgastschiffen

...darf in der Fahrauglichkeitsbescheinigung künftig nur noch die Eignung zur Beförderung von Personen in den Nummern 22, 23 oder 52 eingetragen werden, wenn die Sondervorschriften für Fahrgastschiffe eingehalten werden, Andernfalls ist die Beförderung von Personen aus dem Schiffsattest zu streichen.

Dies gilt insbesondere für Arbeitsfahrzeuge, Mehrzweckfahrzeuge, Bereitungs- und Museumschiffe usw.. Also für alle Fahrzeuge, die nicht als Tagesausflugsschiff oder Kabinenschiff bezeichnet wird.

Bei Nachuntersuchungen von Fahrzeugen, die bereits über entsprechende Eintragungen verfügen, ist vom Antragsteller festzulegen, ob die Beförderung von Personen weiterhin im Schiffsattest eingetragen werden soll. Wenn dem so ist, sind die Sondervorschriften für Fahrgastschiffe auf das betroffene Fahrzeug anzuwenden. Dabei sind die

Anforderungen an Bau, Einrichtung und Ausrüstung anzuwenden, die zu dem Zeitpunkt galten, an dem die Eintragungen ins Schiffsattest erstmalig vorgenommen wurden unter Berücksichtigung der anwendbaren Übergangsbestimmungen.

Werden alle Anforderungen als Fahrgastschiff erfüllt, ist die Fahrzeugart im Schiffsattest je nach Bauausführung auf „Tagesausflugsschiff“ oder „Kabinenschiff“ zu ändern.

Den Fahrzeugen, bei denen die Personenbeförderung zukünftig nicht mehr in die Fahrauglichkeitsbescheinigung eingetragen werden soll, oder die die Sondervorschriften für Fahrgastschiffe nicht erfüllen können, werden alle mit der Personenbeförderung verbundenen Einträge gestrichen und alle damit verbundenen Anforderungen herabgesetzt. Dies betrifft bspw. die Ausrüstung mit Rettungsmitteln oder die Festlegung der Mindestbesatzung. ²

Betanken von Kraftfahrzeugen, Wasserfahrzeugen, Arbeitsmaschinen und Binnenschiffen sowie das Betanken in Tunnelbaustellen

- (1) Kraftstoffbehälter von Kraftfahrzeugen und Wasserfahrzeugen dürfen aus Tankfahrzeugen, Aufsetztanks oder Tankcontainern nicht befüllt werden.
- (2) Kraftstoffbehälter von ortsbeweglichen Arbeitsmaschinen im Freien dürfen aus Straßentankfahrzeugen, Aufsetztanks oder Tankcontainern nur im Vollschlauchsystem mit einem nach dem Totmannprinzip schließenden Zapfventil bei einem Volumenstrom von nicht mehr als 200 l/min im Freien Auslauf befüllt werden.
- (3) Zapfventile nach Absatz 2 müssen gegen Benutzung durch Unbefugte gesichert werden.
- (4) Einrichtungen zum Abschluss einer Leitung müssen bei Nichtbenutzung mit einer Kappe verschlossen sein.
- (5) Bei einer Betankung ortsbeweglicher Arbeitsmaschinen in Tunnelbaustellen mit brennbaren Flüssigkeiten oder Gefahrentenklasse A III gelten wegen der eingeschränkten Flucht- und Rettungsmöglichkeiten zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 2:
 1. Es darf sich nur ein Tankfahrzeug bzw. ein Aufsetztank oder Tankcontainer im Tunnel befinden. Der Aufsetztank bzw. der Tankcontainer muss standischer auf einem Fahrzeug verbleiben. Das Tankfahrzeug bzw. der Aufsetztank oder der Tankcontainer muss den Anforderungen der GGVS genügen und über gültige Bescheinigungen eines Sachverständigen über die Prüfungen vor Inbetriebnahme bzw. über durchgeführte wiederkehrende Prüfungen verfügen.

2. Das Fahrzeug ist so abzustellen, dass es den Tunnel im Gefahrenfall ohne weiteres Rangieren verlassen kann. Im Abstand von mindestens 5 m zum Fahrzeug und zur Befüllstelle ist während der Betankung der Baustellenverkehr einzustellen. Die Ausfahrt des Fahrzeuges ist freizuhalten.
3. Zusätzlich zu den Feuerlöschern auf dem Fahrzeug muss während der Betankung
 - auf jeder Seite des Fahrzeuges mindestens ein Pulverköcher P12 (12 kg) und
 - an der Befüllstelle mindestens ein Pulverköcher P12 (12 kg)
 sowie zusätzlich zum Fahrzeuglenker eine in die Bedienung der Pulverköcher eingewiesene Person vorhanden sein.
1. Das Fahrzeug ist nach dem Befüllvorgang sofort aus dem Tunnel zu entfernen.
2. Die Maßnahmen 1. bis 4. sind zu den getroffenen Vorkehrungen, die sich aus den baustellen-spezifischen Brandlasten ergeben, vorzusehen und dürfen nicht im Widerspruch zu den festgelegten Maßnahmen des Arbeitsschutzes, insbesondere des Rettungskonzeptes stehen.
- (6) Abweichend von Absatz 1 dürfen Kraftstoffbehälter von Binnenschiffen außer aus Bunkerbooten auch von Entleerstellen an das Land an Binnenwasserstraßen aus Tankfahrzeugen mit brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrentenklasse I III befüllt werden, wenn

1. das Tankfahrzeug das Binnenschiff nur von einer befahrbaren, befestigten Ufereinfassung aus betankt,
2. die Betankung im Vollschlauchsystem mit Gefälle zum Kraftstoffbehälter des Binnenschiffes erfolgt,
3. unmittelbar vor dem schiffseitigen Anschluss eine Schnelltrenn-Kupplung entsprechend den Bedingungen der „Richtlinie für Anforderungen an Anlagen zum Umschlag gefährdender flüssiger Stoffe im Bereich von Wasserstraßen“ (VKBl. 1975 S. 485 ff. Ziffer 5.3) in Verbindung mit UN101 Anlage 14 (Einrichtungen für den Umschlag gefährlicher flüssiger Güter) installiert ist.
4. die Befüllung von Kraftstoffbehältern von Binnenschiffen mit einem Rauminhalt

5. die Befüllung der Kraftstoffbehälter von Binnenschiffen mit einem Rauminhalt von 1000 l nur mit Abfüllsicherungen nach TRBF 512 vorgenommen wird und jeder Tank des zu befüllenden Binnenschiffes mit einem Grenzwertgeber nach TRBF 511 ausgerüstet ist und
6. nur Tankfahrzeuge eingesetzt werden, die bereits mit Abfüllschlauchsicherungen (ASS) oder Funkernabschaltung und Schnelltrenn-Kupplungen gemäß Ziffer 3 ausgerüstet sind, die den Förderstrom bei Abriss der Betankungsleitung selbstständig nach beiden Seiten flüssigkeitsdicht schließen. **2**

Entsorgungszuschlag in Höhe von 7,50 pro 1000 l Gasöl wird ab dem 01.01.2011 erhoben.

Weitere Informationen:

- D Bigenentwässerungsverband BEV Haus Rhein, Dammstr. 15-17 D 47119 Duisburg
- Tel.: +49 20380006-42
- www.Bigenentwässerung.de
- NL Stichting Alvalstoffen u. Vaardocumenten Binnenvaart SAB Vasteland 12e NL 3011 BL Rotterdam
- Tel.: +31 107989898
- www.sabnl.nl
- CH Stiftung für die innerstaatliche Institution der Schweiz
- Tel.: +41616339530
- www.port-of-zwitzerland.ch **2**

*Wir wünschen
ein bestimmliches
Weihnachtsfest*

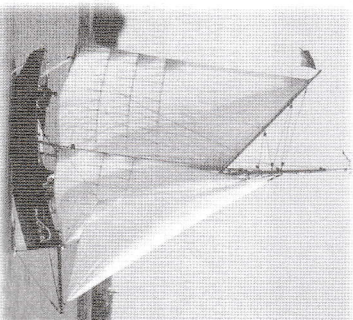
*... und ein gesegnetes
neues Jahr!*



Sollermann
Druckerei GmbH

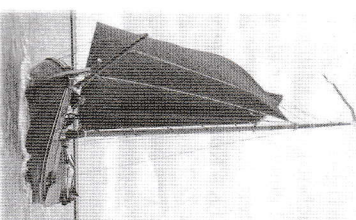
Am Emsdeich 23 - 26789 Leer - Tel. +49(0)491/97 9990 - 0 - Fax 97 9990 - 9
Internet: www.sollermann.de - e-mail: info@sollermann.de

1899 über 100 Jahre
H. Bültjer GmbH & Co. KG
2010 BOOTSWERFT



Herstellung
von Yacht- und
Kutterneubauten

Reparatur- und
Kranbetrieb
Malerarbeiten
Slipanlage bis 150 to.



26844 DITZUM / EMS · Telefon (0 49 02) 9 29 00 · Telefax (0 49 02) 92 90 14
www.bueljjerwertf.de · eMail: info@bueljjerwertf.de

H. LOHMANN
SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt
Preiswerter Internetshop – über 4000 Artikel
www.lohmann-webshop.de

Schiffs- und Industriebedarf e. K.
49733 Haren (Ems)
Telefon (0 59 32) 7 34 70

Bunkerboot Lohtank III
45711 Dattel
Mobil (01 71) 3 55 22 17

Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster
Bunkerboot Lohtank I
49733 Haren (Ems)
Mobil (01 60) 96 45 66 71

Bunkerboot Lohtank II
48145 Münster
Telefon (02 51) 23 56 19

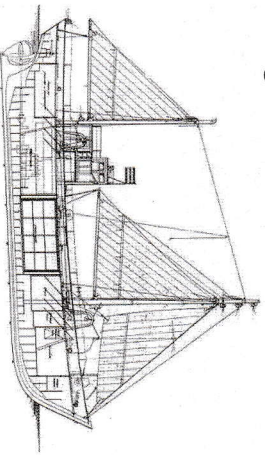
„Kapitän Karl Otto“

von Markus Borgmeier

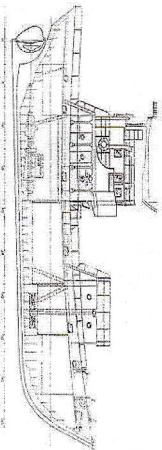
In der letzten Klönschnack-Ausgabe wurde die „Vedette Hai“ als ehemaliges Kriegsschiff vorgestellt. Auch wir beschäftigen uns seit einiger Zeit mit einem dieser ehemaligen Kriegsschiffe: einem KFK. Im Mai 2007 war bei ebay ein „KFK - Kutter“ angeboten worden. Zu dieser Zeit suchten wir zwar nach einem Boot für uns, wussten aber nicht so recht, was wir eigentlich genau wollten. Nach vielen Bootsbesichtigungstouren an der Nord- und Ostsee, in Holland und sogar in Kroatien haben wir auch den Kutter in Bremerhaven besichtigt. Danach wussten wir zwar immer noch nicht was es mit dem Ausdruck „KFK“, auf sich hatte (man fragt ja auch lieber nicht, da man sich ja nicht sofort und überall als blöder Sauerländer outen will), aber ersteinert haben wir ihn trotzdem.

Die Geschichte der Kriegsfischkutter:

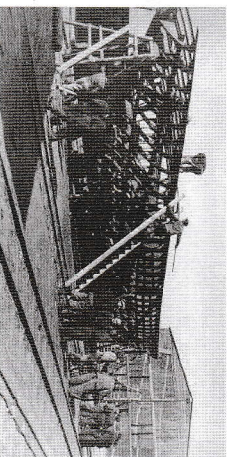
Die deutsche Marine, die in keiner Weise auf den Krieg 1939 - 1945 vorbereitet war, stand schließlich den Einheiten der beiden bedeutendsten Seemächte der Welt gegenüber und obendrein denen der Sowjetunion als dem größten aller Staaten. Fast immer war Improvisation das Gebot der Stunde. So begann 1942 der sehr bald fokierte größte Serienbau von Seefahrzeugen, die in Deutschland je gebaut wurde. Es handelte sich um jene Boote, die schon im Frieden als sogenannte



„Reichsfischkutter“ angedacht und dann als Kriegsfischkutter (KFK) zum Begriff wurden. Nicht weniger als 1.072 Exemplare dieser

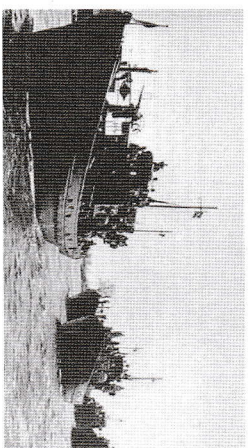


äußerst robusten, in Kompositbauweise (Nadelholz auf Stahlspanten) erstellten „Hilfskriegsschiffe“ wurden in Auftrag gegeben. Vornehmlich wurden sie (so auch unser Kutter) von der Burmester Werft in Swinemünde gebaut. Aber auch siebzehn Kleinboot-Werften des neutralen Königreichs Schweden wurden in die Serienproduktion eingeschaltet, ebenso wie zwölf holländische, sechs belgische, eine ukrainische sowie zwei bulgarische und zwei griechische Werften. Außerdem wurden auch an der Adria solche Neubauten angefangen, über deren Fertigstellung keine Klarheit mehr zu erlangen ist. Es sind 612 Kriegsfischkutter fertiggestellt worden. Jedes dieser Fahrzeuge hatte eine



Größe von 110 Verdrängungstonnen und war über 24 m lang. In vielen Einsatzgebieten der inzwischen über 18.000 km lang gewordene Seekriegsfront vor den deutschbesetzten Küsten Europas wurden die KFK - Neubauten zu Rettern in der Not. Die Kutter waren mit ca. 15 Mann Besatzung unterwegs. So erleben nicht weniger als 11.000 Mann den Seekrieg auf einem dieser Fahrzeuge.

Nach dem Krieg bildeten die Kutter den Grundbestand für den Bundesgrenzschutz



Umbau zum Fischkutter durch die Sieghold AG in Bremerhaven. 05.1947 neuer Name: „Kapitän Karl Otto“ (BX 514) 1949 neuer Name: Niederelbe 1949 - 1982 HH-F-werder (HF 526) 1983 neuer Name: Leonie (NC 300) ab 1984 in verschiedenem Privatbesitz ab 2007 neuer und alter Name: „Kapitän Karl Otto“

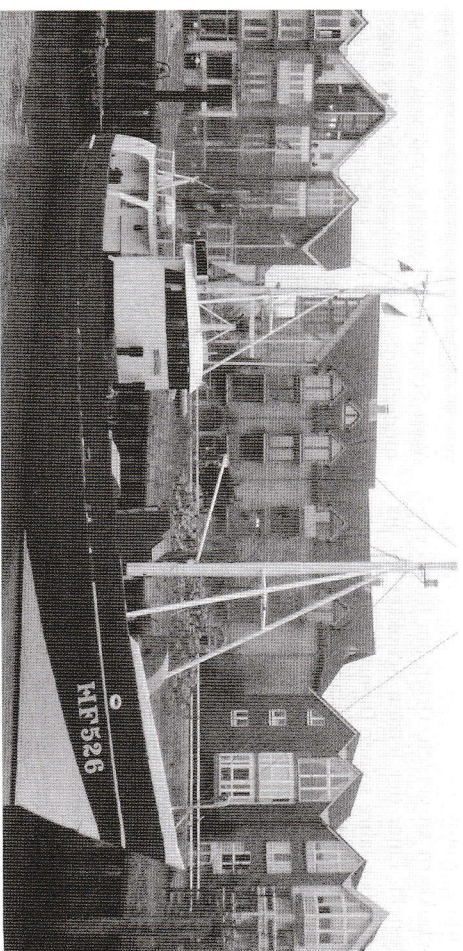
Nach dem Krieg bildeten die Kutter den Grundbestand für den Bundesgrenzschutz See. Später wurden die meisten der noch vorhandenen KFK zu Fischkuttern umgebaut. Noch heute sind etwa zwei Dutzend Exemplare im Einsatz als Hochsee-Angelkutter, Privatfachten und Ausbildungsschiffe, so zum Beispiel die NORDWIND der deutschen Marine.

Quellenverzeichnis:

Mittler Verlag: Kriegsfischkutter von Herwig Danner

Informationen und Daten zum KFK 248 Kapitän Karl Otto:

Stapellauf: September 1943
Einsatz: Marineoberkommando Nord
1945 - 47: German Mine-Sweeping Administration in Dänemark



gebaut durch: Ernst Burmester Werft in Swinemünde
Länge: 23,87 m
Breite: 6,40 m
Gewicht: ca. 40 t
Deck: 8 cm starke Kambala-Holz-Planken
Kompositbauweise: 8 cm starke Nadelholz-Planken (ein kleiner Teil auch Eiche-Holz) auf Stahlspanten.
Motor: 12 Zylinder Deutz mit ca 300 PS
Dieseltank: 3 Tanks mit je 4.000 Liter
Heizöltank: 1 Tank mit 4.000 Liter
Heimathafen: Bremerhaven / Fischereihafen
EignerIn: Kaťa Borgmeier
Weitere Informationen, Fotos und Details findet Ihr auf unserer Internetseite: www.kriegsfischkutter.de

Markus Borgmeier

(W)aalschokker ein Schiffstyp für die Binnenfischerei

von Peter Meyer

Schokker bezeichnet einen bis ins 19. Jahrhundert gebräuchlichen Schiffstyp. Schokker waren Fischereischiffe, die in der Zuidersee verwendet wurden und sich insbesondere durch den sogenannten Schokkerbaum auszeichneten, eine aus-schwenkbare Vorrichtung zum Fischfang mit Schleppnetzen. Der Schiffstyp hat seinen Namen nach der Insel Schokland in der Zuidersee. Diese Wasserfahrzeuge wurden auch auf dem Rhein zum Aalfang eingesetzt.

Aalfang auf Flüssen

Zum Fang wurde der Aalschokker abends in den Fluß geschleppt und verankert. Über Rollen am Mast liefen die Seile, an denen das Aalnetz befestigt war. Das Aalnetz wurde seitlich vom Schokker an der Stelle mit der stärksten Strömung des Flusses ausgelegt. Nur mit Seilwinden konnte das Netz ausgelegt und eingeholt werden.

Rhein

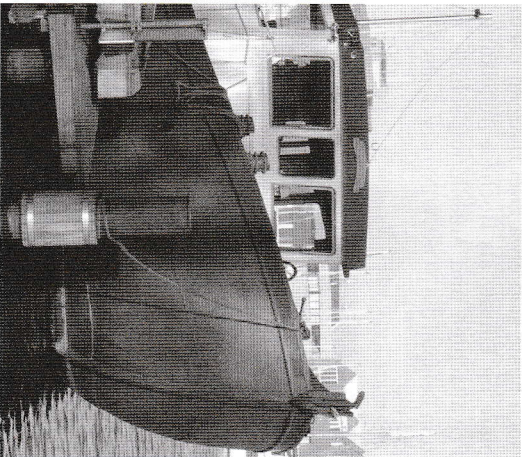
Mit Beginn der Nachtschiffahrt in den 50er Jahren wurde die Fischerei mit den Aalschokkern an versch. Orten am Rhein eingestellt. Einer der letzten Schokker tat bis in 1980er Jahre seinen Dienst: Er liegt heute auf dem Altrhein bei Rastatt-Wintersdorf als technisches Denkmal vor Anker. Vermutlich als letztes dieser Schiffe wurde dann der Aalschokker "Aranka" 1990 außer Dienst gestellt. Er ankert heute auf dem Rhein zwischen der Insel Gratenwerth und Bad Honnef und ist dort zu einem beliebten Fotomotiv und Wahrzeichen der Stadt geworden.

Weser

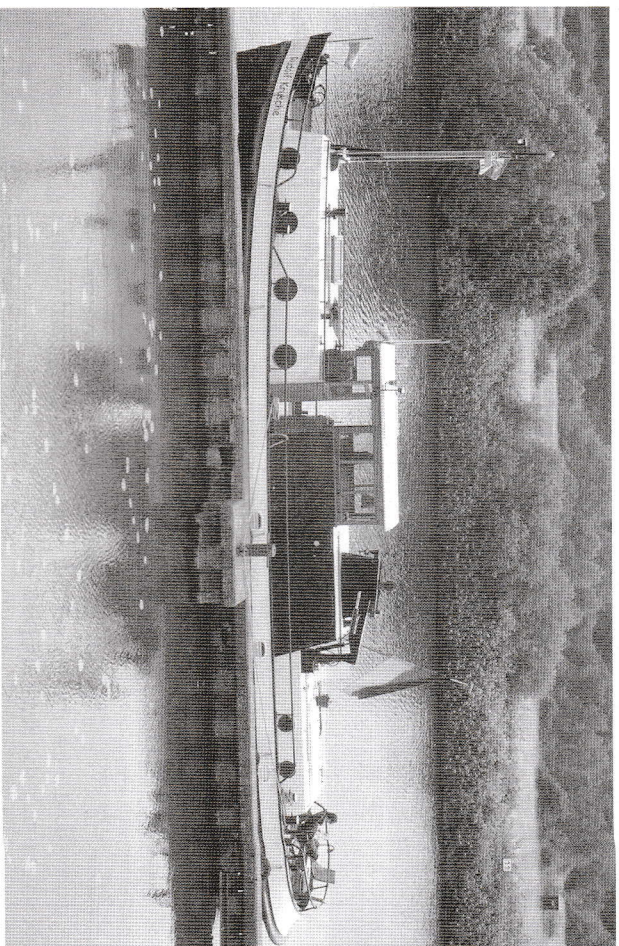
Bei Schlusselfburg liegen zwei Schokker veräußert, die immer noch von den letzten

verbliebenen Berufsfischer Nordrhein-Westfalens betrieben werden. Die Binnenschiffahrt wird über den Schleusenkanal umgeleitet, sodaß die Schokker kein Hindernis darstellen.

Waalschokker "PATRIA" unter der Flagge des DTMV



Vom Schrottplatz gerettet und von einem niederländischen Seekapitain wieder aufgebaut. In der Zeit von 1985 bis 2005 erhielt der Schokker ein neues Unterwasserschiff, Motor, Aufbauten und Innenausbau. Nach Fertigstellung dümpelte das Schiff in "Den Helder" nutzlos vor sich hin. Peter Meyer, langjähriges Mitglied im DTMV und zuvor Besitzer eines 32m Luxemotor "JOHANNA" entdeckte den Waalschokker und kaufte ihn im Januar 2009. Das Schiff wurde bereits im Februar nach Leer/Ostfriesland überführt und liegt nun an seinem Liegeplatz in "Abbesbüttel" MLK Km 226 zwischen Braunschweig und Wolfsburg. [9](#) Peter Meyer



Schlepper „RudolfKrusche“

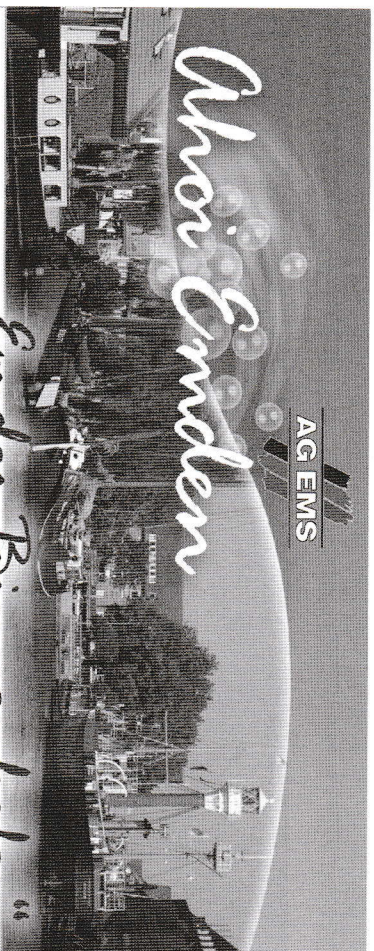
von Tim Lorke

Die schönsten Momente im Leben eines Schiffseigners sind der in dem er ein Schiff kauft- und der in dem er es verkauft...stimmt soweit!

Der Moment in dem sich ein Mann in ein Schiff verliebt, verwandelt er sich in ein realitätsfernes, fatalistisches Wesen niederer, fast amöbenartiger Natur...is auch richtig! Kleine Schiffe, kleine Probleme- große Schiffe, große Probleme...jipi!

Aber mal ehrlich! Die Entscheidung, auf einem Schiff zu wohnen und eine Symbiose mit ihm einzugehen war die beste meines ganzen Lebens! Hätte ich um die Fähnrisse vor 10 Jahren gewußt...möglicherweise hätte es mich abgeschreckt...aber man geht ja erstmal so schön doof an die Dinge ran! Gott sei Dank!

Jetzt war es an der Zeit etwas zu verändern. Ich hab acht Jahre auf meiner Tjalk „NESCIO“ gelebt, die schönsten und schlimmste Momente meines Lebens erlebt, und trotzdem gäerte seit geraumer Zeit der latente Wunsch nach Veränderung. Die ausschlaggebenden Gründe waren der Wunsch nach größerer Flexibilität mit dem Schiff, die Möglichkeit, den Rhein zu Berg fahren zu können, und eine geringere Länge für eine leichtere Liegeplatzsuche in den Revieren. So hab ich dann angefangen mir Gedanken über das Projekt „Schiffsverkauf“ möglichst gleichzeitigen Schiffsverkauf zu machen. Wie Ihr alle wisst, ein fantastisches Thema um die Nächte mit wenig Schlaf zu verbringen! Als erste habe ich eine Anzeige in Botentelekoop aufgegeben und darin auf meine eigene Homepage verwiesen. www.nescio.bplaced.net. Ich woll-



AG EMS

„Emden Binnenhafen“

Nehmen Sie Kurs auf den Emden Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Rutschtank an! Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: sehenswerte Ausstellungen, ein interessantes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln.

- Angebote / Leistungen
- > günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonliegen)
 - > Toiletten und Duschen
 - > Strom- und Wasserversorgung

- > Fiskalschlammensorgung
- > fußläufige sind Füllgängerzone und Altschlamm schnell erreicht

Harfenmeister-Mobilteléfono
0160/3624744

www.ag-ems.de

Service-Telefon 01905/180182
*14 ct/min, aus dem dt. Festnetz: 180ct/Min

ne und große Schätze in den Ecken, der Kontrast zwischen impressionistischen Lichtverhältnissen am Abend und dem Konzert von Rosthammer und Flex tagüber, die absolute Ruhe in der Nacht und der entweihende erste Hammerschlag am Morgen...ich könnt da auch Urlaub machen, die Sprache verstehe ich!

te mir so die Maklergebühren sparen. Gute Idee, schöne Seite, keine große Resonanz...! Für alle, die etwas ähnliches machen wollen...Frankreich und England sind große Abnehmer für die alten Schlappen. So hab ich dann wohl zu wenig gestreut... dann fand ich einen alten Schlepper just bei Botentekoop und...siehe oben, Absatz zwei...! Nein, stimmt nicht ganz...ich hab mir mit Andrea mehrere Schiffe angesehen und nach einigen hin und her haben wir uns noch eine feiste Halenbarkasse angesehen. Danach wollten wir noch persönlich den Schlepper absagen weil die Leute so nett waren. Stand ich dann also im Salon und hab mir nochmal alles angesehen und gedacht...eigentlich genau was wir brauchen...man konnte es nur noch nicht so erkennen! Zack, gez aber Absatz zwei- und Handschlag...!

Am Ende der Woche geht DRIKUS wieder zu Wasser und wir sind froh, daß alles so gut geklappt hat! Mit Hendrik bin ich sehr gut klar gekommen und am Tag unserer Abreise Richtung Arnheim hat er uns noch ein paar feine Fahrstunden gegeben... Dann geht es los, bei schlechter Sicht mit neuem Schiff durch die Algesloten Ij in Richtung Amsterdam-Rhein-Kanal. Sehr spannend aber am Ende auch sehr problemlos. An diesem Abend schlafe ich zum ersten Mal in dieser Woche mehr als vier-fünf Stunden und fühle mich am nächsten Morgen wie neu geboren! Die Maus an Bord, ruhigen Liegeplatz gehabt, schönes Wetter und auf dem Weg über den schönen Lek nach Arnheim, wo schon Freunde von uns auf ihrem Hausboot auf uns warten!

Jetzt mußte aber auch Wallung in den Verkauf kommen! Ich hab mich an Flikkers gewandt und war zufrieden mit dem Fortgang der Dinge. Herr de Groot machte zig Fotos und einen schönen Internetauftritt. Und Wallung kam auch...etwa vier Monate später war „NESCO“ verkauft. Mit de Groots Arbeit war ich echt zufrieden- für diejenigen die das interessiert.

Zack- Zeitsprung zurück in den April. Hendrik, der Voreigner von DRIKUS dem Schlepper, hat ihn nach Zaandam auf die Werft gebracht. Ich hab eine Woche Urlaub genommen und bin mit dem Auto hingefahren um die ersten Dinge in die Wege zu leiten...Rumpfgutachten, Unterwasseranstrich, Alumäuse und diverse weitere Kleinigkeiten. Es war traumhaftes Wetter und ich habe die Atmosphäre des „Paralleluniversums WERT“, wie Hilmar es mal wie ich finde äußerst treffend beschrieben hat, genossen! Schrägliche, coole Typen mit rauen Vokabeln und lauten Vokalen, große Hallen, klei-

SCHIFFSAUSRÜSTUNG

- von Profis für Profis -
Qualität hat einen Namen



WITTIG GmbH

Service hat eine Nummer:

Tel.: 0049-20 39 32 73-0 Fax: 0049-20 39 32 73-66
Internet: www.wi-du.de e-mail: info@wi-du.de

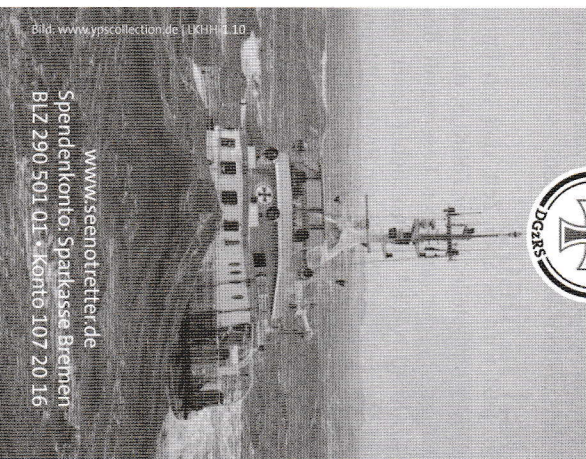
So, jetzt wird es aber Zeit, daß ich Euch einander vorstelle...lieber DRIKUS, du hast es hier mit der geeigneten Leserschaft des „KLÖNSCHNACK“ zu tun...lieber Leser, das auf dem Foto ist DRIKUS, ein Revierschlepper und Direktionsboot von dem ich leider fast nichts weiß...er ist um 1940 gebaut worden, nach Aussage von Werfleuten wahrscheinlich in Deutschland an der Küste. In Holland vermutlich seit dem Krieg und danach beim Zoll eingesetzt. Mein Voreigner hat ihn umgebaut während er auf ihm gewohnt hat, in welchem Umfang weiß ich aber leider auch nicht und mein Voreigner hat das Boot acht Jahre als Urlaubsboot verwendet. Es steht ein 4 Zylinder GM Zweitakt-Diesel im Maschinenraum sowie ein 3 Zylinder

38

Deutz für die hydraulische Bugschraube. Getriebe Allison 4,5/1 auf 90mm Welle auf 1000mm Dreiflügelpropeller aus Bronze. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei etwa 11-12 km bei 1000 U/min. Der Verbrauch bei etwa 10l/h. Maximal liegen bei 1550 U/min etwa 15-16 km an. Schön für den Rhein kostet aber auch ca. 15l/h. Finde ich allerdings völlig in Ordnung für rund 42 Tonnen und das Geschimpe in Vorhinein, die Zweitakter würden so fürchterlich saufen...Der Sound kann selbstverständlich mit einem großvolumigen Langsamläufer nicht mithalten, aber man kann halt nicht alles haben...is das

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFERÜCHTIGER


Wir fahren raus,
wenn andere reinkommen.



www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen
BLZ 290 501 01 - Konto 107 20 16

erste was bei akutem Finanzüberschuß mal geändert wird ! Jetzt lacht sich meine liebe Mutter tot. Finanzüberschuß gab es bei mir noch nie!! Nach einer schönen Überführung über die Ostertage nimmt DRIKUS nun seinen neuen Liegeplatz in Mülheim auf der Ruhr ein. Im Lauf der nächsten Wochen wird ein neues Bad eingebaut, Teile der elektrischen Anlage sowie der Druckwasseranlage und der Heizung werden verändert, es wird gestrichen und geschliffen, Regale gebaut und diskutiert kurz, es passiert richtig viel in dieser Zeit! Viel geholfen neben seinem Dienst hat mir mein Freund Thorsten... wir ergeben, wenn wir zusammen arbeiten immer eine prima Kombination! Tosti mit einer Übersicht und Pedanterie bei der Sache bei der mir öfter mal der Vergleich „Erbsenzähler“ einfällt und ich mit der ein oder anderen Rumsbums- Lösung und stets dem Minimax Prinzip vor Augen- schon mal mit dem Arsch umreißend was vorher aufgebaut wurde... In einer Person wären wir der optimale Mechaniker !

Wer aufgepasst hat, wird bemerkt haben, daß der Name auf dem Foto nicht DRIKUS ist...ich habe zum ersten Mal ein Boot umbenannt. RUDOLF KRUSCHE war ein Nennopa von mir. Meine Eltern hatten ein Ferienhaus bei Bremerhaven und der Rudi mit seiner Friedel auch. Und Rudi hat dann den Schiffsvirus übertragen... Knoten beigebracht, Flaggenmast gebaut, Bananendampfer angeschaut usw. Rudi ist nun elf Jahre tot und ihm zu Ehren heißt das Schlepperchen nun RUDOLF KRUSCHE.

Am Ende kann ich sagen, daß das Projekt „Schiffstausch“ prima geklappt hat und ich fühle mich sehr wohl auf meinem neuen Heim! Wir freuen uns riesig auf die erste lange Reise nächsten Mai und auf viele weitere! Euch allen alles Gute mit den üblichen zwei Fingern breit!  Tim Lorke

Donaumonitor S.M.S. Leitha

Mitte des 19. Jhdts bestand die beim Wiener Kongress gefundene Friedensordnung für Europa seit beinahe 50 Jahren, wurde aber immer schwächer. Der aufkeimende Nationalismus bedrohte das von vielen Völkern besiedelte Kaiserreich Österreich aus dem Inneren, das Streben Preußens nach der Vorherrschaft im deutschen Bund von außen, und zwar so sehr dass zu befürchten war, dass die preußischen Truppen bis in die Reichshaupt- und -residenzstadt Wien durchbrechen könnten. Die Rivalität zu Italien erzwang eine rasch wachsende Flotte zur See, die sich auch recht erfolgreich behaupten konnte. Der ungarische Nationalismus erzwang im „Ausgleich“ die Gleichstellung Ungarns mit Österreich, die Marine war seitler (k)aiserlich österreichisch (u)nd (k)öniglich ungarisch, offenbarte aber auch das Fehlen mobiler und kampfkraftiger Einheiten auf der damaligen Hautverkehrsader Donau.

Das Revier

Mit 2860 km Länge ist die Donau nach der Wolga der zweitlängste Fluß Europas. Der zu dieser Zeit nur wenig regulierte Strom hatte in Oberlauf den Charakter eines Gebirgsflusses mit hoher Strömungsgeschwin-



Donaumonitor im Eisernen Tor. Postkarte der Marine-Schauspiele 1917 (Archiv Klein)

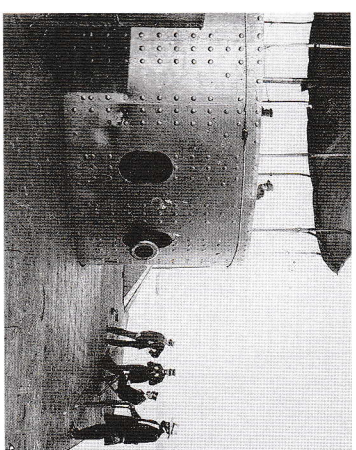
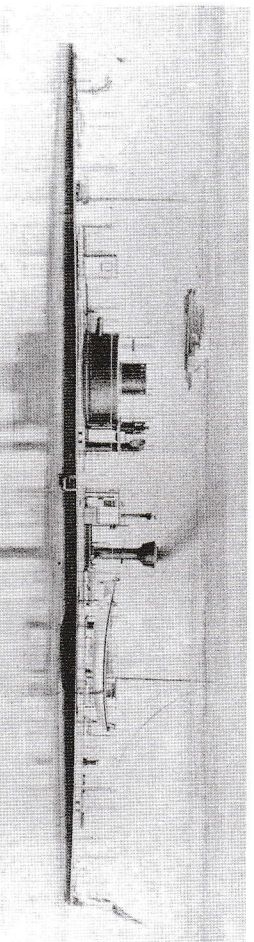


Bild 2: USS MONITOR 1862, Geschützturm (Quelle: Wikipedia)

digkeit, die durchschnittliche Wassertiefe betrug zwar rund zwei Meter, seichte Stellen, Furten und Schotterbänke erschwerten die Schifffahrt und begrenzten den Tiefgang auf etwa 1,2 m. Lediglich die mittlere Donau von Komarno bis zum Eisernen Tor galt als gut schiffbar. Dieses galt damals noch als nahezu unpassierbar und eine Bergfahrt schafften gerade einmal die stärksten Dampfschiffe mit einem einzigen Anhang. Zahlreiche flussbauliche Maßnahmen, der Bau des Sip-Kanals sowie die Regulierung der Donau im Wiener Raum schufen auf der oberen und mittleren Donau einigermaßen gleichbleibende Schifffahrtsbedingungen. Die untere Donau, damals noch türkisches Herrschaftsgebiet, erreicht eine beträchtliche Breite und Tiefe bei geringer Strömung, wobei aber auch heute noch die Schifffahrt durch Niedrigwasser gefährdet ist.

Politischer Hintergrund

Als man 1866 befürchten musste, dass die Preußen bis nach Wien durchbrechen würden, armierte man eilig requirierete Dampfschiffe einschließlich der kaiserlichen

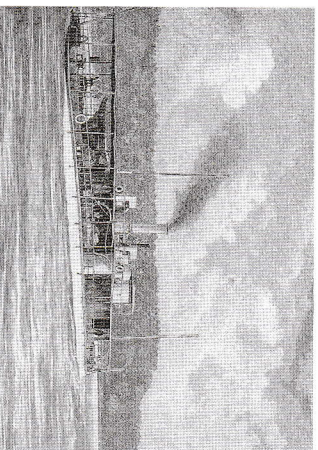


Das älteste bekannte Foto der LEITHA aus 1875 (Foto: Rotnayer, Österreichisches Staatsarchiv Wien)

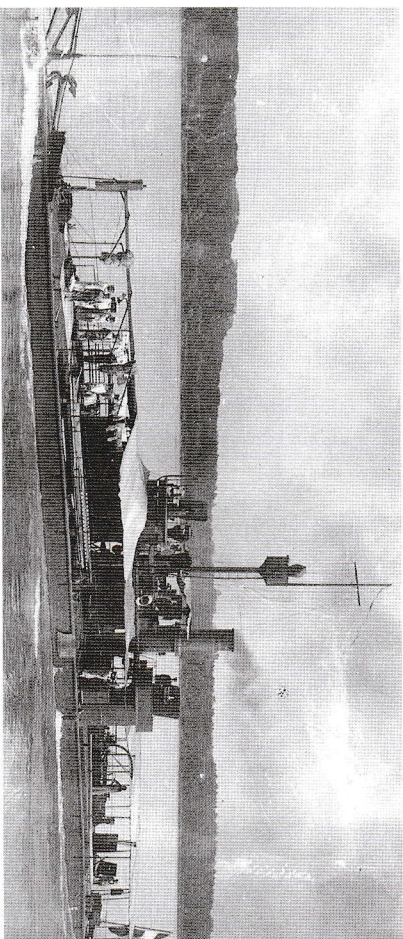
stand achtern davon in Mittellinie und war gänzlich ungeschützt, die Sicht nach vorne war durch den Kommandoturm begrenzt.

Trotz vieler Mängel, es war beispielsweise nicht möglich, das Feuer nach achtern zu richten, die Toiletten links und rechts vor dem Geschützturm mussten bei Gelechtsbereitschaft jeweils demontiert werden, keine leichte Bewaffnung, erhielt Österreich-Ungarn mit diesen beiden Schiffen die stärksten Einheiten auf der Donau, denen die anderen Anrainer erst zu Beginn des 20. Jhdts. gleichwertige Einheiten entgegenstellen konnten.

In der Folge wurden Schiffe mehrfach umgebaut. 1881 erhielt die LEITHA eine 25 mm - Palmcrantz - Mitrailleuse mit einer Lafette vorne und achtern und 1887 ergab ein Umbau jenen Bauzustand, der jetzt bei der Restaurierung erreicht werden soll. Die

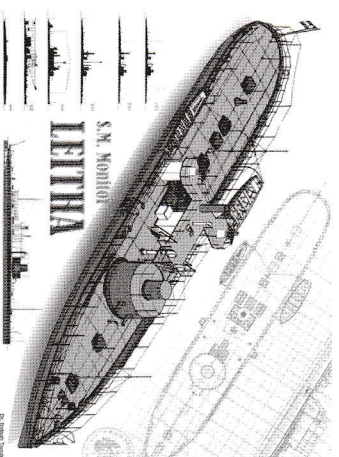


Die LEITHA im Zustand 1887-1893, dem Ziel der Restaurierung (Bild: Archiv Margitay-Becht)



S.M.S. LEITHA zu Beginn des 1. Weltkrieges 1914 (Foto: Archiv Margitay-Becht)

Toiletten wurden vom Vorschiff neben den Maschinenraum verlegt und auf sie wurde je eine vierflügelige 25 mm Nordenfolt - Mitrailleuse mit blechernem Schutzschild gesetzt, die sowohl den Bug-, wie auch den Heckbereich bestreichen konnten.



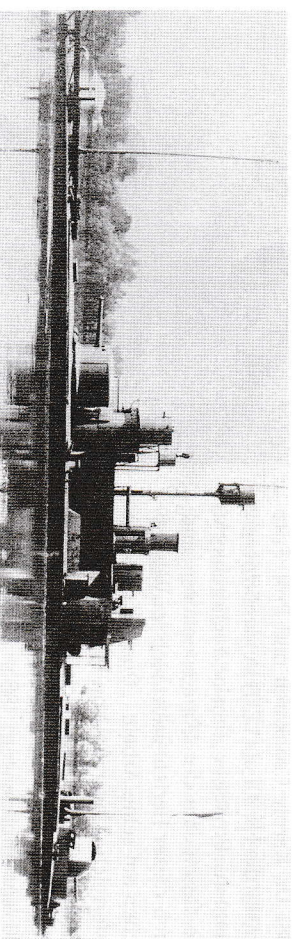
Nordenfolt-Mitrailleuse. (CAD-Rekonstruktion: Janos Bicskei - „TTT Society for Shipbuilding, Modeling and Tradition“)

Ein Generalumbau 1893 brachte eine erneuerte Maschinenanlage sowie eine neue schwere Bewaffnung mit zwei 12 cm-Schnellfeuerkanonen L/35 von Krupp. 1897 wurden die beiden Mitrailleusen durch zwei 47 mm Hotchkiss Revolverkanonen ersetzt, die mit einem größeren Kaliber und Sprenggeschossen eine deutlich bessere Wirkung im Ziel hatten. Im Krieg wurde am Heck noch eine ältere 7 cm L/45 Schnellfeuerkanone aufgestellt.

Militärischer Einsatz

Der militärische Einsatz vor dem WKI beschränkte sich auf eine Flottendemonstration vor Belgrad und eine aktive und verteilte Beteiligung an der Okkupation Bosniens. Die Monitoren wurden in der Save zur Unterstützung der Heeresheiten eingesetzt und bildeten sie mit dem Spitalschiff TRAISEN I und dem Schleppdampfer TRAUEN die „Save-Monitorgruppe“ in Brecko. LEITHA beschoß am 12. September 1878 in Unterstützung der Operationen des 13. Armeekorps Brecko.

Mehr schlecht als recht ausgestattet und erhalten, begann für den Monitor, zu diesem Zeitpunkt immerhin schon 42 Jahre



LEITHA im Zustand ab 1915 mit dem 7 cm - Geschütz am Heck (Foto: Archiv Baumgartner)

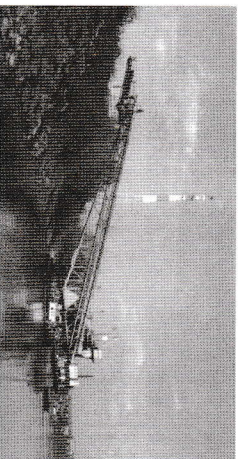
alt, 1914 der erste Weltkrieg. Eilig wurde sie ausgerüstet und dienstfähig gemacht und kam an der Save zu ersten Einsätzen. Trotz zahlreicher Beschädigungen überdauerte LEITHA den Krieg, wobei aber zur verteidenden Lektüre auf Olaf Wulff (Flottenkommandant der Donauflotte), „Die Donauflotte“ verwiesen wird. 1917 wurde die LEITHA abgerüstet und in Budapest aufgelegt.

Nach dem 1. Weltkrieg

Im Verlauf des kommunistischen Putsches ab März 1919 wurde LEITHA nun als LAJTA wieder betriebsfähig gemacht und erst auf Seiten der „roten“ Räteregierung Bela Kuhns und dann ab Juni 1919 auf der Seite

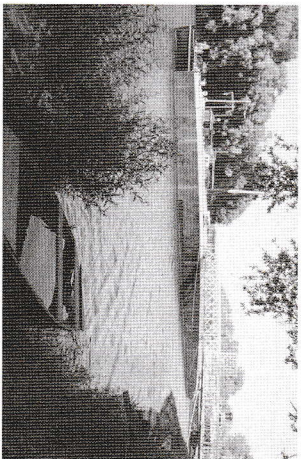
der „Weißen“ in der Gegenrevolution eingesetzt. Ende Juni 1919 wurde sie erst in Baja und dann in Neusatz (Novi Sad) interniert und 1921 der Donaukommission zur Desarmierung zur Verfügung gestellt. 1921 gelangte sie nach Budapest und am 28. Jänner 1921 in die Werft Korneburg, wo Waffen und Technik ausgebaut wurden. Der nunmehrige Ponton wurde an die Budapester Firma Antal Fleischmann verkauft und in den Elevator JÓZSEF LAJOS umgebaut.

Ende der dreißiger Jahre änderte sich der Firmenname in „Delmár Emil, Walter és Tivadar építési vállalkozó Dunakortási és Dunahajózási Vállalat“. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Elevator JÓZSEF LAJOS von der staatlichen Firma „Folyaszabalyozo es Kavicskoto Vállalat“ (abgekürzt: FOKA) übernommen und unter der Bezeichnung FK 201



FK-201 ex LEITHA als Schuttenleerter (Foto: Archiv Marglay-Becht)

in Betrieb gesetzt. Viele Jahre baggerte sie Donauschotter aus den Bergen ans Ufer, bis 1981 Dr. Karoly Csonkareti und Prof. Fritz Prasky die FK 201 als LEITHA identifizieren konnten. Professor Prasky rechnerisierte die Geschichte der Donaumonitore und auch dieser Bericht stützt sich im Wesentlichen auf seine Arbeit: „Donaumonitore Österreich - Ungarns – Von 1872 bis zur Gegenwart“ (Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien, 2004, 224 Seiten, gebunden mit rund 240 s/w-Abbildungen. ISBN 3-7083-0124-2, 64,- Euro)

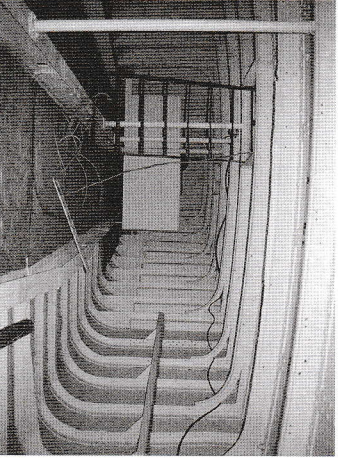


Monitor LEITHA im St. Ilona - Arm in Neszmély (Foto: Klein)

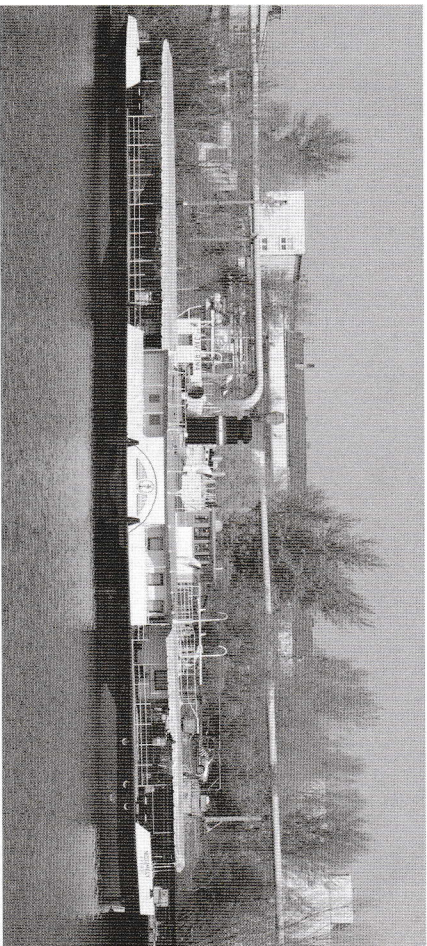
Mehrere Anläufe zur Renovierung des Schiffs mislangen und verebten dann als Folge der politischen Veränderungen in Ungarn ganz, lediglich der Elevator-Aufbau wurde abgebaut und der Rumpf konserviert, bis 1988 der Zahnarzt und Shiplover Dr. András Marglay-Becht die Initiative zur Rettung des Schiffes ergriff. Als die FOKA 1992 privatisiert wurde und an die Schweizer „Holderbank Kies und Beton AG“ ging, schien das Schicksal des ehemaligen Donaumonitors hoffnungslos!

Aber Dr. Marglay-Becht konnte seinen „Liebling“ unter kräftiger Mithilfe des jetzigen ungarischen Außenministers Dr. János Martonyi gerade nochmals retten.

Jetzt hat Ungarn hatte von der EU Geld für ein Projekt der Regionalförderung bekommen, das den Aufbau eines Schifffahrts-

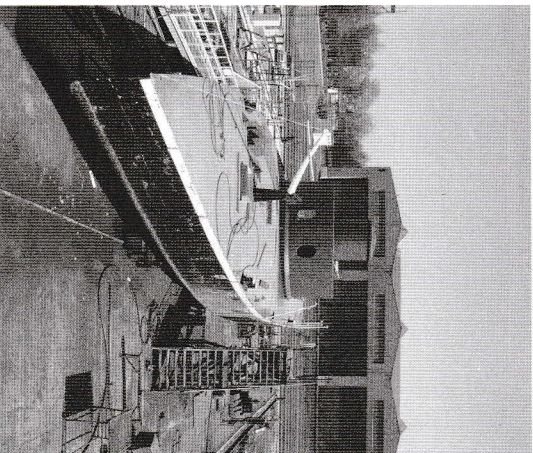


Im Inneren der LEITHA 2007 (Foto: Klein)



Remorkör NESZMELY im Werthafen Komarno 2010 (Foto: Klein)

museums, eines Lehrzentrums für Binnenschiffer und eines Sommerlagers für die Shiplover in Neszmély, an rechten Ufer, bei Stromkilometer 1729, etwa 20 km unterhalb von Komárom, ermöglicht. Neben der LEITHA werden dort die Remorköre ZOLTAN (1869 Linz) und NESZMELY (ex BAKONYI II, letztes in Ungarn gebautes Rad-Dampfschiff 1957),



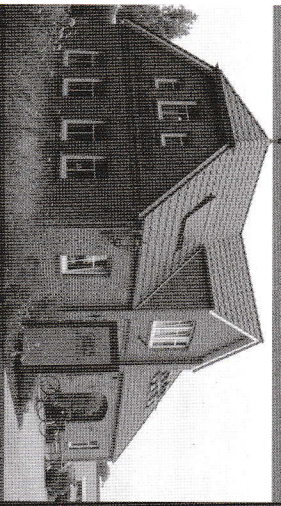
S.M.S. LEITHA in der Werft Komarno während der Restaurierung 2010 (Foto: Klein)

DEBRECEN ex KASSA (Fluss-See-Schiff 1939), PETFI ex SZENT LÁSZLÓ (1923), SOPRON (Katakantenschlepper 1960), VÖCSÖK (Tragflächenboot 1963) zu sehen sein. Beteiligt am Projekt ist auch das neszmélyer Weinkombinat „Hill-Top“, eine erste Empfehlung (<http://www.hilltop.hu/index.php>). Das Projekt ist mit 370 Millionen Forint (ca. 13,5 Mio.) aus der EU finanziert, 10% der Kosten werden von Attila Szankó, Eigentümer der „Európa Schifffahrt Gesellschaft“ (Európahajó Budapest, <http://európahajó.hu/európahajó>) und Hill-Top aufgebracht. Die Taufe der LEITHA als LAJTA, allerdings mit der korrekten deutschen Beschriftung, wird am 18. oder 19. August 2010, 138 Jahre nach der Indienststellung, die Gattin des ungarischen Staatspräsidenten vornehmen.

Ich wünsche der LAJTA (ex S M S LEITHA), den anderen Museumsschiffen sowie dem gesamten Projekt immer einen Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Prof. Mag. Herbert Klein

Kontakt: Dr. András Marglay-Becht
Baracka u. 18/b - H-1112 Budapest - Ungarn
Email: marglay.andras@yahoo.co.uk 



GRAFIK TEAM

WERBEAGENTUR

- Corporate Design
- Werbetechnik und Außenwerbung
- Illustration
- Digitaldruck
- Großformat-Digitaldruck

Die richtige Botschaft mit dem richtigen Medium zu kommunizieren ist die entscheidende Aufgabe der Werbung. Das Grafik-Team bietet zugkräftige Werbeträger und -mittel. Ein Team von vierzehn Werbeprozess-Experten stellt professionell und termintreu Ihre Werbekampagne sicher.

Oltmanns & Langwisch GmbH
Mithlenweg 5 · 26789 Leer
Telefon: 04 91-9 25 55-0 · Telefax: 9 25 55-26
Email: info@grafik-team.de
Internet: www.grafik-team.de

IHRE FULL-SERVICE-AGENTUR IN LOGA

Was zeichnet einen guten
Werbeartikel aus?



Ein guter Werbeartikel ist qualitativ hochwertig, individuell und originell und bietet ein außerordentlich günstiges Preis-Leistungsverhältnis. Fragen Sie uns – auch nach kleinen Auflagen.

- Kaffeebecher • Tischflaggen
- Caps • Mousepads • USB-Sticks
- Flaggen • Buttons • Kalender
- Baumwoll-Tragetaschen
- Feuerzeuge • Kugelschreiber
- Polo-Shirts • und mehr

ERFAHRENEN SERVICE FÜR WERBEARBEITUNG
FO HARTMANN
Werbemittel • Verkaufsförderung



HARTMANN REEDEREI

SETTING THE RIGHT COURSE

In der Welt zu Hause. In Leer daheim.

Aus Meer mehr machen. Unter dieser Maxime wurden wir zur bewegenden Größe im weltumspannenden Seeverkehr. Das Herz unseres globalen Dienstleistungs- und Logistiksystems schlägt im „Haus der Schifffahrt“ an Deutschlands zweitgrößtem Reederstandort. Von hier aus überzeugen wir anspruchsvolle Kunden über alle Ozeane hinweg mit zahlreichen modernen Schiffen und hochwertigen Leistungen.

www.hartmann-reederei.de



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP