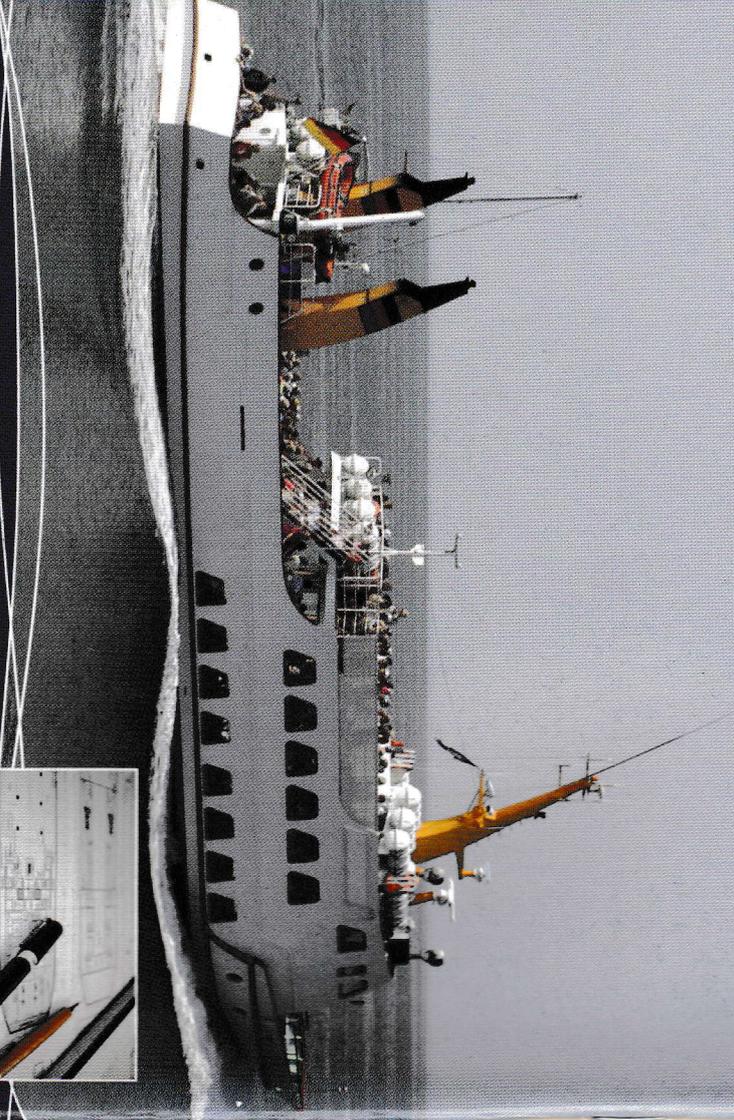


Ihr Ansprechpartner...

Schiffswerft  
DIEDRICH

GmbH & Co. KG



## ... für Planung, Konstruktion und Fertigung

Die Kombination aus hochmodernem Arbeiten und tiefen Wurzeln in der Tradition des Schiffbaus zeichnet uns seit über 80 Jahren aus. Als Spezialisten für Neubauten, Umbauten und Reparaturen von Fahrgastschiffen und Fähren sowie von

Fracht- und Spezialschiffen bieten wir Ihnen – von Planung über Konstruktion bis zur Fertigung – alles aus einer Hand. Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit stehen dabei für uns an erster Stelle.



Hafenstraße 20 · 26802 Moorreel/land · Telefon 04924 93900 · [www.schiffswerft-diedrich.de](http://www.schiffswerft-diedrich.de) · [info@schiffswerft-diedrich.de](mailto:info@schiffswerft-diedrich.de)



# Klönschmack

Nr. 27 · Juni 2013



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



# Weener (Ems)

*Städtisch markanter Erkaltungsort!*

Hafen und Tourismus GmbH Weener • Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)  
Tel. 04951/305-500 • Fax 04951/305-900 • www.weener.de • tourismus@weener.de

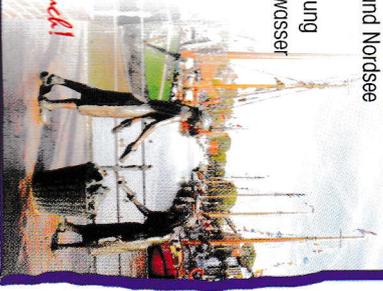
- Zimmervermittlung
- Pauschelarrangements
- Teeseminare
- Angeloskafen
- Radwanderflips
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- Bunkerstation D+S, Fäkalien-sorgung
- Entsorgung von Altiol und Bilgenwasser
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Wäschplatz
- Wäschsalon

**i** Tourist Information  
Tel. 04951/3055500



Schleuse  
Tel. 04951/1691

*... wir freuen uns auf Ihren Besuch!*



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

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
15.06.2013 bis 16.06.2013	„Historische Häuser öffnen zur Kunst“	„Am Alten Hafen“	Initiative Städtischer Weener
05.07.2013 bis 07.07.2013	Altstadtfest	Norderstraße/Osterstraße	Stadt Weener, Vereine und Verbände
13.07.2013 12.00 bis 01.00 Uhr	Free for All	Spielmoor Park	ISF Kultur und Natur
13.07.2013	Weinfest	Am Alten Hafen	Deutsch Französischer Freundeskreis Rhielhofhof, Turnmusikverein Weener e.V.
10.08.2013	Drachenhootreuen	Am Alten Hafen	DRK Weener e.V. Hafen- und Tourismus GmbH Weener
23.08.2013 bis 25.08.2013	Großes Volks- und Zeltfest	Spielmoor Park	Dorfverein Spielmoor, Ringstraße 1
15.09.2013 11.00 bis 18.00 Uhr	4. Weeneraner Hobby- und Kreativmarkt	Weener, Landshurg-Hölle	Hafen- und Tourismus GmbH, Weener Verkehrs- u. Verschönerungswerein Weener e.V.
28.09.2013 bis 29.09.2013	505. Michelsmarkt	Vogelsamtparkplatz	Stadt Weener (Ems)
02.11.2013 bis 03.11.2013	„Altes Handwerk und Hobbys von heute“	GS Mühlenwarf, Pankstraße	Hemknudlicher Arbeitskreis e.V.



# Klönenschmack

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

Nr. 27

Juni 2013

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden .....	3
Die Klönenschmack-Redaktion stellt sich vor .....	5
Die DTMV - Wir über uns .....	6
Die DTMV im Winterhalbjahr 2012/2013:	
- Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region .....	9
- DTMV Winterreise nach Hamburg .....	10
Einladungen zu Traditionsschiffreffen:	
- 10tes Traditionsschiffreffen in Leer .....	14
- Zielfahrt und Jahreshauptversammlung der DTMV beim Traditionsschiffreffen in Leer .....	15
- Traditionsschiffreffen in Elisabethlehn .....	16
Informationen für Traditionsschiffler:	
- Heißer Kopf - kalte Füße .....	18
Wasserstraßen:	
- Mautgebühren in Frankreich .....	22
Technik:	
- Trinkwasserversorgung im Boot .....	26
Berichte der Mitglieder:	
- Mit der RHEINBORN einmal Frankreich und zurück .....	31
- Aus dem Logbuch der SOLITAER - Teil II - die Gewässer um Potsdam und Berlin .....	42
Bücherecke:	
- „Schiffsbegegnungen an der Unterweser“ von Barbara Piotrowski .....	48

## Impressum

Herausgeber:  
Erscheinungsweise:  
Redaktion:  
Geschäftsstelle:  
E-Mail:  
Internet:  
Titelfoto:  
Fotos im Textteil:  
Gestaltung:  
Anzeigen:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)  
Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)  
Peter Meyer  
Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener  
presse@dtmv-online.de  
www.dtmv-online.de  
Peter Meyer  
Peter Meyer, Heinz Haltwassen, Henning Bussow, Hans-Jürgen Rüssow,  
Jürgen Juninger, Franz Schmidt  
Gratk Team Werbeagentur, Mühlentweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)  
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26  
e-mail: info@grafkteam.de  
Gratk-Team Werbeagentur, Johanne Ollmanns

# WIBOTEC GbR

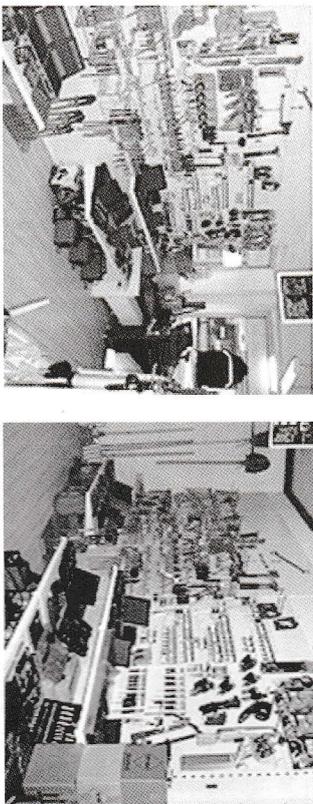
Ihr Partner für Werkstatt- und Schiffstechnik

In Moormerland/Ostfriesland führen wir ein Ladengeschäft für Gewerbe- und Privatkunden. Desweiteren verfügen wir über Aussendienstmitarbeiter die mit unseren „Vorführwagen“ den Kunden direkt vor Ort kompetent beraten können. In unseren Vorführwagen finden Sie Neuheiten aus den Bereichen Werkzeug und Schweißtechnik.

So können unsere Kunden neben der kompetenten Beratung unsere Produkte ausgiebig Testen und sich von der Qualität überzeugen.

Wir arbeiten mit vielen namhaften Herstellern zusammen.

Gerne stehen wir Ihnen bei technischen Fragen oder Problemen mit fachlichem Rat & Tat zur Seite.



## Industriebedarf Yacht- & Bootszubehör Edelstahlarbeiten Bootsaufbereitung

# WIBOTEC GbR

Süderstraße 14 · 26802 Moormerland/Neermoor  
Tel.: 0 49 54 / 94 21 88 · Fax: 0 49 54 / 94 21 87  
email: [info@wibotec.de](mailto:info@wibotec.de)

[www.wibotec.de](http://www.wibotec.de)

[www.nautic-direct.de](http://www.nautic-direct.de)

## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschifffahrt

nach einem langen und frostigen Winter seid Ihr hoffentlich in alter Frische und mit viel Elan aufgetaut. Das Eis in den Häfen ist nun endlich weg und die Schiffe schauen wieder. Der Stau im Winterlager, an den Slipanlagen, bei den Malern und Bootsbauern wird sich auch irgendwie bald auflösen und dann steht uns hoffentlich eine herrliche Saison bevor. Unser Gedächtnis wird sich dann wohl schnell von der dunklen Zeit befreien, wir die düsteren Tage und langen Nächte vergessen, sowie den Frühling und Sommer begrüßen.

Ich wünsche Euch eine glückliche Zeit auf und am Wasser, seid freundlich mit Euch und Euren Schiffen und kommt doch bitte zahlreich zu unserer Jahreshauptversammlung am 11.08. in Leer und zum 10. Traditionsschiff-Treffen vom 8. bis 11.08.

Nach einem etwas raumgreilerendem Vorwort in der letzten Ausgabe, möchte ich hier nur Peter Meyer danken, der mit seiner zweiten Klönschnack-Ausgabe die Nummer 27 unserer DTMV Mitteilungen herausgibt und sich auch entsprechend selbst noch vorstellt, außerdem allen Beteiligten, die mit Ihren Beiträgen und Impulsen Unterstützung geleistet haben. Danke für Euer Engagement!

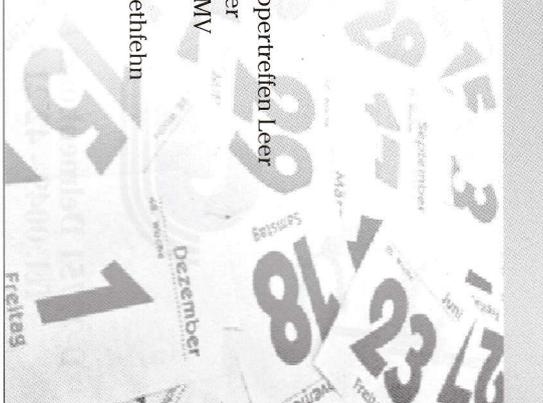
Mit besten Grüßen

Hilmar



### Termine 2013

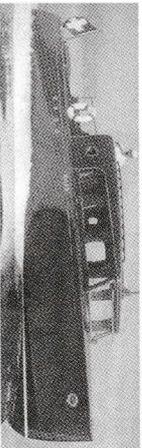
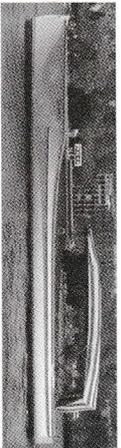
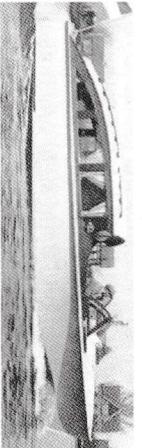
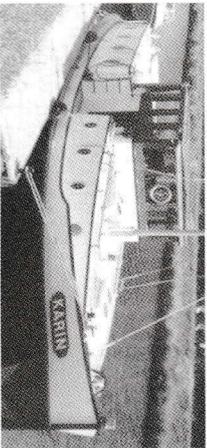
06.06.	Hafenfest Stralsund
07.06.	Wismarer Hafentage
14.06.	Hafenfest Wedel
22.06.	Kieler Woche
04.07.	Hafenfest Wilhelmshaven
12.07.	Delft- und Hafenfest Emden
25.07.	33. Internationales Tourenskippertreffen Leer
09.08.	10. Traditionsschiffstreffen Leer
10.08.	Jahreshauptversammlung DTMV
10.-11.08.	5. Braker Binnenhafenfest
17.08.	Traditionsschiffstreffen Elisabethfehn
21.09.	Interboot Friedrichshafen
26.10.	Hanseboot Hamburg
20.11.	Boot & Fun Berlin



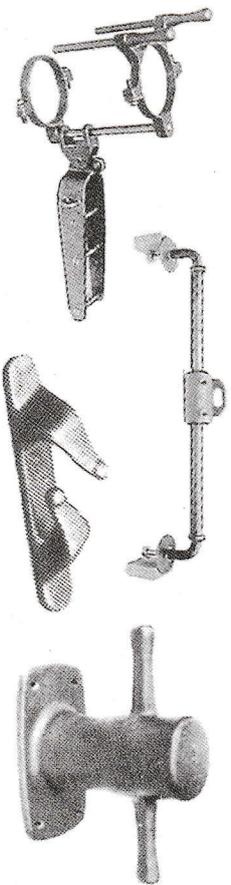


Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller **Autoboote, Runabouts, Launchen, Slupen, holländische Plattboden- und kleine, ehemalige Frachtschiffe.** Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.

Am Hafen 57 · 26826 Weener  
Telefon: 04951 91 58 85  
Mobil: 0171 361 20 05  
Mail: [info@pboatclassics.de](mailto:info@pboatclassics.de)



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



**GD**  
**GD Boote**  
**Dauelsberg**

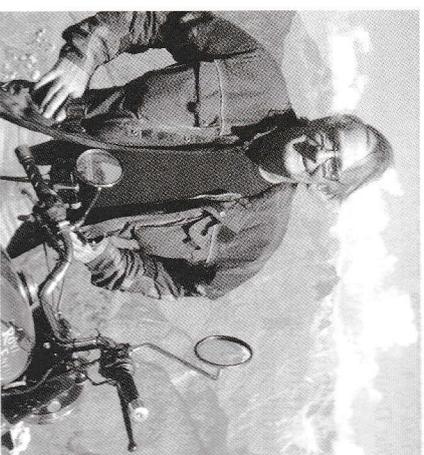
D-27751 Delmenhorst / Deichhausen · Ochsenweiderweg 6  
Tel. 0049 - 42 21 4 12 07 · Fax 0049 - 42 21 4 37 57

### Die Redaktion stellt sich vor

#### Liebe Freunde der Traditionsschifffahrt,

Nun ist es bereits die 2. "Klionschnack-Ausgabe" unter meiner Regie. Für mich war die Aufgabe, Redaktion "Klionschnack" zu übernehmen, ein Sprung ins kalte Wasser. Aber es stellte sich heraus, so sehr kalt war es nun doch nicht. Unterstützung bekam ich von allen Seiten. Vom Grafik-Team, vom Vorstand und von Mitgliedern die den "Klionschnack" mit Berichten und Beiträgen bereichert haben.

Die Aufgabe habe ich mir gestellt, den "Klionschnack" in der Form weiterzuführen, wie es von meinen Vorgängern bereits getan wurde. Aktuelle Informationen von den Wasserstraßen, Gesetzesänderungen, für uns relevante Informationen für Traditionsschiffer, Reiseberichte, technische Tipps und Veranstaltungen.



*In Himalaja*

In der nächsten Ausgabe möchte ich ein Thema über die Altersgruppe von Traditionsschiffern ansprechen. Erfahrungen mit Kindern an Bord. Heranführen junger Menschen auf allen Schiffen. Ein starker Kontrast zwischen den Niederlanden und Deutschland. Ihr selbst könnt Euch Gedanken darüber machen und zu Papier bringen.

Als gelernter Binnenschiffer bin ich auch mit 66 Jahren gern mit meinem Waalschokker "Patria" unterwegs. Auch bei der Zielfahrt zum Traditionsschiffstreffen nach Leer/Ostfr. werde ich mit meiner Familie dabei sein.

Als zweites Hobby unternehme ich gern Fernreisen mit dem Motorrad. Ob Schiff oder Motorrad, beides hält jung und macht glücklich.

Ich wünsche mir weiterhin mit Euch eine gute Zusammenarbeit und freue mich auf ein Wiedersehen in Leer. **29**

Euer Peter Meyer

**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 Traditionsschifffahrt, ob mit jüngeren Wasserfahrzeugen 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“ (Ständer) 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 Eilsfleth, Oldenburg, Emden und Leer eintreffen. Auch an der Sail Bremenhaven und am Kanalfestival in Dateln 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 Familien-schiffe (Privatschiffe). In den

seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzzuschuss. 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 Fahrenszeit 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 Fahrten-träume um.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt. 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 Traditionsschiffvereingung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse
- dem Schweizerischen Schluessens-schiffer 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).

**„Klönsschnack“**

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klönsschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschifffahrt - heraus. Diese Schritt enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klönsschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschifffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klönsschnack“ 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 Traditionsschifffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies ist möglich für „aktive“ Traditionsschiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder - mit vollen 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.

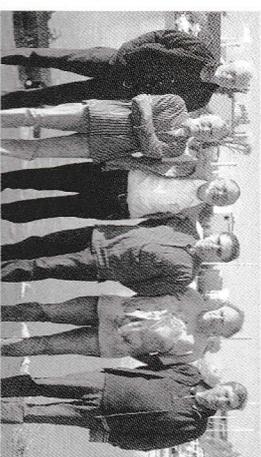
Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro
- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend) = 25 Euro
- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro
- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle  
1. Vorsitzender: Frank-Hilmar Bockhacker  
Fensterbogensum 29,  
26826 Weener

Website der DTMV : [www.dtmv-online.de](http://www.dtmv-online.de)

DTMV-Bankverbindung:  
Ostriesische Volksbank Leer  
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00),  
IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00  
BIC-Nr. = GENODEF 1 LER



Der aktuelle Vorstand :  
1. Vorsitzender: Frank-Hilmar Bockhacker, 2. Vorsitzender: Thomas Waldmann, Schatzmeister: Rolf Fütgen, Schriftführer: Kurt Fritzsche, Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit: Peter Meyer, Beauftragter für Sport und Umwelt: Hans-Jürgen Russow



**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 Datteln  
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

# Ahoi Emden

AG EMS



## „Emder Binnenhafen“

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

### Angebote / Leistungen

- > günstige Liegeplätze (Festes-, Monats- und Saisonlieger)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkalentsorgung
- > fußläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht



## Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region

**DTMV-Mitglieder nahmen am Seminar teil**  
von Heinz Halkwassen

Die Schifffahrt hat seit jeher die Entwicklung Ostfrieslands geprägt. Die Ems hat dabei als Lebens- und Wirtschaftsadler eine große Bedeutung für die Ems-Dollar-Region gehabt und u.a. das Ziegeleiwesen im Rheiderland, den Transport des abgebauten Torfes, die Binnenschifffahrt und damit den Handel in den Häfen Emden, Leer, Weener und Papenburg ermöglicht.

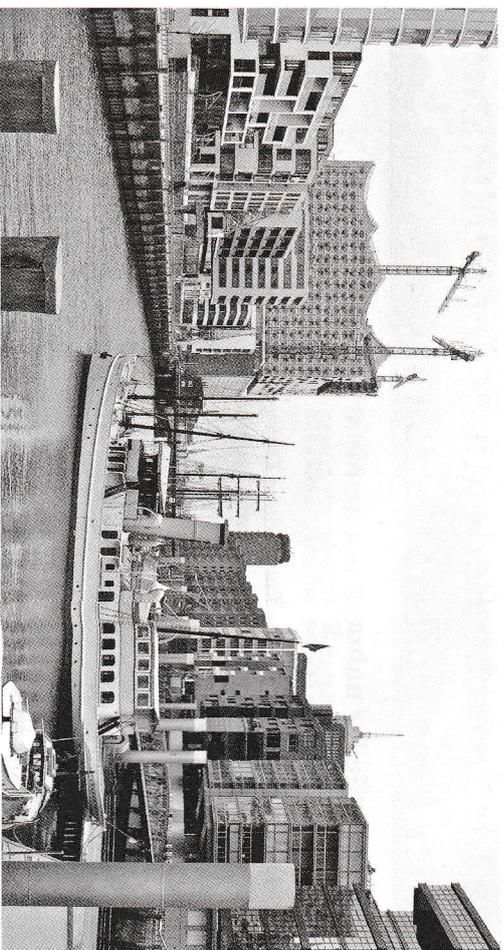
Im Rahmen der Veranstaltung fand im Februar 2013 eine Fahrt nach Haren/Ems zum Schifffahrtsmuseum und zum Eurohafen statt. Im Leeraner Hafen wurden die Restaurationsarbeiten des Traditionsschiffes „Prinz Heinrich“ besichtigt. Auf dem Programm stand ebenfalls die Besichtigung der Jann-Berghaus-Bücke in Leer und eine Informationsveranstaltung über die Nutzung der Salzkaernen im Rheiderland. Weiterhin gab es eine Führung im Moorkolonial Wiesmoor mit dem Schwerpunktthema „Fehm-Schifffahrt“. Außerdem wurden die „Oldtimer-Hallen“ der „Interessengemeinschaft zur Erhaltung historischer Fahrzeuge“ (IEHF) in Wilhelmshaven besichtigt; hierzu gehören auch einige Traditionsschiffe.

Durch Fachvorträge wurde den Teilnehmern die Bedeutung des „Leererer Halens“ und der „Ems- und Fehn-Schifffahrt“ vermittelt.

Das Seminar „Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“ gehört seit über zehn Jahren zum Veranstaltungsprogramm des EBZ Ostfriesland-Poisshausen und wird auch im nächsten Jahr in der Rosenmontagswoche (03.03.-07.03.2014) in Kooperation mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) durchgeführt. **23**



Seminar Teilnehmer bei der Besichtigung eines Traditionsschiffes in Haren/Ems



Zu Beginn des Winterevents präsentierte sich der Hamburger Peildampfer Schaathörn im Traditionschiffhafen vor der Kulisse der Elbphilharmonie noch im beinahe frühlingsthaften Gewand

## DTMV „Winterreise nach Hamburg“

Das DTMV/Hamburg-Event war als Winterreise angekündigt worden- und das wurde es auch. Eine echte Winterreise. Zudem ein voller Erfolg: Die Organisatoren hatten ein spannendes und vielseitiges Programm perfekt umgesetzt: Nicht einmal 20 cm Neuschnee wurden vergessen!

Eine Vorhut trat sich bereits am Freitag Abend, dem 8. März, und klönte beim Abendessen mit herrlicher Sicht auf die Elbe und den Hamburger Sportboothafen. Geschichten von Käp'n Schnacksprudel, von alten Motorbooten und jüngsten Erlebnissen, technischen Ideen und Reiseträumen, ließen die Zeit in schneller Gleitfahrt vergehen. Die Außentemperaturen lagen nur um 0 Grad, doch die an der Küste bekannte steife Brise liess sie recht frisch erscheinen. Angemessen winterlich. Die auf dem Heimweg an Bord der J.R. Tolkien im Schnee zurückgelassenen Spuren verwehte der Wind....

Am 9.3. traf sich dann die gesamte Mannschaft des Traditions-Events im Cafe des Internationa

len Maritimen Museums, einem historischen Speicher voller Schiffsminiaturen und Nautikutitäten.

Nach einer kurzen Gruppenführung, die den Appetit auf eine ganze Woche Besichtigung dieses überaus reich bestückten Museums anregte, und einer viel zu kurzen Zeit des „Freien Schauens“ in dieser nicht nur durch die immense Anzahl von Exponaten beeindruckenden Ausstellung, kämpfte sich die Mannschaft mit hoch geschlagenen Krägen und der typisch buckeligen windwidrigen Haltung gegen die Windrichtung unter den Schneeflocken nach Oevelgönne durch, wo sie, trotz in Anflügen arktisch anmutend heftiger Witterung, einen Teil der Führung im Museumshafen auch „buten“ durchstand.

Länger hielt die Traditions-Crew dann aber „binnen“, nämlich auf dem Feuerschiff Elbe 3, einem der Oevelgönner Museumsschiffe, aus und ergötzte sich an der historischen Technik und Einrichtung, wie auch an der (ebenso

musealen?) kastenartigen Rangordnung der ehrenamtlichen Crewmitglieder, die sich mit ihren Gästen viel Mühe gaben.

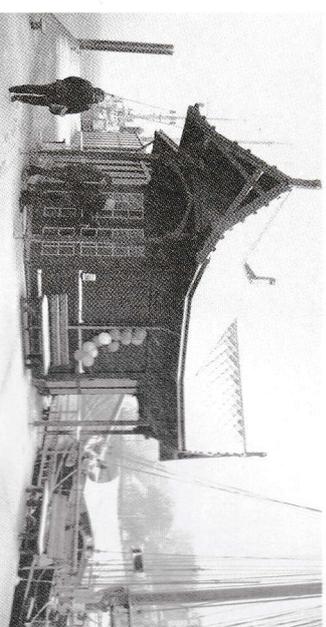
Aufwärmer waren zwischen den Programmpunkten unverzichtbar und vom Veranstalter klug geplant. So gab es schon zu früher Nachmittagsstunde eine Muck Kaffee mit Kuchen und bald später schon Glühwein. Dann jedoch schlüpfte die Mannschaft, wohligh durchgewärmt, in Hamburgs kleinstes nautisches Museum, die Oevelgönner Seekiste, und ließ sich von den erwärmenden Geschichten, Anekdoten, nautischen Mithringeln und

Antiquitäten des „Käppen Lührs“ fesseln. Zurück an Bord, diesmal der ehemaligen Hamburger Halenfähre „Berge dorf“, die zum Cafe umgestaltet ist, klang der kalte, aber ereignisreiche Tag im Museumshafen Oevelgönne aus. Die Traditions-Mannschaft war erschöpft und durchgefroren, doch um eine Menge authentischer, gemeinsam erlebter Geschichten reicher. Hier trennten sich nun für diesen Tag die Wege der Mannschaft, die auswärtig Untergekommenen streben ihren eigenen Schatzstätten zu, der Teil der Mannschaft, der zu diesem Event auf dem Dreimastschoner „J.R. Tolkien“ angeheuert hatte, kehrte an Bord zurück und genoss die herrlich warmen Duschen und Kajüten.

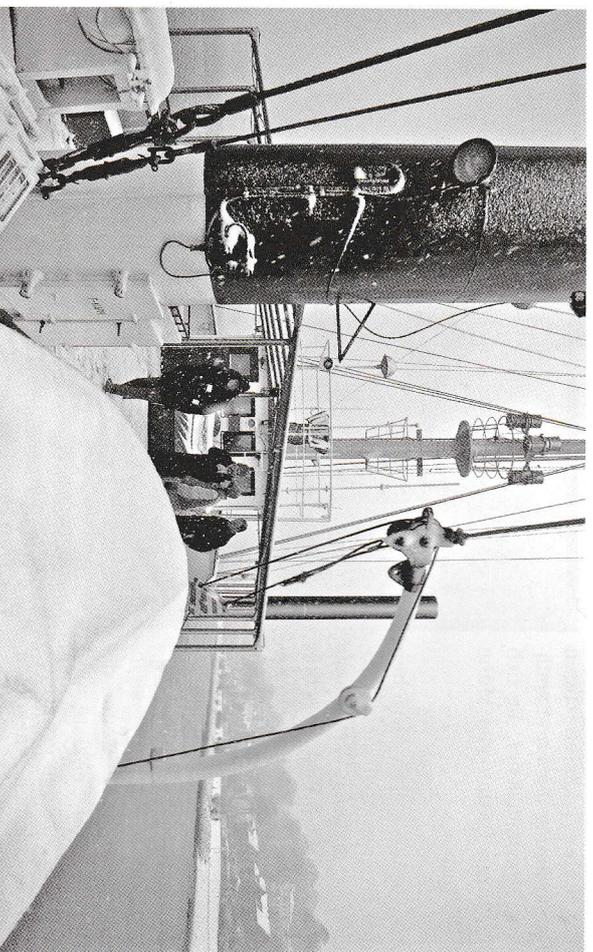
Dort, an Bord der „Tolkien“ gab es am Sonntag ein ausgebiges, gemeinsames Frühstück. Anschliessend führte der Weg durch den Hamburger Traditionschiffhafen, zu Füßen der Baustelle der Hamburger Elbphilharmonie, nur wenige Schritte zum Doppelschrauben Dampfschiff Schaathörn. An Bord dieses 1906 gebauten, zwischenzeitlich hervorragend restaurierten und unter Dampf in Fahrt gehenden Peitschiffs, hielt die Traditions-Event-Mannschaft es bei äußerst spannenden Erklärungen und Unterhaltungen noch sehr lange aus. Bedauert wurde lediglich, dass der Kessel nicht angeheizt war – nicht eines vermissten kleinen Halentörns wegen, sondern weil wohl jeder der Crew gem ein paar Schauteln wärmende



Kein weiteres Foto aus dem Traditionschiffhafen, sondern ein zeitgenössisches Ölgemälde aus dem Fundus des Internationalen Maritimen Museums (Copyright dort) von Barry Mason: „The white ship“



Das Event wird winterlich: Dichtes Schneetreiben vor dem im historischen Stil gebauten Wartehäuschen für Elbfrähen im Museumshafen Oevelgönne



An Bord des Feuerschiffes Elbe 3: Selbst im Museumshafen ungemütlich – wie mag es erst im Einsatz auf See gewesen sein?



Eine gespenstische Winteratmosphäre bei der Heimkehr auf die J.R. Tolkien, die einigen der Mannschaft ein gemütlich warmes Zuhause während des Winterevents bot.



Die mehr als edle Ausstattung der Schaahörn verriet den Hamburger Senat: Sie war nur auf dem Papier ein Peilschiff, eigentlich aber ein für den Besuch des Kaisers vorgesehener Staatsdampfer. Da der Kaiser nicht kam und die Opposition im Senat sich an der Höhe der Bau- und Unterhaltskosten störte und unangenehme Fragen zu stellen begann wurde die Schaahörn letztendlich doch zum Peilen nach Cuxhaven abgeordnet, aus dem Blickfeld der Kontrolleure. Die Peilbesatzung hatte einen angemessenen Frühstücksraum. Die Mannschaft des DTMV war hingerissen.

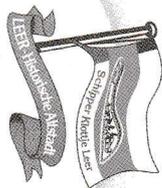
Kohle in die Glut geschleudert hätte. Kalte, stählerne Flurplatten im Maschinenraum sind vor allem eines: kalt. Die Straßen, Stege und Schiffe waren tief wirklich tief, verschnit und die Mannschaft auch von nur kurzen Fußwegen heftig durchgpuset und ihre Krägen schnegefüllt. Die Gedanken an eine noch geplante gemeinsame Hafenrundfahrt verwehen daher nach gemeinsamen Beschluss mit den Flocken.....

Einigkeit bestand auch in einem weiteren Punkt: Im nächsten Jahr muss es unbedingt wieder eine ähnliche Veranstaltung geben, als Ziel der Reise wäre natürlich wieder eine maritime Attraktion und/oder Hafency auszuwählen. Nur eine Namensänderung sollte erfolgen und den Veranstalter zu einer

ähnlich perfekten Gestaltung anregen: DTMV Frühlings-Event **8**  
Berichterstattung: Hilmar, Regina und Henning



Am Sonntag Morgen machen 20 cm Neuschnee das Winterevent perfekt und hemmten den Weg zur Schaahörn nur unwesentlich. Der Kai war frei geräumt.



**„Schipper-Klotje“ sitt dorachter**

Wachschmarrt achter d' Waag

Museumshafen an t Oever  
Marboom wor't am moisten is

Treffen Traditionsschiffe unner d' Rahnustoom  
(Prahm) ☎ 0491 64654 📠 0491 67892

E 📧 schipperklotje@gmail.com  
www.schipperklotje.de

im Februar 2013

Liebe Freunde,

Viele, viele von Euch haben wir bei dem Treffen „LVBHB“ in Hasselt wiedergesehen. Wir sind einfach gerne mit Euch zusammen! Etwas liegt das sicher daran, dass wir gemeinsam Traditions-Schiffe gemhaben. Vielleicht aber auch daran, dass wir uns so ganz offen austauschen dürfen, ohne Anvertrautes weiter zu tragen.

So freuen wir uns richtig darauf, Euch beim

**10<sup>ten</sup> Treffen Traditions-Schiffe**

**am 8 bis 11 August 2013**

**unner d' Rahnustoom in Leer**

bei uns zu haben.

So können wir Euch etwas von dem zurückgeben, was wir bei den Begegnungen in den Niederlanden von Euch empfangen haben.

Es liegt nahe, ein „Dankes-Treffen“ daraus zu machen—wenn man so will, ein Familien-Treffen. Alle 2 Jahre—zum 10<sup>ten</sup> Mal—zeigt, dass wir viele, viele von Euch über Jahre kennen—manche schon 20 Jahre.

Ein Grund für uns, Euch von Herzen willkommen zu heißen. So wird vor der Schleiuse, wenn man dann nicht gleich einfahren kann, ein Schwimmsteg freigemacht. Für kleinere Boote ist der Kanal aus der Gegend von Zwolle fertig, so dass der Weg frei ist Richtung Rütenbrock—Haren—über den Dortmund-Ems-Kanal bis Leer ohne mit kleineren Schiffen über den Dollart zu müssen. Genaus schreiben wir Euch noch. Die Tide läuft günstig—wir können wieder zusammen am 8. August von Delfzijl fahren.

Um die Liegeplätze einteilen zu können, würden wir gerne wissen mit welchem Schiff und mit wie vielen Personen Ihr überlegt, nach Leer zu kommen. Bitte, gebt uns die Anmeldebogen eben per Post, Fax oder E-Mail zurück.

Wir freuen uns auf Euch!

Euer **Schipper Klotje**

Lore und Guenter

**Zielfahrt zur Jahreshauptversammlung und Traditionsschiffstreffen in Leer/Ostfriesland**

Liebe DTMVer, im Jahr 2012 hatte ich bereits eine Zielfahrt nach Weener organisiert und ich würde nun auch im Jahr 2013 gern wieder mit mehreren Schiffen eine gemeinsame Fahrt durchführen.

Treffpunkt am Sa., den 03.08.2013 in Minden/West. (MLK Südufer gegenüber der Schachtschleuse.)

Angedachter Start ist am So, den 04.08.2013 ab Minden/West.

1. Reisetag: Minden - Verden/Aller
2. Reisetag: Verden/Aller - Bremen
3. Reisetag: Bremen - Oldenburg
4. Reisetag: Oldenburg- Herbrum/Ems
5. Reisetag: Herbrum/Ems - Delfzijl  
(Option für kleinere Schiffe Leer direkt anzufahren)
6. Reisetag: Delfzijl NL - Leer/Ostfriesland (Im Konvoi mit den Traditionsschiffen aus NL)

Anschließend in Leer am Traditionsschiffstreffen des „Schipper Klotje“ mitwirken und an der Jahreshauptversammlung der DTMV teilnehmen.

Aufgrund der geographischen Lage habe ich Minden als Treffpunkt ausgewählt. Von Ost- und West gut zu erreichen.

An der Mittelweserstrecke sind auch einige DTMVer angesiedelt und würden sich gerne anschließen. Im Unterweserbereich wäre es denkbar, dass wir in Eisleh an der Hundemündung, ein Schiff aus Bremerhaven treffen und sich den Konvoi anschließen. Auf der Ems könnten sich die Schleusentore in Weener und Leer öffnen und weitere DTMV-Schiffe schließen sich der Fahrt nach Delfzijl an und werden am nächsten Tag das einmalige Schauspiel von fahrenden Traditionsschiffen aus Deutschland und der Niederlande erleben. Geplant sind natürlich auch gemeinsame Stadtbesichtigungen sowie Grill- und Bordabende.

Um die Liegeplätze zu avisieren würde ich mich über rechtzeitige und zahlreiche Anmeldungen sehr freuen.

Mit Grüßen aus der Südheide.  
Peter Meyer

Anmeldung: Tel.: 0172 3125445  
Mail: pmeyer4294@aol.com

## Traditionsschiffreffen vom 17. und 18. August 2013 in Elisabethfehn

Die Bürgerinitiative „Rettet den Elisabethfehnkanal“ kämpft zusammen mit dem Fluss- und Kanalschifferverein Elisabethfehn u. Umgebung e.V. für den Neubau der Schleuse Osterhausen und um den Erhalt des historischen Elisabethfehnkanals.

Elisabethfehn, 15.01.2013

Liebe Freunde und Eigner historischer Schiffe,

Der Elisabethfehnkanal – ein Kulturdenkmal: Der 1855-1885 als Teil des Hunte-Ems-Kanals erbaute Elisabethfehnkanal wurde vom Landesamt für Denkmalpflege als der zuständigen Fachbehörde bereits im Oktober 1995 „als letzter intakter Fehnkanal mit 14,83 km Länge vom Küstenkanal(Kampe) bis zur Einmündung in die Sagger Ems bzw. Leda“ in seiner Gesamtheit als technisches Kulturdenkmal ausgewiesen.

Im Jahre 1855 wurde mit dem Bau des Kanals, begonnen. Hier ließen sich ab 1863 die ersten Siedler und Schiffer nieder, die den Torfabbau und den Kanalbau vorantreiben. Durch unsere Vorfahren und ihre „Töfmrütjes“, wurden der Abtransport des Torfes zu den Städten und Ziegeleien, sowie die Versorgung der Anwohner mit Sand, Schlack, Mist und Lebensmittel usw. ermöglicht.

Wir Elisabethfehner können also heute mit Stolz und Recht sagen: Der Elisabethfehnkanal ist durch die Arbeit und Schifffahrt unserer Vorfahren mit ihren Schiffen entstanden. Jetzt hat unser Verkehrsministerium beschlossen, die schon bereitgestellten Gelder für den Neubau der Schleuse Osterhausen wieder zurückzuziehen und die Schleuse nicht mehr zu reparieren, wenn sie ausfällt. Damit würden der Kanal und die Verbindung von der Ems zur Weser ausfallen. Und die Schiffe müssten einen großen Umweg fahren.

Somit möchten wir alle Eigner und Freunde von historischen Schiffen einladen, uns vom 17. bis 18. August 2013 in Elisabethfehn zu besuchen. Mit dem Besuch und der Durchfahrt unterstützt ihr uns in unserem wichtigen Anliegen dieses letzte Kleinod in Deutschland zu erhalten!

Bitte melden Sie sich bei mir an. Selbstverständlich stehe ich gerne telefonisch oder per Email für alle Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Ein Programm für das Treffen wird noch erarbeitet und Euch mitgeteilt. Die Bürgerinitiative und der Fluss- und Kanalschifferverein würde sich riesig freuen, möglichst viele Traditionsschiffe zur unserem Treffen begrüßen zu können!

Auf unsere Website: [www.elisabethfehnkanal.de](http://www.elisabethfehnkanal.de) werdet Ihr mehr erfahren  
Hier die Abmessungsdaten für die Schleusen im Elisabethfehn-Kanal:  
Länge 21,00 Meter, Breite 4,50 Meter  
Tiefgang 0,90 Meter, aber 1,20 m geht auch noch durch!

Mit kameradschaftlichen Grüßen aus Elisabethfehn  
Egon Buß Schleusenstraße 2 26676 Elisabethfehn Tel: 0049 (0)4499 919594  
Email: [egon\\_buss1@ewetel.net](mailto:egon_buss1@ewetel.net)

## KAMPF DEM BATTERIETOD!

**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!**  
Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

Leider ist dies in der Praxis selten bis überhaupt nicht der Fall, sodass Batterien lange vor ihrem möglichen Ende ausgetauscht werden müssen.

**Dies muss aber nicht sein:**

Der MEGAPULSE verlängert die Lebensdauer von neuen Batterien und verhilft auch alten Batterien zu neuem Leben.

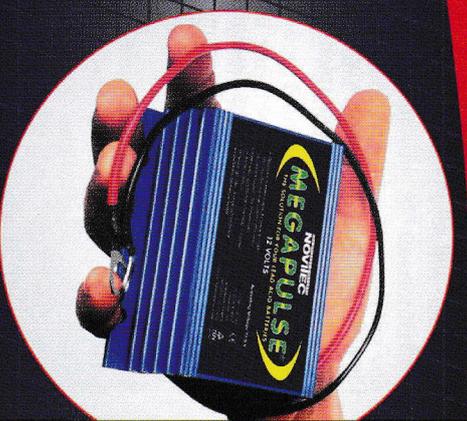
**Ein Wunder? Nein, nur pure Physik!**

Auf den Bleiplatten der Batterie verwandeln sich Blei und Bleioxid bei jeder Entladung zu Bleisulfat. Dieses verklumpt und bildet in ruhendem Zustand Kristalle, die nicht durch einfache Ladung zurückgebildet werden können und inaktiv sind. Resultat ist, dass die Ladefähigkeit der Batterie immer weiter abnimmt. Zum Schluß kann Sie keine Ladung mehr aufnehmen und stirbt dem Alterstod – manchmal schon nach 2 Jahren. Hier setzt der MEGAPULSE ein.

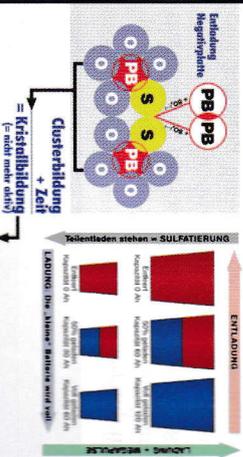
Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verkümpfungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst folgegebundene Batterien wieder eingesetzt werden und Neue länger leben.

Der MEGAPULSE funktioniert bei allen Bleibatterien (auch GEL, AGM) – in Booten, PKW, LKW, Traktor, Gabelstapler, Kehrmaschinen oder auch Krankenfahrstühlen. Weitere Informationen finden Sie im Internet oder unter [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

## Batterien regenerieren mit MEGAPULSE



### Sulfatierung:



- Steigerung der Ladespannung • Anstieg der Säuredichte
- Verbessert das Startverhalten der Batterie

THE BATTERY MANAGERS Alsbachstr. 15 • D-66115 Saarbrücken  
**NOVITEC** Tel. 0681-992740 • Fax 0681-9927421 • [info@novitec.de](mailto:info@novitec.de) • [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

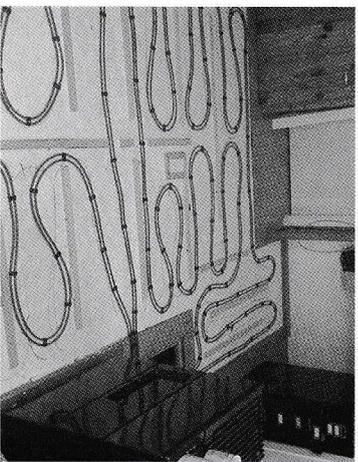
## Heißer Kopf – Kalte Füße

Das ist in Kurzform ausgedrückt das Resultat unserer bisherigen Bemühungen, mit einem gemütlich bollernden Ölofen die Kabine unserer BERTA zu heizen.

„Dann kommst Du ja überhaupt nicht mehr nach Hause!“ So reagierte Regina auf meine behutsam vorgelegene Idee, eine Fußbodenheizung zu installieren. Sie meinte damit weniger meine häusliche Abwesenheit während der Bauzeit, sondern daß es an Bord gar zu kuschelig werden könnte.

Ich hatte bereits mit einer derartigen Heizung am Steuerstand gute Erfahrungen gemacht: Ein flachliegender Plattenheizkörper, mit einer Alu-Trittplatte versehen und vom Motor-Kühlwasser gespeist, sorgt während der Fahrt bei niedriger Umgebungstemperatur für warme Füße. Und die sollten wir nun auch während des Stilllegens haben.

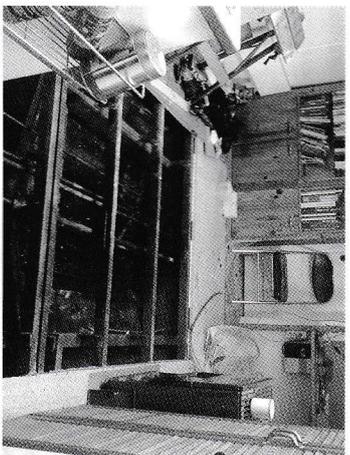
Ein vorübergehend in unserem Haus tätiger Installateur, den ich für eine Beratung und evtl. Mitarbeit gewinnen wollte, teilte meine Begeisterung für das Projekt in so geringen Maße, daß ich mich entschloß, die Sache allein durchzuziehen.



PVC-Schlangen

18

KLÖNSCHNACK Nr. 27



Bilge

Die Heizung sollte nur im Wohnbereich installiert werden, jedoch bei gleichbleibender Fußbodenhöhe im gesamten Schiff.

Die vorhandene Fußbodenkonstruktion bestand aus 60 mm L-Stahlprofil, auf das 30 mm Spanplatten sowie 22 mm Korkplatten gelegt waren. Primitive geht's nimmer!

### Aufbau des neuen Fußbodens

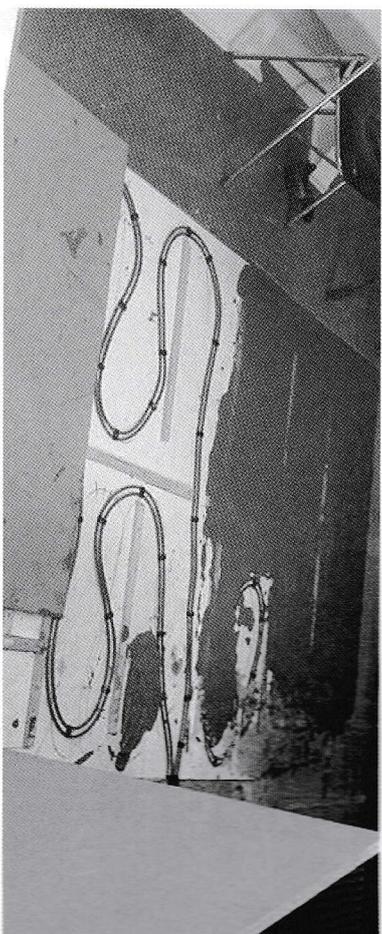
Entsprechend der zur Beheizung vorgesehenen Fläche (ca. 8 qm) wurden die Spanplatten von unten mit 50 mm Styroporplatten beklebt.

Die aufliegenden Korkplatten wurden ausgeschnitten und 10 mm Styroporplatten eingelegt.

Darauf wurden die flüssigkeitsführenden PVC-Schlangen (nur 8 mm Durchmesser!) gemäß Anleitung verlegt und fixiert.

Zwischen die PVC-Schlangen wurden 14mm hohe Leisten verlegt, die ein gleichmäßiges Verstreichen des Estrichs (Fliesenkleber) ermöglichen und auf die nach dessen Aushärtung 3 mm dicke Aluplatten geschraubt wurden.

Für die Erreichbarkeit des Echolot-Gebers und zur Bilgeinspektion wurde je ein Deckel, 100 x 100 mm vorgesehen.

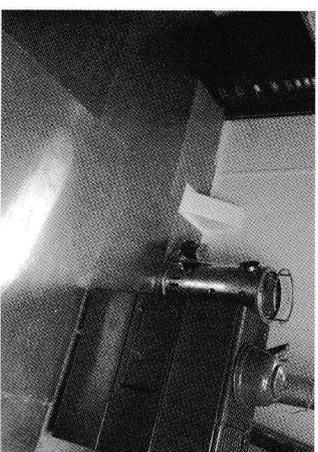


Estrich

Über die Aluplatten wurde ein für Fußbodenheizung geeigneter Teppichboden verlegt.

### Aufbau der Anlage

Die Flüssigkeit (Frostschutzmittel-Konzentrat) wird in einem Kessel, der in einen REFLEKS Ölofen 2000KV integriert ist, erwärmt und von einer Umwälzpumpe zunächst in einen Heizkörper im WC/Duschraum und anschließend durch die Heizschlangen im Boden gepumpt. Dieser Heizkörper dient als eine Art Vorkühler, da die PVC-Rohre mit einer Vorlauftemperatur von 95° überfordert wären. Etwa zwei Drittel der Ölenleistung von 4,2 kW nimmt der Kessel auf, der Rest erwärmt die Raumluft direkt. Die PVC-Rohre werden von Baumärkten auf Gittermatten fixiert in verschiedenen Größen angeboten (Marke ADMIRAL).



Alter und neuer Ofen

KLÖNSCHNACK Nr. 27

Ein mitgeliefertes Thermostat-Ventil stellte sich als nicht erforderlich heraus, da sich die Heizleistung direkt über den Öregler am Ofen einstellen läßt. Bei der Auswahl der Umwälzpumpe empfiehlt sich ein Modell mit einstellbarer Drehzahl, die auf die individuellen Einbauverhältnisse eingestellt werden kann (Marke CIRCECO).

Ferner ist für die wärmebedingten Volumenschwankungen ein Ausgleichsbehälter für die Flüssigkeit vorzusehen.

### Fazit

Diese kurze und sachliche Schilderung täuscht darüber hinweg, daß mir mehr als einmal wilde Flüche darüber über die Lippen gingen, worauf ich mich da eingelassen hatte; besonders beim Hanterien mit dem widerpenstigen Fliesenkleber.

Zu letzterem ist anzumerken, daß damit wegen der vorgefundnen Einbaumöglichkeiten kein vollwertiger Estrich darzustellen ist. Wahrscheinlich ist dieser unter den Aluplatten durch die Verwindungen des Schiffsrumpfes und Maschinenvibrationen im Laufe der vergangenen zwei Jahre bereits mehrfach gerissen und teilweise zerbröckelt. Doch das tut der Funktion keinen Abbruch! Die eingangs von Regina befürchtete „Kuscheligkeit“ hat sich in der Tat eingestellt und wird auch von ihr sehr geschätzt. **22**

19

Was wirklich im Bankgeschäft zählt,  
ist mehr denn je:

Stabilität.  
Verlässlichkeit.  
Sicherheit.  
Nähe.

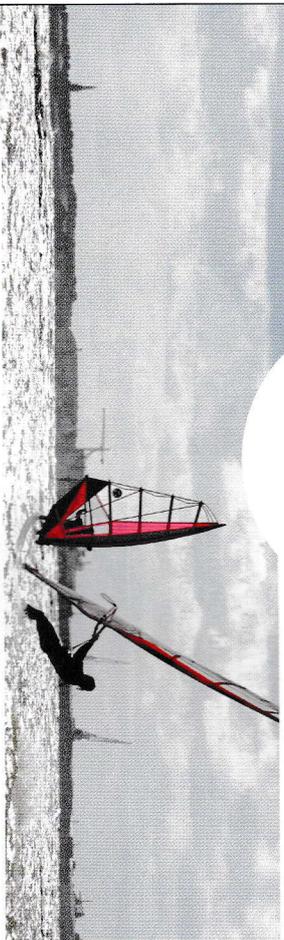
Und DAS finden Sie bei uns in Leer!

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

[www.ostfriesische-volksbank.de](http://www.ostfriesische-volksbank.de)

**Ostfriesische Volksbank eG**

Jetzt  
beraten!  
lassen!



DRUCKKONTOR  
EMDEN

Zuverlässiger Service. Guter Preis.  
Für Sie. Für uns. Jeden Tag!

Normannenstr. 1a | 26723 Emden | Tel. +49 (0) 4921 58918-0 | Fax -20  
[info@druckkontor-emden.de](mailto:info@druckkontor-emden.de) | [www.druckkontor-emden.de](http://www.druckkontor-emden.de)

**Sicher ankommen...**

...mit den Spezialisten für  
Schiffslektrik und Dieseltechnik

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



**A&W**

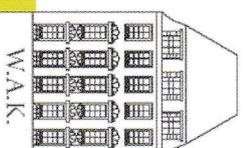
**Kfz-Elektrik GmbH & Co KG**

Heisfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 0d. 92 55 33  
[www.guw-bosch.de](http://www.guw-bosch.de) · eMail: [info@guw-bosch.de](mailto:info@guw-bosch.de)



Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C



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-assekuranz.de](http://www.weser-assekuranz.de)



## Stadt Leer (Ostfriesland)

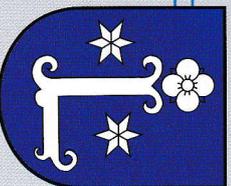


Es ist was los in Leer...

### Veranstaltungen 2013

- ◆ 09. Juni  
Julianenparkfest, Julianenpark
  - ◆ 21.-23. Juni  
HPV-Liegerad-Weltmeisterschaft, Innenstadt
  - ◆ 23. Juni  
Fahrradfestival im Rahmen der Liegerad-Weltmeisterschaft  
Innenstadt
  - ◆ 29. Juni  
Bauernmarkt, Denkmalsplatz
  - ◆ 06./07. Juli  
Töpfermarkt, Denkmalsplatz
  - ◆ 26.-28. Juli  
**Leer**  
*mit 33. Int. Tourenskippertreffen, Stadtfest, mit 33. Int. Tourenskippertreffen, Stadtfest, Schipper-Klöttje Leer im Museumshafen*
  - ◆ 9.-11. August  
Treffen Traditionsschiffe unner d Rathuustoom des Schipper-Klöttje Leer im Museumshafen
  - ◆ 9.-10. August:  
Weinfest, Rathaus-Innenhof
  - ◆ 31. August  
4. American Wheels, Altstadt
  - ◆ 31. August/01. Sept.  
Ruderregatta Leeraner Hafen
  - ◆ 01. September  
Citylauf, Innenstadt
  - ◆ 07. September  
Fest der Kulturen, Altstadt
  - ◆ 07. September  
6. Stadtmeisterschaften im Drachenbootrennen,  
Leeraner Hafen
- ... 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](mailto:touristik@leer.de), Internet: [www.leer.de](http://www.leer.de)



Halten Sie sich den 10. und 11. August 2013 frei, denn da heißt es wieder: „Auf zur maritimen Meile an den Binnenhafen“. Rund um den Braker Binnenhafen gibt es für die Besucher jede Menge zu entdecken. Wir bieten ein großes Veranstaltungsareal mit abwechslungsreichen Angeboten für Groß und Klein. Traditionsschiffe machen im Binnenhafen fest und bitten zu Besichtigungen an Bord. Die vorhandenen Liegeplätze sind kostenfrei, somit sind Besucher mit Boot herzlich eingeladen! Natürlich finden auch mehrere kostenlose Schnuppertouren per Bus durch den Hafen statt.

Das Gelände am Binnen- und Kanalahafen verwandelt sich in eine Budenstadt. An allen Ecken gibt es Angebote für Kinder wie Bumper Boats, eine Aquaball-Anlage und eine riesige Piratenschiff-Hüpfburg. Natürlich wird auch an verschiedenen Ständen für das leibliche Wohl gesorgt während des 5. Braker Binnenhafenfestes.

Beginnen Sie den Abend mit einem Begrüßungscocktail und lassen Sie sich mit einem

exklusiven Buffet und freier Getränkeauswahl verwöhnen. Auf Ihre Ohren wartet das Free Steps Orchestra. Eine 10-Personen-Gala-Band, die für jede Geschmacksrichtung das passende Musikstück im Gepäck hat.

Am Samstagabend steigt die große Hafenparty im Festzelt mit toller Live-Musik, die aus Spanien über Hamburg eingelagert wird. Lassen Sie sich von der Stimmung direkt am Wasser mitfreifen.

Am Sonntag lockt ein Shanty-Festival mit vier Chören aus Deutschland und den Niederlanden im Festzelt. Wer später gerne shoppen möchte, ist ebenfalls richtig in Brake. Denn die Braker Geschäfte haben von 13 bis 18 Uhr geöffnet. Es sind alle herzlich willkommen, um in den Geschäften auf der maritimen Meile zu bummeln.

Weitere Informationen bekommen Sie bei der Touristinformation Brake oder unter [www.brake-touristinfo.de](http://www.brake-touristinfo.de).

**Wir freuen uns auf Sie!**

## 10. und 11. August 2013



# 5. BRAKER BINNEN HAFFENFEST

mit Hafenparty und  
Shantyfestival!

Infos: [www.brake-touristinfo.de](http://www.brake-touristinfo.de)



## Trinkwasserversorgung im Boot

### Grundlagen einer Lebensgrundlage

Obwohl ein Boot von reichlich Wasser umgeben ist, ist die Versorgung der Kombüse mit qualitativ geeignetem Trinkwasser zu meist nicht unproblematisch. In manchen Fahrtgebieten, beispielsweise der finnischen Seengebiet, mag es ausreichen den Teekessel über Bord zu halten um das benötigte Wasser zu schöpfen, denn das Fahrwasser weist Trinkwasserqualität auf. Man sollte allerdings auch bei solcher Gelegenheit Gedanken über die gewählte Schöpfstelle und die Lage der Wasserauslässe des eigenen Bootes anstellen.

Im Allgemeinen enthält das Fahrwasser jedoch unerwünschte Inhaltsstoffe, die seine Genussfähigkeit oder Tauglichkeit als Trinkwasser beeinträchtigen. Im einfachsten Falle handelt es sich um Kochsalz, im Meerwasser nämlich, in unangenehmere Fälle um Schwebstoffe, Bakterien oder chemische Verunreinigungen, im schlimmsten Falle um Öl.

Bei dem Zapfwasser, das man in Marinas aus einer Leitung gewinnen kann, mag die Qualität besser sein, der Haken ist, dass sie niemals verlässlich desinfiziert ist. Je nach Marina und Gastland mag man sich darauf verlassen können, dass nur einwandfreies Trinkwasser aus dem Hahn kommt, doch auch dann genügt es, wenn an eben diesem Hahn eine Crew zuvor den Abwasserstutzen ihres Bootes gereinigt hat oder auch nur den Hahn mit verschmutzten Händen bedient hat. Bei aller Sorgfalt ist es nur selten zu garantieren, dass das eigene Boot Trinkwasser einwandfreier Qualität bunkern kann.

Doch selbst wenn hygienisch einwandfreies Trinkwasser an Bord genommen wurde, kann es durch in den eigenen Wassertranks vorhandene Keime kontaminiert (verschmutzt/infiziert) werden und

seine Eignung als Trinkwasser verlieren. Je länger es in diesen Tanks verweilt, je höher sind Lagerungstemperatur ist, desto eher sind krankmachende Konzentrationen an Keimen erreicht, denn diese vermehren sich. Leider reicht es, wenn bei einer einzigen Unachtsamkeit Keimmaterial in den Trinkwassertank gelangt ist: Im Allgemeinen bleibt diese Keimfamilie ein dauerhafter Gast und wird jedes zukünftige noch so geeignetes Trinkwasser kontaminieren und damit auch dessen Eignung als Trinkwasser infrage stellen.

Wodurch wird Trinkwasser zum Genuss ungeeignet? Zum einen durch Keime, die sich in ihm vermehren können und beispielsweise zu Magen/Darminfektionen führen können. Die sich dann also auch im Mensch weiter vermehren. Durch andere Keime, Legionellen beispielsweise, die sogar Temperaturen bis an die 60° überleben, können beim Einatmen lebensgefährliche Lungeninfektionen entstehen. Nun denkt man zwar zunächst, dass man ja kein Wasser einatmet – ein Trugschluss, denn beispielsweise beim Duschen ist dies in Form von Wasserdampf der Fall.

Zum anderen wird Trinkwasser auch durch tote Keime ungenießbar. Wird beispielsweise ein stark mit Kolikernen belastetes Trinkwasser chemisch oder durch Hitze desinfiziert, verbleiben die toten Keime im Wasser und gelangen beim Essen bzw. Trinken in den menschlichen Organismus. Diese Keime können sich nicht mehr vermehren und führen nicht zu einer Magen/Darminfektion. Bestandteile dieser Keime, genauer: Zellwandbestandteile dieser Keime, so genannte Endotoxine, können aber ebenfalls schweren Durchfall, gelegentlich auch hohes Fieber und Husten verursachen! In diesem Fall kann nach einer Zeitverzögerung das Symptom des Hustens oder auch Halsschmerzen auftreten wenn

das Wasser abgeschluckt und nicht eingeatmet wurde! Meist wird dann auf eine beginnende „Erkältung“ geschlossen. Wenn mehrere Crewmitglieder husten, wird in solchem Fall irrtümlich von einer Ansteckung mit einer „Erkältung“ gesprochen, obwohl die gar nicht so schnell hätte erfolgen können. An das Trinkwasser als möglichen Auslöser denkt in solchem Fall fast nie jemand! Der Gedanke, große Mengen von Keimen, die sich im Wasser befinden, mit großen Mengen von Desinfektionsmitteln abzutöten, garantiert also leider nicht die Genussfähigkeit und gesundheitliche Unbedenklichkeit des Wassers.

Zum Dritten können Inhaltsstoffe das Wasser zum menschlichen Genuss untauglich machen, beispielsweise chemische Stoffe, Öl-Beimengungen und auch Desinfektionsmittel (siehe weiter unten).

Die Versorgung der Kombüse mit geeigneten Trinkwasser beschränkt sich dabei nicht nur auf das Wasser das zum Trinken und eigentlichen Kochen verwendet wird. Jegliches in der Küche benutzte Wasser, auch das zum Abspülen und Abwischen der Kochzubereitungsflächen verwendete, muss Trinkwasserqualität aufweisen. Deshalb scheidet die Versorgung der Kombüse aus Mineralwasserflaschen bzw. Kanistern weit gehend aus. Die Montage zweier Wasserhähne, einen für Brauchwasser, einen für Trinkwasser, verbietet sich deswegen auch.

Nun weiß jeder Koch und Hausfrau, dass die hygienischen Bedingungen in der Küche nicht immer so sind wie sie sein sollten. Ein wahrer Keimrasen befindet sich beispielsweise auf in der Küche benutzten Holzbretern. Die vermeintlich hygienischeren Plastikbreter sehen in diesem Punkt nicht besser aus. Dennoch ist die Familie nicht chronisch krank: Sie hat sich an die Keimflora der heimischen Küche gewöhnt. Ein solches wird auch auf dem Boot passieren und ist nicht als

kritisch zu betrachten. Kritisch wird es erst, wenn durch außergewöhnliche Umstände plötzlich eine immense Vermehrung der bodereigenen Keimflora stattfindet oder wenn neues Keimmaterial zugeführt wird.

Ist es überhaupt möglich, Wasser langfristig keimfrei zu lagern? In Kunststoffkanks mit Sicherheit nicht. Durch die raue Oberfläche des Kunststoffes wird die Bildung eines Biofilms begünstigt, der von keinem Desinfektionsmittel durchdrungen werden kann. Dieser Biofilm erleichtert den Bakterien die Anhaftung und dient ihnen als Nährboden. Durch Bewegungen im Schiff können immer wieder Keime aus diesem Biofilm in das Wasser gelangen und dort zur Vermehrung ansetzen. Deutlich besser geeignet sind dagegen Tanks aus Edelstahl. Mit seiner extrem glatten und geschlossenen Oberfläche erschwert er dem Biofilm die Adhäsion. Aluminiumtanks sind weniger geeignet und verbieten sich vor allem aus Gründen der Korrosionsanfälligkeit. Die Vermehrung von Keimen wird mit Sicherheit erfolgen, wenn das Wachstum des Biofilms durch Zuführung von Licht begünstigt wird und frisch gebunkertes Wasser mit Keimen aus dem Biofilm kontaminiert wird. Lichtdurchlässige Tanks und vor allem lichtdurchlässige Schläuche bieten leider Gewähr für dauerhafte hygienische Probleme im Trinkwasserbereich. Kunststoffschläuche unbekannter Herkunft sondern nicht selten selten Weichmacher in das gelegentlich lange in ihnen stehende Wasser ab, die bei der Aufnahme eine hormonnartige Wirkung erzielen können.

Das gesamte Wassersystem könnte im Idealfall aus Tanks aus Edelstahl bestehen, sämtliche Rohrverbindungen ebenfalls aus Edelstahl. Bei aus dem Haushalt stammenden Rohrmaterialien muss auf ihre Innenauskleidung geachtet werden: So sind beispielsweise die verbleibten Alu/Kunststoff-Sandwichrohre aufgrund ihrer Empfindlichkeit gegen Silberionen mit

Vorsicht einzusetzen, beim Einsatz von Kupferrohren dürfen keine säurehaltigen Desinfektionsmittel verwendet werden, überhaupt sollte dann kein Wasser mit niedrigem pH gebunkert werden. Bei der Befestigung von harten Rohren sind im Schiff auftretende Vibrationen zu berücksichtigen und bei der Rohrverlegung (in Form von S-Bögen) zu berücksichtigen. Sollen Schläuche Verwendung finden, sollten deren Innenauskleidungen aus Silikon bestehen und nicht von Licht durchdrungen werden dürfen. Wenn das System einmal unter entsprechend sorgfältiger Materialauswahl installiert ist, ist es auch auf lange Jahre wartungsfrei, im Gegensatz zu Systemen mit Kunststoffschläuchen und -tanks.

Ein großes Gefährdungspotential für die Trinkwasserhygiene erwächst aus der Verwendung von Druckspeichern. Sie sollen eine gleichmäßige Flüssiggeschwindigkeit des Wassers gewährleisten und die Einschaltintervalle der Pumpe reduzieren. Bei laudender Pumpe wird die in ihnen befindliche Luft komprimierte und das Wasser berührt Wandbereiche, die zuvor trocken waren. Wird Wasser bei still stehender Pumpe aus dem System entnommen, dehnt sich die komprimierte Luft wieder aus und zuvor vom Wasser benetzte Wandflächen fallen wieder trocken. Im Grunde herrscht in diesem Behälter eine Art Ebbe und Flut mit Wechsel des Wasserstandes. Allerdings erfolgt in diesen Behältern kein Durchfluss, sodass Verunreinigungen nicht herausgespült und Desinfektionsmittel nicht eingespült werden. Zumeist lassen sich diese Behälter nicht einmal reinigen, nicht selten sind sie sogar aus lichtdurchlässigen Kunststoff gefertigt, sodass sie auf Dauer jedes noch so hygienische Trinkwasser kontaminieren können. In größeren Trinkwasseranlagen verwendete Druckkessel aus Stahl sind zumindest lichtdicht und enthalten auf der Wasserseite keine Luft, zwei Umstände die eine schnelle Bildung eines Biofilms im Wege stehen, die in ihrem

Innern enthaltene Gummiblase bietet allerdings eine hervorragende Anhaftungsfläche für Biofilm.

Inzwischen gibt es im Handel elektronisch gesteuerte Pumpen die keinen Druckbehälter mehr benötigen, sodass dieses große Risikopotential aus dem System verbannt werden kann und unbedingt verbannt werden sollte!

Auch wenn ein hygienisches Trinkwassersystem im Boot geschaffen wurde, muss weiterhin vermieden werden, dass es unerwünscht mit Keimen kontaminiert wird. Dies kann durch große Sorgfalt beim Bunkern und vor allem bei der Auswahl der Zapfstelle ermöglicht werden. Sichergestellt werden kann es allerdings nur durch Verwendung einer Filterkette, die vor den Tanks installiert ist. Dort werden hintereinander ein Grob-, ein Mittel- und ein Feinfilter installiert, wobei der Feinfilter keine Durchlässigkeit für Viren und Keime aufweisen darf. Die ersten beiden Filter dienen lediglich zum Schutz des Feinfilters. Wenn erforderlich kann zusätzlich ein Aktivkohlefilter eingesetzt werden; er kann chemische Inhaltsstoffe binden, beispielsweise Chlor. Das so in den Tank gelangende Wasser ist als Trinkwasser absolut geeignet und wird den Tank nicht verschmutzen. Wenn der Tank sauber und hygienisch unbelastet war, kann es dort Monate gelagert werden, ohne an Qualität einzubüßen und ohne eine Keimbelastung zu erleiden. Der Einsatz von Desinfektionsmitteln im Tank ist dann weder erforderlich noch sinnvoll. Dieses Wasser kann für alle Zwecke an Bord verwendet werden und kann die Besatzung vor unerwünschten Gesundheitsstörungen, die aus dem Wasser resultieren, verschonen. Eine Reinigung des Tanks ist auch bei sorgfältigster Anwendung ohnehin nicht zuverlässig zu schaffen; dazu müsste der Tank in jeder Ecke mit dem Heißdampfreiniger (125°) gereinigt werden, was bei den meisten Installationen unmöglich sein dürfte.

Wenn eine solche aufwändige Filterkonstruktion gewählt wird, liegen Überlegungen nahe, die Filterbatterie so anzulegen, dass sie auch das Umgebungswasser des Bootes als Wasserquelle nutzen kann. Dann ist man von jeglichen Zapfstellen in Marinas unabhängig, und geht vor allem kein Risiko ein, dass Fäkalkeime anderer Bootbesatzungen in die eigenen Tanks gelangen. Wasser steht im Allgemeinen (ausgenommen in verschmutzten Häfen) unermesslich zur Verfügung, so dass jederzeit und an jedem Ort (Häfen ausgenommen) gebunkert werden kann. Ein Filter, der in der Lage ist dem (Meer-) Wasser auch Salz zu entziehen, ist absolut undurchlässig für Viren und Bakterien und garantiert dadurch hygienisch einwandfreies Trinkwasser. Wenn das Fahrgelände im Binnenbereich liegt oder allenfalls Brackwasser als Quelle genutzt werden muss, kann eine solche Filterung mit geringem Druck erfolgen. Ist jedoch deutlich stärker salzhaltiges Meerwasser die Quelle die zur Verfügung steht, muss zur Überwindung des Osmotischen Drucks der Filter mit rund 60 bar beaufschlagt werden. Während die Filter bei einer extrem langen Lebensdauer heutzutage keine große Kostenpositionen mehr darstellen, ist die Pumpe und die Steuerung etwas, was die Kosten einer solchen Meerwassersalzungsanlage bis über 10.000 hochtreiben kann. Mit eigenen Ideen und Lösungen kann eine solche Anlage allerdings deutlich preiswerter und vor allem im Selbstbau entstehen. Statt der in den professionellen Geräten eingesetzten Plungerpumpe, die, wenn sie aus seawasserfestem Edelstahl hergestellt wurde, allein schon über 10.000 kosten kann, kann man einfach die Pumpe eines Hochdruckreiniger aus dem Baumarkt verwenden. Selbst wenn ihre Lebensdauer bei weitem nicht der Vorgenannten nahe kommt, stellt sie die wirtschaftlichere Lösung dar, kostet sie mitsamt des Hochdruckreiniger meist unter 100. Man kann also leicht einige solcher Pumpen als Reserve an Bord nehmen und sie nach Abschluss jeder Saison

aus tauschen. Wenn ein mit Kunststoffanks und Kunststoffschläuchen ausgerüstetes Schiff Trinkwasser bunkern soll, sollte man zwar jede mögliche Sorgfalt walten lassen, kann jedoch keine risikofreie Situation schaffen.

Wasser sollte nur aus Zapfstellen einwandfreier Qualität gebunkert werden. Nach Möglichkeit sollte grundsätzlich der eigene Schlauch verwendet werden, der zunächst mit reichlich Wasser sorgfältig durchgespült wird, bevor das Wasser in den eigenen Tank gelangt. Der Zapfhahn selbst sollte vorher ebenfalls mit Wasser abgespült werden.

Wenn das Wasser einwandfreie Qualität hat, sollte es bei Lagerung im Kunststoffank mit einem geeigneten Desinfektionsmittel versehen werden, denn es wird aus dem Tank befindlichen Biofilm kontaminiert werden. Ein sehr wirksames Desinfektionsmittel ist Chlor, allerdings kann es Bauteile des Trinkwassersystems schädigen und vor allem die geschmackliche Qualität des Wassers beeinträchtigen. Chlor hat den Vorteil, dass es beim Aufkochen des Wassers abgast, sich seine Konzentration im Wasser also verringert. Es kann auch mit Hilfe eines Aktivkohlefilters aus dem Wasser entfernt werden und auf diesem Wege die geschmackliche und gesundheitliche Beeinträchtigung des Wassers vermindert werden.

Silberionen sind als Desinfektionsmittel auch wirksam, können allerdings Metallteile des Trinkwassersystems schädigen, vor allem Aluminium Teile sind hochgradig empfindlich (Aluminiumtanks werden mit Sicherheit leck werden, der Zeitpunkt hängt nur von ihrer Wandstärke ab).

Die Wirkungsdauer der Desinfektionsmittel im Wasser variiert – die keimtötende Wirkung hört aber eben auch nicht auf, wenn das Wasser den Hahn verlässt. Nicht nur, dass es die geschmackliche Qualität zubereiteter Speisen oder Getränke be-

einträchtigen kann, es „desinfiziert“ auch den menschlichen Organismus, der desinfiziertes Wasser zu sich nimmt. Das Desinfektionsmittel wirkt als Antibiotikum und tötet Keime der natürlichen Darmflora ab, die gegen solche Desinfektionsmittel nicht resistent sind. Während beispielsweise die Nordamerikaner mit den dort üblichen hohen Chlorkonzentrationen im Trinkwasser gut und beschwerdefrei leben können, weil sich ihre Darmflora darauf eingestellt hat, erliden Nordeuropäer dort womöglich, allein schon durch den Genuss von aus Leitungswasser hergestellten Eiswürfeln im Getränk, schwere Verdauungsbeschwerden. Eben weil die eigene, für eine funktionierende Verdauung erforderliche Darmflora, zu Teilen durch das Chlor des Trinkwassers abgetötet wird. Die an hohe Chlorkonzentrationen gewöhnten Nordamerikaner erleiden im Gegenzug bei Genuss des nur schwach gechlorten (hygienisch einwandfrei!) deutschen Trinkwasser eine abnorme Vermehrung der eigenen Darmflora, die ebenfalls Magen-Darbeschwerden verursachen kann. Auch deshalb sollte der Einsatz von Desinfektionsmitteln und vor allem ihre Konzentration wohl überlegt werden. Wenn eine Entscheidung zu ihrem Einsatz gefallen ist, sollte während eines Trinks konsequent bei jedem Wasser-Bunkern das gleiche Präparat in gleichbleibender Konzentration zum Einsatz kommen. Für den nächsten Trörn kann ein mit einem anderen Wirkmechanismus arbeitendes Präparat eingesetzt werden.

Je kühler das Wasser gelagert wird, desto geringer ist die Keimvermehrung. Bei Lagerungstemperaturen über 20° und vor allem bei Lichtzutritt sollte es täglich erneuert werden. Bakterien benötigen zum Wachstum kein Licht, sie könnten durch künstlich erzeugtes UV Licht sogar abgetötet werden, doch Pilze benötigen Licht und würden schnell einen Biofilm schaffen, der nie wieder entfernt werden könnte. Bei

Anwendung dieser Grundsätze sollte das Wasser für die eigene Kombüse Verwendung finden können, sollte allerdings nicht ohne vorherige Erhitzung getrunken werden.

Eine ausreichende Erhitzung des Wassers unterbricht die Keimvermehrung zuverlässig, wenn eine ausreichende Temperatur/Zeitfunktion erreicht wird. Im maschinenbetriebenen Boot steht zumeist ausreichend Kühlwasser mit Temperaturen über 80° C zur Brauchwassererwärmung zur Verfügung. So drängt es sich förmlich auf, einen Boiler mit großem Fassungsvermögen zu installieren, dessen Wasser unter Motor durch das Kühlwasser kostenlos auf 80° erwärmt wird. Das reicht aus, um selbst Legionellen anzutöten. Wenn in der Kombüse vorwiegend Wasser aus diesem Boiler verwendet wird, ist es zwar nicht abgekocht, doch weitestgehend durch Hitze sterilisiert. Zum Temperaturmanagement erforderliche Beimischung geringerer Mengen kalten Wassers verlieren dadurch an Gefährdungspotential, weil die in ihnen enthaltenen Keimzahl verdünnt wird. Ein einzelnes Bakterium macht niemanden krank: bei Salmonellen sind beispielsweise mindestens 500.000 Keime erforderlich um zu einer Salmonelloseerkrankung führen zu können.

Der Gedanke, geeignete Filter erst an der Zapfstelle der Kombüse zu installieren, liegt nahe, denn mir ihrer Hilfe könnten auch aus den Tanks stammende Verunreinigungen zurück gehalten werden. Wenn die Tankhygiene allerdings mangelhaft ist und sich dort durch Keimvermehrung eine extreme Verunreinigung des Wassers einstellt, würde das Filtersystem der Zapfstelle sehr schnell zugesetzt werden und der Wasserfluss würde versiegen. Sollte die gesamte Anlage eines Bootes optimal mit Filtern bestückt sein, sind 2 Filtersysteme, eines vor dem Tank, eines vor der Zapfstelle, anzuraten. Wenn zusätzlich auch ein Aktivkohlefilter eingesetzt werden soll, genügt allerdings in dieser Kette ei-

ner, solange dem Wasser nicht auf dem Boot Chemikalien zugeführt werden. Ist vor dem Tank ein aufwändiges Filtersystem installiert und der Tank hygienisch einwandfrei, genügt ein einfacher, allerdings bakterien- und virendichter Filter vor der Zapfstelle, durch den allerdings auch sämtliches Wasser, das in der Kombüse Verwendung findet, geleitet werden

**Berichte der Mitglieder**

**Mit der RHEINBORN**

**einmal Frankreich und zurück!**

**Von Jürgen Junginger begleitet von Helga Lefelmann**

Donnerstag den 19.7.2013 spätmittags geht es vom Halen KREFELD bei Stundenzählerstand 755 los – allerdings nur 25 km weiter bis zum Innenhafen in DUISBURG. Dort sind wir mit ehemaligen Studenten von mir verabredet die nicht weit von dort ein Designstudio betreiben. Festgemacht haben wir an der südlichen Kaimauer unterhalb der Fußgängerbrücke, genau gegenüber der

sollte. Die vorstehenden Gedanken sind als Grundlage eigener Planungen und Überlegungen, nicht als Bauanleitung zu verstehen. Erststandene Fragen können per Mail oder in späteren Klönschnack-Ausgaben beantwortet werden. **2**

Copyright „Gambrinus 1906“

nicht gerade preiswerten Marina mit Ihrem feldweidmätigen Halenmeister. Das ist erlaubt und auch sehr sicher, gibt es doch oberhalb an der Straße sogar eine ständige Polizeipräsenz, die rund um die Uhr das dortige jüdische Zentrum bewacht.

Am nächsten Morgen bei bedecktem stürmischen Wetter mit 1000 u/min den RHEIN



## Berichte der Mitglieder

runter bis nach NIMEGEN. Diese Drehzahl bedeutet rheinabwärts bei der RHEINBORN mit ihren 168 PS, eine Geschwindigkeit von circa 20 km/h über Grund und einen Verbrauch von 6-7 ltr/h. Dann durch den RHEIN-MAASKANAL in das mit der MAAS verbundene LEUKERMEER. Mit dem Bug in der weichen Uferbankette sowie dem Heckanker festgemacht und übernachtet – vorher vom nah gelegenen Campingplatz erst mal holländische Fritten geholt!

Die Weiterfahrt am nächsten Tag an VENLO vorbei geht nicht so flott weil die Schleuse HEEEL mit der Verbindung zum Juliana-Kanal für Sportboote gesperrt ist. Also rein in den ständigen Schiffsorso auf der MAAS bei ROERMOND mit den abenteuerlichsten Erscheinungsformen von Booten und Schiffsführern.

Abends noch bis zur Schleuse TE BORN gekommen und am Warsteg übernachtet. Morgens nach dem Starten plötzlich ohne Vorwarnung Filterdruck weg! Der von mir neu eingebaute Druckmesser misst in der Leitung von der Vordrumpumpe zur Grob-/Feinfilter-Bank. Normalerweise schwankt er zwischen 1 und 2 bar und geht bei Vollgas bis über 3 bar hoch. Das soll eigentlich der Frühwarnung vor Filterverstopfung dienen, da ich ja bei längeren Kanalstrecken auf Pflanzenöl-Betrieb umschalte. Leider neigt nämlich das bei der Ölmühle gekaufte frisch-gepresste Rapsöl (übrigens beim Einkauf ordnungsgemäß versteuert) nach den frostigen Wintern zum Ausflocken – ein Problem das mich noch öfter beschäftigen wird.

Nach Wechsel aller Filter bei ruhigem sonnigen Wetter in MAASTRICHT am völlig überfüllten Brückenanleger vorbei bis zur ersten belgischen Schleuse LANAYE. Dort wieder das uns schon bekannte Spielchen der Schleusenwärter – jeder muß sich un-angefordert im Büro anmelden. Also die mitreisenden etwas ratlosen Sportbootskipper informieren, damit es flott weiter geht.

Nachmittags durch LÜTTICH mit seinen

prächtigen Brücken und Boulevards in den vollen Stadthafen. Erst nur Platz im Päckchen am Ausflugschiff, dann aber am nächsten Morgen verlegt. Nach Besuch des neugebauten Superbahnhofs GUILLEMINS und ALDE-Einkauf der endlich pflandfreien Flaschen, mit Schleusenglück an NAMUR vorbei bis abends noch vor die Schleuse TAILFER. Dort leider alle Steiger und Mauern besetzt und das natürliche Ufer bei starker Strömung nicht vertrauenswürdig – also bei einer mit zum Ufer circa 3 m Abstand liegenden großen Motorjalk angefragt:

Im Päckchen liegen kein Problem! Nach einem Dankeschön-Schnaps den Skipper gefragt warum das Schiff ohne Leinen ruhig im Strom liegt? Dann zeigt er mir stolz den unter einer Luke selbstingebauten elektrisch versenkbaren stählernen Pfahl mit 30 cm Durchmesser und 3 m Höhe, der fest im Grund der Maas steckt.

Am nächsten Tag im Konvoi durch die kabbelige Schleuse bei DINANT bis zur ersten französischen Schleuse GIVET, wo das Boot zwei 2 Monats-Vignetten für insgesamt 187 Euro bekommt. Danach machen wir im Ort unterhalb der Festungsanlage von Vauban an der Kaimauer fest und kaulen Wurst, Käse und Baguette. Nach gut fünf Fahrtagen und 40 Motorstunden sind wir nun endlich in Frankreich angekommen! Wir treffen dort auch die ersten Engländer, die sich auf liebevoll restaurierten, oft über 100jährigen Berufsschiffen ganz ihrer Frankreich-Sehnsucht hingeben. Einige liegen dort den ganzen Sommer über und nutzen zum Wochenende die Billigflüge nach England vom Flughafen bei NAMUR.

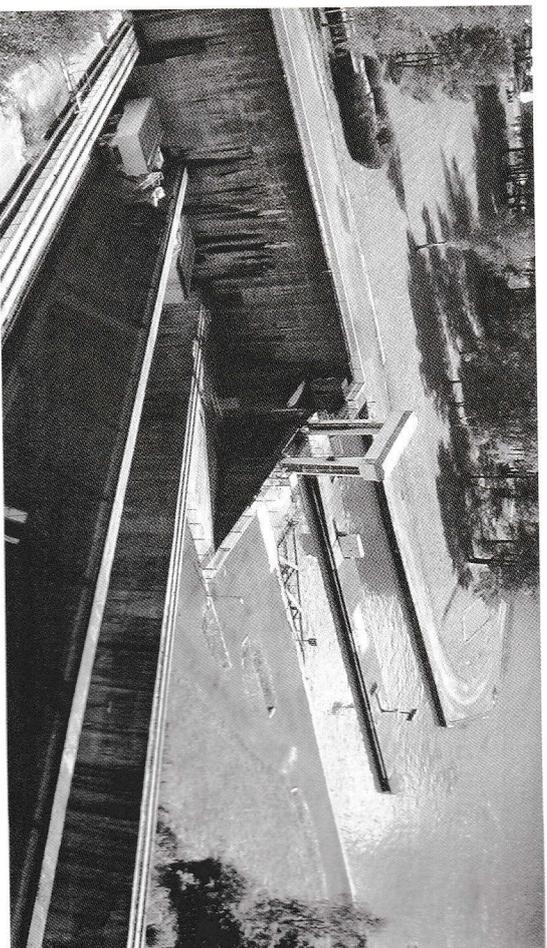
Das Wetter stabilisiert sich auf angenehm warmen Niveau und die Maas wird ruhiger. Aber leider nur bis vor die Schleuse MEZIERES mit ihrem fiesen Querstrom, der vom rechts liegenden Wehr erzeugt wird. Prompt knalle ich mit dem

## Berichte der Mitglieder

Backbord-Heck bei der Einfahrt an die überhängende Mauer und verbißge mir (leider nicht zum letzten Mal) die Halterung der Persenning auf dem Achterdeck. In PONT-ABAR geht ab nach Westen in den CANAL-DES-ARDENNES und wir machen halt an der dortigen Hausboot-Verleihstation mit Tankstelle. In den vorher vollen Tank gehen 350 Liter Diesel, bei 60 Motorstunden sind das 5,8 ltr/h. Das geht eigentlich so - waren wir doch auch ständig flott mit bis zu 12 km/h gegen den Strom der MAAS unterwegs. Wir treffen dort auch Cedric wieder, der uns vor 14 Jahren bei einer Panne mit der NO SMOKING auf unserer ersten Frankreich-Fahrt sehr geholfen hatte. Nach einstündiger Weiterfahrt Bad in dem sehr frischen Wasser vor Tunnel an der Kanal-Scheitelhaltung. Am nächsten Tag dem 27. Juni sind wir in LE-CHESNE einem kleinen Ort am Kanal mit meiner Tochter Jana, ihrem Mann und natürlich mit meinem vier Monate frischen Enkel Henri verabredet. Mitten im Ort am Kirchplatz gibt es eine Kaimauer mit gratis Strom- und Wasseranschluss und direkt Platz neben dem Schiff für unser Familien-Wohnmobil. Dort erleben wir zwei wunderschöne Tage mit Familienanschluss. Anschließend geht Helga auf Spurensuche

einer abenteuerlichen Jugendgeschichte eines früheren Bochumer Nachbarn. Mit Erfolg finden wir die französisch-deutsche Bauernfamilie und erwerben ein frisch geschlachtetes Kaninchen, das uns aus dem bordseitigen Backofen vorzüglich schmeckt. Von dort geht es dann fast 75 Höhenmeter mittels einer Treppe von 26 Schleusen hintereinander runter: über RETHIEL und BERRY-AU-BAC in den CANAL-DE-LAISNE-A-LA-MARNE. Die dortigen Schleusen sind schon sehr idyllisch – so mit Hühner füttern und so weiter. An einer spricht uns ein Ehepaar mit Tochter an. Es sind Belgier die entlang des Canals von zu Logis und Logis wandern. Sie freuen sich mit uns circa 20 km mitzufahren. Einen Tag später überholten wir sie kurz vor REIMS – anscheinend hatten sie eine Abkürzung genommen. Dort gibt es auch einen Anleger mit direktem Zugang zu einem ALDI mit wirklich spezifisch französischen Angeboten wie man sie bei uns nicht findet. Vom großen lauten Stadthafen von REIMS gelangt

man schnell in die Altstadt mit der wunderschönen Kathedrale. Besonders in der Nacht wenn mit Projektoren historische Szenen von Bau und Geschichte auf der Vorderfront



# Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Einbaudiesel  
Getriebe

Wellenanlagen

Propeller

Kupplungen

Außenborder

Direkt am Wasser  
Citynähe – 300 m  
v. Delft

Durchführung von:

Schiffsreparaturen

Motorinstandsetzung



## HÖPPNER

### Maschinen- und Waagenbau

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

Email: [hoepnerco@web.de](mailto:hoepnerco@web.de)



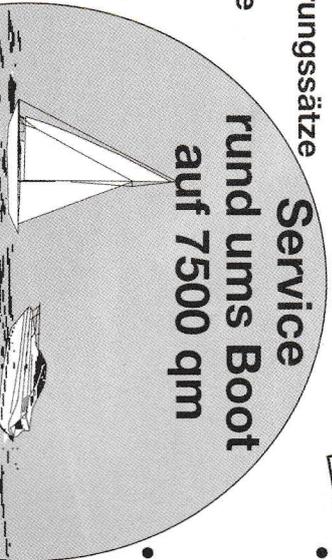
Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

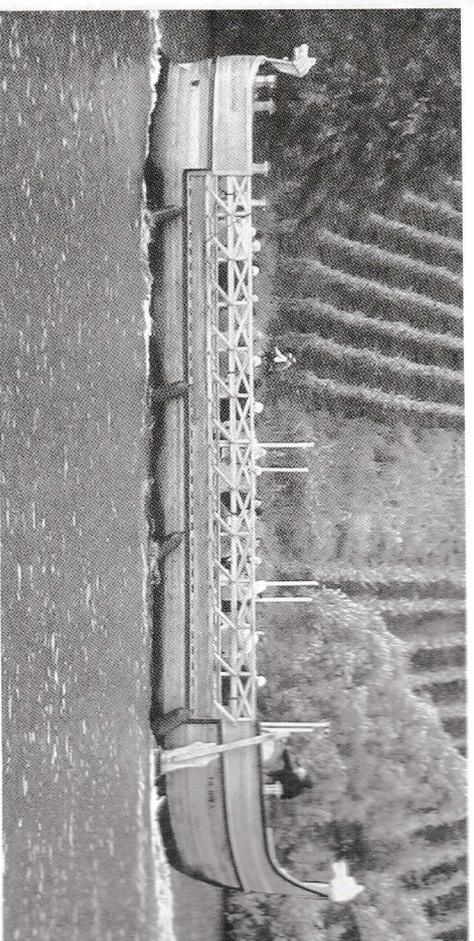
- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip

Service  
rund ums Boot  
auf 7500 qm

- 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](http://www/motor-meyer.de) · [info@motor-meyer.de](mailto:info@motor-meyer.de)



dargestellt werden. In der Stadt kann ich endlich eine SIM-Karte von ORANGE für mein i-Pad kaufen um ins Internet zu kommen, denn die WLAN-Verbindungen an den Häfen sind selten - meistens findet man aber an den Tourismus-Büros eines.

Das i-Pad teile ich mir mit meinem Sohn der meine anfängliche Skepsis gegenüber einem Apple-Teil durch die Installation des Programms NAVIONICS abbaute. Ein tolles Navigationswerkzeug ständig problemlos offline mitlaufend - jede kleinste Kanalschleuse, inklusive Kilometerung und jede Tonne oder Bahne auf dem RHEIN sind verzeichnet! Die Wasserstraßenkarten laden sich vorher online aktualisiert runter, auch die google-earth Dateien sind zur schnellen Übersicht über Umgebung oder einen Stadtgrundriss unterlegbar.

Leider funktionierte aber die Skype-Funktion über diese Verbindung, weil ORANGE diese wohl aus Konkurrenzgründen blockiert. Später hat mir dann ein Engländer bei der Einrichtung einer Umgebung mittels einer VPN-Verbindung geholfen.

Weiter geht es in südöstlicher Richtung in den CANAL-LATERAL-A-LA-MARNE, wo ich in der strudeligen Stadtschleuse von CHALON-EN-CHAMPAGNE sogar die Maschine starten muss und mir am Schleusenort noch die Reiling verbiège, es aber unklar blieb ob das

immer so ist oder die Schleusenwärterin nur unfähig,

Im dortigen idyllischen Stadthafen lag ein mir aus Krefeld bekanntes 15 m langes SCHOTTEL-Boot - die FORELLE. Die sofortige Kontaktaufnahme ergibt, daß sie vor kurzem von einem Schweizer gekauft worden war. Auf die neue SCHOTTEL-Brüderschaft erfolgt es einen abendlichen Umtrunk mit Champagner.

Bei VITRY-FRANCOIS gelangen wir in den über 200 km langen CANAL-DE-LA MARNE-A-LA-SAONE mit seinen 114 Schleusen über SAINT-DIZIER und CHAUMONT bis nach LANGRES. Ein wunderbarer barocker Ort mit galloromanischen Wurzeln, hoch über dem Kanalhafen gelegen aber mit dem Bus gut erreichbar.

Dort ist eine Hochburg von gut betuchten und trinkfreudigen Engländern, Australern und Neuseeländern mit teilweise neu gebauten luxuriösen Schiffen im Péniches-Format, die sie in den Sommermonaten benutzen.

Schon seit einiger Zeit fahren wir mit der ADA aus Emden (Eine Familie mit drei Generationen auf dem Schiff) parallel, die einen pittoresken elektrisch abzusenkenden Bundeswehr-Außenborder als Notfallmotor hat.

Inzwischen hat unsere Schleusenerfahrung ordentlich zugenommen. Ich schaffe es nun zeitmetergenau an dem vorher vereinbar-



gen. Das fällige Gewitter beschert uns dann auch eine Zwangsübernachtung unter der Einfilgenschneise vom Flughafen, weil nachmittags nach dem Regen kein Schleusenwärter mehr erscheint. Im großen Kanalhafen von DIJON liegen wir neben der 10 Meter langen LURLEY an einem niedrigen Kai mit viel Platz an, bekommen auch von den beiden Skipperinnen Strom und erkundigen uns nach dem Hafenmeister. Der soll irgendwann vorbeikommen.

Am nächsten Tag großes Museumsprogramm mit phantastischem Rundblick vom Turm des Herzogspalast.

Als wir zurückkommen ist die LURLEY weg, unser Boot ist 30 Meter verlegt und dilettantisch festgemacht.

Stromkabel und Wasserschlauch liegen rausgezogen bzw. unaufgerollt davor. An unserem alten Platz ist nun die FLEUR-DE-LYS ein Hotelschiff im Pénichen-Format mit einer englischen Crew. Ich mache Zoff und drohe mit Police. Der schmöselige Kapitän erzählt was von reserviertem Platz usw. Einer von der Crew hat wohl ein schlechtes Gewissen und hilft mit die Kabel zu klären und rollt deren überlangen Wasserschlauch zu uns hin. Die Besatzung der nun weiter enterrten LURLEY sagt, daß sie fast gewaltsam verdrängt wurden. Was hätte man machen sollen – mehr Aufregung mit Polizeinsatz und langen Diskussionen? Übrigens – den Hafenmeister haben wir und andere nie gesehen. Meine Recherchen zur FLEUR-DE-LYS ergeben, daß dies eine Luxus-Barge mit eigenem Netzauftritt ist. Der Tarif für 6 Tage beträgt 5.500 Euro pro Person. Und weil der bord eigene Transferbus an dieser Stelle den kürzesten Weg durch den Park hat, muss sie wohl da liegen

Es geht wieder zurück und bei der Schleuse 62 können wir endlich in das schon im Kanalführer erwähnte skurrile Schleusen-Museum besichtigen. Wir tauschen uns aus, kaufen Postkarten und lernen das es KIR als

Getränk noch gar nicht so lange gibt – mit der Identitätskarte vom Journalisten und Erfinder Felix Adrien Kir von 1943. Der netle Schleusenwärter fährt uns sogar mit den Kanistern zur nahen Tankstelle – 80 lange liegt das Boot eben in der Schleuse. Auf die vorherige Schleusenpanne angesprochen, äußert er sich nur sehr kritisch über seine Kollegen. Über SAINT-JEAN-DE-LOSNE geht es am 19.8. wieder SAONE aufwärts. Wir haben nach 4 Wochen den südlichsten Punkt unserer Reise erreicht und gelangen nach 5 km in den CANAL-DU-RHONE-AU-RHIN. Er führt uns 236 km lang mit 114 Schleusen und einem Höhenunterschied von rund 270 m westwärts. Gleich zu Anfang des Kanals kündigen vielsprachigen Schildern die 5 km lange video-überwachte Todeszone der gewaltigen Chemieanlagen von Solvay an, in der kein Anhalten erlaubt ist. Weiter geht es teilweise durch den ihn speisenden DOUBS über DOLE bis nach BESANCON. Dort kürzen wir nicht den Weg über den Tunnel unter der gewaltigen Zitadelle ab, sondern gehen um die volle Schleife des DOUBS mit ihren klassischen Häuserfronten vom Baumeister Vauban. Am hochmodernem städtischen Steg gibt es endlich einige der wenigen Fäkalien-Absauganlagen und ich gehe den schon seit einigen Tagen auftretenden Toilettenproblemen auf den Grund. Es läuft nicht mehr völlig ab und auch der Fäkalientank lässt sich nicht richtig auspumpen. Tank aufgemacht und oje – keine Details! Jedenfalls mit sehr viel Wasser wird alles verdünnt und nach und nach abgeseugt.

Das Wetter wird schlechter und in BALME-LE-DAMES schüttet es gewaltig. Im warmen Regen wird das Boot geschrubbt und die bei weiteren Schleusenmanövern verbogenen Stangen der Persenning endlich gerichtet. Weiter Richtung MONTBELIARD hat der DOUBS ordentlich Hochwasser und strömt uns ordentlich entgegen. In der schönen Stadt passe ich nicht auf und mache einen Fahrradsturz- anscheinend ohne jede

ten Poller zu stoppen und Helga weiß wie rum das Tau zu legen ist, damit es sich nicht bekneift. Für das doch bei langen Wartezeiten lästige Herumschwoifen vor Schleusen bei denen man nicht anlegen kann (und das sind eine Menge) habe ich auch ein Rezept gefunden. Der doppelt angeschrägte Bug der RHEINBORN wird dem Winkel der Strömung entsprechend vorsichtig in die Uferböschung geschoben bis er feststeckt - ein Vorteil des ehemaligen SCHOTTEL-Berufsschiffs. Wenn die Strömung zu stark ist lässt man die Maschine im Leerlauf an, bei dem sich die durch Eigenreihung die Schraube langsam mitdreht und das Schiff in der Bankette stabilisiert.

Durch den 4,8 km langen Tunnel unter dem Plateau von LANGRES gelangen wir endlich bei HEULLY-SUR-SAONE in die breit und träge fließende SAONE. Nach Ankerstopp mit Baden geht es weiter bis AUXONNE.

Ein schöner angenehmer Ort in der der junge Napoleon in der Artillerieschule das Schießen gelernt hat.

Von da ist es nicht mehr weit bis zum legendären SAINT-JEAN-DE-LOSNE mit seinem riesigen Bootshafen.

Wir legen aber am letzten freien Platz der Flussterrasse an. Die wenigen Steckdosen sind besetzt und werden auch temporär nicht freigegeben. Weil es richtig heiß ist, muss also mal der Generator lauten.

Wir erkunden die malerische Stadt und sehen uns den innenliegenden eigentlichen Hafen an. Bloß nicht dahin – zahllose Steganlagen mit Hunderten von Booten dümpeln in einem austauschamen Becken in ihrer eigenen Brühe mit viel Tümgelangel und Grillvergütungen. Das Pegen des Tanks ergibt bei 220 Litern und 78 Motorstunden einen Verbrauch von 2,8 ltr/h – neuer Minimal-Rekord!

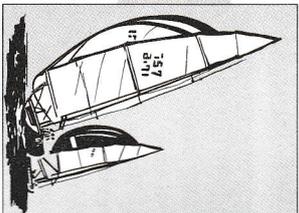
Es geht nun am 15. August in den CANAL-DE-BOURGOGNE 60 km weit (aber 42 Schleusen) in Richtung DIJON. Wir sind gegen Mittag über die handbetätigte Schleuse eingefahren und obwohl wir langsam mit 6 km/h unterwegs sind, werden wir vom Ufer aus wüst beschimpft und sogar beworfen. Was ist los? Später erfahren wir - es ist Mittagsruhe zu halten! Bei den Schleusen heißt es jetzt mitzuarbeiten und die meistens studentischen Schleusenbediener in der schwülen Hitze mit kühlen Getränken zu versor-

# 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

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



Propangas-Station

## Salverius Nachf. GmbH

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



GRAFIK-TEAM - LEER

## Berichte der Mitglieder

Verletzung. Abends wird mir komisch und bekomme Fieber. Beim Fallen hatte ich mich mit verkrampftem Arm abgestützt,

das war aber wohl heftig genug für eine Gehirnerschütterung. Am nächsten Tag Bettruhe mit Fieber bei 30 Grad im Schatten. Dann können wir endlich weiter bis in das idyllische DANNEMARIE wo uns das historische Schleppboot ZEPHYR mit seinem Schweizer Besitzer auffällt. Auch bietet er auf seiner Netzseite geruhnsame Reisen für maximal drei Personen an.

Nach Anmeldung steigt man über die anschließende Schleusentreppe (von der aus man von oben schon den Schwarzwald sehen kann) wieder 33 Meter ab. Überhaupt die Schleusen – die sind oft gebaute Geschichte mit bedrückender Vergangenheit. Ein Mitarbeiter der französischen Wasserbauverwaltung VNF bekommt leuchtende Augen als ich ihm auf die Qualität und gute Erhaltung seiner Schleuse anspreche. In breiten elsässischen Deutsch betont er, die wäre

ja auch in den vierziger Jahren von der Organisation Todt gebaut worden. Da wird einem schlagartig klar, daß dieser Teil von Elsass und Jura nach dem gewonnenen Krieg dem Deutschen Reich eingegliedert werden sollte. Wir erreichen am 29. August den direkt dem Hauptbahnhof gegenüberliegenden Stadthafen von MULHOUSE.

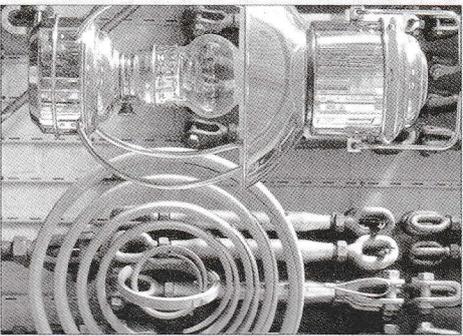
Man liegt hier trotz Bahnhof ganz ruhig und zentral und hier wollen wir eine Pause einlegen. Vorher fahren wir noch mit dem Zug nach BELFORT, eine Festungsstadt deren Besuch in jeder Hinsicht lohnt – gekrönt von einem riesigen in den Felsen gehauenen Löwen. Ein weiteres Glanzlicht ist das Mühlhausener Automobilmuseum mit der Bugatti-Sammlung der Gebrüder Schlumpf, die dafür die Fabriken ihres Familienbesitzes ruinieren. Wir zahlen für zwei Wochen 110 Euro Liegegebühr und reisen mit verschiedenen Zügen bequem nach Hause. Am 8./9. September machen wir mit den schon erwähnten Freunden aus Duisburg und deren Auto einen Zwischenstopp am Boot, um da-

# TOPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten  
Verfausrüstung

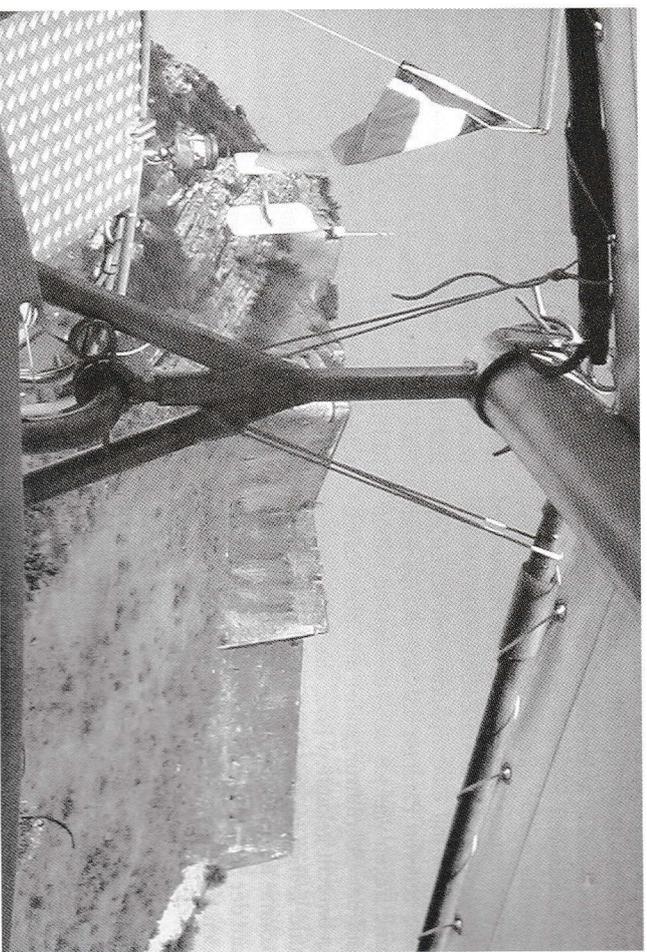
Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



Internet-Shop und Katalogbestellung:  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

**Toplicht GmbH**  
Friesenweg 4  
D-22763 Hamburg  
Tel: 040-8890 100  
Fax: 040-8890 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)



nach im PIEMONT an einem einwöchigen Workshop zum Thema Elektrofahrrad teilzunehmen.

Aus Italien zurück, geht es am 16. September bei mildem trockenem Wetter weiter Richtung RHEIN. Hinter der Schleuse NIFFER gelangt man in den kanalisierten RHEIN-SEITENKANAL der uns am Ostrand des Elsass in nördlicher Richtung bis nach BREISACH bringt. Der daran anschließende ebenfalls langsam fließende OBERRHEIN führt dann an vielen befestigten Uferstreifen und Wehren vorbei über 8 Schleusen bis nach STRASSBOURG. Weil wir die Stadt schon kennen, führt uns der Kurs direkt in den RHEIN-MARNE-KANAL. Er beginnt sehr städtisch und wechselt dann schnell in eine sanfte agrarische Hügelandschaft. Bei SAVERNE wird es bergiger und man fährt durch das wildromantische Tal des ZORN bis zum Schiffsbauwerk ARZVILLER das uns zügig und kostenlos in einem Trog 45 Meter höher befördert. Oben angekommen sind es dann noch circa 25 km bis zum SAAR-KOHELEN-KANAL mit dem ich wohl aufgrund seines Namens keine angenehme Erwartung verband. Weit gefehlt – es geht durch eine liebliche seenerreiche Landschaft mit neuen Schleusen und Rasplätzen. Hinter der Schleuse von SAARALBE fällt uns ein 9 Meter Segelboot mit einem paddelnden schon etwas reiferen Pärchen auf. Wir stoppen auf und fragen was los sei – die beiden haben auf der Überführungsfahrt mit ihrem frisch gebraucht gekauften Boot eine Motorpanne und keiner in den kanalseitigen Städtchen konnte ihnen helfen! Also die Schleppleine auf der Steuerbordseite gesteckt um die beiden Karlsruher nicht hinter dem Auspuff zu rätuchern und los geht's mit bis zu 10 km/h. Kurz vor der französisch-deutschen Grenze gelangt unser Konvoi bei SARREGUEMINES in die Saar. Hinter der Schleuse HANWELLER waren die Beiden mit einem Motorendienst verabredet und wir verabschieden uns. Schon am Abend vorher hatten wir zum Dank

einen ganz liebevoll ausgefertigten Gutschein über ein Woche in ihrem Wochenendhaus bei LOBSANN bekommen! Wir fahren weiter weil unsere Vignette passgenau heute am 21.9.2013 abläuft – und wir sagen Frankreich in der Schleuse GÜDINGEN adieu.

Am späten Abend legen wir in SAARBÜCKEN gegenüber dem Bürgerpark an einer alten Sandsteinmauer neben einem alten Emder Lotsenboot an. Von hier aus ist es nicht weit zum Hauptbahnhof, von dem aus Helga mal schnell für 3 Tage zu ihrer Tochter nach Frankfurt abreist. Oberhalb der alten Mauer entdecke ich einen Stromkasten mit Spannung und mit Hilfe von Kurt Fritzsche vom DTMW der mich besucht, besorge ich mir einen passenden Stecker. Tags darauf fahre ich allein weiter – eine ungewohnte Erfahrung für mich – aber nur durch eine Schleuse ins 12 km entfernte VÖLKLINGEN. Man liegt unweit der aufgelassenen Völklinger Hütte mit ihren gruselig-schönen rostigen Stahlgebirgen, welche Stadt und Land unfreiwillig von der Industriel-Dynastie Röchling geehrt haben. Wie es weitergehen soll weiß keiner – das viele Geld für eine umweltverträgliche Umnutzung hat niemand. Abends hole ich Helga vom Bahnhof ab und morgens geht es bei unaufföhrlich strömendem Regen durch die Saarschleife bei METTLACH bis SAARBURG weiter. Unseren ursprünglichen Plan bei Kurt Fritzsches GLANFALKEN in REHLINGEN anzulegen haben wir wegen des schlechten Wetters verworfen.

In SAARBURG trotz warmerer Worte von Frau Busend (von der wir aber schon wußten, daß sie uns an ihren kurzen aber teuren Steiger locken will!) an der Stadtmauer festgemacht. Außer der für die Fahrgastschiffahrt reservierten Plätze gibt es auch kein Verbotsschild. Am Morgen weiter bis zur Marina KONZ in der Mosel, von der man mit dem Zug bequem nach Trier gelangt. Ein ehemaliger Kommilitone und Kollege kommt uns besuchen. Die Stadtbesichtigung in



TRIER lohnt sich nicht nur wegen Karl Marx' Geburtshaus und verliert weitgehend trocken. Bei wieder freundlicherem Wetter geht es nun in die zunehmend romantischer werdende Mosel. Über NEUMAGEN-DROHN mit seinem netten Halen gelangen wir nach ZELL an einen wackeligen Steiger im kräftigen Mosel-Strom. Im Städtchen tobt schon der typische Moseltourismus wie er auch später in COCHEM in Hochform zu besichtigen ist. Vorzugsweise Holländer und Dänen werden mit gestücker Mosel-wein-Plörre abgefüllt, denen angesichts von Burgen und Weinbergen wohl alles zu schmecken scheint.

Unsere letzte Station an der Mosel ist die Marina in WINNINGEN ehe es am anderen Tag über KOBLENZ auf dem Rhein weitergeht. Bei bedecktem Wetter geht es nun mit flotter Fahrt bis zum Rheinauenhafen in KÖLN. Der hat endlich eine neue Steganlage und es existiert eine praktische Vereinbarung mit meinem Krefelder Verein KSVg 33 e.V. eine Partnerschaft über kostenloses 3tägiges Liegen. Es besuchen uns der Reihe nach in der Stadt wohnende Familienmitglieder und Eines begleitet uns auf der Weiterfahrt zum Medienhafen in DÜSSELDORF. Dort sind wir mit einem befreundeten Bootsfahrer-Pärchen zum Kaffeetrinken verabredet und verzehren

dort den vorher im Kölner Schokoladen-Museum vorzüglichen Kuchen.

Am frühen Abend des 3.10.2012 gegen 19:00 kehren wir wieder unter der vertrauten Drehbrücke hindurch an unseren Ausgangspunkt der Reise zurück. Keine Woche zu früh – war doch vorher der gesamte Halen wegen eines verheerenden Großbrands bei den Guano-Werken gesperrt, deren Überreste uns stinkend begrüßten!

Die technischen Reisedaten: Bei 255 Motorstunden und circa 1660 Kilometern auf dem Wasser ergibt dies eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 6,5 km/h. Verbrauch haben wir 1100 Liter Diesel und circa 50 Liter Pflanzenzöl – das sind umgerechnet auf die Stunden 4,5 ltr/h oder 0,7 ltr/km. Dafür waren wir knapp zweieinhalb Monate auf komfortable Weise unterwegs. Im Disput mit Nicht-Bootsfahrern wird einem das oft als eine selbststüchtige Form der Umweltverschmutzung vorgehalten. Fragt man dann aber deren Urlaubsformen nach und rechnet ihnen dann den Verbrauch von circa 5 Litern auf 100 Kilometern pro Fluggast vor (deren Abgase auch noch die überfliegen Ländern beeinträchtigt) werden die doch manchmal etwas kleinlauter. **9**

## Aus dem Logbuch der SOLITAER Von Franz Schmidt Teil II - die Gewässer um Potsdam und Berlin

Wir mussten unsere Reise für 14 Tage unterbrechen, weil unsere Anwesenheit in der Heimat erforderlich war. Nachdem wir beim Yachthafen Potsdam für die SOLITAER eine sichere Bleibe gefunden hatten, bestellte ich telefonisch einen Mietwagen und fuhr mit meinem Fahrrad nach Potsdam-City, um ihn abzuholen. Nun ist es so, dass mein Bordrad zwar technisch in Ordnung ist, optisch aber, mit voller Absicht, eher unansehnlich daher kommt. Es steckt der Gedanke dahinter, dass ein vergammelt aussehendes Fahrrad nicht so schnell geklaut wird wie ein schönes neues Teil. Ich stellte mein Fiets in der Nähe des Autoverleihers in einen Fahrradständer und kettete es an. Als ich es dann nach 14 Tagen wieder abholen wollte, war es doch tatsächlich geklaut worden. Das muss man sich mal vorstellen. Da rennt jemand mit einem Bolzenschneider herum und klaut vergammelte Fahrräder. Hilfe suchend fragte ich beim Yachtclub Potsdam nach, der u.a. auch Fahrräder verleiht und einen entsprechenden Fundus hat. Für 40,- Euro konnte ich ein altes Klapprad übernehmen, dessen Klappmechanismus in der Rahmennitte etwas „schwammig“ geworden war. Nachdem ich alles solide zusammenschweißte hatte, war es dann auch für eine 110 kg-Maschine wie mich zu verwenden. \*\*\* Am 17.07.12

führten wir weg vom Yachthafen Potsdam. Die Sonne schien zwar, mit 18 - 20 Grad war es uns jedoch noch zu kalt zum Baden. In langsamer Fahrt schauten wir uns einige Liegemöglichkeiten an und landeten schließlich an einer langen Spundwand am Jungfern-See. Sportboote können hier liegen von 12.00 - 11.30 Uhr anderntags. Von 11.30 - 12.00 Uhr ist Liegeverbot. Eine merkwürdige Beschilderung. Vermutlich will man keine Dauerlieger haben. Eine schöne Umgebung hat man hier. Ringsherum liegen große

Waldgebiete. An Land stehen prachtvolle alte Villen. Eine Augenweide. \*\*\* Wir entdecken etwas abseits unser ehemaliges DTMV-Boot „HECHT“, das hier von seinen neuen Eignern an eine sehr schöne eigene Steganlage gelegt wurde. Uschi und Arthur Stumpf aus Lilbeck waren die Vorbesitzer, die aus gesundheitlichen Gründen den Bootssport aufgeben mussten. Alte Erinnerungen wurden wach. Wir haben viel zusammen gemacht und erlebt. \*\*\* Zu Fuß kann man vom Liegeplatz an der Spundwand den „Neuen Garten Potsdam“ erreichen. Wir fanden dort als erstes die weithin bekannte „Meierei“. Heute ein Gasthaus mit Biergarten und Anlegestelle für Fahrgastschiffe. Eine kleine Brauerei gehört auch dazu. Wir probierten das Bier aus eigener Produktion und ließen uns deftiges Essen schmecken. Da wir in diesen Tagen einen Geburtstag zu feiern hatten, kam uns das gerade recht. Wir nutzen nun das kühle Wetter an den folgenden Tagen, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad die umliegenden Sehenwürdigkeiten und die Stadt Potsdam zu erkunden. Eine Mammutaufgabe, wenn man sich alles ansehen will. Wir sind nach wie vor begeistert und tief beeindruckt von dieser Stadt und vor allem von ihren Baudenkmalern. \*\*\* Der Wetterbericht

meldete am 22.07.12 gutes Wetter mit Temperaturen um 25 Grad. Wir wollten einige Badetage einlegen und fuhren darum in eine ruhige Bucht der SACROWER LANKE.

Bis auf 50 m näherten wir uns dem Ufer und ließen den Anker fallen. Ich halte immer ausreichend Abstand zu den hier überall anzutreffenden Schlüßeln, die dicht bewohnt sind von Wasservögeln aller Art. Außerdem brüten dort unvorstellbar viele Mücken ihre Eier aus und sind, Vampiren gleich, auf der ständigen Suche nach fri-

schem Blut. Angeblich sollen ja nur trächtige Weibchen stechen. Ich habe da jedoch Zweifel und meine Kenntnisse über die Geschlechtsmerkmale bei Mücken halten sich in Grenzen. Da gehe ich doch lieber auf Nummer sicher und halte ein wenig Abstand. Wir hängten nun die Badeleiter ausenbords und kramten das Beiboot zu Wasser. Tobi, unser Westi, jammerte dabei drängelnd herum und konnte es nicht erwarten, ins Boot gehen zu werden. Er kennt die Prozedur und weiß, dass es nur so an Land geht. Zira ist da zurückhaltender. Sie lässt sich nicht gerne auf den Arm nehmen.

Mit den beiden Hunden im Boot fuhr ich nun am Schlüßel entlang und suchte nach einer Landungsmöglichkeit. Es gibt hier und da kleine sandige Badestellen, die man anfahren kann. Ich fand auch eine solche Stelle, fuhr mit dem Bug in den Sand und band das Boot mit einer langen Leine an nächsten Baum fest. Ein Trampelpfad, wahrscheinlich von Anglern angelegt, führte in den angrenzenden Wald. Die Hunde liefen aufgeregt hin und her. Vermutlich witterten sie die Wildschweine, die es hier in großen Stückzahlen geben soll. Gesehen haben wir jedoch keine. Diese Fahrten wiederholten sich nun zweimal täglich, morgens und abends, wenn unsere mobile Alarmanlage an Land musste. Tagsüber gingen wir immer mal wieder ins Wasser und schwammen um unser Schiff herum. Abends saßen wir lange draussen und bestaunten die tollen Sonnenuntergänge und das Vogelgezwitscher aus dem nahen Wald. So, oder so ähnlich, muss es im Paradies sein. \*\*\* Schon am ersten Abend fielen uns zwei ältere Herrschaften auf, die auf einer kleinen Steganlage erschienen, die von ihrer Villa aus, durch den Schlüßel, bis zum Wasser führte. Die zierliche Frau mit silbergrauen Haaren trug ein schulterfreies weißes langes Sommerkleid. Der große schlanke Mann neben ihr trug nur ein Badetuch, das er am Ende des Steges ablegte, bevor er, nackt wie Gott in schuf, eine Badeleiter hinab ins Wasser stieg.

Mit langsamen Schwimmbewegungen kam er auf uns zu, schwamm mit 10 m Abstand vorbei und grüßte uns mit einem Kopfnicken. Er schwamm dann noch etwa 100 m weiter bis zu einer Fahrwassertonne, wendete und kam wieder zurück. Unsere Hunde standen derweil auf dem Gangbord und schauten sprachlos zu. Der alte Herr stieg dann auf seinen Steg, band sich sein Badetuch wieder um und verschwand im Schlüßel und in der Abendsonne. Am nächsten Abend spielte sich das Gleiche ab. Am dritten Abend warteten wir schon auf das interessante Ritual. Als der Herr wieder an unserem Schiff angekommen war, vermisste er Tobi, unseren Westi, der irgendwo an Bord herum wuselte. Er hielt inne und fragte: „Wo ist denn das kleine weiße Hundchen?“ Wir waren völlig überrascht über die unerwartete Kontaktaufnahme und kamen in ein kurzes Gespräch. Es gefiel ihm und seiner Frau offensichtlich, wie wir auf unserer „Insel“ lebten. \*\*\* Um unseren Hunden einmal eine Abwechslung zu bieten, fuhr ich am nächsten Morgen mit meinem Beiboot SOLITAER`CHEN zu einer anderen Landungsstelle. An dem Fährleger Plaueninsel vorbei erreichte ich eine kleine Badestelle an einem breiten Waldweg. Es war angenehm kühl im Wald. Ich schaute nach oben, wo die Sonnenstrahlen durch die



Reise Reise mit Solitärchen im Schlepp

## Berichte der Mitglieder

Baumwipfel fehlen. Dabei sah ich zahlreiche Nistkästen die exakt in 5 m Höhe angebracht waren. An jedem 2. Baum hing solch ein Kästchen, ordentlich ausgerichtet in eine bestimmte Himmelsrichtung. Besonders fiel mir aber auf, dass die Kästen alle eine (Haus-) Nummer hatten, die sorgfältig mit weißer Farbe aufgemalt war. Typisch deutsch kam mir in den Sinn. Hier haben sogar die Meisen im Wald eine ladungsfähige Anschrift. \*\*\* Nach ein paar Tagen änderte sich das Wetter. Wir lichtenen den Anker und nahmen Kurs Richtung Spandau.

Eine schöne Fahrt über breites Wasser. Vorbei an der Pfaueninsel, dem Wannsee, dem Grunewald und dem weithin sichtbaren Grunewaldturm. Ab und zu kam die Sonne heraus und glitzerte im sauberen Wasser. Zahlreiche Segler kurvten um uns herum und boten ein schönes Bild. In Sichtweite der Schleuse Spandau, an der Spreemündung in die Havel befindet sich eine Anlagestelle für Sportboote. Hier darf man kostenlos für 72 Stunden an einer Spundwand liegen. Versorgung mit Wasser oder Strom gibt es nicht. Tagsüber ist es laut und unruhig. Man kommt aber von hier aus bequem über eine Brücke in die Altstadt Spandaus mit Fußgängerzone und Einkaufsmelle. \*\*\* Nachdem wir uns mit frischen Lebensmitteln eingedeckt hatten, fuhren wir am nächsten Tag weiter. Wir wollten Berlin umrunden und bogen erst mal in die Spree ein. Danach passierten wir die Schleuse Charlottenburg und landeten bei Spreekm 7,5 am Schloss Charlottenburg. Hier kann man kostenlos 24 Stunden an einer Spundwand liegen. Man sollte jedoch rechtzeitig dort ankommen (wenn andere wegfahren). Ab Mittag ist alles belegt. Strom oder Trinkwasser gibt es nicht. Man sollte sein Schiff gut anbinden. Die rück-sichtslos vorbeifahrende Fahrgastsschiffahrt zieht einem die Tampen lang. Wir fanden noch ein Plätzchen und freuten uns über den kurzen Weg zum Schloss und in die schöne Parkanlage daneben. Wer das noch nicht kennt sollte unbedingt einen Besuch

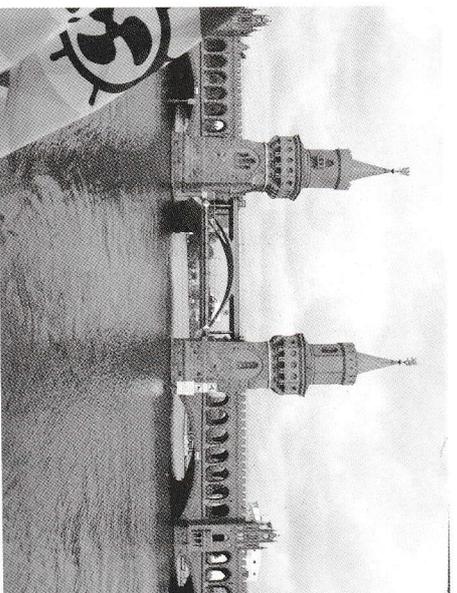
einplanen. 300 m weiter gibt es eine lange Spundwand mit Liegemöglichkeit ohne zeitliche Einschränkung. Festmachen kann man allerdings nur an Dalben, die zwar vor der Spundwand eingeschlagen sind, jedoch ca. 25 m weit auseinander stehen. Für kleinere Boote ist das mühsam. Man braucht lange Leinen. Im weiteren Verlauf, bis zur Mühlendammschleuse, gibt es noch 2 weitere 24-Stunden Liegeplätze. Hier Platz zu bekommen ist jedoch reine Glücksache und nur möglich, wenn morgens ein Boot weiterfährt. Es gibt viele touristische Ziele in der Nähe und der Andrang ist entsprechend groß. \*\*\* Die Spree in diesem Abschnitt gehört den Fahrgastsschiffen. Für Sportbootfahrer, die von außerhalb kommen, sich nicht auskennen und nur mal ein paar Eindrücke von der Hauptstadt mitnehmen wollen, ist es nicht einfach. Leute-runnfahr-Schiffe in großer Zahl und allen Größen preschen die Spree rauf und runter. Zeit ist Geld und Rücksichtnahme ist Zeitverschwendung. Die Behörden haben angeordnet, dass Boote ohne Funkgerät die Spree in der Zeit von 09.00 - 19.00 Uhr nicht befahren dürfen. Unter den zahlreichen Brücken ist Begegnungsverkehr kaum möglich. Die Schiffsführer sprechen sich darum über Funk ab, wie die Begegnung von-statten gehen soll. In der Praxis sieht das so aus, dass die Schiffsführer den Namen ihres Schiffes, die Brücke und die Richtung, Berg- oder Talfahrt, durchgeben. Dies natürlich in schönstem Berliner Dialekt oder so genusschelt, dass man kein Wort versteht. Außerdem kennt man sich untereinander und tauscht schon mal kurze private

Nachrichten vom letzten Wochenende aus. \*\*\* Vor diesem Hintergrund befuhr ich am 2.08.12 die Spree in Bergfahrt, von Charlottenburg aus Richtung Mühlendammschleuse. Ich hörte gespannt auf das Geplärre meines Funkgerätes, um mir ja nicht eine Begegnung mit einem Fahrgastsschiff im Bereich einer Brücke zu haben. (Wenn das tatsächlich passiert, tritt einem der entgegen-

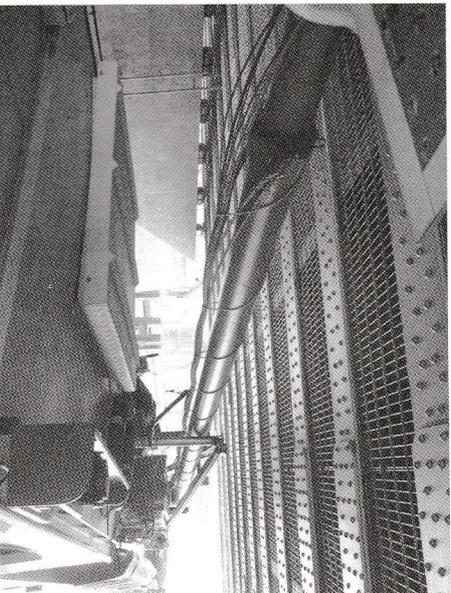
## Berichte der Mitglieder

kommende Schiffsführer verbal in die Weichteile und gefühlte 20 andere Mithörer schlugen mit auf das Miststück ein, dass es gewagt hat, ihnen in die Quere zu kommen.) Da hörte ich folgenden Dialog (Namen geändert): "Colorado in Bergfahrt Moltkebrücke." Prompt kam die Antwort: "Einen wun-der schönen guten Morgen mein lieber Paule. Ich komme dir entgegen. Wie geht es Dir?" „Mir geht es ganz wunderbar mein lieber Bodo. Na dann, komm mal ran, ich nehm den Radweg.“

„Alles klar und noch einen schönen Tag mein Lieber.“ \*\*\* Ich nahm erst mal die Fahrt aus dem Schiff und wartete ab, was sich hinter der nächsten Kurve tat die vor mir lag. Was meinte er damit „Ich nehme den Radweg“? Als ich näher kam konnte ich sehen, dass das größere der beiden Schiffe in Bergfahrt durch die größere mittlere Brückendurchfahrt fuhr und das kleinere Schiff eine seitliche, wesentlich kleinere Durchfahrt wählte, die der Schiffsführer auf Grund seiner Ortskenntnisse kannte und als Radweg bezeichnete. \*\*\* Wir fuhren weiter auf der Spree, am Reichstag vorbei und kamen zur Mühlendammschleuse, die für uns schon offen stand. Im Oberwasser der Schleuse befindet sich der HISTORISCHE HAFEN BERLIN. Es liegen dort die Schiffe der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft (BBSG). Wir hatten die Hoffnung, hier mit unserem historischen Schiff, Baujahr 1898, einige Tage liegen zu können. Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV), der wir mit der SOLITAER angehören, hat vor über 10 Jahren eine kooperative Mitgliedschaft auf Gegenseitigkeit mit der BBSG vereinbart. Wir hatten seinerzeit vergleichbare Zielsetzungen festgelegt, nämlich historische Schiffe für kommende Generationen zu erhalten, Aufklärung zu betreiben und gegen mangelnden Sachverstand und Interessenslosigkeit bei Behörden vorzugehen. Gemeinsam wollen wir am gleichen Strang ziehen. Die DTMV wollte ihre Öffentlichkeitsarbeit, ihre Kontakte zu Behörden und den Sachverstand ihrer Mitglieder, die aus allen Bereichen der Schifffahrt kommen, einbringen. Die BBSG hingegen hatte ein kostenloses Liegen für durchreisende DTMV-Schiffe angeboten. Als wir nun aus der Schleuse kamen und auf



Brücke mit zwei Etagen



Jannowitzbrücke



Liegenmöglichkeit in Köpenick

die Schiffe der BBSG zuführen, um dort anzulegen, wurden wir mit lauten Zurufen von Land aus abgewiesen. Das Anlegen wurde uns verboten. Ich legte trotzdem an, um den Irrtum aufklären zu können. Es dauerte dann den ganzen Nachmittag bis eine Lösung gefunden war und wir einen Platz einnehmen konnten. Es war unsere Schuld. Wir hatten unser Kommen nicht vorher telefonisch angemeldet und mit unserem großen Schiff im beengten Hafen Probleme verursacht. Sorry!! Die Meldepflicht war uns nicht bekannt. Als Information für zukünftig durchreisende DTMV-Schiffe gilt, dass man sich unbedingt einige Tage vorher beim Vorsitzenden der BBSG anmelden muss unter buero@historischer-hafen-berlin.de oder Telefon 01743205953, damit Platz geschaffen werden kann. Außerdem wird eine Spende in Höhe der üblichen Liegegebühren erwartet. Strom und Wasser sind vorhanden. Details sind mit dem Hafenmeister abzusprechen. \*\*\* Wir lagen nun 3 Tage lang im Päckchen mit dem Dampfschlepper ANDREAS, der wegen eines Kesselschadens nicht mehr fahrtbereit ist. Zu Fuß konnten wir von hier aus die Museumsinsel, den Berliner Dom, den

Nikolaiertel besuchen. \*\*\* Am 6.08.12 verließen wir den Hafen der BBSG, wollten weiter Richtung Köpenick. Gleich an der Hafenausfahrt liegt die Janowitzbrücke, die niedrigste Brücke an der Spree.

Mittels WESKA fanden wir heraus, dass die lichte Höhe bei MW nur 4,02 m beträgt. Das kann sich aber bei Hochwasser oder durch den Schleusenbetrieb nach oben oder unten ändern. Ich legte die Funkantennen flach und nahm den „Adenauer“ achtern weg. Somit hatten wir noch eine Höhe, bei gelegten Mast, von 3,83 m. Es war eine Zitterpartie. Es klappte aber alles. Die ermittelten Maße stimmten in etwa. Vorbei ging es nun an verschiedenen Sehenswürdigkeiten.

100 m vor uns landete unerwartet ein Wasserflugzeug. Das hat man auch nicht alle Tage. Wir daggen landeten nach einigen Stunden in Köpenick. Der Wind hatte zugenommen und kam frisch daher. So waren wir froh, an zwei Dalben mit einem Steg zum Land, festmachen zu können. Hier lagen wir windgeschützt an einer grünen Wiese.

Alexanderplatz, den Fernsehturm und das

Am Nachmittag gingen wir dann in die Stadt und besichtigten das Schloss und das histo-

rische Rathaus mit dem Standbild des legendären Hauptmanns von Köpenick. Kaufen noch schnell ein paar Vorräte ein, warfen die Heizung an und igelten uns auf dem Schiff ein. \*\*\* Der nächste Tag brachte wieder besseres Wetter. Wir fuhren weiter und machten eine Runde über den Müggelsee, die Müggel-Spree, den Dämeritz-See, Gosener Kanal, den Seddin-See, Dahme und den Langer-See, zurück nach Köpenick. Eine wunderschöne Strecke. Insbesondere die gepflegten Häuser und Gärten rechts und links der Müggel-Spree und dem Gebiet „Neu Venedig“ haben es uns angetan. Alles ist klein und zierlich angelegt wie in einer Puppenstube.

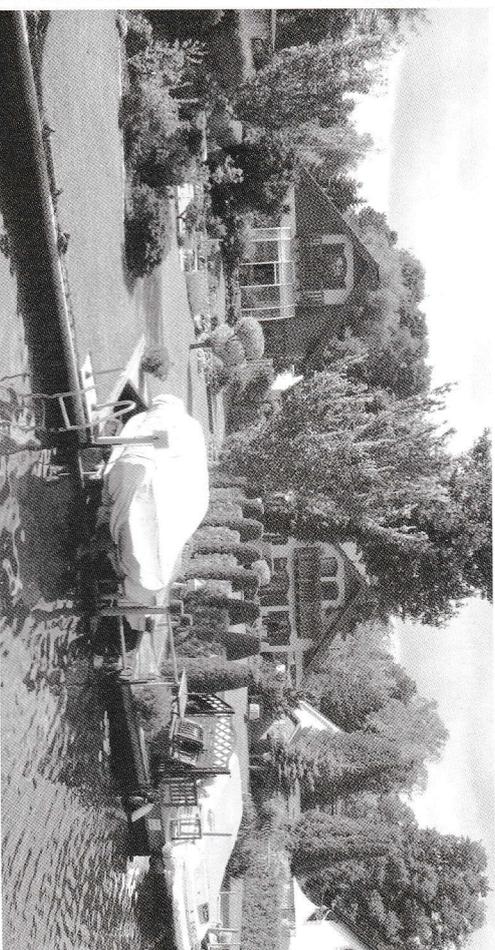
Mehr als einmal stoppten wir ab, hielten einfach an und unterhielten uns mit den Leuten, die in 5 - 10 m Abstand von uns auf ihren Grundstücken standen. Wo kommt ihr her? wo wollt ihr hin? Wurden wir immer wieder gefragt. \*\*\* Am 8.08.12 legten wir dann in Köpenick ab, fuhren über den Britzer Verbindungskanal zum Tellowkanal und landeten schließlich, nach 125 km und der Umrundung Berlins, wieder in Potsdam. \*\*\* In der nachfolgenden Woche standen wieder Besichtigungen auf unseren



Der Hauptmann von Köpenick

Programm. Wir interessierten uns für die Wirkungsstätten von Friederich dem Großen und dessen unbarmherzigen Vater, den man Soldatenkönig nannte. Geschichten wie aus dem Gruselkabinett wurden uns bekannt.

\*\*\* Am 15.08.12 kam Verstärkung an. Tochter Alexandra, Schwiegersohn Jochen und Viola, ihr 4 Monate altes Töchterchen kamen für 3 Wochen an Bord und machten die Rückreise von Potsdam bis Minden mit **2**. Ich berichte weiter.



Neu-Venedig - Müggelispree

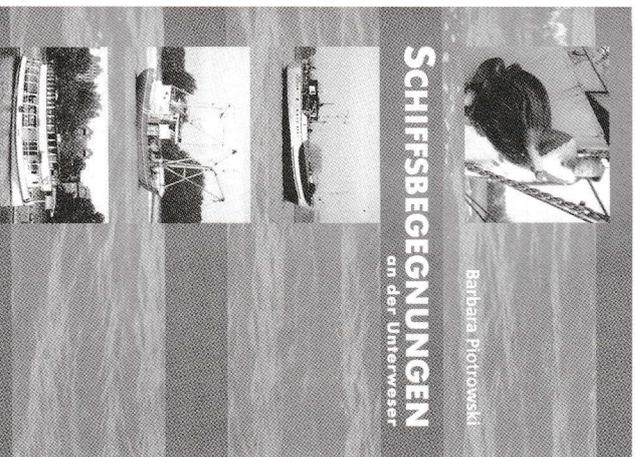
## Schiffsbegegnungen an der Unterweser

Barbara Piotrowski

128 Seiten mit vielen Farbfotos, 12,80 Euro  
Isensee Verlag, Oldenburg  
ISBN: 978-3-89995-919-2

„Immer wenn ich das Brummen der Schiffsmotoren höre, muss ich hinaus auf den Deich. Denn von dort aus sehe ich sie: die unter ihren Kohlebergen durchs Wasser ächzende *Magdalene*, die kastige *Höegh* mit einem Bauch voller nagehauer Autos oder der unter der Flagge der niederländischen Antillen fahrende Frachter *Colo River*.“

Es sind ungewöhnliche „Schiffsbegegnungen“, die Barbara Piotrowski in ihrem gleichnamigen Buch beschreibt. Hatte sie sich als leidenschaftliche Freizeitskipperin in ihrem letzten Buch „Kanalgesichter“ den Menschen an der Ems und dem Dortmund-Ems-Kanal zugewandt, so stehen nun die Schiffe an der Unterweser im Fokus ihrer Betrachtungen. Schiffsbesichtigungen, Hafenrundfahrten, Schiffsausflüge und mehr hat sie zu spannenden Geschichten verdichtet, die oft eine überraschende Wendung nehmen. Seitdem die Autorin vor rund fünf Jahren vom Rheinland nach Emsfleth gezogen ist, steht sie im Bann der auf der Weser vorbeiziehenden Schiffe. Besseren von dem Wunsch, sich dieser vorbeigleitenden, eher verschlossen wirkenden Welt zu nähern, hat sie sich ein Jahr lang auf eine sehr persönliche Entdeckungsreise begeben, die sie nicht nur zu den Schiffen führte, die das Bild der Unterweser prägen, sondern auch zu den Menschen, die diese Schiffe mit Leben erfüllen. Als „blinder Passagier“ erzählt sie von einem Ausbildungsstörn mit der *Großherzogin Elisabeth* und macht sich Gedanken über *Guntstets* andere Seite genauso wie über die Familiengeschichte der *Kogge Uberna von Bremen*. Auf der *Schulschiff Deutschland* sucht sie nach den Hängematten pubertierender Schiffsjungen und entdeckt



beim Fischfang mit der *Margrit* den Stint. Ob es aber ein Ausflug bei eisaktem Regenwetter mit dem Dielenschiff *Hanni* aufs Siel ist oder eine sangslustige Halenrundfahrt mit dem *Friedrich* durch Bremen am Schlachte-Anleger: stets nimmt sie ihre Leserschaft mit. Warum die Autofähre *Kleinstiel* bei einer „stürmischen“ Überfahrt mitten auf dem Fluss eine Pirouette dreht erfahren die Leser genauso wie den Ort, wo man die Liebe finden kann und ein Dreimaster den Tango tanzt. Sie lernt die wahrscheinlich letzten echten Küstenmotorschiffer der Unterweser kennen und setzt deren *Künos Ria* und *Brake* mit ihren Texten – ganz ungewollt – ein Denkmal, denn beide Schiffe sind inzwischen verkauft und damit für die Unterweser verloren. **5**



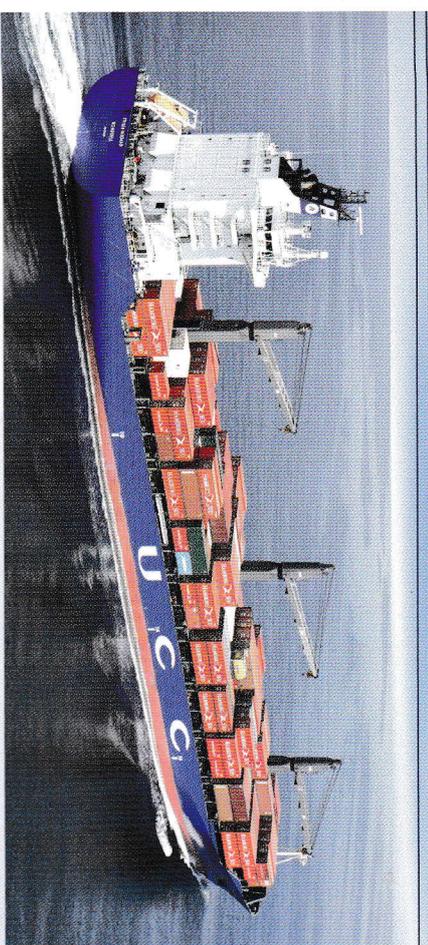
**HARTMANN REEDEREI**

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 Reedereistandort. Von hier aus überzeugen wir anspruchsvolle Kunden über alle Ozeane hinweg mit zahlreichen modernen Schiffen und hochwertigen Leistungen.

[www.hartmann-reederei.de](http://www.hartmann-reederei.de)



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP