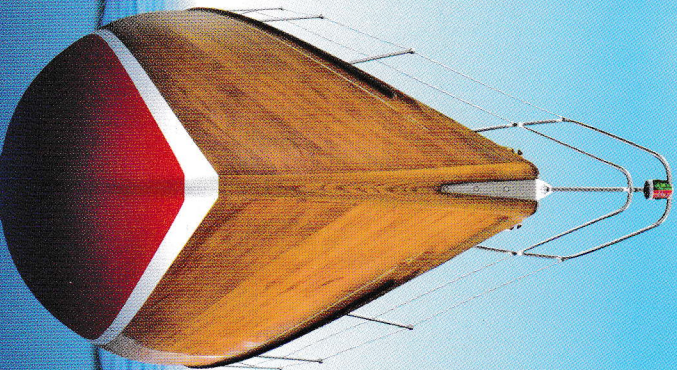


BOATFIT



21.-23. Februar MESSE BREMEN



HOLZWERK



VORTÄGE &
WORKSHOPS



KURSE



BERATUNG
& VERKAUF



NAUTISCHER
FLOHMARKT



AUSRÜSTUNG
& ZUBEHÖR

VERANSTALTER:



MESSE
BREMEN

MEDIAPARTNER:



WESER
KURIER

PARTNER:

palstek

www.boatfit.de



Klönschnack

Nr. 28 · Dezember 2013



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

Weener (Ems)

Städtisch markantester Erholungsort!

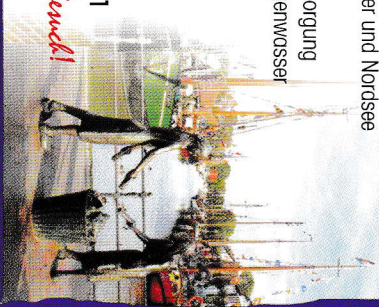
- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwondertrips
- Veranstaltungsreihe
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Bootstift bis 20 t, Slipanlage
- Bunkerstation D+S, Füllkalkulation
- Entsorgung von Altiöl und Bilgenwasser
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Waschplatz
- Wassertaxi

i Tourist Information
Tel. 04951/305500



Schleiße
Tel. 04951/1691

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Weener lohnt sich...!

Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
11.1.2014 um 19.30 12.1.2014 um 15.00 Uhr	Mehrortszerer TMV Weener	Auf der Karl Buns Reichschie Weener	Tunierklubverein e.V. Weener
12.4.2014	Saisoneröffnung Friesenboot	Friesenboot Weener, Friesentr. 31	Friesenboot GmbH
1.-4.5.2014	Johannmarkt	Vogelschlitz, 26826 Weener	Stadt Weener
1.6.2014 11.00 Uhr	Führung durch die Altstadt von Weener (keine Anmeldung erforderlich, Kosten 2,50 €/P./Pers.)	Treffpunkt am Kalkelbogen Norderstraße 3, 26826 Weener	Häfen und Tourismus GmbH Weener Tel.: 04951-305-500 • www.weener.de
12.7.2014	„Fest für All“	Stapelmoor Park	ISP Kultur und Natur
23.8.2014	Dorchenbörsernen	Am Alten Hafen	DRG Weener e.V., Häfen- und Tourismus GmbH Weener
21.9.2014 11.00 - 18.00 Uhr	5. Weenerer Hobby- und Kreativmarkt	Weener, Landburgstraße	Häfen- und Tourismus GmbH Weener Verkehrs- u. Verschönerungsverein Weener e.V.
20./21.9.2014	Michelsmarkt	Vogelschlitz, Weener	Stadt Weener
5.-7.12.2014	4. Adventmarkt „Am Alten Hafen“	„Am Alten Hafen“ Weener	Häfen- und Tourismus GmbH, Weener



Klönschnack

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

Nr. 28

Dezember 2013

Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	3
Weihnachtsgruß der DTMV	4
Die DTMV - Wir über uns	5
Die DTMV Zielfahrt 2013	7
Terminkalender 2013/2014	8
Die DTMV beim 10. Treffen Traditionsschiffe 2013 in Leer	10
Der GSHW Dachverband	12
Zielfahrt der DTMV 2014 nach Bergeshövede	13
Berichte der Mitglieder	14
- Alte Schiffe - junge Menschen - von Peter Meyer	14
- Was bringt mir denn die Mitgliedschaft in der DTMV? - von Catharina Bockhacker	18
Wichtige Informationen für Traditionsschiffler	21
- Änderungen in der BinschUo) und andere	21
Nautische Informationen	28
- Funktion der Lichtwahrschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar	28
Berichte der Mitglieder	33
- Aus dem Logbuch der Solitär - Teil III - von Franz Schmidt	33
Förderung von emissionsarmen Dieselmotoren	42
Sicherheit an Bord - Nicht ohne Rettungsweste	44
Neue Mitglieder der DTMV stellen sich vor	46
- Schlepper „GHOST“	46
- Schlepper „GAR“	47

Impressum

Herausgeber:
Erstveröffentlichung:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
E-Mail:
Internet:
Tiefenfoto:
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@dmv-online.de
www.dmv-online.de
Peter Meyer, Lighthouse Texel /Niederlande
Peter Meyer, Franz Schmidt, Hilmar Bockhacker, Catharina Bockhacker, Hans-
Jürgen Russow, Kurt Pritsche, Holger Elias, Dirk Utzelter
Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26
e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Oltmanns

TOPPLICHT hat verholt

Der Hamburger Schiffs- und Yachtraüster TOPPLICHT hat im September an seinen neuen Liegeplatz verholt.

Die Laden- und Versandgeschäfte werden jetzt am neuen Standort in der Notkestraße 97, 22607 Hamburg abgewickelt.

Telefon- und E-Mail-Kontakt bleiben unverändert. Im neu errichteten Büro- und Lagergebäude steht den Kunden auch wieder das beliebte Ladengeschäft während der Öffnungszeiten von Mo. – Fr. 9.00 bis 18.00, Samstag 9.00 bis 13.00 Uhr. zum Einkauf bereit.

TOPPLICHT ist mit seinem einzigartigen Sortiment seit mehr als 30 Jahren auf Ausrüstung und Erhalt von traditionellen Schiffen und klassischen Yachten spezialisiert, bietet aber auch hochwertige Yachtausrüstung, Farben und Bootsbaumaterial für „ganz normale“



Schiffe und alle Werften an. Der alte Standort im Friesenweg in Hamburg Altona platzt aus allen Nähen. Von dem neuen Büro- und Lagergebäude im Hamburger Westen verspricht sich die Toplicht-Crew noch bessere Möglichkeiten, auch ausgefallenste Ausrüstungsteile schnell und mit perfektem Service in den Versand zu bringen.

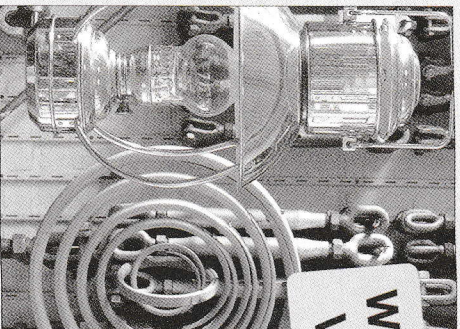
Auch in der Notkestraße erwartet die Kundschaft das einzigartige Ladengeschäft – sicher wieder mit dem berühmten Toplicht-Ge-ruch nach Teer und Lampen.

TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

Von Affenfaust bis Zitrone...

Über 14.000 Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen kostenlos unseren Katalog: den berühmten "Kleinen Braunen", der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



WIR HABEN VERHOLT.

TOPPLICHT

Notkestr. 97
22607 Hamburg
Tel.: 040-88 90 100
Fax: 040-88 90 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

Vorwort

Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

in diesem Jahr hatte ich das große Glück, einmal wieder mit dem Schiff länger und weiter unterwegs sein zu können. Die Gründe, sich nicht vom bekannten und geschätzten Heimathafen und Daseinsfleck zu bewegen, sind wohl mannigfaltig und oftmals auch zwangsläufig. Doch häufig sind die Gründe auch vorgeschoben und die Reise- und Fahrtenträume gehen wegen vielfacher Verschiebung dann irgendwann in Altersabgründen unter. Unsere diesjährige Ostfriesland – Berlin – Ostfriesland Tour war eine solche längere und zähe Törngeburt. Wer also auch noch zögert, dem lasst mich Vor- und Nachwortartig schreiben: Es war eine tolle Tour und bleibt uns immer in Erinnerung!



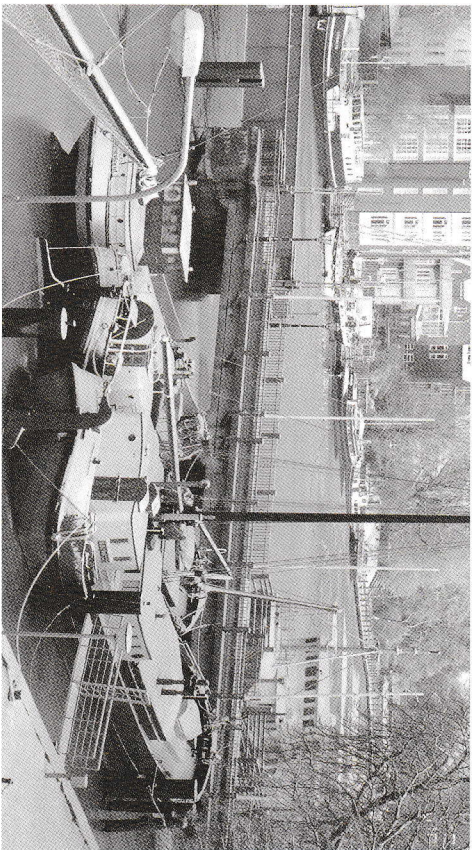
Auch Euch wünsche ich, falls Ihr es in letzter Zeit nicht geschafft habt, die Neugier, Energie und Gesundheit, die man braucht, um die Trägheit der Masse zu überwinden und Eure Boote und Schiffe wieder einmal in unbekannte Gewässer zu steuern. Wir sind auf jeden Fall durch die Brandenburger und Berliner Gewässer belohnt worden und würden evtl. auch noch zu Wiederholungstouren in Zukunft aufbrechen.

Im ablaufenden Jahr 2013 haben wir in der DTMV beschlossen, die Diskussion über die Frage welche Leistungen und Angebote wir an Mitglieder und Interessierte heranzutragen wollen noch intensiver zu führen. Nachdem wir im Jahr 2011 beschlossen hatten, kein DTMV Schiff zu erwerben und damit ein Stück schwimmendes Kulturgut zu bewahren, sind weitere Gedanken und Überlegungen entstanden. Hierzu soll während unserer nächsten Jahreshauptversammlung Ende Juli 2014 ein reifer Diskussionsstand erreicht werden. Um diese Diskussion mit möglichst vielen Mitgliedern zu führen, möchte ich Euch hiermit aufordern, Überlegungen, was wir in Zukunft aus der DTMV heraus gestalten und anbieten könnten, aktiv mit Vorschlägen direkt an mich, oder besser noch als schriftlichen Eintrag in unser DTMV Forum auf unserer Website www.dtmv-online.de beizusteuern.

Für das auflaufende Jahr 2014 wünscht Euch der gesamte DTMV-Vorstand viel Freude an der Welt des Wassers, Euren Schiffen, Gleichgesinnten & Gleichgesinnten, Nautiquitäten und natürlich ergebnisreiche Touren in eine Welt, die weiterhin besser ist als Ihr Ruf. ☺

Frohe Festtage und einen guten Rutschi!

Euer Hilmar



*Liebe Freunde
der Traditionsschiffahrt,
wir wünschen frohe Weihnachts
und einen guten Rutsch in ein neues
Jahr mit vielen schönen Tagen
auf dem Wasser.*



Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V.

DTMV

Für den gesamten Vorstand

Hilmar Bockhacker · 1. Vorsitzender

Die DTMV - Wir über uns

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschiffahrt, ob mit jüngeren Wasserafahrzeugen 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 Fahrten-

wassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschrieben 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 Bremerhaven und am Kanalfestival in Datteln werden Schiffe der DTMV teilnehmen. Einige wird es auch wieder zum Tourenskipper-Treffen nach Ketzin ziehen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den

seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur See. Er hat soeben seine erste Fahrtenzeit 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 Fahrtenträume um.

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

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schiffsahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betriebern des historischen Hafens Berlin an der Mühlendammstraße
- dem Schweizerischen Schluensschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909 -, Leer.

- dem Förderverein Deutsche Museums-werft e.V., Köln sowie
- dem Schipper-Klotje in Leer e.V.

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

„Klön schnack“

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

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der 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 vollem Stimmrecht – ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot. Zurzeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootseigner = 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

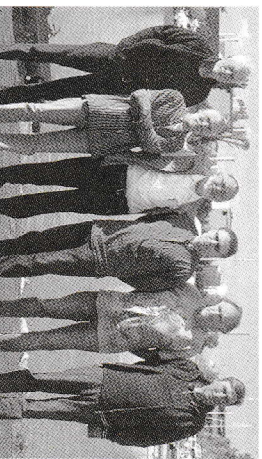
Geschäftsstelle

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

Website der DTMV : www.dtmv-online.de

DTMV-Bankverbindung:

Ostfriesische Volksbank Leer
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00,
IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00
BIC-Nr. = GENODEF 1LEER **2**



Der aktuelle Vorstand :

1. Vorsitzender: Frank-Hilmar Bockhacker, 2. Vorsitzender: Thomas Waldmann, Schatzmeister: Rolf Eulgem, Schriftführer: Kurt Fritzsche, Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit: Peter Meyer, Beauftragter für Sport und Umwelt: Hans-Jürgen Russov

Streiks und Schleusensperrungen behinderten die DTMV Zielfahrt 2013

Tagelang zuvor haben wir den „Nautischen Information Dienst“ abgehört um die wechselhaften Schleusensperrenungen in Niedersachsen und Westfalen zu registrieren. Ein Zeitfenster von zehn Tagen hatten wir eingeplant, um mit der „PATRIA“ von Abbesbüttel MLK Km 227 über den MLK-Mittelweser-Untereser-Hunte-Küstenkanal - Ems-Dollart NL und zurück über die Ems nach Leer zu kommen.

Die erste Stautule Hannover-Anderten lief reibungslos. Es war Freitag und die Informationen für die Mittelweser waren nicht gerade ermutigend. Ein Anruf von unserem DTMV-Mitglied Corinna konnte verbindliche Aussagen machen. Corinna arbeitet am Wasser-und Schifffahrtsamt Verden und saß an der Quelle.

Die Nachricht: „mach, dass du die Weser runterkommst. Die Weserschleuse in

Bremen macht ab Montag für zwei Tage dicht.“

Das war zu schaffen und wir lagen bereits am Sonntagabend in Bremen an der Schlachte. Direkt am Fußgängerturnel zur „Böttchergasse“ Wir konnten die Stadt genießen und uns ein wenig Ruhe gönnen. Montagmittag mit halben ablaufendem Wasser ging es bis Elsfleth und mit der Flut im Rücken die Hunte nach Oldenburg. Dienstag über den Küstenkanal und Ems nach Herbrum und am nächsten Morgen mit dem ablaufendem Wasser über den Dollart nach Delfzijl NL. Wir waren einen Tag zu früh und das war gut so. Kaum lagen wir im Äusserhaken, wurden wir von längsseits-kommenden Schiffen eingepackt.

Es waren Schlepper, Klipper, Taiken, Stelsteyen, Aarken, Botter und Schokker. Wir sehen uns alle zwei Jahre wieder und



Die DTMV Zielfahrt 2013

Freuen uns, die deutsch-niederländische Freundschaft zu pflegen. Gemeinsam haben wir an Deck gesessen, mit Akkordeon, Gitarre und Banjo wurde Musik gespielt und gesungen.



Freitag gegen 10:00 Uhr gab der Schlepper "Arnold Poppen" das Startsignal und es setzte sich ein Konvoi von alten Schiffen in Richtung Dollart und Ems in Bewegung. Ein Anblick, der Gänsehaut wachen lässt. An der Ledamündung war bereits die große Seeschleuse Leer in Sicht. Im "Alten Hafen" unter dem Rathausurm wurden wir in Empfang genommen und unseren Liegeplätzen zugewiesen. Alle Schiffe wurden sofort mit Landstrom versorgt und bekamen ein Begrüßungspaket überreicht.

Wir haben es geschafft und konnten das Traditionsschiffstreffen mit vielen DTMV-Mitgliedern und niederländischen Freunden genießen.

Nach einem plattdeutschen Gottesdienst und der Jahreshauptversammlung der DTMV beendeten wir das Treffen am Sonntag und traten den Rückweg in Richtung Heimat an. Peter Meyer

Termine 2013/2014

01.12.2013	Leer	Wiehnachtsmarkt achter d' Waag Schipper Kloijte Leer an allen Advents-Sonntagen ab 14:00 Uhr
06.12.-08.12.2013	Weener	Weihnachtsmarkt im Alten Hafen mit DTMV-Schiffen
20.-22.12.2013	Groningen NL	Winter-Weiwaart mit Traditionsschiffen
18.01.-26.01.2014	Düsseldorf	Bootsmesse
07.02.-12.02.2014	Leeuwarden NL	Bootholland
21.02.-23.02.2014	Bremen	Boaftt - Messe
03.03.-07.03.2014	Potschausen	Seminar "Historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems-DollarRegion
05.03.-09.03.2014	Amsterdam	HISWA-Bootsmesse
22.03.-23.03.2014	Duisburg	DTMV-Wintertreffen
02.06.-06.06.2014	Potschausen	Seminar "Historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems-DollarRegion
25.07.-27.07.2014	Bergeshövede	DTMV- Zielfahrt, Jahreshauptversammlung

H. LOHMANN
SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschiffahrt

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 Sportschiffahrt 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

Motor Meyer

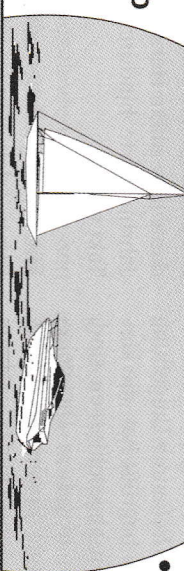
Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

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 · info@motor-meyer.de

DTMV Teilnahme am 10. Treffen Traditionsschiffe in Leer vom 9. bis 11. August 2013

Seit 1995 und alle 2 Jahre fahren bis zu 100 Jahre alte Traditionsschiffe wie Tjalken, Schlepper, Barkassen, Fischkutter, sowie unzählige weitere kleine und große Schiffe auf der Ems hinauf und hinunter, um im Leeraner Museumshafen an dem großen „Treffen Traditionsschiffe“ teilzunehmen.

Ins Leben gerufen wurde dieses Treffen und Fest vom „Schipper Klotje“, einem Verein, der sich u.a. um die Pflege und den Erhalt solcher tollen, alten Fahrzeuge kümmert, die natürlich fahrtüchtig und liebevoll restauriert sind.

Schon häufig haben wir im Klönschnack über dieses Treffen in Leer berichtet, häufig auch mit Fakten und Bildern hinterlegt. Es scheint nicht nur eine Tradition zu sein, sondern es ist offensichtlich, dass wir jedes zweite Jahr unser DTMV-Jahrestreffen im Rahmen der Veranstaltung durchführen.

Ich möchte nach meiner dritten persönlichen Teilnahme zum Ausdruck bringen wie nett und angenehm das Ankommen einige Tage vorher war, wieder erkannt zu werden und für einige Tage Teil einer Veranstaltung und Gemeinschaft zu werden. Nachdem man am Liegeplatz fest ist und die doch schon bekannte Umgebung und einige Freunde begrüßt hat, die kleinen Vorbereitungen abgeschlossen sind, kann es eigentlich losgehen. Die gelassene und entspannte Erwartung darauf, welche Schiffe als nächste einlaufen, kann richtig auskostet werden. Es ist ein wenig Voyeurismus dabei, die einlaufenden

Schiffe und die Anlegemanöver, das gelegentliche Umlegen und Umdisponieren aus der vorteilhaften Lage des Angekommene zu genießen. Langsam aber sicher steigt der kollektiv festliche Blutdruck und für diejenigen, welche sich einlassen können, wird es einfach zur guten Stimmung, die einen mitnimmt.

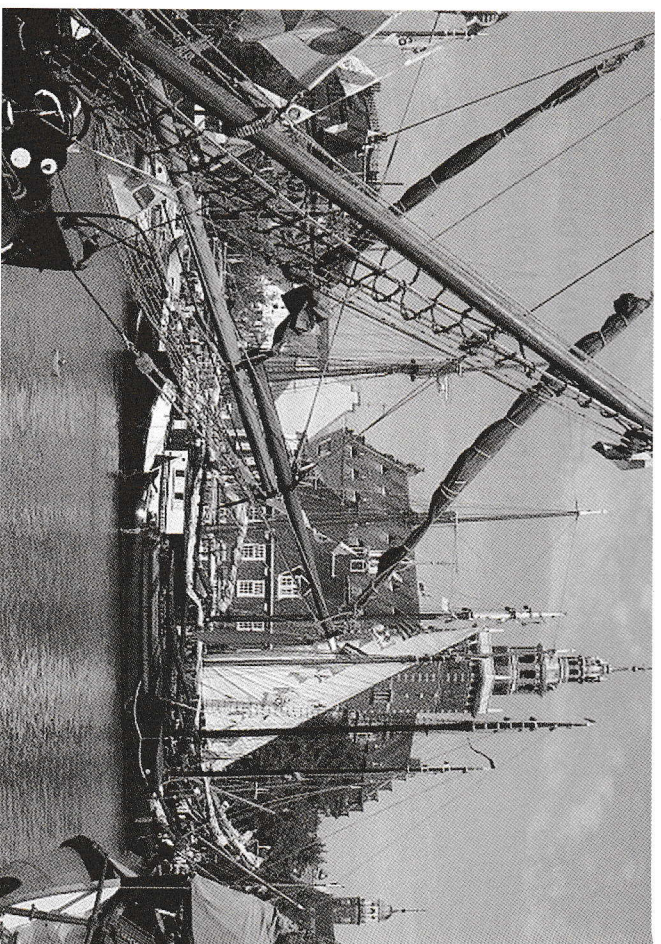
Mit der zunehmenden Anzahl der Schiffe und Mannschaften, sowie der Besucher, die blickverliebt und teils melancholisch berührt den Hafan entlang flanieren, verdichtet sich die Atmosphäre.

Die langsame Steigerung zur vollen Entfaltung der guten Stimmung ist eine Art Genussanstieg, es ist schön diese Veränderung bis zur formellen Eröffnung am Freitag auszuschöpfen, auskosten der Vorfreude für die Glücklichen, die schon frühzeitig anreisen konnten.

Die Stadt Leer scheint sich dann für ein langschönes Wochenende mit Leib und Seele am und im Hafan zu konzentrieren.

Die Bilder der Schiffe und des ständigen Austauschs auf ihnen, ist wie eine große Party, die ihre Besucher in Beschlag nimmt und erst wieder beim Auslaufen freigibt, die Stadt hat für diesen Zeitraum dann den alten Herzschlag wieder, der Jahrhunderte hindurch den städtischen Takt vorgab.

Für die Glücklichen, die Zeit und Muße haben, sich immer wieder einzulassen auf die Leeraner Atmosphäre, bietet die Veranstaltung ein zunehmendes Gefühl



Historische Schiffe vor historischer Kulisse

von „hier gehöre ich dazu“, bin nicht nur Gast sondern Teil einer Gemeinschaft, die sich schon vor Abschluss am Sonntag wieder freut auf den Sommer in zwei Jahren.

Die Schiffe verlassen den Hafan nur zögerlich, einigen scheint der Abschied zu schwer, so langsam wie genussvoll die Stimmung und Erwartung anstieg, so wehmütig und widerstrebend geht für einige der Teilnehmer der Spaß zu Ende. Eine etwas traurige Normalität zieht wieder ein, wenn die letzten Gastschiffe den Hafan verlassen.

Sich frühzeitig einzufinden, einzulassen und nicht voreilig wieder abzureisen, sondern die „vier Jahreszeiten“ dieses nordwestdeutschen Traditionsschiff-Highlights mit der fruchtbaren Gemein-

schaft der niederländischen und deutschen Teilnehmer richtig auszukosten, ist meine persönliche Quintessenz und Hommage an das letzte Treffen in Leer im August 2013 und mein Rezept für das nächste in 2015.

Ich wünsche allen Interessierten die noch nicht in den Genuss einer Teilnahme kamen die notwendige Zeit und Muße um es einfach mal zu probieren, es lohnt sich!

Den Organisatoren und fleißigen Helfern ein herzliches Dankeschön und ein großes Kompliment, Ihr habt wieder einmal nachhaltig unter Beweis gestellt wie herzlich und genütlich sich ein maritimes Fest gestalten lässt und wie groß ein Fest werden kann ohne diesen Charme zu verlieren. **29**

GSHW e.v. der Dachverband der deutschen Traditionsschiffe

Vorsitz des FA-Binnen

Neuer Vorsitzender des Fachausschuß Binnen
(2. März 2013) ist Thomas Hoppe.

Der Fachausschuss Binnen

...bearbeitet die fachspezifischen Themen im Bereich der
Binnenschifffahrt

Mitglieder des Fachausschusses Binnen

Der Fachausschuss Binnen hat zum 2.3.2013 seine Arbeit
einvernehmlich eingestellt.

Wir hoffen, dass die auf den Weg gebrachten
Ideen und Regelungen dem Erhalt traditioneller
Binnenschiffe nützen möge.

Als langjährige Vorsitzende des Fachausschusses bedanke
ich mich für das Vertrauen, dass mir von den Mitstreitern,
Schiffern und Eignern als auch von Behördenseite
entgegengebracht wurde.

Dörte Münstermann

Zur Arbeit des Fachausschusses Binnen

Das Ziel des FA Binnen war, eine Regelung für
Traditionsschiffe auf Binnenwasserstraßen zu erarbeiten.
Dieses Ziel ist insoweit erreicht, als die europäische Richtlinie
zur Technischen Zulassung von Binnenschiffen 86/2007/EG
die historischen Wasserfahrzeuge als solche nennt und ihnen
ein Kapitel zugewiesen hat, welches wohl im Verlauf des
Jahres 2013 veröffentlicht wird.

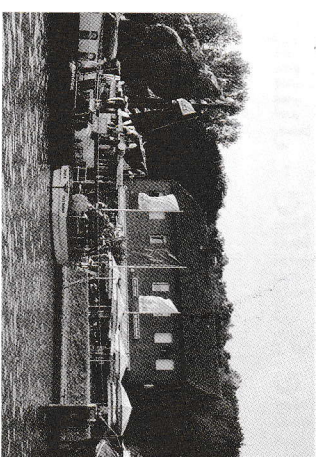
Um einen international akzeptierte Lösung für die
Traditionsschiffe zu erreichen, arbeitete der FA Binnen
im Inland Waterway Council des EMH mit.

Weiter versuchten wir, die in Fahrt befindlichen
Binnenschiffe, die den Ideen der Traditionsschifffahrt
nahestehen, nach unseren Möglichkeiten zu unterstützen
und zu beraten. **2**

Als Treffpunkt für die Zielfahrt 2014 ha-
ben wir uns diesmal die ungefähre
Mitte Deutschlands ausgewählt. Es
geht zum „Nassen Dreieck“ wo sich
Mittellandkanal und Dortmund-Ems-
Kanal treffen. Dort werden wir auch wie-
der unsere Jahreshauptversammlung
abhalten.

Das „Nasse Dreieck“ in Bergeshövede (Hörstel)

Das „Nasse Dreieck“ entstand 1916
in Bergeshövede mit dem Bau des
Mittellandkanals, der hier an den
Dortmund-Ems-Kanal anschloss. Der
Bau des Mittellandkanals wurde 1905
freigegeben. Die Freigabe war von der
Bevölkerung mit Spannung verfolgt wor-
den: Das „Nasse Dreieck“ entstand und
ist bis heute ein wichtiger Knotenpunkt
in der Binnenschifffahrt. Im Laufe der
Zeit entstanden rund um das Dreieck



verschiedene Bauwerke, beispielsweise
die Schleuse Bergeshövede, und einige
Brücken.

Heute liegt dieser Punkt in idyllischer
Ruhe. Das „Nasse Dreieck“ ist ein be-
liebtes Ausflugsziel von Touristen und
der einheimischen Bevölkerung. Die
Gemeinde hat hier Wanderwege und ei-
nen Aussichtspunkt mit Gedenkstein ge-
schaffen. **2**

Am nassen Dreieck

Cafe , Restaurant - gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
Zimmervermietung - selbstgebackener Kuchen
Bootsanleger - Frühstück mit Anmeldung
Hafenterrasse - tägl. ab 11 Uhr geöffnet
- warme Küche 12-21 Uhr

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

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

Homepage: am-nassen-dreieck.de

Alte Schiffe - Junge Menschen

„Mit 14 Jahren fing er als Schiffsjunge an...“ Shanty mit Hauch von Abenteuer und Romantik.

In den 50er Jahren durfte ich meinen Ferienaufenthalt in einer Fischerstiedlung an der Ostsee verbringen. Täglich ging es mit einem Holzkutter hinaus auf See. Saisonbedingt wurde gefischt. Morgens 3:00 Uhr begann die Ausfahrt zu den Fischgründen. An Bord: Der Fischer, sein Sohn und ich. Es roch nach Teer, Öl und Fisch. Am Horizont kreiste unter Beobachtung die Konkurrenz und es begann täglich ein regelrecht spannendes Turnier. Wir zogen die Fische aus dem Wasser und die Kisten stapelten sich an Deck.

Romantik? Abenteuer? Nein, aber ein toller Zusammenhalt, ich fühlte mich in einem Team geborgen wie in einer Familie.

Der Bazillus war unbemerkt übergesprungen. Mir wurde klar, nach dem Schulabschluss 1961 sofort in die Schifffahrt zu gehen. Die Lehre in der Binnenschifffahrt war alles andere als Romantik. Technisch veraltete Schiffe machten den Beruf zu Schwerarbeit. An Bord lebten Familien mit Kindern. Diese fühlten sich auf dem Schiff wohlbehütet. Ein Nest auf engem Raum. Die Kontakte zu anderen Kindern waren eingeschränkt und das wirkte sich in ihrer Entwicklung leider nicht immer positiv aus.



Die Schulpflicht riss die Familien auseinander. Schifferkinderheime konnten keine Eltern ersetzen. Wohl dem, der bei den Großeltern an Land seine Schulzeit verbringen konnte. Nicht jedes Wochenende konnten die Kinder ihre Eltern besuchen. Die Trennung tat den Kindern sehr weh und ich musste so manchen Schmerz miterleben.

Trotz Eingewöhnung bei den Großeltern oder Schule, kamen die Kinder sehr gern wieder an Bord.

Da war er wieder, der Bazillus.

Waren es nur die Eltern? Das gemeinsame Fahren auf Flüssen und Kanälen? Der Umgang mit der Technik? Der Geruch von Teer, Farbe, Öl und Kochdünsten aus dem Kajütenfenster. Oder war es das Team auf dem so geliebten Schiff? Die Entwicklung in der Schifffahrt schrittasant voran. Die Schiffe wurden größer und moderner. Frauen und Kinder blieben zum größten Teil an Land. Das war auch gut so. Der Beruf Binnenschiffer ist durch die modernen Schichtbetriebe sozialer geworden. Je nach Schichtmodell werden die Besatzungen ca. monatlich ausgetauscht. Je nach Besatzungsstärke wird täglich zwischen 14 und 24 Stunden gefahren. Hier ist Schluss, mit Familie an Bord. Romantik wurde zum Fremdwort.

Aber was wurde aus den heranwachsenden Kinder aus den Schifferfamilien? Mitte der 60er Jahre gingen in der Schifferstadt Haren a.d. Ems ca. 80% aller Schulabgänger in die Schifffahrt. Alle waren wieder da...

... und wieder war es der Bazillus.

Leider blieben bei der Reform sehr viele alte und schöne Schiffe auf der Strecke.



Abwrackprämie hieß das Zauberwort. Somit marschierte so manches fahrende Monument in den Hochofen. Zum Hobby konnte man sich kein Schiff in dieser Größenordnung leisten. Museumshäfen taten sich schwer. Verkehrszulassungen alter Schiffe konnten nur mit großem Aufwand erreicht werden. Somit blieben nicht nur die schönen alten Schiffe auf der Strecke, sondern auch wir mit unseren Träumen aus Teer und Öl.

In den Niederlanden lief der Wandel ein bisschen anders. Eine fahrende Nation, in der man erst die Kanäle baute bevor man an die Landstraßen dachte. Moderne Schifffahrt gibt es ebenso, aber die Generationen, die mit der Schifffahrt verbunden sind, pflegen das Erbgut. Es ist sicherlich nicht nur ein Hobby sondern eine Leidenschaft, die aus Erinnerungen

besteht und dort wird auch wieder etwas an die nächsten Generationen weitergegeben. Den Bazillus.

In unserer Deutschen-Traditions-Motorboot-Vereinigung haben wir nun eine Möglichkeit gefunden gemeinsam unsere Träume wieder aufleben zu lassen. Bezahlbare Liegeplätze und zum Teil auch bundesweite und kostenfreie Gastliegeplätze bei den Mitgliedern, Betreuung der Schiffe bei Abwesenheit, technische Hilfe und Unterstützung; das Heranführen junger Menschen und die Interessen wecken. Mit Kindern an Bord funktioniert es sehr gut. Einfügen in die Bordarbeit, angefan-

gen das Schiff zu steuern bis zum Essen zubereiten, Liegeplätze auswählen mit entsprechender Infrastruktur, (Marina's mit Abendveranstaltungen, Hallenbad, Segel- und Surfschule, Kinderanimation) nächtliche Schlauchbootfahrten durch die Grachen einer Großstadt, Fahrradausflüge und vieles mehr. Wichtig ist es, junge Menschen mit allen Aufgaben in das Team aufzunehmen und ein Zugehörigkeitsgefühl zu vermitteln.

Wenn dann zum Abschied eine kleine Träne fließt, haben wir alles richtig gemacht. **2**

Peter Meyer



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 ruhenden 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 den Alterstod – manchmal schon nach 2 Jahren. Hier setzt der MEGAPULSE ein.

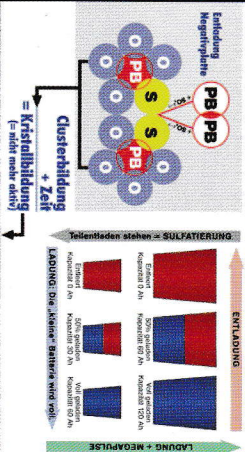
Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst totesglaube Batterien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

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

Batterien regenerieren mit MEGAPULSE



Sulfatierung:



Neue Batterieplatte (Aktiv) | Sulfatierte Batterieplatte (Inaktiv) | Batterieplatte mit MEGAPULSE behandelt (Reaktiviert)

THE BATTERY MANAGERS Alsbachstr. 15 · D-66115 Saarbrücken
NOVITEC Tel. 0681-992740 · Fax 0681-9927421 · info@novitec.de · www.novitec.de

Was bringt mir denn so eine Mitgliedschaft in der DTMV?

Erleben eines funktionierenden Netzwerks an Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft auf unserer Reise Ostfriesland – Berlin

Die Frage, was eine Mitgliedschaft in einem Verein bringt, der kein Clubhaus hat, keine Zentrale, dessen Mitglieder über Deutschland und einige europäische Nachbarländer versprengt sind, stellen wir uns vor vielen Jahren auch. Als uns in Krefeld, kurz nach dem Erwerb unserer 25m Tjalk Animo, Ilonka und Richard Finger den Klonschnack in die Hand drückten. Wir lasen diesen zwar mit Interesse, zögerten dann aber noch lange. Jahre. Was bringt das denn?

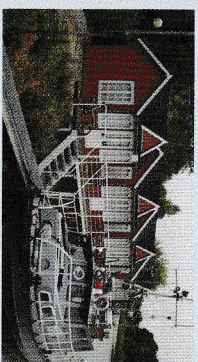
Zuversichtlich machten wir uns auf den Weg. Die Strecke bis Minden kannten wir schon, sie war daher keine Herausforderung. Unsere Tour hatte eine Besonderheit: Hilmar musste in regelmäßigen, ca. 2-wöchigen Abständen, für ein paar Tage dienstlich unterwegs sein. Frau und Hund mussten daher für diese Tage mit der Animo einigemaßen sicher untergebracht sein.

Allen, die sich heute diese Frage stellen: eine Menge, wenn man will. Mit einem 25m Schiff von Ostfriesland nach Berlin zu fahren bedeutet eine andere Herausforderung als die Tour mit einer 10m Yacht. Findet man doch mit letzterer in fast jedem Yachthafen Unterschlupf.

Die meisten unserer alten Pötte haben eine etwas unglückliche Zwittergröße: zu groß und schwer für die Anleger für Yachten, und zu klein, um an zwei Dalben der Berufsschiffahrt festzumachen – an manch einem Schleusenwartplatz hängt man buchstäblich zwischen den Seilen.

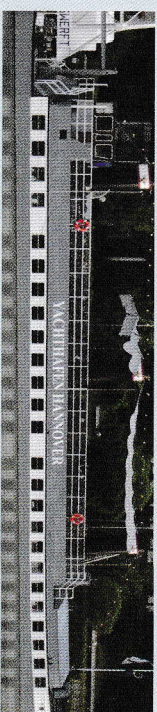
In der Hinsicht ist der Mittellandkanal traumhaft: alle 10-20km gibt es eine große Spundwand-Liegestelle für die Großen und am Ende einen kleineren Bereich für Kleinfahrzeuge.

Auch hier hatten wir, dank der Tipps von Franz und der Buzios, immer schon einen kleinen Hinweis darauf, wo es landschaftlich schön ist, ein Supermarkt in der Nähe oder eine Stromtankstelle vorhanden ist. Da beide auch einen



Der Hafen wurde Ende der 1980er Jahre auf dem Gelände der ehemaligen Amminiuswerft errichtet. Ende 1996 übernahm ihn der Marine-Regatta-Verein als Wassersportabteilung der Marinekameradschaft Hannover. Die Gebäude wurden nutzbar gemacht und die Steganlage wieder hergerichtet und teilweise ergänzt, sowie eine Bootstankstelle errichtet.

Im Jahre 2000 wurde ein alter Schlepleichter gekauft und bis 2003, größtenteils in Eigenarbeit, zum schwimmenden Clubhaus mit Hafenmeisterei und Restaurantsschiff ausgebaut. Das Restaurantsschiff hat eine exzellente Küche, ist ganzjährig geöffnet und auch für Veranstaltungen buchbar. Tel: 05 11 / 54 55 80 98.



Im Jahre 2012 wechselte der Hafen einschließlich des Restaurantsschiffes in die Verantwortung der Firma Yachthafenverwaltung Hannover. Anschließend wurde die Steganlage, insbesondere für größere Boote, erweitert. Außerdem wurden vier Finnhütten mit Übernachtungsmöglichkeiten für Bootsfahrer mit eingeschränkten Schlafmöglichkeiten an Bord oder Wassewandler errichtet.

Der Hafen ist auf mehreren Wegen erreichbar.

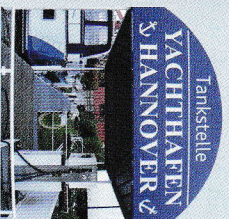
- Auf dem Wasserweg über den Mittellandkanal bei Kanal-km 163,6.
- Auf dem Landweg mit dem Bus Haltestelle in der Nähe - 2 Buslinien mit Verbindung direkt zum Hauptbahnhof (Stadtzentrum)

Für Gastlieger gibt es im Hafen ausreichend Liegeplätze. Es können Boote jeglicher Größenordnung anlegen, auch 27 m Länge oder 6 m Breite sind in begrenztem Umfang kein Problem. Liegeplätze an den Kopfstiegen haben 2,50 m Wassertiefe.

Die Diesel-Bootstankstelle wird vom Hafenmeister bedient. Sie ist in der Saison (1. April bis 30. Oktober) Montag bis Sonntag von 9.00 bis 20.00 Uhr geöffnet.

Außerhalb der normalen Geschäftszeiten erreichbar unter Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8.

In unmittelbarer Nähe zum Hafen befinden sich zwei Supermärkte, sowie Sparkasse und Commerzbank.



Yachthafen Hannover

Wertstraße 19, 30163 Hannover · Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8
E-Mail: yachthafenhannover@t-online.de

Bordhund haben, wussten wir, dass sie keinesfalls einen Liegeplatz ohne Landgang empfohlen hätten.

Apropos Hund: unser Bootsmann hat sich in Hannover wohl Rattengift oder Ähnliches einverleibt. Jedenfalls wurde er richtig krank. Klar waren wir in der Einöde, als es schlimm wurde, und klar, war Wochenende. Wäre er am Sonntag-nachmittag nicht wieder genesen....ich hätte mich in meiner Verzweiflung nicht geschaut, unsere Tierarzt-Vereinskollegen in Hoya anzurufen, mit der Bitte um Ferndiagnose und Tipps. Aber das nur am Rande.

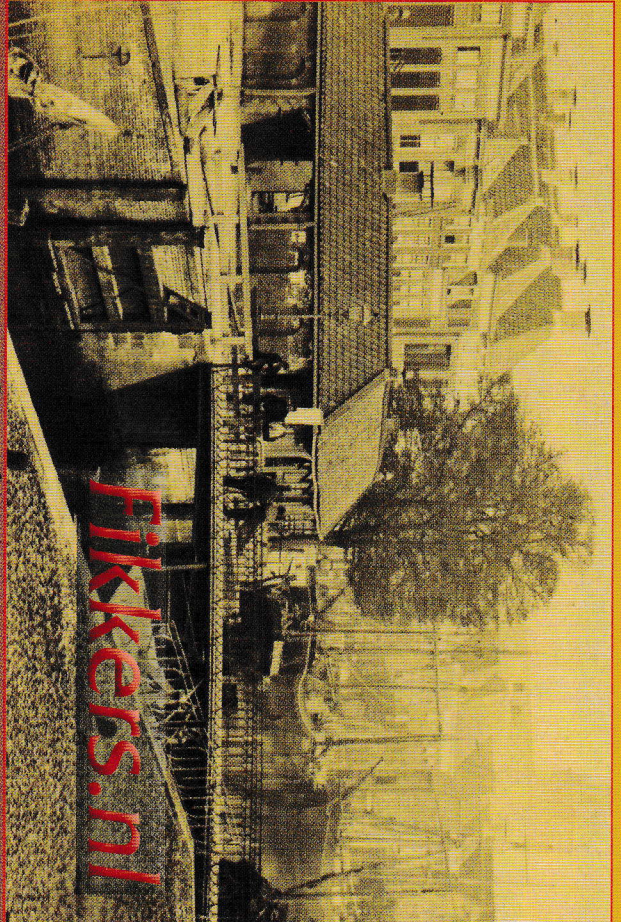
Für die nächste Station, wo der Skipper für ein paar Tage von Bord gehen wollte, wählten wir die Büttelei: eine Gegend mit vielen Orten, die auf -bittel enden, kurz vor Wolfsburg. An einem Berufsschiffanleger mit Stromtankstelle in Edesbittel machten wir fest. 7km entfernt wohnt Peter Meyer, der Verantwortliche dieses Blättchens, mit seiner Familie. Dass ich mich in den Tagen ohne den Skipper dort sehr wohl fühlen konnte, lag nicht nur an der Gewissheit, dass nur ein Anruf genügt, wenn es irgendwo ‚brennt‘, sondern an der Gastfreundschaft von Bianca, Peter und Sohn Hanni, dem schönen gemeinsamen Abend in Gifhorn und dann nach Hilmar's Rückkehr noch zu fünf in Braunschweig.

Auch die weitere Tour baute auf den Tipps von Kollegen auf. In Brandenburg konnten wir dank Peters Vermittlung im winzigen historischen Hafen an der Archimedes festmachen, deren Eigner und Bewohner Peter auch sehr umtriebig in der Förderung des schwimmenden Kulturgutes vor Ort ist. René und Franz erwähnten den Yacht-

hafen Potsdam sehr positiv, so dass dies die nächste Station für die Aktion ‚Frau und Hund allein an Bord‘ wurde. Ein Volltreffer – sehr zentral und trotzdem im Grünen, alles locker mit dem Fahrrad zu erreichen, so viel zu besichtigen, dass man Monate bleiben könnte. Und der Liegeplatz absolut sicher und mit dem Luxus von 380V.


Die nächste Station war die ‚Anny‘ in Spandau. Diesen Kontakt verdanken wir dem Zufall, dass beim Traditionsschiffertreffen in Leer Peter eine Kojе für einen Bekannten suchte, und bei uns fündig wurde. Harald aus Berlin quartierte sich also bei uns ein, und erzählte uns, dass er das Schiff ANNY in Spandau betreut. Wir sollten doch mal vorbeikommen, wenn wir in der Nähe seien. Harald wurde während der wilden Tage in Leer dann auch vom DTMV-Fieber gepackt und somit Mitglied.

So lernten wir während total verregneten Spandauer Tagen längsseits an der ANNY, ein wunderschön ausgebautes Ausflugsschiff, Elke, die Eignerin kennen. Und einen guten Bekannten von ihren 24-jährigen Hendrik, der mit Leib und Seele seinem 100-Jahre alten Fahrgastschiff HETTERKEIT verschrieben ist, mit dem er täglich Touristen durch Berlin und Umgebung schippert. Mit seiner HETTERKEIT fuhren wir an einem solchen Regentag die Citytour durch Berlin, nachdem Hendrik uns in die Katakomben des Schiffes geführt hatte, und wir durften auch im engen Steuerstand die Fahrt durch die niedrigen Brücken erleben. Der Höhepunkt der Tour war, als das Fahrgastschiff auf der Rücktour an der ANIMO anlegte, um uns von Bord zu lassen.



Fikkers.nl

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



DRUCKKONTOR EMDEN

Vorsprung durch Qualität

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



Mit Elke und Harald haben wir ein paar sehr nette Abende verbracht. Wir hoffen, dass die neu gewonnenen Kontakte halten.

Da Vereinsmitglied Hans-Jürgen mit seiner BERTA ebenfalls in Spandau liegt, nahmen wir zu ihm und seiner Regina auch Kontakt auf. Sie erschienen dann auch am nächsten Nachmittag. Da Hilli gerade dabei war, ein Leck am Auspuff zu schweißen und ihm die Edelstahlelektroden ausgegangen waren, erbot sich Hans Jürgen, ihm am folgenden Tag welche zu besorgen. Dank dieser Hilfe konnte das Problem zügig gelöst werden. Am Abend holten uns die beiden ab, um bei ihnen zu Hause einen netten Abend mit vorzüglicher italienischer Kost und spannenden Geschichten zu verbringen.

Irgendwann verbesserte sich das Wetter, der Auspuff war wieder ok, und so schippern wir, Tipp von Hans-Jürgen, zu unserem nördlichsten Punkt der diesjährigen Reise, nach Oranienburg. Von dort auf dem Rückweg, rief uns die Mannschaft der Berta an, gerade aufgebrochen zu einer kleinen Herbsttour Richtung

22

KLÖNSCHNACK Nr. 28

Müggelsee. Da wir da noch etwas gemeinsame Strecke hatten, verbrachten wir 3 Tage zusammen an 2 wunderschönen Liegestellen im Seebereich. Mit gemeinsamen Essen, Rotwein und wilden Geschichten recht kurzweilig.

Einige unserer positiven Erfahrungen mit Liegestellen etc., haben wir an Eigner anderer größerer Pötte weitergeben können, denen wir unterwegs begegneten.

Klar wären wir auch nach Berlin gekommen, hätten wir damals die DTMV-Idee in den Wind geschlagen. Aber die Qualität dieser Reise wäre sicherlich eine andere gewesen.

Daher, danke an alle, die unsere Reise mit Tipps, Hilfe und ihrer Anwesenheit bereichert haben.

Noch ist diese Reise nicht zu Ende – wir haben den weiten Weg von Potsdam nach Weener noch vor uns und immerhin schon Oktober. Also, nischt wie weg, denn wie heißt es so schön bei Seeed: dickes B, oben an der Spree, im Sommer tust Du gut und im Winter tut's weh....

Catharina Bockhacker

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für

Schiffselektrik und Dieseltechnik

Unser Team wartet und repariert fachmännisch und mit Know how!

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

Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C

ARDIC Navigation & Kommunikation

SIEMENS VDO Besprechger

YANMAR Marine

WRECO Marine Comfort

pruma mobile solutions

BOSCH Service

A&W

Ktz-Elektrik GmbH & Co KG

Helfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 93
www.guw-bosch.de · e-Mail: info@guw-bosch.de

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.ostrfriesische-volksbank.de

Ostfriesische Volksbank eG



Änderungen in der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinschUO) und andere ...alles neu2013

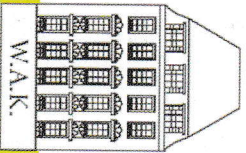
Unvollständige, „mitwachsende“ Übersicht über die Neuerungen, die uns die

1. BinschUOuaÄndV (in ausgeschriebener: erste Binnen-Schiffs-Untersuchungs-Ordnung u. a. Änderungsverordnung, Realname: Erste Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften) zum 1.1.2013 besichert hat.

Die BinschUOuaÄndV veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Teil I, 2012 Nr 60, S.2802

1. Die Beförderung von Personen ge-

- gen Entgelt ist jetzt geregelt !!
- Den BinschUO § 4a (neueu!):
hier in voller Schönheit:
BinschUO § 4a Beförderung von Fahrgästen
- (1) Die entgeltliche oder sonstige geschäfts- oder erwerbsmäßige Beförderung von Personen (Fahrgäste) darf nur mit einem Fahrgastschiff im Sinne des Anhangs II § 1. 1.01 Nummer 18 oder 18a,**
2. einer Fähre im Sinne des Anhangs X § 1.01 Nummer 1,
3. einer Barkasse im Sinne des Anhangs



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

X § 5.01,
4. einem kleinen Fahrgastschiff im Sinne des Anhangs X § 7.01
erfolgen. Das Fahrzeug muss nach § 5 zugelassen sein.

(2) Als Entgelt gelten auch wirtschaftliche Vorteile, die nur mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise gefördernten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

(3) Absatz 1 gilt nicht für die Beförderung von Fahrgästen

1. auf Gütermotorschiffen im Sinne des Anhangs II § 1.01 Nummer 7, wenn der Haupterwerbszweck die Güterbeförderung ist und die Beförderung von Fahrgästen ausschließlich bei Gelegenheit der Ausübung dieses Haupterwerbszwecks durchgeführt wird,

2. auf einem nach der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung angemieteten Sportboot, das mit einer Charterbescheinigung nach § 9 der genannten Verordnung geführt wird, sofern die Beförderung dazu dient,

- a. in die Handhabung des Bootes eingewiesen zu werden,
- b. gelegentlich fährerscheinpflichtige Wasserstraßenabschnitte zu überwinden, um ein Fahrgebiet zu erreichen, das mit einer Charterbescheinigung befahren werden darf, oder

c. das Sportboot an seinen ständigen Liegeplatz zurückzuführen, wenn die Weiterfahrt mit einer Charterbescheinigung nicht mehr erlaubt ist,

3. auf einem Sportboot eines Wassersportvereins oder einer Sportbootschule, sofern die Beförderung Ausbildungszwecken dient,

4. wenn das Gesamtentgelt für die jeweilige Fahrt die Betriebskosten dieser Fahrt nicht übersteigt und die Beförderung nicht geschäfts- oder erwerbsmäßig und nur gelegentlich erfolgt.

(4) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde zur Vermeidung einer unbilligen Härte auf Antrag des Eigentümers im Einzelfall oder für einen bestimmten Zeitraum, in Fahrtgebieten, in denen keine oder nur in geringem Umfang Fahrgastschiffahrt betrieben wird, die Beförderung von Fahrgästen auf einem Fahrzeug zulassen, das am 31. Dezember 2012 über ein Bootszugnis nach § 3 Absatz 1 Satz 2 der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung verfügt. In der Zulassung sind das Fahrgebiet, die erforderliche zusätzliche Ausrüstung, insbesondere mit Rettungsmitteln, die Anzahl der erforderlichen Besatzungsmitglieder und die Anzahl der zulässigen Fahrgäste vorzuschreiben, sofern das für das Fahrzeug ausgestellte Bootszugnis nicht bereits entsprechende Vorgaben enthält.

Im Falle einer Einzelfallzulassung sind zusätzlich der Zeitpunkt und die Dauer der Fahrt anzugeben. Die Zulassung kann ferner mit den für die Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs erforderlichen Nebenbestimmungen, im Falle von Auflagen auch nachträglich, verbunden werden. Im Falle einer betroffenen Zulassung soll deren Gültigkeit an diejenige des für das Fahrzeug erteilten Bootszugnisses angepasst werden. Die Zulassung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen auszuhandigen.

Wichtige Informationen für Traditionsschiffer

In FETTDRUCK hier die Regel und die Ausnahme, die wohl von den betroffenen Fahrzeugen recht leicht eingehalten werden kann.

2. Keine Vermietung von Sportbooten mit Bootsführer nach Sportbootvermietungsverordnung Binnen

Sportbootvermietungsverordnung § 8 Nr 5 ist ersatzlos gestrichen worden, dies bedeutet, dass Fahrzeuge, die als Sportboot betrieben und gewerblich vermietet werden, also ein Bootszugnis des örtlichen Wasser- und Schifffahrtsamtes haben, nicht mehr mit Schiffführer vermietet werden können, sondern dass der Mieter ein dem Fahrzeug und dem Fahrgebiet entsprechendes Befähigungszugnis vorzulegen hat. Für Fahrzeuge, die zum 31.12.2012 über ein Bootszugnis nach Sportbootvermietungsverordnung Binnen verfügen, gilt eventuell die Ausnahme-regelung nach BinschUO §4a Nr 4 Satz 1 (s.o.)

Traditionsschiffe „Binnen“ unterliegen ab 20 m Länge der Untersuchungspflicht der SUK und müssen als Verkehrszulassung ein gültigen Schiffsattest an Bord mitführen.

Diese Atteste werden je nach Beschaffenheit des Schiffes in den Klassen 1-4 ausgestellt. (Zone der Wasserstraße)

- Zone I Seewasserstraße lt. Karte
- Zone II Seewasserstraßen lt. Karte
- Zone III Binnenwasserstraße lt. Karte
- Zone III mit Zusatz Rhein
- Zone IV übrigen Wasserstraßen

Nebenstehend habe ich eine Grafik der Zonen und eine Auflistung der Seewasserstraßen aufgeführt, die auch mit Schiffen der Zulassung III befahren werden dürfen. **2**

Peter Meyer

Erleichterungen auf bestimmten Wasserstraßen der Zone 2

- § 44 BinschUO
- § 46 BinschUO

§ 45 Anwendungsbereich

10 Vorschriften zitieren § 45 BinschUO

Auf

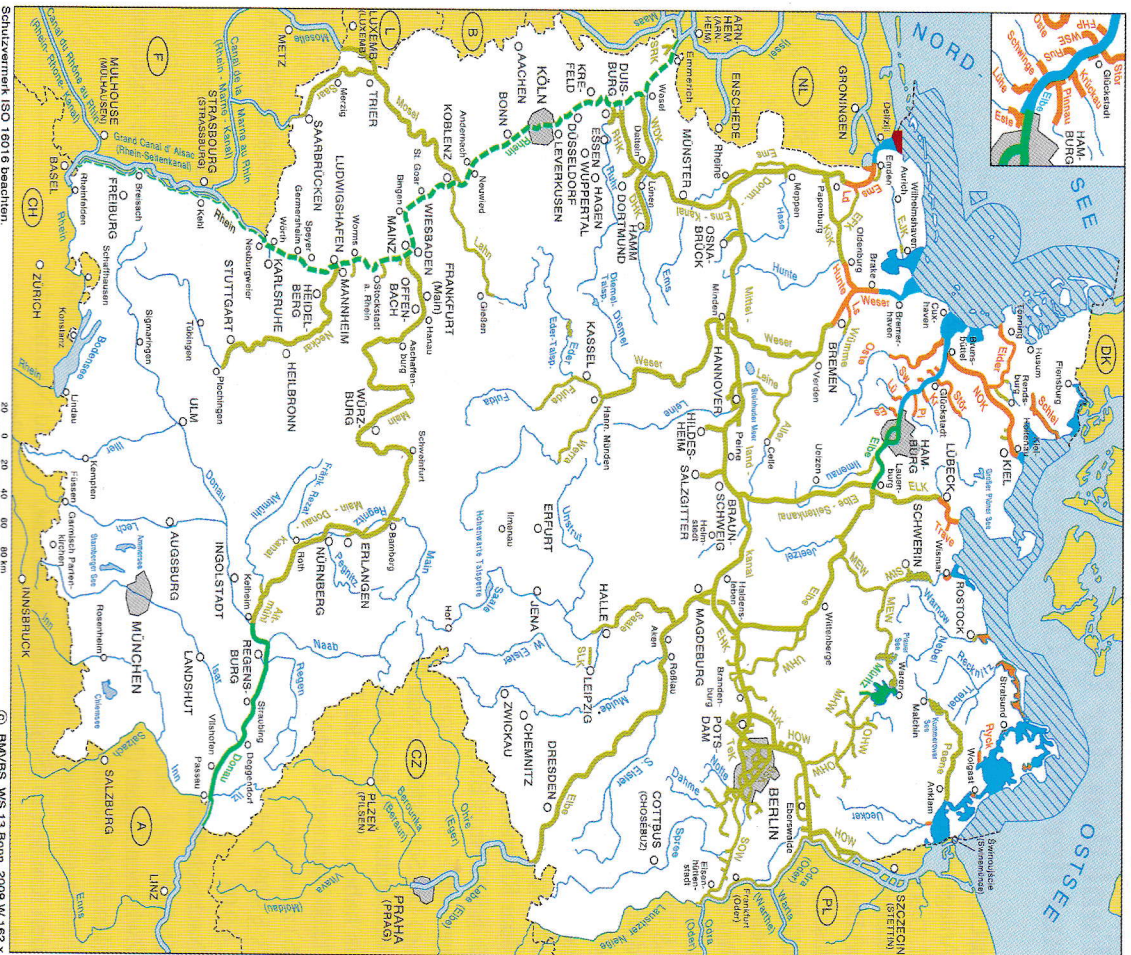
- der Ems oberhalb der Westmole der Emdener Hafeneinfahrt,
- der Weser oberhalb der Untergrenze des Halens Brake und ihren Nebenflüssen,
- den Nebenflüssen der Elbe,
- der Eider,
- der Schlei,
- dem Nord-Ostsee-Kanal mit seinen Nebenstrecken und dem südlich anschließenden Teil der Kieler Förde,
- der Trave und
- der Leda

dürfen auch Wasserfahrzeuge fahren, die nur zum Verkehr auf Wasserstraßen der Zone 3 zugelassen sind. Fahrgastschiffe und Fähren müssen jedoch den Freibord und den Sicherheitsabstand nach § 64 Abs. 2 und 3 haben. Diese Erleichterung gilt auf der Ems auch unterhalb von Emden bis zur Hafeneinfahrt von Delfzijl für Güterschiffe bei geschlossenen Ladeluken, für Schleppboote und für Schubboote.

Wichtige Informationen für Traditionsschiffer

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Einteilung in Zonen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung



Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Kartographie: Fachstelle für Geoinformation Süd, Regensburg

Verkehrsinformationen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Funktion der Lichtwahrschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar

a/CC/R12_2de

Anlage zu Protokoll 13

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 12.02 wird wie folgt gefasst:

„12.02 Funktion der Lichtwahrschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar“.

b) Die Angabe zu § 12.03 wird wie folgt eingefügt:

„§ 12.03 Besondere Regeln für die Fahrt in der Wahrschau“.

c) Die Angabe zu Anlage 9 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 9: Lichtwahrschau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43“.

2. § 9.07 Nr. 3 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) Die Schiffsführer von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von über 110 m haben sich zu jeder Tageszeit gemäß § 12.03 Nummer 2 und Nummer 6 Buchstabe b) zu melden.“

3. § 9.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.08 Nachtschifffahrt auf der Strecke Bingen - St. Goar

Zwischen Bingen (km 530,00) und St. Goar (km 556,00) ist die Fahrt nachts nur Fahrzeugen erlaubt, die Sprechfunk auf den Kanälen 10 (Schiff/Schiff) und 18 bzw.

22 und in der Talfahrt Radar benutzen.“

4. § 12.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 12.02 Funktion der Lichtwahrschau auf der

Strecke Oberwesel - St. Goar

1. Die Strecke, die von der Revierzentrale Oberwesel gewahrschau wird

(Wahrschau-Strecke), befindet sich im Bereich von km 548,50 bis km 555,43 (Anlage 9).

2. An der Strecke Oberwesel - St. Goar sind folgende Signalstellen eingerichtet:

Signalstelle A: km 550,57, linkes Ufer, am Ochsenturm bei Oberwesel;

Signalstelle B: km 552,80, linkes Ufer, am Kammerack;

Signalstelle C: km 553,61, linkes Ufer, am Betteck;

Signalstelle D: km 554,34, linkes Ufer, gegenüber der Loreley („Die Litzelsteine“);
Signalstelle E: km 555,43, linkes Ufer, an der Bank.

a/CC/R12_2de

3. Der Bergfahrt wird die Annäherung von Talfahrern - mit Ausnahme von Kleinfahrzeugen - an den Signalstellen A, C, D und E angezeigt.

Jede dieser Signalstellen zeigt der Bergfahrt ihre Lichtzeichen auf übereinander stehenden Feldern, die folgenden Teilstrecken zugeordnet sind:

Feld Nummer der Teilstrecke

Oberstromgrenze

der Teilstrecke

Unterstromgrenze der Teilstrecke
Signalstelle A

oben 1 km 548,50 km 549,50
unten 2 km 549,50 km 550,57

Signalstelle C

oben 3 km 550,57 km 551,30

Mitte 4 km 551,30 km 552,40

unten 5 km 552,40 km 553,60

Signalstelle D

oben 4 km 551,30 km 552,40

Mitte 5 km 552,40 km 553,60

unten 6 km 553,61 km 554,34

Signalstelle E

oben 6 km 553,61 km 554,34

unten 7 km 554,34 km 555,43

4. Die Zeichen an den Signalstellen bedeuten für die ihnen zugeordneten Teilstrecken:

a) Drei weiße, ein Dreieck bildende Lichtlinien (Bild 1):

In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge über 110 m zu Tal.

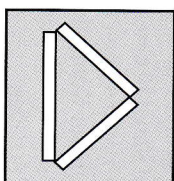


Bild 1

b) Zwei dachförmig geneinander geneigte weiße Lichtlinien.

In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge bis 110 m oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m oder mit einer Breite über 15 m zu Tal.

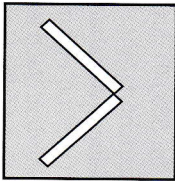


Bild 2

-41-

a/CC/R12_2de

c) Eine nach rechts geneigte weiße Lichtlinie

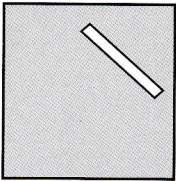
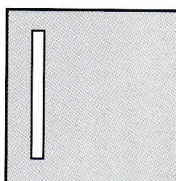


Bild 3

In der Teilstrecke fährt

Fahrzeug mit einer Länge bis 110 m zu Tal.



d) Eine waagerechte weiße Lichtlinie, Bild 4 In der Teilstrecke befindet sich kein Talfahrer.

5. Ferner können an den Signalstellen folgende Zeichen gezeigt werden:

a) an der Signalstelle A

aa) ein weißes Licht nur für die Talfahrt sichtbar: den Talfahrern wird mitgeteilt, dass die Lichtwahrschau in Betrieb ist.

bb) zusätzlich ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar; ein Verband mit einer Länge über 110 m fährt am Tauberwerth (Teilstrecke 3) zu Berg.

b) an der Signalstelle B

ein weißes Blinklicht, nur bergwärts sichtbar; ein Verband mit einer Länge über 110 m umfährt das Betteck zu Berg.

6. Eine Sperrung der Schifffahrt für die Talfahrt wird an den Signalstellen A oder B durch zwei nur für die Talfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.

Eine Sperrung der Schifffahrt für die Bergfahrt wird an den Signalstellen D oder E durch zwei nur für die Bergfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.“

-42-

a/CC/R12_2de

5. § 12.03 wird wie folgt eingefügt:

„§ 12.03 Besondere Regeln für die Fahrt in der Wahrschau“

1. In bestimmten Verkehrssituationen besteht ein Begegnungsverbot am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,61 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60). Dieses Begegnungsverbot gilt

a) für bergfahrende Fahrzeuge und Verbände mit einer Länge unter 110 m, ausgenommen Kleinfahrzeuge; Rhein-km 548,50 - 555,43

wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a angezeigt wird.

b) für bergfahrende Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a oder b angezeigt wird.

c) für bergfahrende Verbände mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. §12.02 Nummer 4 Buchstabe a, b oder c angezeigt wird.

Bei einem Begegnungsverbot nach Satz 1 müssen die Bergfahrer unterhalb des Bankecks, des Bettecks oder des Tauberwerths anhalten, bis die Tallahner am km 555,60 bzw. am km 553,60 oder am km 551,20 vorbeigefahren sind.

2. Die Bergfahrer, ausgenommen Kleinfahrzeuge, müssen bei der Annäherung an das Banck, das Betteck oder das Tauberwerth die Tallahner mit Sprechfunk ansprechen und diese auffordern, ihnen Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung des Fahrzeugs mitzuteilen.

3. Nach Überschreiten der Hochwasser-marke I am Pegel Kaub (4,60 m) gilt für alle Fahrzeuge und Verbände, ausgenommen Kleinfahrzeuge, am Banck (km 555,60 bis km 555,30) und am Betteck (km 553,60 bis km 551,20 bis km 550,60) ein Begegnungs- und Überholverbot.

4. Zu Tal fahrende Fahrzeuge mit einer Breite von 15 m und mehr müssen bei km 548,00 auf Kanal 18 „Oberwesel -

Wahrschau“ ruhen und Fahrzeugart, Namen, Standort, Breite und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs mitteilen.

5. Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge, die innerhalb der Wahrschautrecke an bzw. ablegen oder wenden und wieder zurückfahren, müssen dies über Kanal 18 der Revierzentrale über das Rufzeichen „Oberwesel Wahrschau“ anzeigen.

6. Ist die Lichtwahrschau außer Betrieb, gelten, ausgenommen für Kleinfahrzeuge, folgende Regelungen:

a) Die Regelungen unter Nummer 1 und 2 gelten für alle zu Berg fahrenden Fahrzeuge und Verbände. Meldet sich kein Tallahner dürfen die Bergfahrer das Banck, Betteck oder den Jungferngrund nur umfahren, wenn sie vorher auf Kanal 10 einen tiefen Ton von 1 Sekunde Dauer empfangen haben. Dieser Ton dient der Kontrolle des ordnungsgemäßen Funkbetriebs auf der Strecke Oberwesel bis St. Goar.

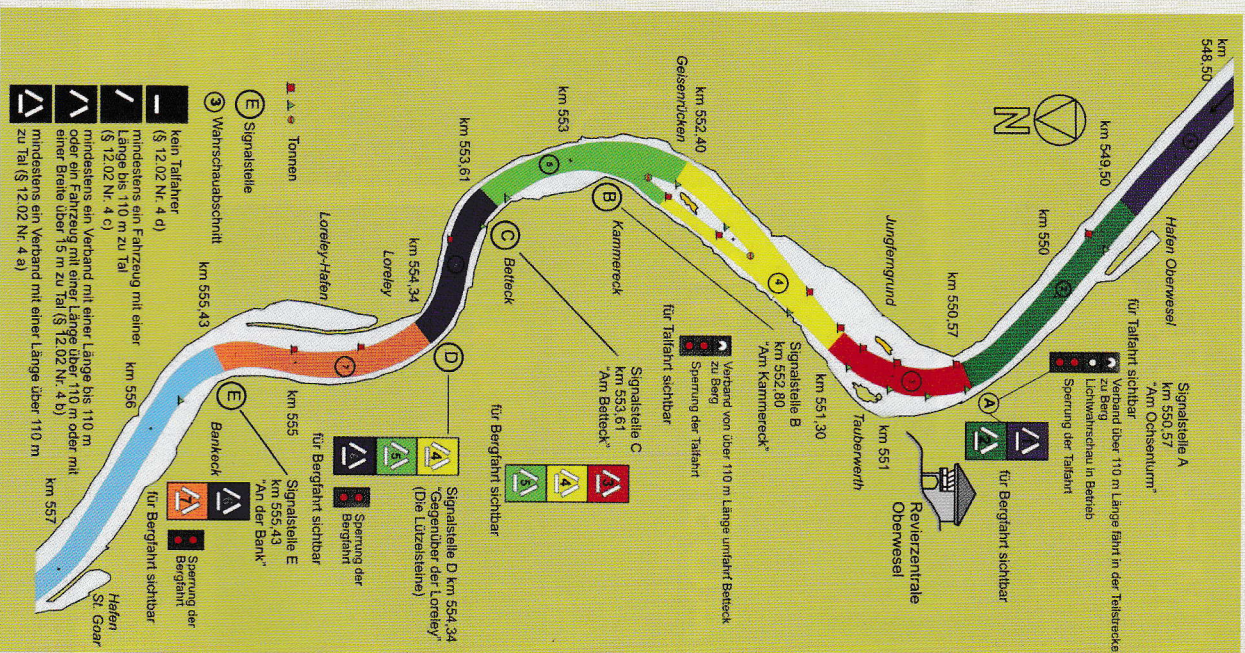
b) Tallahner müssen während der Vorbeifahrt am km 548,50 oberhalb des Halens Oberwesel, an der oberen Trennungstonne am Geisenrücken (km 552,00) und am Betteck (km 553,60) Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs ansagen. Dieselben Angaben müssen sie ansagen, wenn sie von einem Bergfahrer angesprochen werden. Nach jeder Meldung muss die Sprechfunkanlage wieder auf Empfang geschaltet werden.“

a/CC/R12_2de

6. Anlage 9 wird wie folgt gefasst:
„Anlage 9

Lichtwahrschau Oberwesel - St. Goar **9**

Lichtwahrschau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43



ZIMMER MIT AUSSICHT.



€ 29,90 [D] • ISBN 978-3-7688-3570-1

DK
DELIUS KLASING

Im Buch- und Fachhandel • www.delius-klasing.de • Tel. 0521/55 99 11

Berichte der Mitglieder



Aus dem Logbuch der Solitaer

Von Franz Schmidt

Teil III - die Rückreise nach Ostfriesland

Es wurde Zeit für die Rückreise. Tochter Alexandra und Schwiegersohn Jochen hatten drei Wochen Urlaub und wollten von Berlin aus bis nach Minden mitfahren. Sie brachten ihr 4 Monate altes Töchterchen Viola mit, das erste Erfahrungen an Bord der Solitaer machen sollte.

Für die Anreise hatten sie sich einen größeren Leihwagen vom Typ Familienkutsche gemietet und diesen bis unters Dach vollgeladen. In Potsdam, am Liegeplatz der Solitaer angekommen, musste Viola erst gestillt und dann untenrum frisch gemacht werden. Diesen Part übernahm Alexandra. Jochen und ich schleppten derweil Koffer und Packsäcke ins Schiff und verstaute alles so gut es ging.

In der Nacht regnete es stark. Am Morgen schien jedoch die Sonne und das Radio verkündete Kaiserwetter. Wir legten ab und fuhren in Richtung Spandau. Das Wasser glitzerte in der Sonne und mit

24 - 26 °C war es angenehm warm. Wir passierten den Wannsee und fuhren am Grunewald entlang. An der Bunkerstation von Ingo Gersbeck tankten wir 800 Liter Diesel-Tagesspreis 1,64 Euro- und legten danach ein paar hundert Meter weiter, in Höhe der Spreemündung in die Havel, an. Meine Besatzung erkundete dann die Fußgängerzone Spandaus auf der gegenüber liegenden Havelseite, während ich klar Schiff machte.

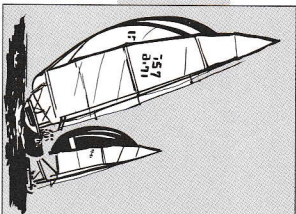
Am Abend trafen wir uns dann in einem Restaurant mit dem schönen Namen „satt und selig“. So ungefähr war dann auch unser Zustand, als wir zurück zum Schiff schlenderten. Viola hatte das alles überwiegend schlafend mitgemacht. Irrendwann wurde sie aber wach, quengelte zunächst ein wenig herum und lehrte uns dann das Fürchten. Sie schrie aus Leibeskräften, ohne dass wir eine Erklärung dafür hatten. Die jungen Eltern waren besorgt. Insbesondere, als sie auch noch

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

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

- Einboudiesel
- Getriebe
- Wellenanlagen
- Propeller
- Kupplungen
- Außenborder

Direkt am Wasser
Citynähe – 300 m
v. Delft

Durchführung von:
• Schiffsreparaturen
• Motorinstandsetzung



HÖPPNER

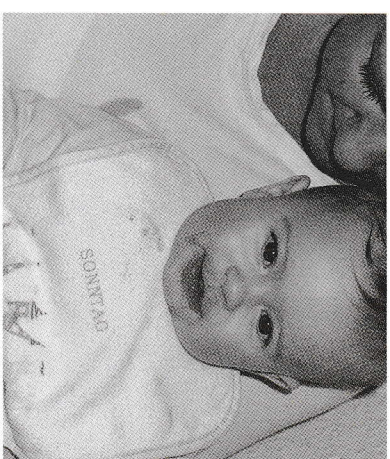
Maschinen- und Wagenbau

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel. 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14
Email: hoepfnerco@web.de

Berichte der Mitglieder

Fieber feststellen. Sie telefonierten in die Heimat und befragten alle Freunde und Bekannten mit Kleinkind-Erfahrung. Dabei kristallisierte sich heraus, dass es mit großer Wahrscheinlichkeit die kommenden Zähne waren, die diese Pain verursachten. Der ultimative Test bestand darin, dem Kind einen Finger in den Mund zu stecken. Wenn es mit seinem „Felgen“ heftig darauf herumkauen würde, hätte es wohl Schmerzen oder einen starken Juckreiz im Kiefer. Bei Viola war das so. Wir waren erleichtert, hatten jetzt eine Erklärung für die Schreierei. Es wurde trotzdem eine unruhige Nacht.

Am Morgen legten wir in Spandau ab und fuhren bei wiederum schönstem Wetter zurück nach Potsdam. Die Spundwand am Jungfersee, mittlerweile schon so was wie eine Basisstation für mich, war frei. Wir konnten bequem dort anlegen. Viola hatte wieder 40°C Fieber. Das digitale Fieberthermometer, das ihr immer wieder in den Popo geschoben wurde, wollte sie nicht mehr. Sie schrie schon in den höchsten Tönen, wenn ihre Mama ihr nur die Windelhose aufmachte. Jochen musste aufs Fahrrad und in die nächste Apotheke fahren, um ein anderes Fieberthermometer zu kaufen. Nach Möglichkeit ein Gerät, wie es in den Krankenhäusern verwendet wird. Er rief nach 20 Minuten aus einer Apotheke an und berichtete, er habe 2 Apothekerinnen und mehrere junge Mütter um sich versammelt, die ihn kompetent beraten würden. Allerdings gäbe es zahlreiche Modelle und jede der Frauen schwärmte für ein anderes Gerät. Jetzt wäre er verunsichert und brauche eine Entscheidungshilfe. Für die junge Mutter war das Beste gerade gut genug. Sie entschied sich für das Spitzenmodell. Ein



Viola

Gerät, mit dem man berührungsfrei Fieber messen kann. Man hält die Messspitze mit ca. 2 cm Abstand vor die Stirn eines Fiebernden und kann die Temperatur dann digital am Gerät ablesen. Toll was es alles so gibt. Das war aber noch nicht alles. Jochen war hervorragend beraten worden und brachte auch noch ein Döschen mit kleinen Perlen mit, ähnlich wie die Liebesperlen die ich von früher kannte. Man steckt dem Zähne bekommenden Kind ab und zu ein solches Perlen in den Mund und betäubt damit die größten Beschwerden. Viola hatte - so behandelt - zwar immer noch leichtes Fieber, schrie aber nicht mehr so doll.

Kaum hatten wir die Wehwechen Violas einigermaßen im Griff, tauchte das nächste Problem auf. Wir hatten Flöhe an Bord. Und zwar besonders Widerstandsfähige, die sich nicht mit den üblichen Frontline-Ampullen aus der Apotheke bekämpfen ließen. Vermutlich hatten unsere Hundesite aus dem Wald mitgebracht, wo sich Füchse und Wildschweine herumtreiben. Im Internet gibt es reichlich Informationen über Flöhe. Demnach sind sie eine der ältesten und erfolgreichsten Lebewesen,

Berichte der Mitglieder

die schon seit Millionen von Jahren auf unserer Erde existieren. Im Mittelalter soll die Pest durch Flöhe übertragen worden sein. Viele Menschen hat es dadurch dahingerafft. Soweit wollten wir es nicht kommen lassen. Wir probierten Gegenmittel aus, die alle nicht ausreichend wirkten. Zuguterletzt holten wir 2 Sprühdosen bei einem Tierarzt und räuchereten damit das ganze Schiff aus. Eine unangenehme und aufwändige Angelegenheit. Lebensmittel und alle möglichen Gebrauchsgegenstände mussten aus dem Schiff getragen werden. Alles, was sich in die Waschmaschine stecken ließ, musste gewaschen und getrocknet werden. Eine im Internet beschriebene traditionelle Flohfangmethode hielt ich zunächst für Spökenkram: „Man stelle einen Teller oder eine Schüssel mit Wasser auf, in das etwas Spülmittel gegeben und in dessen Mitte eine Kerze (Teelicht o.ä.) aufgestellt wird. Die Flöhe springen zum Licht und ertrinken im Wasser ohne Oberflächenspannung“. Wir machten einen Versuch und staunten nicht schlecht. In einer Nacht ertranken ca. 40 Flöhe in einem solchen Teller. Flöhe entwickeln sich jedoch in drei verschiedenen Zyklen: Eier

-Larven - Puppen. Diese Vorstufen bis zum ausgewachsenen Floh kann man natürlich mit der beschriebenen Flohfangmethode nicht bekämpfen. Da bleibt nur Chemie, Staubsauger und Waschmaschine.

Es war sehr warm in diesen Tagen. Am Sonntag, dem 19.08.12, fuhren wir darum nochmal in unsere nahe Badebucht und gingen dort vor Anker. Bei über 30°C und viel Sonne hatten wir einen schönen Badetag. Am Montag traten wir dann die Rückreise an. Zunächst von Potsdam/Jungfernsee nach Brandenburg/Jahrtausendbrücke. Im Bereich der Schleuse Brandenburg turnten ein paar Junge Leute mit einem Blockhütten-Chartergerät herum und lagen schließllich quer vor der Einfahrt. Sie wollten wohl irgendwie festmachen, bekamen es aber nicht gebackten. Ein Funkgerät hatten sie nicht und waren somit auch nicht für den Schleusenmeister erreichbar, der hoch in seinem Turm saß. Dieser sprach mich nun über Funk an und bat um Unterstützung. Ich sollte vorsichtig an die schwimmende Blockhütte herantfahren und der Besatzung ausrichten, sie sollten endlich vernünftig festmachen und als letzte in die Schleuse einfahren. Auftragsgemäß sprach ich die gut gelaunten Leute an und gab die Anweisung des Schleusenpersonals weiter. Das hätten sie sowieso vorgehabt meinte einer. Sie hätten sich schon gewundert, warum die nachfolgenden Boote hinter ihnen nicht schon längst in die Schleuse eingefahren wären. Wir sollten ruhig vorbeifahren. Sie hätten kein Problem damit. Nun ja. Es war lustig und die Behinderung sicher ungewollt. Sie konnten es offensichtlich nicht besser. Ein Bootsführerschein ist für diese Chartergeräte nicht vorgeschrieben und war sicher auch nicht an Bord. In Brandenburg angekommen konnten wir,

Berichte der Mitglieder



Badetag - die Solitaer vor Anker

wie auch schon auf der Hinfahrt, wieder an der Spundwand vor der Jahrtausendbrücke festmachen. Es war auch an diesem Tag wieder über 30°C warm. Eis essen war angesagt. Wir schlenderten über die Haupteinkaufsstraße Brandenburgs, saßen Eis essend vor einem Cafe` unter einem Sonnenschirm und begutachteten die vorbeilaufenden Leute. Dabei diskutierten wir schwerwiegende Themen wie leichtbekleidete Frauen mit dicken Hintern und Kniestrümpfe mit Sandalen bei Männern in kurzen Hosen.

Am nächsten Tag fuhren wir 57 km bis Burg. Es ging sehr langsam voran, weil vor uns ein polnischer Schubverband fuhr,

den wir nicht überholen konnten. Zwei Schleusen, Wusterwitz und Zerben, mussten wir passieren. In Burg legten wir an. In der Stadt gibt es Einkaufsmöglichkeiten. Am Abend zählte ich die gefahrenen Km zusammen und stellte eine große Differenz zwischen meinen Wasserstraßenkarten und dem GPS-Gerät fest. Wo lag der Fehler? Jochen kam zuerst drauf. Mein GPS-Gerät hatte bei Km 9999 aufgehört zu zählen und musste über das Menü wieder auf 0 gestellt werden. Da hatte ich wieder etwas dazu gelernt und ganz nebenbei die Erkenntnis gewonnen, dass ich in den letzten Jahren tatsächlich über 10 000 km mit der Solitaer gefahren bin. Am 22.08 fuhren wir von Burg nach Büßstringen. An der Schleuse Hohen-



Borderhund Zitra



Alexandra und Jochen

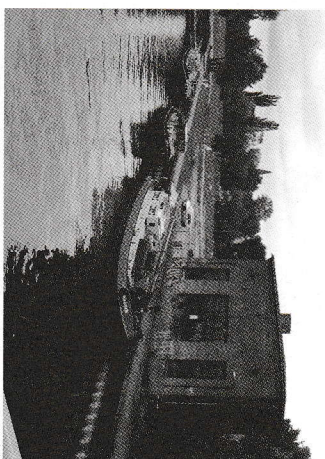
warte (18 m Hub) mussten wir eine Runde warten. Nach 2 Stunden ging es weiter. Wir befuhren die Kanalbrücke über die Elbe und hielten an der Liegestelle Bülsstringen an. Mein Hund Zira war ernstlich krank. Wir riefen eine Tierärztin, die aber auch keine klare Diagnose stellen konnte und lediglich Schmerzmittel verabreichte. Wir fuhren weiter nach Rügen, konnten dort gut liegen. Ein Biergarten mit griechischen und italienischen Spezialitäten liegt unmittelbar an der langen Kade. Der nächste Halt war in Wollsburg. Die Kinder schauten sich die Auto-Stadt des VW-Werkes an. Ich kümmernte mich derweil um meinen Hund. Nach 2 Tagen fuhren wir weiter. Zunächst zur Schleuse Sülfeld, die auf beiden Seiten Schwimmpoller hat, was das Schleusen sehr vereinfacht. Nach kurzer Fahrt hielten wir an der Liegestelle Edesbüttel an. Der Zustand Ziras hatte sich weiter verschlechtert. Wir ermittelten einen Tierarzt, bestellten ein Taxi und fuhren nach telefonischer Anmeldung direkt zur Praxis. Nach gründlicher Untersuchung stand fest, Zira hatte eine sehr schmerz-

hafte Bauchspeicheldrüsen-Entzündung. Es gab zwei Möglichkeiten: Einschläfern oder eine spezielle Behandlung in der Tierklinik des Tierarztes. Der Hund war zwar schon 11 Jahre alt, abgesehen von der akuten Erkrankung aber völlig gesund. Ich wollte ihn darum nicht einschläfern lassen und ließ ihn zur Behandlung beim Tierarzt. Voraussichtlich 1 Woche sollte die intensive Behandlung dauern. Eine Vorauszahlung von 500 Euro auf die zu erwartenden Kosten wollte der Arzt sofort haben. Andernfalls würde er den Hund nicht behandeln und ich könne ihn wieder mitnehmen. Der Mensch hatte nicht das geringste Gefühl für die Kreatur. Da ich keine sinnvolle Alternative sah, willigte ich ein in der Hoffnung, dass der Mann wenigstens fachliche Qualitäten hatte.

Wir wollten weiterfahren. Üblicherweise schaue ich immer vor Antritt einer Fahrt in den Maschinenraum. Prüfe den Ölstand im Motor und schaue auf Leckagen und Auffälligkeiten. Ich stellte fest, dass die Halterung der Lichtmaschine gebrochen

war und die Riemenscheibe schief stand. Kurzfristig ein originales DAF-Ersatzteil zu bekommen war illusorisch. Also nahm ich aus meinem Fundus an Bord ein paar Blech-, Winkel- und Rohrstücke, brachte die Teile mit einer Flex auf Maß und schweißte alles zu einer neuen Halterung zusammen. Nach 4 Stunden waren wir wieder fahrbereit und fuhren noch 20 Km weiter bis zum Stichkanal Salzgitter.

Am 1.09. ging die Reise dann 40 Km weiter bis zur Schleuse Anderten. Im Unterwasser bunkerten wir 2200 Liter Trinkwasser und konnten dort auch übernachten. Am Morgen tauchte überraschend unser DTMV-Kollege Alfred Bulmahn mit seinem Schiff MS Futurum auf. Er machte eine Charterfahrt für seinen Verein „Hilfe für hungernde Kinder“. Die Einnahmen aus diesen Fahrten verwendet er zum



Hier entsteht der zukünftige Museumshafen Brandenburg. Liegeplatz an der Jahrtausendeinkauf von Lebensmitteln, die er dann an Bedürftige verteilt. Wer etwas Gutes tun, Mitmachen oder Spenden will, hier die Internetseite www.hungernde-kinder.de oder die E-Mail-Anschrift info@hilfe-fuer-hungernde-kinder.de. Alfred bietet allen durchreisenden DTMV-Kollegen an, auf dem Liegeplatz der MS Futurum

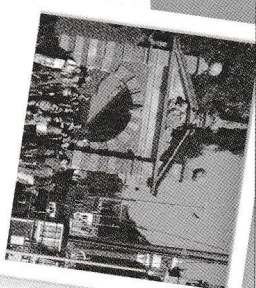
Ahoi Emden "Ender Binnenhafen"



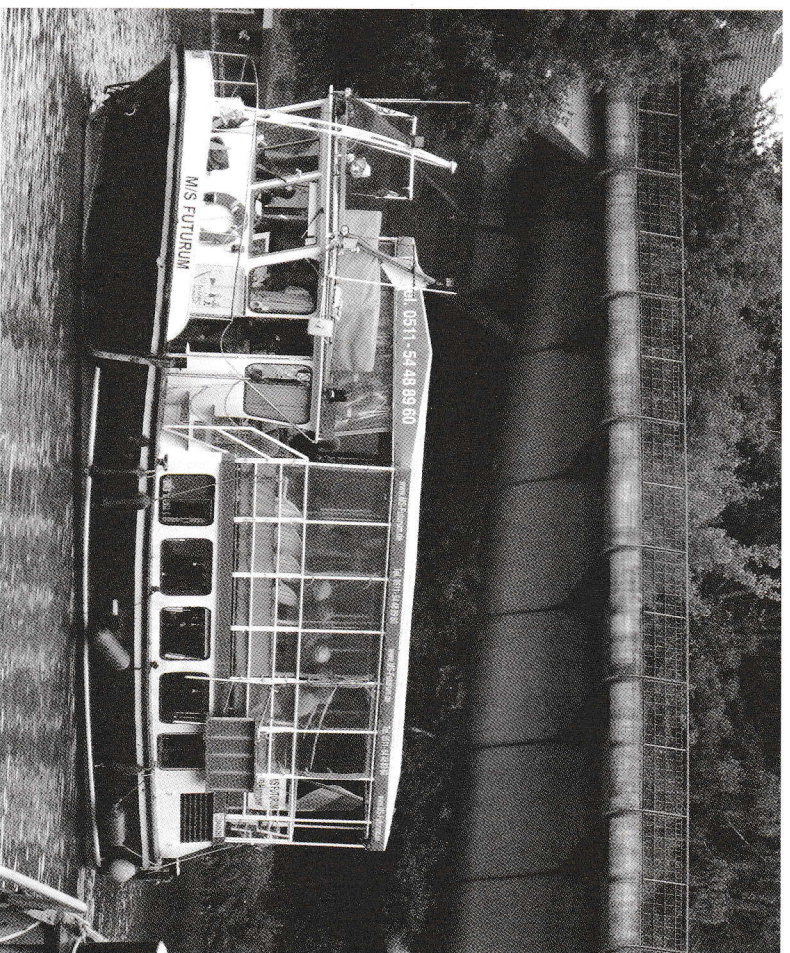
Nehmen Sie Kurs auf den Ender Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Ratsdelft an!
Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: sehenswerte Ausstellungen, ein interessantes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln.

Angebote / Leistungen

- > günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonliegen)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fährschleppensorgung
- > Fußläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht



www.ag-ems.de
Tickets: 8€ Service
01805 / 180182



MS FUTURUM auf einer Charterfahrt für den Verein „Hilfe für hungernde Kinder“

festzumachen (mit Strom). Das Schiff hat seinen festen Liegeplatz im Stichkanal Misburg. Nicht im Yachthafen, sondern im Industrieteil des Hafens. Es wäre sinnvoll. Vorher anzurufen. Die Telefonnr. steht in der Mitgliederliste der DTMV.

Der nächste Halt war 44 Km weiter an der Liegestelle Sachsenhagen. Am Morgen des nächsten Tages hatten wir eine Außentemperatur von nur noch 12 ° C. Dichter Nebel hielt sich zäh bis gegen 10.00 Uhr. Die Sonne kam dann heraus und trocknete schnell das nasse Gras am Liegeplatz. Bei schönem Wetter. Sonne pur und 25 ° C, hatten wir dann eine schöne Fahrt bis Minden. Alexandra, Jochen und Viola

wo ich mit dem Hund eine halbe Stunde spazieren ging. Zira blühte richtig auf und wich mir nicht mehr von der Seite.

Zurück in Minden packten die Kinder ihre sieben Sachen und machten sich vom Acker. Während ich 2 Tage alleine mit meinem Hund an Bord war, kamen überraschend 2 Zollbeamte in Uniform und wollten meinen Dieseltank überprüfen. Ich musste den Tankverschluss auf dem Gangbord öffnen, damit die Herren einen biegsamen Schlauch bis in den Dieseltank schieben konnten. Dann saugten sie den Brennstoff mit einer Handpumpe bis in ein Glasrohr und kontrollierten die Farbe. Es war alles in Ordnung. Mein Diesel hatte eine normale leicht gelbliche Farbe. In einem freundlichen Gespräch im Anschluss an die Überprüfung bekam ich auf meine Fragen hin die Auskunft, dass die größtmögliche Tankfüllung nachverzollt wird und außerdem eine Stralanzzeige wegen Steuerhinterziehung erstattet wird, wenn ein Sportboot rot eingefärbt, also steuerbegünstigten Diesel im Tank hat.

Ich wollte nun weiter nach Leer. Im Schiffsattest der Solitair steht, dass neben dem Schiffsführer eine zweite Person an Bord sein muss, die bei Schiffsmanövern helfen kann. Bärbel sprang kurzerhand ein und kann nach Minden gereist. Sie ist fit wie ein Turnschuh und gut kochen kann sie auch noch. Zwei wichtige Eigenschaften, die das Leben an Bord erleichtern. Sie fuhr dann sehr souverän das Schiff zu den Stationen Bad Essen, Stichkanal Osnabrück und zum Nassen Dreieck, während ich mich mit der Wiederbelebung meines Hundes beschäftigte. Weiter ging es dann auf dem Dortmund-Ems-Kanal bis nach Haren. Neun Schleusen wurden anstandslos gemeistert. In Haren wollten wir an den Püntetagen

teilnehmen, dem maritimen Stadtfest auf den Emswiesen. Der Veranstalter hatte uns einen Liegeplatz vor dem Schiffsmuseum im Haren-Rütenbrock-Kanal zugewiesen. Von dort aus konnten wir dann alle Veranstaltungen zu Fuß erreichen.

Aus Leer, also der Gegenrichtung, waren unsere Freunde Elfriede, Ernst und Manfred mit dem Museumsschlepper Bertus Frede angereist. Durch unsere Berlinreise hatten wir uns monatelang nicht gesehen und freuten uns auf 2 gemeinsame Tage. Am Samstagabend saßen wir dann gemeinsam auf dem Schlepper und schauten uns ein prachtvolleres Feuerwerk an.

Am Montag, 17.09.12, wurschelten wir uns aus dem Haren-Rütenbrock-Kanal hinaus, der arg verschlammmt ist und nur noch wenig Tiefgang zulässt. Wir passierten die kleine Schleuse an der Ausfahrt auf die Ems und noch weitere 3 Schleusen auf der Ems Richtung Norden. Im Unterwasser der Schleuse Bollingerfähr machten wir fest. Am nächsten Tag mussten wir bis 14.00 Uhr warten, weil uns nur noch die Schleuse Herbrunn vom Tidengebiet der Ems trennte und wir mit ablaufendem Wasser Richtung Leer fahren wollten.

Eine telefonische Anfrage bei der Schleuse Leer ergab, dass diese für einige Tage gesperrt und eine Einfahrt in den Haren gar nicht möglich sei. Für solche Pannen hatten wir einen Plan B. Wir fuhren einfach nach Weener, wo wir viele Freunde und Bekannte haben und jederzeit landen können.

Unsere Sommerreise 2012, von Leer nach Berlin und zurück, ist damit zu Ende. Wir fuhren 1374 Km und passierten 48 Schleusen. **2**

Wichtige Informationen für Traditionsschiffer

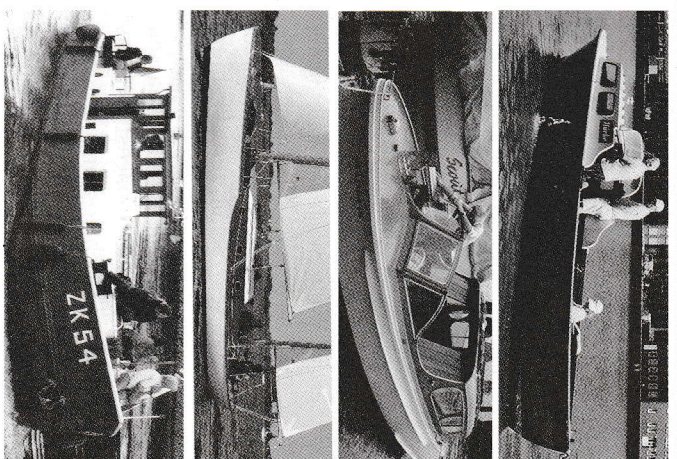
Ab 01.01.2013 zur Förderung anerkannte emissionsarme Dieselmotoren nach Nr. 2.3.1 der Förderrichtlinie mit Unterschreitung des Partikelgrenzwertes der Stufe II Anhang II § 8a.02 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in Verbindung mit § 8a.07 oder der vergleichbaren Grenzwerte der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung um 30 %.

Hersteller	Motortyp	Nennleistung [kW]	Nenn Drehzahl [1/min]	Typgenehmigungsnummer
Sisu Diesel Inc.	74.559 CT1M-4V	235,0	2.200	R1*II*E3*0073*00
Iveco (FPT) S.p.A.	F4GE0686C-E	169,0	2.800	e1*97/68VC*2004/26*0002*00
Iveco (FPT) S.p.A.	F4GE0686D-E	132,0	2.500	e1*97/68VC*2004/26*0002*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 315.2	242,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 350.2	268,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 400.2	295,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 430.2	315,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD S14.450.2	345,0	1.900	R4*II*CI*DE2E3*0046*00 (nicht E2)
Heitz Motorenfabrik GmbH & Co KG	4M41	34,0	1.500	e1*97/68DA*2010/26KA*0397*02
AB Volvo Pentia	D5A-BTA	92,0	1.500	R4*II*D2*0702*00
AB Volvo Pentia	D16C-4/B/C/MH	404,0	1.800	R1*II*EE3C1*0058*04
AB Volvo Pentia	D16C-4/B/C/MH	404,0	1.800	e1*97/68VC*2004/26*0015*04
AB Volvo Pentia	D7C-BTA	195,0	2.300	R4*II*CI*EE23*0701*00
AB Volvo Pentia	D7C-BTA	195,0	2.300	e1*97/68VC*2004/26*0025*00
Wärtsilä Netherlands B.V.	S/BV 6M 628	1170,0	900	R1*II*E2E3*0014*01
Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.	S12A2-23MPTAW	701,0	1.940	e11*97/68V1*4*2004/26*1086*01
Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.	S12R-23MPTAW-3	940,0	1.600	e11*97/68V1*4B*2004/26*0804*03
YANMAR CO., LTD.	31TGP / 41NV96T-ZGGE	51,0	1.800	e13*97/68JA*2004/26*0593*01
John Deere	30291FU80	31,0	1.500	e11*97/68KB*2010/26*1234*00
John Deere	4045HFG81	61,0	1.500	e11*97/68JB*2010/26*1576*00
John Deere	60681FM75	133,0	2.500	e11*97/68VC*2004/26*0607*02
John Deere	60681FM75	150,0	2.600	e11*97/68VC*2004/26*0607*02
MAN Truck & Bus	D2666LXE47	221,0	1.800	e1*97/68VC*2004/26*0017*02
MTU Friedrichshafen GmbH	12V 4000 M60	1320,0	1.800	R1*II*E2E3*0068*01
Wärtsilä Finland Oy	W6L20	1176,0	1.000	R1*II*E3*0090*02
Caterpillar Inc.	C32	634,0	1.800	e1*97/68VC*2004/26*0019*06
Deutz AG	BF6M1013MCP	145,0	1.900	R4*II*CI*EE23*0701*00
Deutz AG	BF6M1013MCP	169,0	1.900	R4*II*CI*EE23*0701*00
Deutz AG	BF6M1013MCP	182,0	2.100	R4*II*CI*EE23*0701*00
Stand: 12. April 2013				
Hersteller	Motortyp	Nennleistung [kW]	Nenn Drehzahl [1/min]	Typgenehmigungsnummer
Sisu Diesel Inc.	74.559 CT1M-4V	235,0	2.200	R1*II*E3*0073*00
Iveco (FPT) S.p.A.	F4GE0686C-E	169,0	2.800	e1*97/68VC*2004/26*0002*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 315.2	242,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 350.2	268,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 400.2	295,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 430.2	315,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00
KMD (König Millieu Diesel)	KMD WS 400.2	295,0	1.800	R4*II*CI*DE2E3*0063*00

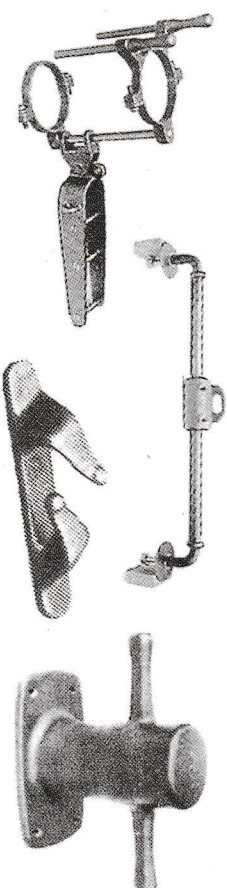
P BOAT
CLASSICS

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



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



GD Boote
Dauelsberg

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

Nicht ohne Rettungsweste

An der Liegestelle Bad Bevensen im Elbe-Seitenkanal kam ich mit dem Kapitän eines Tank Schiffes ins Gespräch, der Zeuge eines Unfalls in einer belgischen Schleuse war:

Ein Matrose wollte nach der Erledigung von Formalitäten im Schleusengebäude über eine feste Leiter in der Schleusenwand auf sein Schiff zurückkehren. Etwa 3m vor Erreichen des Schiffes rutschte er von den schlackmassen Sprossen ab, stürzte zunächst auf das Schanzkleid des Schiffes und anschließend ins Wasser. Die von ihm angelegte Rettungsweste löste sofort automatisch aus. Der Mann trieb mit einer stark blutenden Kopfwunde und offenbar bewußtlos im Wasser. Die Bergung erwies sich als schwierig; war jedoch letztlich erfolgreich.

Fazit: Ohne Rettungsweste wäre er wahrscheinlich ertrunken!

Für Besatzungsmitglieder, die nicht im Geltungsbereich der BG für Transport- und Verkehrswirtschaft bzw. der See-BG tätig sind, also alle Sportbootfahrer, ist das Anlegen von Rettungswesten nicht vorgeschrieben. Bei einem Unfall könnte jedoch der „verantwortliche Schiffsführer“ wegen Verletzung der Sorgfaltspflicht belangt werden, wenn er nicht alle verfügbaren Mittel zum Schutz seiner Besatzungsmitglieder eingesetzt hat.

Wenn dieses Thema in Gesprächen mit Freizeitskippern gelegentlich aufkommt, ist unter anderem zu hören:



• Rettungswesten sind für überängstliche Nicht-Schwimmer gedacht.

• Das Anlegen der Weste ist mir zu umständlich.

• Meine Weste ist seit sieben Jahren abgelaufen; wahrscheinlich geht sie sofort unter, sobald sie mit Wasser in Berührung kommt.

• Neulich in der Schleuse XY trug die Besatzung eines WAPO-Bootes auch keine Westen. Warum soll ich dann eine tragen?

• In bin noch nie ins Wasser gefallen.

• Auf unserem Schiff sehen die Rettungswesten selbst nach 10 Jahren wie neu aus, weil sie sich immer noch in der Originalverpackung befinden.

Und was der unschlagbaren Argumente mehr sind. Wenn man erst einmal von ihrem evtl. lebensrettenden Nutzen überzeugt ist, wird das Anlegen der

Rettungsweste vor (!) Einfahrt in die Schleuse zu einer fast automatisch ablaufenden Routine wie das Anlegen des Sicherheitsgurtes im Auto. Und ausreichend Zeit ist hierfür immer vorhanden, auch wenn bei Erreichen des Schleusenvorhafens die Ampel unerwartet rasch auf grün springt.

Die häufigsten Unfälle passieren zwischen Schiff und Katmauer bzw. Schleusenmauer. Beim Kauf bitte darauf achten:

Feststoffwesten schränken die Bewegung ein.

Automatikwesten blasen sich bei Berührung mit dem Wasser auf. Sie liegen bei der Deckarbeit am Körper an. Jedoch sind die Wartungsintervalle zu beachten. (2 Jahre) Ein aufösbares Element ähnlich wie ein Würfelzucker verhärtet sich und der Schlagbolzen springt nicht frei um die Pressluftflasche zu öffnen.

Sehr wichtig jedoch:

a. Die Weste muß dem Körpergewicht entsprechen.

b. Gut sichtbar durch Signalfarbe.

c. Ohnmachtsicher (Der Körper muß sich in die Rückenlage drehen und den Kopf über Wasser halten).

d. Zusätzlich mit manuellem Auslöser.

Kaufempfehlung erteilt die Berugenossenschaft (www.bg-verkehr.de)

Hans-Jürgen Russow
Beauftragter für Sport und Umwelt



Welche ist die Richtige?

Es gibt eine große Auswahl an Rettungswesten. Für den gewöhnlichen Einsatz sind nur automatisch aufblasbare Rettungswesten zugelassen, sie müssen das CE-Zeichen tragen.

Welche Rettungsweste für welchen Einsatz geeignet ist, entscheidet der Unternehmer, nachdem er eine Gefährdungsbeurteilung erstellt hat. Hilfestellung bietet ihm die BGR 201 Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken.

Orientierung bieten auch die Hinweise der Hersteller auf den Verpackungen.



100 N Rettungswesten: für Nutzer in Binnengewässern und geschützten Revieren.



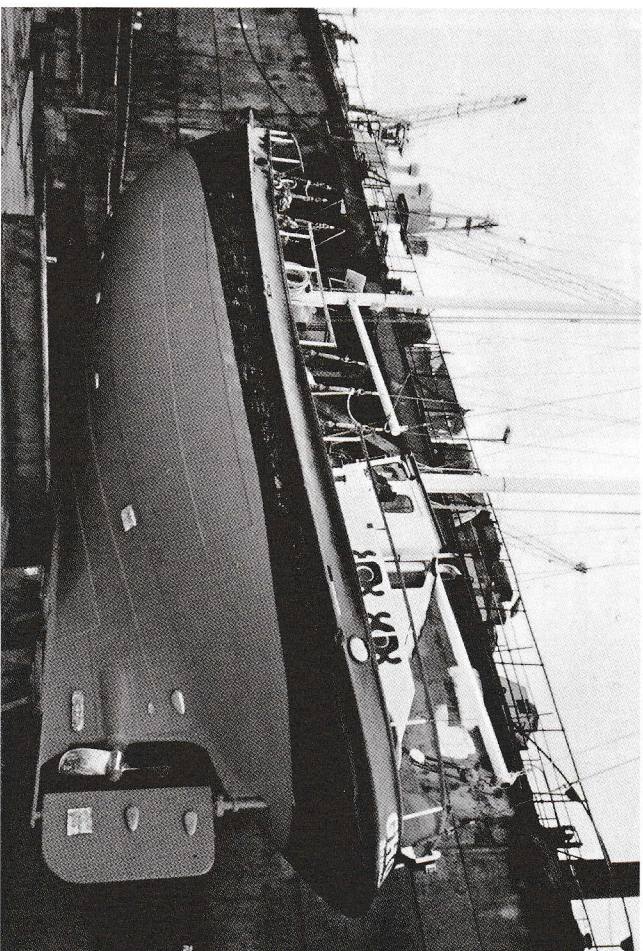
150 N Rettungswesten: für Nutzer in allen Gewässern für den Standard Einsatz.



275 N Rettungswesten: für Nutzer auf hoher See mit extrem schwierigen Bedingungen und beim Tragen von Wetterschutzkleidung.

Neue Mitglieder in der DTMV stellen sich vor

Ehemaliger Eisbrecher und Schlepper „Ghost“



Die „Ghost“ im Dock

Wir, Gabi und Holger, tätig als Physiotherapeutin und als Arbeiter, sind seit April Mitglieder in der DTMV. Seit über 25 Jahren leben wir auf Booten und Schiffen. Unser jetziges ist die „Ghost“, ein ehemaliger Eisbrecher / Schlepper mit den Maßen 16m x 4,8 m x 2,7 m.

Die „Ghost“ wurde wohl in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts in Antwerpen gebaut. Der Rumpf ist aus 12mm starken Eisenplatten genietet, Bug, Heck und Kiel sind doppelstegig (24mm!) 1956 kam das Schiff nach Deutschland, erhielt einen dieselelektrischen Antrieb und war bis Anfang der 80er Jahre für die Emdener Hafenbehörde als Eisbrecher im Einsatz. Damaliges Gewicht knapp 90t

46

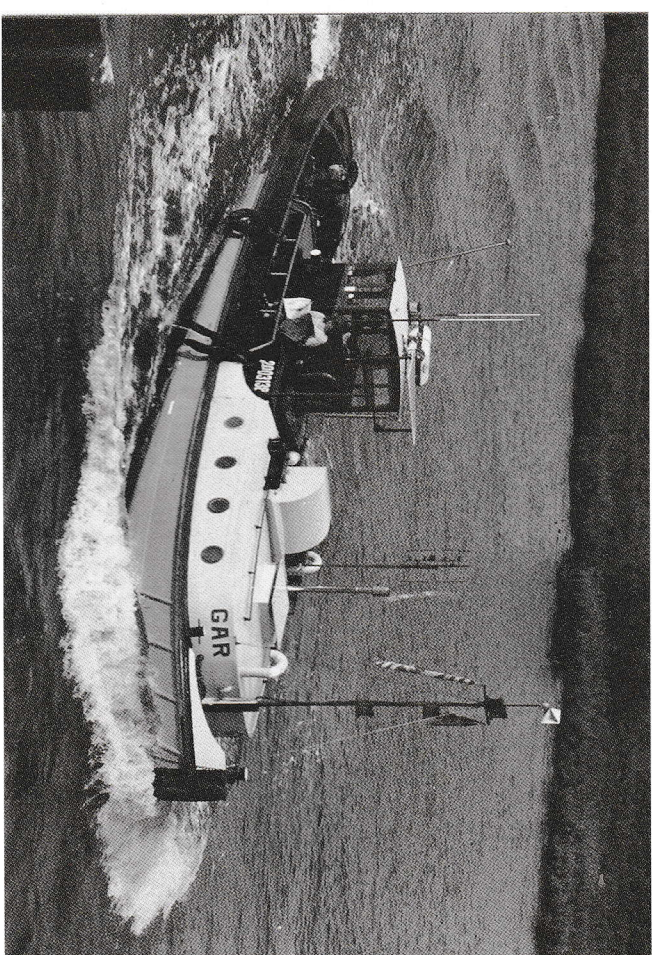
Neue Mitglieder in der DTMV stellen sich vor

Schlepper, 'Gar'

Eigner: Louise und Dirk Uitzetter

Übersetzung aus dem Englischen: Catharina Bockhacker
Der Name GAR ist westfriesisch für ‚garnaal‘ (Garnele). Der Schlepper wurde aus 2 Gründen so genannt: erstens war er viel in Westfriesland mit dem Ausbaggern von Fischereihäfen beschäftigt und zweitens erinnert die Form der GAR (schmal und länglich) an eine Garnele. Das Boot wurde 1921 gebaut, als Dirks Großvater bei 2 verschiedenen Werften den Bau von 2 Schleppern beauftragte. Die GAR wurde in Leiden gebaut und das andere Boot, mit dem Namen Johanna-Antonia, wurde noch vor dem Krieg verkauft, landete bei einem Schlepper-Unternehmen und wurde auf den Namen Leksroom VI umgetauft. Die Uitzetter-Familie behielt die GAR noch ca. 5 Jahre und dann wurde

auch dieser Schlepper verkauft. Von Ende 1920 bis Mitte der 70er Jahre hatte die GAR noch 2 Besitzer. Dann kaufte Dirk den Schlepper aus sentimentalen Gründen zurück, nicht ahnend, dass er ihm jemals beruflich nutzen würde. Das Boot war in schlechtem Zustand, daher steckte Dirk sein schwer verdientes Geld in die Restaurierung des Rumpfes usw. Ab 1977 begann er dann auf und mit der GAR zu arbeiten, er betätigte sich im Bereich von Transport von Pontons und anderer Schwimmkörper, sowie Baggerarbeiten an Häfen, Kanälen und Flüssen und am IJsselmeer. In den 90er Jahren verordnete die niederländische Regierung eine Schiffsuntersuchung für professionelle Schiffe und in die GAR musste kräftig investiert werden, was Elektrik und andere



Neue Mitglieder in der DTMV stellen sich vor

moderne Anforderungen betraf. In diesem Rahmen erhielt die GAR auch eine Seezulassung (bis 5 SM). In den 80ern tauchte dann Louise aus Irland auf der GAR auf, mit einer eigenen schiffigen Biographie, die sich größtenteils mit Transporten innerhalb Frankreichs befasste.


In den 80ern hatten die beiden viele Aufträge und Arbeit in den Niederlanden. Dies wurde in den 90ern weniger. Die GAR übernahm viele Transporte via die stehende-Mast-Route vom Wattenmeer via Amsterdam-City (hier handelte es sich meist um Nachtschichten, da einige der Brücken nur nachts öffnen) runter nach Rotterdam.

Nach 2000 gab es noch weniger Arbeit, und die beiden mussten ihre Horizonte erweitern, indem sie Aufträge aus Belgien und Deutschland (Mittellandkanal) annahmen. In Zeiten von Auftragsmangel gehen sie mit ihrer GAR auf Urlaubspreise



nach Frankreich, Belgien und Deutschland, was sie sehr genossen.

Im Moment ist die Auftragslage aufgrund der allgemeinen Wirtschaftskrise sehr schlecht, und Louise und Dirk hoffen sehr, dass sie mit der GAR auch durch diese Krise schippen können.

Anmerkung der Übersetzerin: so positiv eingestellt, wie ich Louise und Dirk kenne, gelangt habe, kriegen sie das sicher hin. 



10 Jahre
Erstklassiger Service für Werbepresente
Werbemittel • Verkaufsförderung

HAMMA

Werbemittel • Verkaufsförderung

Was zeichnet einen guten Werbeartikel aus?

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

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

Rolf Olthmanns
Werbemittel • Verkaufsförderung
Mühlenweg 5 • 26789 Leer
Telefon 04 91 92 555 23 • Fax 92 555 26
e-mail: YoHANNNA2@gmx.de