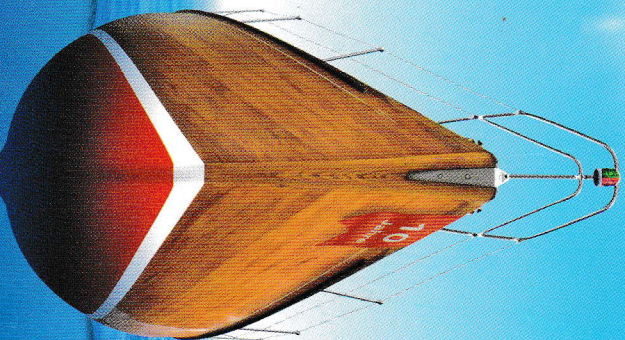


Die Maritime Erlebnis-Messe 2015

# BOATFIT



# 27.02. – 01.03.

## MESSE BREMEN



BERATUNG  
& VERKAUF



VORTRÄGE &  
WORKSHOPS



KLEIN-  
KREUZER



AUSRÜSTUNG  
& ZUBEHÖR



NAUTISCHER  
FLOHMARKT



HOLZWERK

Online-Ticket ab 01.12.2014 auf [www.boatfit.de](http://www.boatfit.de) zum Vorverkaufspreis.

VERANSTALTER:



MESSE  
BREMEN

MEDIENPARTNER:



WESER  
KURIER

PARTNER:



palstek



# Klönschnack

Nr. 30 · Dezember 2014



Mitteilungen der  
Deutschen Traditions-  
Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV)  
Zeitschrift der Traditionsschifffahrt,  
Wort und Ausbilder

Ausgabe Nr. 30  
80 Seiten Inhalt  
Auflage 4000 Exemplare





# Weener (Ems)

Städtlich anerkannter Erholungsort!

Hafen und Tourismus GmbH Weener • Osterstraße 1 • 26822 Weener (Ems)  
Tel. 04951/305-500 • Fax 04951/305-900 • www.weener.de • tourismus@weener.de

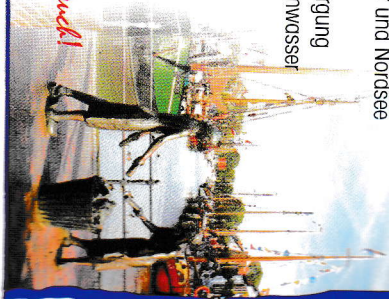
- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwanderfritps
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefone im Hafenbereich
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- Bunkerstation D+S, Fäkalentsorgung
- Entsorgung von Altpol und Bilgenwasser
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Waschplatz
- Wassertochter

**i** Tourist Information  
Tel. 04951/305500



Schleuse  
Tel. 04951/1691

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!



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

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
10.01.2015; 19:30 Uhr	Neujahrskonzert TIMV Weener	Audc der Karl-Brauns-Realschule Weener	TunneMusikVerein e.V. Weener
11.01.2015; 15:00 Uhr	Neujahrskonzert TIMV Weener	Audc der Karl-Brauns-Realschule Weener	TunneMusikVerein e.V. Weener
April bis September jeden Mittwoch 15.00 Uhr - 16.00 Uhr	Offene Führung durch das ORGANIEUM (Ordnungsstiftung), Freier Eintritt, Spende möglich	Weener, Neudorstraße 18	ORGANIEUM, Ordnungsstiftung, Orlfshofland Tel. 04951/912203 www.organieum-ordnungsstiftung.de
Mai bis September jeden 1. Sonntag 11:00 Uhr	Führung durch die Altstadt von Weener	Treffpunkt: Am Konkelhofen Nordstraße 3 Kosten: 2,50 €/Person	Peter, Hilten und Louisa Engel Weener www.weener.de, Tel. 04951/305500
14.05.2015 11:00 Uhr - 17:00 Uhr	Hafenkonzert	Vogelplatz „Am Alten Hofen“	TunneMusikVerein Weener e.V. Hilten und Louisa Engel Weener
24.06.2015 bis 28.06.2015	Altstadtfest	Rund um das Kolthaus	Stadt Weener, Vereine und Verbände
11.07.2015	Free for All	Sportplatz Rink	ISF Kultur und Hobbv
08.08.2015	Drahtbootrennen	Am Alten Hofen	DMKV Weener e.V. Hilten und Louisa Engel Weener
20.09.2015 11.00-18.00 Uhr	4. Weenerer Hobby- und Kreativmarkt	„Am Alten Hofen“, Weener	Hilten und Louisa Engel Weener
05.12.2015 bis 06.12.2015	3. Adventsmarkt „Am Alten Hofen“	„Am Alten Hofen“, Weener	Hilten und Louisa Engel Weener



# Klönschnack

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

Nr. 30 Dezember 2014

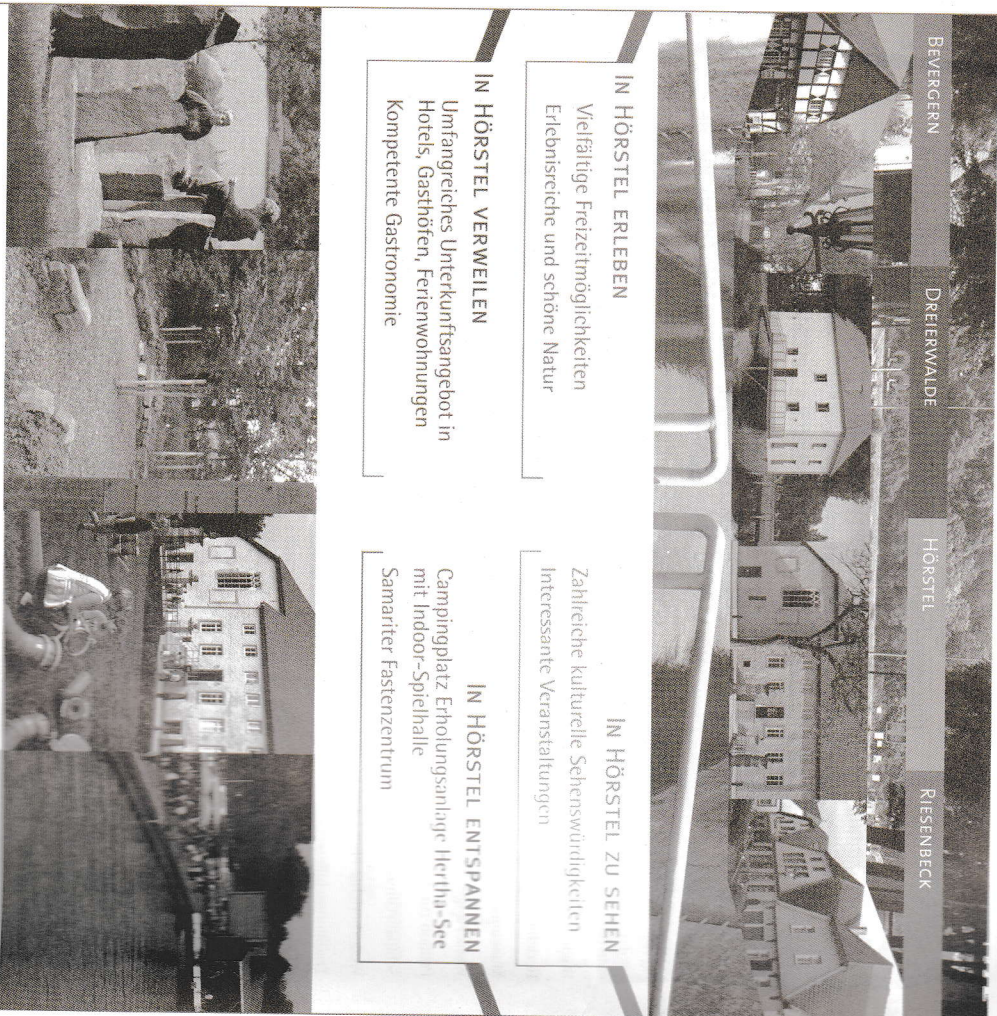
## Inhalt

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	Seite 3
Termin 2015	4
Die DTMV - Wir über uns	5
Aus dem Vereinsleben: Teeempfang im Leeraner Rathaus	7
Schiffshistorisches Archiv	8
Berichte der Mitglieder: „Cherry-picking on the water“	9
DTMV Intern: DTMV Stützpunkt in Hamburg	12
Elbe-Speckepatenkurs	13
Schiffe der DTMV: Der „Kabeljauw“	15
Berichte der Mitglieder:	
- Felsen - Schepen - Moole Molen	19
- Maritime Städtetur Amsterdan	25
- Auf nach Flandern mit der „Rheinborn“	28
- Mit der „Patria“ über die IJmmerau nach Lüneburg	36
Buchvorstellung: „Von historischen Schiffen und dem Leben auf dem Wasser“	38
Berichte der Mitglieder: „African Queen“ - Dampfblootbentener auf dem Nil	43
Museumschlepper „Bertus Freede“	53
Wasserwege: Die Aller	58
Petition zur Rettung der Schiffergemeinde Duisburg	65
Schiffsmuseen - ein Adressverzeichnis	67
Wetterberichte über UKW Küstenfunkstellen	68
Traditionsschifferschein	68
Traditionsschiffe in Europa	70
Schiffbauliche Anforderungen	73
<b>Impressum</b>	
Herausgeber:	Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Erscheinungsweise:	Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Redaktion:	Peter Meyer
Geschäftsstelle:	Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener
E-Mail:	presse@dmv-online.de
Internet:	www.dtmv-online.de
Titelfoto:	Hilten in Leer, Franz Schmidt
Berichte und Fotos:	Catharina und Hilmar Bockhacker, Franz Schmidt, Christian Huber, Dieter Hohselsel, Hartwig Stichermot, Jens Christ, Fredi Leijnar, Peter Meyer, Jürgen Junginger, Clemens Schröder, Regina und Henning Bossow, Peter Haas, Christian Grohmann
Gestaltung:	Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Anzeigen:	Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26
Druck:	e-mail: info@grafik-team.de
	Grafik Team Werbeagentur, Johanne Oltmanns
	Druckkontor Emden



sehenswert | liebenswert | liebenswert

## Hörstel am Balkon des Münsterlandes



### IN HÖRSTEL ERLEBEN

Vielältige Freizeitmöglichkeiten  
Erlebnisreiche und schöne Natur

### IN HÖRSTEL VERWEILLEN

Umfangreiches Unterkunftsangebot in  
Hotels, Gasthöfen, Ferienwohnungen  
Kompetente Gastronomie

### IN HÖRSTEL ZU SEHEN

Zahlreiche kulturelle Sehenswürdigkeiten  
Interessante Veranstaltungen

### IN HÖRSTEL ENTSPANNEN

Campingplatz Erholungsanlage Hertha-See  
mit Indoor-Sporthalle  
Samariter Fastenzentrum



Stadt Hörstel · Kalixtusstr. 6 · 48477 Hörstel  
E-Mail: [stadt@hoerstel.de](mailto:stadt@hoerstel.de)  
Webauftritt: [www.hoerstel.de](http://www.hoerstel.de)

Stadt **Hörstel**



## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

Mit dreißig hat man noch Träume, mit dreißig fängt das Leben erst so richtig an, aber mit dreißig ist man kein Kind mehr und braucht schon einen Anlass zur Feier.

Es ist also unsere 30. Ausgabe und für uns und unsere interessierten Leser ein Grund für eine „Jubiläumsgabe“ mit erhöhter Auflage, mehr Inhalt und breiterer Verteilung.

Printmedien wie Zeitungen, Bücher und unser Klönschnack haben sicherlich ernst zu nehmende Konkurrenz bekommen durch die Online Angebote.



Auch im Vereinsleben spielen E-Mails und Online-Information eine mittlerweile bedeutende Rolle. Ist es doch so viel einfacher und günstiger einen Rundbrief per E-Mail zu verschicken als über den traditionellen Postweg und auch eine wichtige Arbeitsentlastung für die handelnden Ehrenämter! Daher haben wir mit dem Grafik Team in Leer, die von Beginn an die Arbeit am Klönschnack mit der DTMV zusammen durchführen auch die Verfügungsmachung der alten 29. Ausgaben zum Download von unserer Internetseite vorbereitet.

Wir haben mit dem Klönschnack und der wiederholten Erscheinung Wiedererkennung, Wahrnehmung und eine kleine Institution geschaffen, die wir nicht nur zur Informationsweitergabe benötigen, sondern auch als Identifikation mit unserer Vereinigung und unseren Satzungszielen.

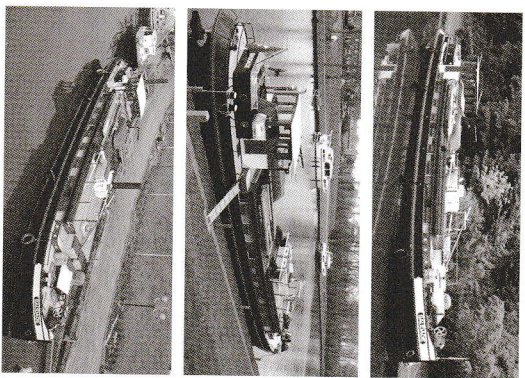
Ich wünsche dem Klönschnack also an dieser Stelle einen glücklichen 30. Geburtstag und noch ein langes Leben und allen Lesern viel Freude bei der Lektüre. **29**

Euer Hilmar Bockhacker  
1. Vorsitzender DTMV



- 17.01.-25.01. Boot internationale Bootsausstellung Düsseldorf
- 06.02.-11.02. Boot Holland Leeuwarden
- 07.02.-09.02. Boat Show Gent Belgien
- 12.02.-15.02. Beach & Boat Leipzig
- 14.02.-22.02. Süssse Nautic Bern CH
- 27.02.-01.03. BOATFIT Bremen
- 05.03.-08.03. Austrian Boatshow Tulln/Donau
- 11.03.-15.03. HISWA Amsterdam
- 13.03.-15.03. Magdeboot Magdeburg
- 08.05.-10.05. Halengeburtstag Hamburg
- 29.05.-31.05. Fmdor Matifestage
- 20.06.-28.06. Kieler Woche Kiel
- 02.07.-05.07. Wochenende an der Jade Halenfest Wilhelmshaven
- 07.08.-09.08. Treffen Traditionsschiffe in Leer, Museumshafen

**KAUFEN + ZU VERKAUFEN + ZU VERKAUFEN + ZU VERKAUFEN**



**Luxe Motor „MS SAUDADE“**

Baujahr 1910  
 Länge: 23 m,  
 Breite: 4,11 m  
 Tiefgang: Bug: ca. 60 cm, Heck: ca. 95 cm  
 Durchfahrtsöhe: 3,35 m  
 Motor: John Deere 128 P8, neu in 2007  
 Inkl. Getriebe und Drucklager 570 Std.  
 Generator: 10 KVA  
 Bugschraube elektrisch, 10 PS  
 Wasser: 3200 Liter  
 Diesel: 600 Liter  
 Heizöl: 900 Liter  
 Verdrängung: ca. 60 Tonnen  
 Liegeplatz: Handelanlagen Leer  
 Gültiges Deutsches Rheinnautaal

**Mobile: 01520 63 98 810 • mssaudade@bluewin.ch**

**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 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“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzuzählen 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. 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 Spritzuschuss. 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 Austausches 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 Fahrträume 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 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 Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkum-Dampfer von 1909 - Leer, sowie
- dem Förderverein Deutsche Museumsverft e.V., Köln.

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).



## Die DTMV - Wir über uns

### „Klönsschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klönsschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschifffahrt - heraus. Diese Schrift 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 als „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.

Zur Zeit 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 = 55 Euro (einmalig, je Schiff/Boot)
- Jahresbeitrag für Schiffs-/ Bootseigner = 54 Euro

6

KLÖNSSCHNACK Nr. 30

- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro

(bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

### Geschäftsstelle

1. Vorsitzender:

Frank-Hilmar Bockhacker

Ferstenborgum 29,  
26826 Weener

Website der DTMV: [www.dtmv-online.de](http://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 1 LER 



Der aktuelle Vorstand:

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

## Aus dem Vereinsleben

### Teempfang im Leeraner Rathaus am 28.05.2014

Mit Herrn Bürgermeister Kellner und Frau Salie aus dem Bereich Tourismus in der Verwaltung von Leer hatten DTMV-Vertreter am 28.05.2014 in entspannter Atmosphäre wieder einmal beim Tee einen Austausch über die Schiffe im Hafen, die Veränderungen in Leer und die gemeinsamen Überlegungen zur Zukunft der Traditionsschiffe.

Die gegenwärtigen Herausforderungen einer vollbeschäftigten Stadt, die glücklicherweise aus einer schwierigen wirtschaftlichen und strukturellen Situation der Vergangenheit herausgefunden und sich als dynamische Stadt im Nordwesten vorstellt, wurden aus der Sicht von Herrn Kellner erläutert.

Insbesondere die Perspektive der DTMV-Schiffseigner und deren Wahrnehmung des Lebens innerhalb der Innenstadt und entlang des Wassers im Hafen, wurde interessiert aufgenommen.

Auch haben die acht DTMV-Teilnehmer von den Problemen und Herausforderungen der Skipper und des Museumshafens berichtet. Verbesserungsvorschläge und Anreize zum Nachdenken, wie in Zukunft der Standort Leer noch attraktiver für Schiffseigner historischer Fahrzeuge gemacht werden könnte, wurden besprochen.


Konsens bestand über das gemeinsame Ziel: Vom begrenzten europäischen Bestand an anscheinlich und touristisch attraktiven historischen Wasserfahrzeugen in Zukunft weiterhin zahlreiche in Leer binden zu können und die Anzahl im Rahmen der verfügbaren Liegeplätze

eher noch zu erhöhen. Über einzelne Optionen, wie Ver- und Entsorgungsverbindungen an Land, Parkplatzenngänge am Wasser und Bündelung von Kräften und Interessierten zur Aufrechterhaltung der nutzbaren Wasserstraßen im Nordwesten, gab es eine rege Unterhaltung.



Franz Schmidt und Hilmar Bockhacker bei der Scheckübergabe

Außerdem wurde die Veranstaltung genutzt eine DTMV Spende zu übergeben. Hilmar Bockhacker überreichte im Namen des gesamten Vorstandes einen entsprechenden Scheck von 500,- Euro an Franz Schmidt, der neben seiner langjährigen Mitgliedschaft in der DTMV, auch das Amt des Hafenmeisters im Museumshafen Leer bekleidet und in dieser Rolle auch die aufwändige Instandsetzung des Museumsschleppers Bertus Freede betreute.

Diese Spende soll, gemäß Mitgliederbeschluss der Jahreshauptversammlung 2013, Anerkennung für die ehrenamtlich geleistete Arbeit und Beitrag für den Erhalt dieses wertvollen Schiffes sein. 

KLÖNSSCHNACK Nr. 30



## Hilferuf vom „Schiffshistorisches Archiv Flensburg“

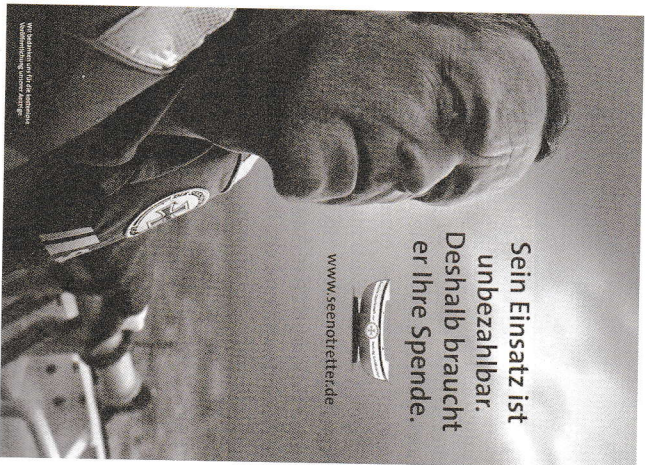
### Schiffsalarm

Es ist eine Minute vor Zwölf... vielleicht auch schon zu spät...für die Bewahrung von maritimem Kulturgut. Rettung in letzter Minute ist vonnöten

### Schiffe suchen Retter

Wir vom Schiffsregister können nur aufmerksam machen, bevor wertvolle Substanz maritimen Kulturgutes aus Mangel an Zeit und Geduld verschwindet und wir dann sagen müssen: „Hätte man doch...!“

Für weitere Informationen und Aktionen nehmen Sie bitte mit uns Kontakt auf.



Sein Einsatz ist unbezahlbar. Deshalb braucht er Ihre Spende.



www.seenerettende.de

20.2.2014

**Segelschute EMMI** von 1900. Für das nur wenig verbaute Schiff wird dringend ein Liebhaber gesucht, sonst droht ein Verkauf als Hausboot wer-weiß-wohin.

Es handelt sich um die im Register verzeichnete Segelschute EMMI, die bis zum letzten Jahr fortwährend in Hechthausen (Oste) für eine Wasseraufnahme im Einsatz war.

Joachim Kaiser hat das Schiff bereits besichtigt, Fotos gemacht und wohl auch einen neuen Eigner vermittelt, der vorhat, das Schiff wieder unter Segel zu bringen. Hinweis Joachim Kaiser 20.2.2014

19.2.2014

**Jüngste Meldung: Roland von Bremen** wieder gehoben. Das Schiff wird vom Betreiber als wirtschaftlicher Totalschaden betrachtet und ist offenbar zu verschicken....

**28.1.2014: ROLAND** von Bremen gesunken. NDR Info, der Nachrichtensender des Norddeutschen Rundfunks, berichtete, dass der Nachbau der **Hansekoogge** aus dem 14. Jhd., ROLAND von BREMEN, aus bisher unbekanntem Gründen an ihrem Liegeplatz an der Schlichte in Bremen gesunken ist.

2.2.2014:

**ONICE** ehemalige Meta, Schwesterschiff der Eye of the Wind, 1911 bei Lühring, Brake, Deutschland in Stahlplatten genietet gebaut. Wenn innerhalb von wenigen Monaten nichts getan wird, kann es zu spät sein, um das jahrhundertalte Handwerk zu retten. Ob sie schon in den Schrott gewandert ist, oder in gute Hände kam, ist unbekannt. Sachdienliche Hinweise willkommen. Lies einmal hier: <http://www.velero-da-stalvarevela-10520>

Kontaktadresse:  
info@schiffshistorisches-archiv.de

## Cherry-picking on the water... ...oder „diesmal nur die Sahneschnitten, bitte“

Bisher hat die Crew der Animo, bestehend aus Hilmar und mir, die Reisen mit dem Pott immer gemeinsam gemacht. Nach der letzten 3-monatigen Potsdam/Berlin-Reise, so wunderbar sie auch war, stand für mich jedoch fest: in 2014 kann und will ich nicht so viel Zeit auf dem Wasser verbringen. Für Hilmar jedoch war ganz klar: unbedingter wieder.

Das war nun zwar klar, brachte aber erst einmal ein paar Problemen mit sich. Patentinhaberin war bisher nur ich mit meinem Rheinsportschifferpatent. Also musste Hilmar die lästige Hürde nehmen, und in Kiel die E-Patentprüfung machen.

Glücklicherweise schaffte er diese im ersten Anlauf und so stand der weiteren Planung nichts mehr im Wege.

Unsere Animo mit ihren knapp 25m darf nur mit mindestens 2 Personen gefahren werden, so dass Freunde und Verwandte kontaktiert wurden und die ersten Etappen auch schnell belegt waren.

Hamburg und Umgebung stand in diesem Jahr auf Hilmars Plan, verbunden mit einer Elbestreckenpatentausbildung. Dortkaten - Laubenburg auf eigenen Kiel zusammen mit weiteren DTMV-Mitgliedern. Hier wollte ich dann auch wieder dabei sein.

Von Weener zum „massen Dreieck“ führen wir gemeinsam, die erste Etappe waren Eduard und Manfred dabei. Nach unserem DTMV-Treffen mit Jahreshauptversammlung tauschte ich dann das Schiff und fuhr mit Hartwig mit seinem Lektor wieder gen Weener. Ein Highlight dieser Rückfahrt war Hartwigs Umweg über den Elisabethkanal, den wir mit der Animo

aufgrund von Größe und Höhe nicht befahren können.

Danach freute ich mich, zum ersten Mal meinen Garten beim Erblühen zu erleben, sowie mich in Ruhe dem Bremen und Schweifßen von altem Eisen zu widmen.

Die Strecke, die Hilmar nun gen Osten fuhr, kannte ich ja nun schon sehr gut. Sollten doch andere die Freude des Kennenlernens mit der Schleuse Anderten haben. Wie ich nachher von Hilmar hörte, hat sich die gute Animo dort wieder quergelegt – und ewig grüßt das Murmeltier.

Am 31.08. kamen dann Louise und Dirk aus Amsterdäm und nahmen mich nebst Hund in ihrem Bully mit nach Hamburg – Dortkaten, von wo aus wir in den kommenden 4 Tagen unsere Streckenfahrten antraten, um am 5. Tag die Prüfung zu machen. Eine intensive, aber schöne Zeit, in der wir wieder einige neue Leute auf ungewöhnliche Art (pauken bis der Arzt kommt) kennen- und schätzen lernen durften.

Die folgende Woche hatte Hilmar den Citysporthafen in Hamburg für uns klar gemacht, mittendrin eben, mit all den Vorteilen und Nachteilen einer Metropole. Die überstandene Prüfung, das starke Schaukeln des Schiffes oder stete Strom von Touristen und die ewigen Baustellen an Land – was mich letztendlich so schläfrig machte, weiß ich nicht. Vielleicht auch nur der abrupte Wechsel von „JWD“ nach „Mittendrin im Getöse“. Einen Abend besuchten uns Regina und Henning aus Hoya, die in Hamburg bei einer Ausschreibung mit dem interessanten Entwurf eines Wohnbootes einen von 10 Liegeplätzen gewonnen hatten. Das Wohnprojekt auf dem Wasser schon seit län-



gerem fertig und bewohnt. Zufällig trafen wir im Cityhafen auch die DTMW'ler Christine und Axel, die auf ihrem Hausboot in Hamburg-Willhelmsburg wohnen. Gern nahmen wir ihr Angebot an, noch ein paar Tage längsseits bei ihnen zu verbringen. Vorher hatten wir noch einen schönen Abend bei einer Jan-Session im Kettenkasten des Feuerschiffes, wo Axel alles aus seinem Saxophon herausholte.

Nach einer Woche im Cityhafen legten wir also ab und wanden uns durch das nie enden-wollende Halengewusel Richtung Wilhelmshurg. Stille und augentröstende Weite, so empfing uns die Liegestelle, wo wir im Sandwich zwischen dem Wohnboot und der Wilking von Axel und Christine ein wunderbares Alternativprogramm genießen konnten. Abends brutzelten abwechselnd in den Kombiösen kulinarische Leckereien, dem Bacchus zu Ehren wurde auch das ein oder andere Fläschchen geköpft, die Gespräche der Männer konnten sich in wild-philosophische Höhen schrauben, biswellen mit ein wenig Seemannsgarn gespickt, die Gespräche unter Frauen vielleicht nicht ganz so spektakulär aber durchaus tiefgründig und anregend, unsere Bordhunde verstanden sich, so waren die Tage in Wilhelmshurg ein Genuss in jeder Hinsicht. Das Highlight war dann am letzten Tag eine Hafenrundfahrt mit Christine und Axel mit der Wilking, die ja jeden Winkel des großen Hafens kennen und immer wieder mit interessanten Geschichten aufwarten konnten.

Am nächsten Tag kam unser Freund Clemens und zu dritt machten wir mit unserer Animo los Richtung Stade.

Immer mit den Gezeiten, erst wieder durch das hektische Treiben der Hamburger Häfen, ab Blankenese dann nicht mehr ganz so kabbelig, eher gemächlich schaukelnd auf der immer breiter, erhabener und majestätischer wirkenden Unterelbe mit einander tolerierenden Megaschiffen und davor kreuzenden

Segeljollen, rasenden Lotsenversetzbooten und verwelkenden Baggerschiffen, am Ufer buntes Leben auf breiten Sandstränden. Vor der Insel Pagensand warteten wir vor Anker den Gezeitenwechsel ab, um die paar Kilometer die Schwinge hoch in Stade einzulaufen. Was für eine tolle Stadt. Netter Hafenmeister, uriges Hafenmeisterhäuschen aus einem alten Steuerhaus, rund um die uralte Stadt das alte Land. Ein paar Tage zu Fuß und mit den Rädern die Gegend erkundet, dann ging es weiter, besser: zurück. Wollten wir doch noch nach Lübeck. Also, die mittlerweile gut vertraute Strecke bis Laubenburg, und dann durch den ELK via Mölln nach Lübeck. Im Hansahafen Lübeck trafen wir dann den alten Vereinskameraden Martin aus Krefelder Zeiten, der uns mit den abenteuerlichen Hafenmeistern bekannt machte, doch das ist wieder eine andere Geschichte. Vom Hafen aus alles fußläufig, erkundeten wir einige Tage lang die Stadt, die auf dieser Reise, was die Städte betraf, mein persönliches Highlight war.

Langsam wurde das Wetter ein wenig ungemütlicher, so dass Frau und Hund sich in den Zug setzten, und den Skipper zurück ließen.

Dieser hatte jedoch bald schon wieder 3 Gäste an Bord und konnte, nach einer kleinen Tour nach Travemünde, die Rückreise antreten. Er hatte, denke ich, auch eine ganz intensive Zeit und viel Spaß mit den verschiedensten Freunden und seinen Nichten. Während ich in mich hineinhörte....mein Anderen rief mich immer noch nicht, sollten andere die schöne Schleuse genießen.

In Bremen stieg ich wieder für eine Nacht zu und gemächlich schaukelten wir am nächsten Tag nach Emden.

Hunter? Och nö, nicht so mein, diese schlängelartige, schmale Gezeitenflüsse. Und bevor Hilmar noch Kontakt zu seinen Freunden aufnehmen, bekundete Ull, den wir mit seinem

Kutter Prenzlau dort gerade erst kennengelernt hatten, sein Interesse, die Strecke nach Oldenburg mit Frau und Hund mitzufahren. Sie waren begeistert von der Gelegenheit, da sie selbst aufgrund Tiefgangs und Höhe ihres Kutters, die Strecke auf eigenem Kiel niemals selbst fahren können.

Also ist Cathrinchen wieder mit der Bimmelbahn nach Weener gefahren.

Auf der letzten Etappe von Dörpen nach Weener wollte ich aber Skipper und Schiff doch nicht allein lassen und so öffneten sich die Weeneraner Schleusentore für die Animo mit ihrer Ur-Crew.

Es war einmal ein spannender Versuch, für beide Seiten. Hilmar erlebte ein intensives Miteinander mit Freunden und Verwandten, von gemeinsamen Manövern, Erkunden, gepickt mit vielen kleinen Anekdöthen und Erinnerungen, wertvolle mitmenschliche Begegnungen an Bord. Und ich hatte die Möglichkeit, die Wellen zu wechseln, meiner Arbeit zu Hause nachzugehen und trotzdem den Norden kennen zu lernen.

Aber für nächstes Jahr kündige ich jetzt schon mal an, so es uns gen Osten zieht: Schleuse Anderten, zieh' Dich warm an - ich komme!

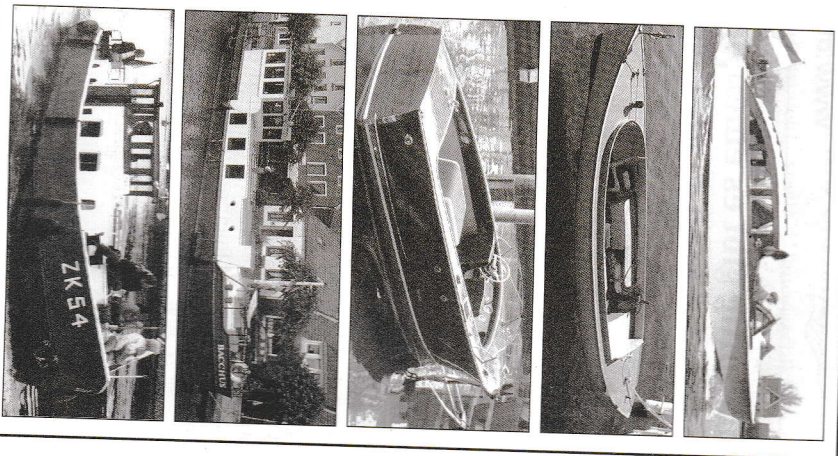
Catharina/Animo 

## P BOAT CLASSICS

Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller **Autoboote, Runabouts, Launchen, Sluppen, holländische Plattboden- und kleine, ehemalige Frachtschiffe.**

Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.

Am Hofen 57 · 26826 Weener  
 Telefon: 04951 91 58 85  
 Mobil: 0171 361 20 05  
 Email: info@pboatclassics.de







## Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e. V.

### Stützpunkt Hamburg

Mitglied im Deutschen Motor yachtverband DMVV e.V.

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



## Zukünftig gibt es einen neuen Stützpunkt in Hamburg

Es handelt sich hierbei um das Hausboot von Axel Cord im Spreehafen, das ist ein Hafengebäck in Hamburg Wilhelmsburg. Für Vereinsmitglieder besteht bei einem Hamburg-Besuch eine Liegemöglichkeit. Da es sich hier um ein Tidengewässer handelt, muss die Durchfahrtshöhe beachtet werden. Bei normalem Hochwasser beträgt die Brückenhöhe ca. 4m, bei Niedrigwasser bis

zu 7 m, außerdem fällt bei Niedrigwasser der Liegeplatz trocken, wobei der Untergund aber aus weichem Schlamm besteht. Die Schiffslänge sollte 30m nicht überschreiten. 240V und 400V vorhanden. Anbindung über die S-Bahn, 3 Stationen zu den Landungsbrücken. Kontaktaufnahme unter: [axel.cord@t-online.de](mailto:axel.cord@t-online.de) oder 0171-2212838

## Maritimes Archiv der DTMV

Im Rundbrief Nr. 5 2014 haben wir bereits über den Aufbau eines maritimen DTMV-Archivs geschrieben. Inzwischen ist die Suche nach Freiwilligen auch erfolgreich abgeschlossen und die angekündigte konstituierende Sitzung wurde bereits abgehalten. Die vier Mitglieder, mit entsprechender Konstitution, sind:

Axel Cord  
Hartwig Stichternoth  
Klaus Manderscheidt  
Dieter Hoheisel

Die erarbeiteten Details sind für freundliche Geber und Spender über die Geschäftsstelle

zu beziehen. Die Archivierung findet in analoger und digitaler Form statt. Es sollen im Hafengebiet Wiener passende betriebsbare und trockene Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Da auch das DTMV-Archiv Beschränkungen unterliegt, bitten wir um Mithilfe, worum es sich bei den eventuellen Legaten handelt. Ein Gremium wird über die endgültige Aufnahme entscheiden. **W**

Dieter Hoheisel  
Hartwig Stichternoth

## Elbe-Streckenpatentkurs



## Viermal hin und viermal her...

### Der Elbe-Streckenpatentkurs – ein Bericht von Christian Huber

„Over, Fliegenberg, Hoopie, Stöcke, Winsen, Lassröme, Drage, Drennhäusen“ murmelt Catharina Bockhacker vor sich hin, während sie in der Kombüse der „Animo“ Brötchen streicht, Tee kocht und Kaffee aufbrüht. „Drage, Drennhäusen, Ebstorf, Stove, Schwinde, Rönne, Marschacht“. Nein, es sind keine magischen Beschwörungsformeln, mit welchen eine zur Hexe mutierte Catha die Zwischenverpflegung verzapfert, sondern sie lernt die Ortsnamen von Halengrenze Hamburg, km 607,5, bis Lauenburg, km 569, auswendig, insgesamt 32 Dörfer und Flecken. Hinzu kommen unzählige Ge- und

Verbotstateln sowie Hinweisschilder, fern der Markierungen für den Verlauf der Fahrtlinie.

Während vier Tagen fahren die zehn Teilnehmer am Elbe Streckenpatentkurs mit Ausbilder Nils Herforth je einmal von Ortskaten an der Halengrenze Hamburg bis Lauenburg bei der Einmündung des Elbe-Lübeck-Kanals. Das Wetter ist so prächtig, dass beinahe Ferienstimmung aufkäme, wäre da nicht der happige Stoff, den es zu lernen gilt. Wahrscheinlich ging es auch anderen Teilnehmern so wie mir. Nach dem



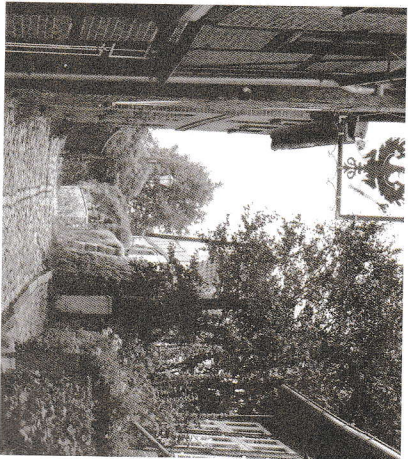
Gemeinsam lernen auf der ANIMO



ersten Tag tiefe Verzweiflung: „Das schaffe ich nie!“. Am Abend des zweiten Tages erlebte ich Hofnungsschimmer: „Zumindest die Signalisation hat ja System und die Ortsnamen kann man irgendwie mit Eselstricken lernen!“. Tag drei: „Es könnte zu packen sein!“ und am Abend vor der Prüfung: „Ich schaff das!“

Organisiert hatten den Streckenkurs Hilmar und Catharina Bockhacker. Er wollte 2014 für DTMV-Mitglieder Mehrwert schaffen, hatte Hilmar in seinem Rundbrief im Januar 2014 geschrieben. Man darf ihn neidlos ablestern, dass dies mit dem von ihm organisierten Streckenpatentkurs gelungen ist. Dabei kommt auch die Geselligkeit nicht zu kurz. Eine geführte Stadtwanderung in Laubenburg, die Besichtigung eines Dampf-Eisbrechers sowie ein Abschlussabend im City Sportboothafen Hamburg bilden das Rahmenprogramm.

Am Freitag ist dann Prüfungstag im Theorielokal der NH Maritim. Die drei Prüfungsexperten unter der Leitung von Birger Hansen, Generaldirektion Wasserstrassen und Schifffahrt, Aussenstelle Nord in Kiel, verteilen an die Prüflinge je drei A3-Blätter mit dem eingezeichneten Streckenverlauf, allerdings völlig blank. Also keine Kilometrierung, keine Ortsnamen




Malertische Unterstadt Laubenburg

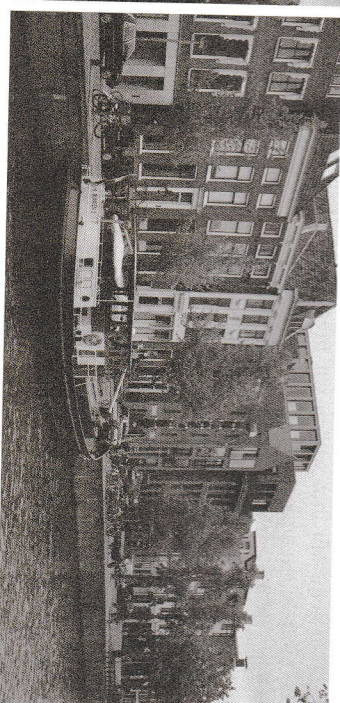


Abendstimmung am Zollenspieker

und schon gar keine Signalisation. Dazu ein weiteres Blatt mit zehn Fragen, 60% der Karteneinträge und 60% der Antworten auf die besagten Fragen müssen richtig sein, damit die Prüfung als bestanden gilt. Bei Grenzfällen kann noch mit einer mündlichen Prüfung nachgebessert werden.

Nach bangem Warten dann das grosse Aufatmen: Alle Kursteilnehmer, welche an der Prüfung teilgenommen haben, können das Streckenpatent in Empfang nehmen. Selbst Hilmar, der als Schiffsführer während der Fahrt kaum zum Lernen kam, und Catharina, der es gleich erging, weil sie unermüdlich in der Kombüse gestanden war, bestehen mit Bravour.

Für mich als DTMV-Neumitglied war die gute Stimmung unter den Teilnehmern besonders eindrücklich. Da steht man auch grosszügig darüber hinweg, dass sich dem nautisch-bürokratischen Laten der Sinn dieses behördlich verordneten Auswendiglernens nur ganz schwer erschliesst – schliesslich gibt es ja Karten und eine deutliche Signalisation. Aber was solls, Gelährtraining vom Feinsten war es allemal! 



## Der „KABELJAUW“

Wir wissen, dass Schiffe traditionsgemäss weibliche Namen haben und wir werden auch immer wieder darauf aufmerksam gemacht. Doch die Geschichte, wie es zu diesen Namen kam, hat uns so beeindruckt, dass wir ihn unbedingt beibehalten wollen und damit verbunden auch die männliche Form.

## Suche nach einem Schiff und erste Begegnung mit dem Kabeljauw

Im Juni 2012 entschieden wir uns unseren Motorsegler zu verkaufen und uns nach einem anderen Schiff umzuschauen, mit dem man die Europäischen Binnenengewässer befahren kann. Es sollte eines sein, auf dem man auch gemütlich wohnen kann.

Wir verbrachten Stunden am Compi und durchsuchten alle möglichen Webseiten. Durch einen Hinweis von Christian Huber uns mal auf seiner Homepage [www.kinette.ch](http://www.kinette.ch) unter der Rubrik „Schiffe zum Verkauf“ umzusehen, haben wir schliesslich unser Traumschiff gefunden. Es war der Kabeljauw. Für Dominique wars Liebe auf den ersten Blick. Dieses Schiff müssen wir uns unbedingt näher ansehen.

So reisten wir im August 2012 nach Holland und besichtigten zusammen mit Rund Thomas vorerst 13 andere Schiffe, die er gemäss unserem Anforderungsprofil zusammen gestellt hatte. Dadurch erhielten wir einen sehr guten Einblick in die verschiedenen

Schiffstypen und konnten uns noch besser vorstellen, was wir uns wünschten.

Am Schluss dieser dreitägigen und intensiven Besichtigungstour führen wir mit Rund zusammen nach Weener zum Kabeljauw. Beim Anblick und der Besichtigung dieses Luxemotors waren wir auf Anhieb fasziniert, denn in Wirklichkeit sah alles noch viel schöner und überzeugender aus als auf der Webseite im Internet. Für uns war alles klar.

Wir einigten uns mit den früheren Eignern auf einen Preis und waren überglücklich, als wir die Zusage bekamen.

Rund Thomas regelte den Kaufverlauf zwischen den früheren Eignern und dem holländischen Notariat. Wir mussten dazu „lediglich das Geld“ liefern!

Heute dürfen wir uns glücklich schätzen stolze Besitzer eines mit grosser Liebe und Sorgfalt umgebauten Frachtschiffes aus dem



1924 zu sein. Mit ihm wollen wir uns unter die zahlreichen anderen Traditionsschiffe mischen und die europäischen Binnenengewässer befahren.

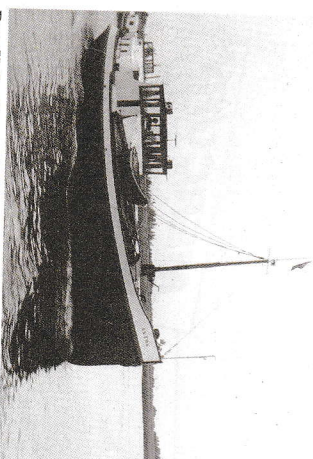
**Das Schiff**

Das ehemalige Versorgungsschiff des kleinen Dorfes Zwartewaal, Rotterdam wurde bis 1967

beruflich genutzt und kann dort auch bis 1987 als Freizeitschiff zum Einsatz. Das Schiff ist trotz seiner 21,60 m Länge noch sehr handlich und gehört aufgrund seiner 4,60 m Breite zu den Großen seiner Art. Gebaut wurde es 1924 von der renommierten Werft Pannemvis, Alphen a/d Rijn, NL. Die Werft war für ihre qualitativ hochwertigen und sehr form-schönen Arbeiten bekannt.

**Technik/Ausrüstung**

<b>Certificatnummer:</b>	SI 15953; Rotterdam, 17.10.2013
<b>Teboekstellung:</b>	6 B Brielle 1927
<b>Heimathafen:</b>	Harlingen
<b>Wert:</b>	Pannemvis, Alphen a/d Rijn, NL
<b>Baujahr:</b>	1924, Umbau zum Freizeitschiff 1987-1991
<b>Maße:</b>	21,60 m x 4,60 m x 1,25 m / Durchfahrtsöhe: max. 3,35 m
<b>Tonnage:</b>	51 T (gemessen am Lift auf der SRF-Werft in Harlingen)
<b>Motor:</b>	<b>erster Motor:</b> 1924 - 1990, Kromhout / 1 Zylinder Glühkopf, 30 PS <b>zweiter Motor:</b> seit 1990, Kromhout TS 117, 6 Zylinder, 105 PS
<b>Getriebe:</b>	Twin Disk, mechanisch
<b>Dieseltanks:</b>	3 x neu, 1990, gesamt 2500 ltr.
<b>Wassertank:</b>	1 x neu, 1990, 2000 ltr.
<b>Elektrisch:</b>	12 V / 24 / 220 V, Quattro 24/3000/70-50 Isolation Trans. 7000W/230V Vivtron Akkuladeregler-TG-48/25,
<b>Batterien:</b>	4 Akku für Bugstrahl und Ankerhilfe (48 V) 4 Akku für Bordversorgung (24 V) 2 Starter-Akkus (12 V) für Hauptmotor 140 AH 1 Akku für Generator
<b>Aggregat:</b>	3 Zylinder Mitsubishi, 8,5 KW, neu 2000
<b>Waschmaschine:</b>	Eumenia
<b>Toiletten:</b>	2
<b>Holzöfen:</b>	2
<b>Trinkwasserpumpe:</b>	Speck
<b>Deckwaschpumpe:</b>	neu 2008
<b>Marifon:</b>	Sailor
<b>Beiboort:</b>	David
<b>Anker:</b>	1 / Kette (70 m) u. Ankerwinde hydraulisch einholbar
<b>Ruderanlage:</b>	hydraulisch, neu 1990, 2 x 90° Ausschlag
<b>Bleiballast:</b>	4500 kg
<b>Küche:</b>	Arbeitsplatte Terazzo, neu 1990 Kühlschrank Werno 2 Gasflischen
<b>Schlafzimmer:</b>	1 mit einem Doppelbett 1 mit zwei Einzelbetten 1 Bett in der Kapitänkabine
<b>Farbsystem:</b>	Nach Sandstrahlen Versiegelung mit 2-Komponententeer und SIGMA-Coating



Der Kabeljauw früher mit dem Namen „Anton“

Makkum sehr fachkundig und mit wertvollen Details ausgeführt. Der Innenraum wurde, nach gründlicher Reinigung, durch die Fa. Hertel, Rotterdam 6 cm dick ausgeschäumt und mit der notwendigen Dampfsperre versehen. Dadurch ist eine problemlose Sommer- und Winternutzung garantiert. Die 50 cm breiten Gangborde ermöglichen ein sicheres Bewegen und Arbeiten.

Beim Innenausbau legte man besonderen

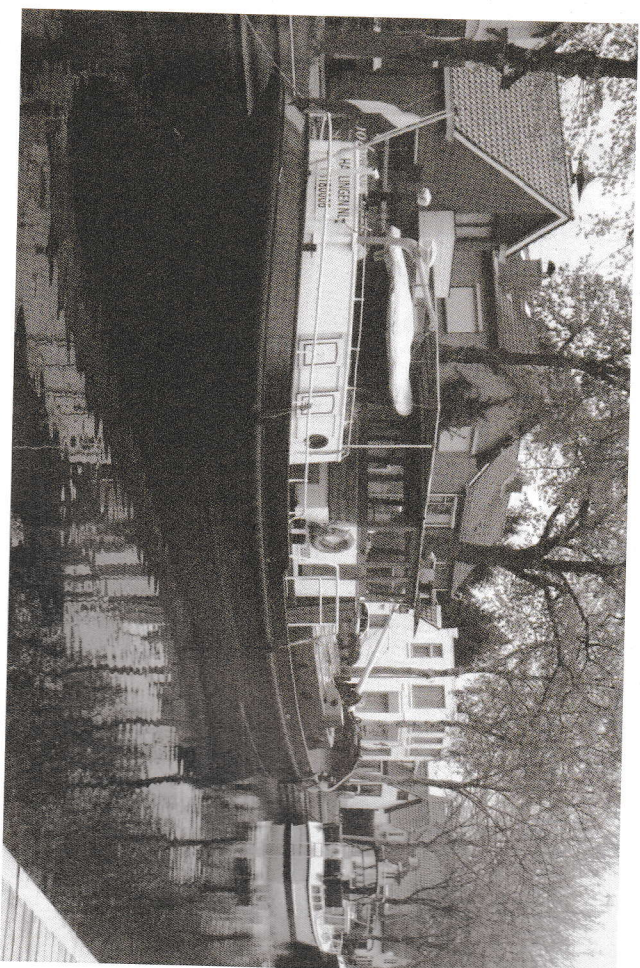


...und heute.

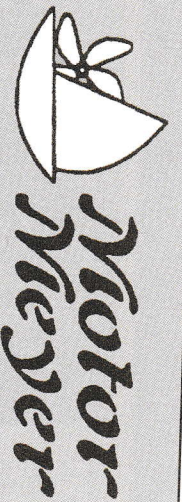
**Nicht immer braucht eine Heilung**

Wert auf die Wiedergabe der Schiffsform und passe die einzelnen Elemente sorgfältigst, ohne Abdeckleisten, ein. Schränke und Stauraum sind in den Trennwänden eingebaut. In der Ausbauphase wurde stets auf die interessante Umsetzung vieler schöner aber auch wichtiger Details geachtet, die bei Besuchern bis heute immer wieder für viel Lob und Anerkennung sorgen. **2**

Text von Jens Christ mit Ergänzungen von Fredi Leijenaar



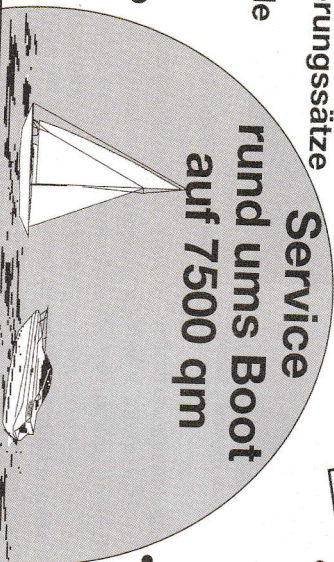




Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**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

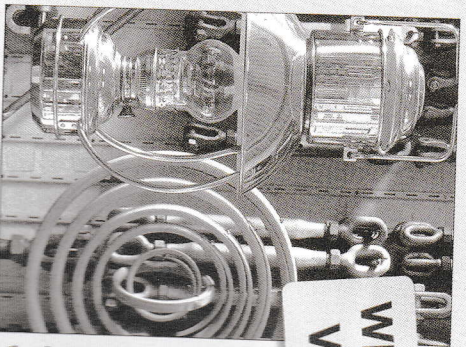
Inh. Johann Meyer · Petkumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21 -97 93 09 · Fax: 92 92 95  
www.motor-meyer.de · info@motor-meyer.de

# 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 berühten  
"Kleinen Braunen",  
der in keinem  
Bücherschapp  
fehlen darf.



**WIR HABEN  
VERHOLT.**

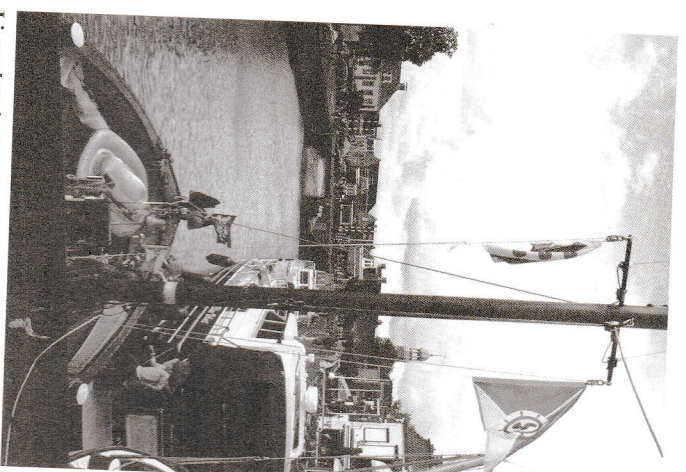
**TOPPLICHT**  
Notkestr. 97  
22607 Hamburg  
Tel.: 040-88 90 100  
Fax: 040-88 90 1011  
toplicht@toplicht.de  
www.toplicht.de

## Berichte der Mitglieder

### Fietsen - Schepen - Mooie Molen von Peter Meyer

Unser Sohn "Johannes" hatte spät Sommerferien und somit begann die Urlaubstreife erst am 01.08. von Abbedütel (MLK KM 226) in Richtung Westen. Meine Frau "Blanka" wollte für die etwas eintönige Kanalstrecke keine Urlaubstage verschwenden, mit dem Auto nachkommen und mit uns gemeinsame 14 Tage in Holland verbringen. Mit an Bord der "PATRIA"; Sohn Johannes, Cousine Ellen + Ehemann Ralf.

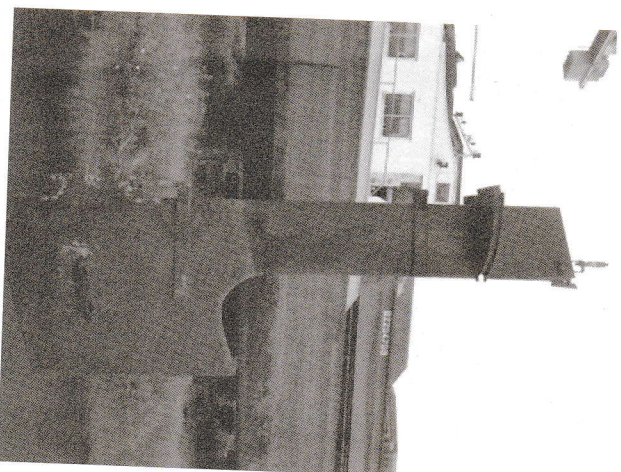
Die Strecke von Braunschweig bis zur Hindenburg-Schleuse-Hannover ist ein bisschen eintönig. Die Fahrt durch Hannover jedoch hat durch den Ausbau des MLK an Schönheit gewonnen. Die Uferanlagen sind gepflegt und mit kleinen Biotopen versehen.



Liegeplatz in Lemmer

Die Leineüberführung verschafft den Schiff, fahrtstreibenden einen weiten Blick in die Flussebene. Westlich von Hannover erstreckt sich der Höhenzug "Deister". Das Bückeburger Land bis zum Weserdurchbruch mit der Porta, dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal kündigt das Wasserstraßenkreuz Minden an. Von nun an sind es noch 100 km MLK bis wir bei Hörstel/Rheine in den Dortmund-Emskanal unseren Kurs in Richtung Norden ändern.

Bei Manöverfahrten merkte ich jedoch, dass irgendetwas mit dem Ruderblatt nicht in Ordnung war. Das Wetter war schön und das Wasser warm und somit konnte ich der Sache auf den Grund gehen. Das Ruder war mit 2 Scharnierbolzen aufgehängt und der Untere, ca. 30 cm unter der Wasserlinie war nicht gerade. Zwei Bandelisen hielten den Bolzen am Ruderblatt und eines dieser Bandelisen war vom Bolzen abgerissen. Ich musste mich bis zur nächsten Werft



Das Ruderblatt hängt am Kranseil



(Haren/Em)s) mit seichten Manövern durch die Schleusen mogeln und wir kamen glücklich an einem Sonntag-Mittag im Harener Yachthafen an.

Montag früh setzte ich mich mit der Kötterwertin Verbindung, "Bernrd Kötter" ein Mann ein Wort, sagte ohne Umschweifen: "Komm rüber zum Alten Hafen und wir werden dir schon helfen". Wir gingen bei einem Tanker längsseits mit dem Heck zur Helling. Sofort waren zwei Mann damit beschäftigt den Sicherungspflint aus dem oberen Schanier zu entfernen und mit einem kurzen Ruck hing das Ruder am Kranseil.

In der Werkstatt wurde ein neuer Bolzen gedreht und mit dem Bandelisen verschweißt. Das Wiedereinhängen war etwas zappelig, aber mit zwei Arbeitsbooten und Kettenzügen konnten wir das Ruder justieren um auch im Unterwasserbereich das Einhängen zu ermöglichen. Drei Stunden und die Aktion war beendet. Erleichtert konnten wir unsere Fahrt fortsetzen.

Es erinnerte mich etwas an Zeiten, wo man durch Vertrauen Geschäfte per Handschlag abgewickelt hat. Genauso ist es mir bei der Kötterwertl ergangen und dieser gemeinsame Einsatz hat einfach Spaß gemacht.

Am Abend lagen wir oberhalb der Schleuse Herbrum in einem Altarm der Em und beobachteten einen Seehund bei der Jagd. Er scheint das Süßwasser zu lieben und hat sich vom Tidegebiet eingeschleust.

Der nächste Tag verlief zügig, mit dem ablaufenden Wasser vorbei an Papenburg, Leer, Emden, Dollart, Delfzijl/NL nach Groningen. Wir lagen direkt in der Stadt und es geht natürlich kein Weg daran vorbei, einmal am "Alten Markt" die "Drie Gezusters" zu besuchen. (3 miteinander verbundenen Gaststätten)

Punkt 9:00 Uhr am nächsten Morgen beginnt der Konvoi der "Stehenden Mastroute" durch die Brücken der Innenstadt. Die "Stehende Mastroute" haben wir jedoch wieder verlas-

sen, um über den Stakenborg-und Prinzess-Margrietkanal in die westfriesischen Meere und Seen zu gelangen. Koudum war unser Ziel, eine Marina mit Seglerhafen und auch ein Bereich für größere Traditionsschiffe war für uns reserviert.

Ein durch das Fahrwasser verbundener geschützter See ergab einen ruhigen Liegeplatz mit Hallenbad, Restaurant, Segelschule und Abendveranstaltungen. Unser Sohn "Johannes" hat somit das Paradies für sich entdeckt. Schnell waren Freundschaften mit anderen Kindern geschlossen und es wurde gesegelt, Schlauchboot gefahren und vieles mehr.

Blanka kam mit dem Auto nach Koudum, Cousine und Mann führen mit dem Auto nach Hause. Alles passte und wir verbrachten Johannes zu Liebe noch einige Tage in Koudum.

Um den alten Dorkern zu erreichen, konnte man mit dem Schlauchboot ca. 4km über kleine Kanäle fahren und ein weiterer Kanal führte zu dem kleinen Hafen "Hindeloopen" direkt am IJsselmeer gelegen. Durchzogen von kleinen Grachten, historischen Bauwerken und Museen, machen diesen Ort mit sehr viel Flair sehenswert.

Sichere Belege gehen zurück bis ins Jahr 779. Im Jahr 825 wird in einer Urkunde erstmals der Name Hindolop für diese Siedlung benutzt. Im 12. Jahrhundert wurde hier eine Kapelle errichtet, im 14. Jahrhundert entstand eine Kirche. Hindeloopen erhielt Stadtrechte um das Jahr 1225 und gehört seitdem zu den friesischen elf Städten. Hindeloopen lag in der Nähe eines Priel's am Wattenmeer. Es gab keinen Hafen, sondern die Schiffe lagen bei Flut auf Reeede vor Anker, bei Niedrigwasser lagen sie auf dem Meeressboden. Bei Flut konnten die Schiffe an einem Kai an Land Ladung laden.

Hindeloopen war seit dem Mittelalter eine wichtige Handelsstadt. Es wurden intensive Handelsbeziehungen zu Lübeck und anderen Hansestädten unterhalten. Daneben gab es Holzhandel mit Norwegen. Zwischen 1650 und 1790 in der Blütezeit der Niederlande, dem sogenannten „Goldene Zeitalter“, hatte die Stadt ihre erfolgreichste Zeit mit einer Flotte von zeitweise mehr als 80 Kauffahrtschiffen. Es wurden in großen Ausmaß Waren aus den Kolonien importiert und dann in Europa weiterverkauft. Aus dieser Zeit stammen viele Kapitänshäuser, die daran erinnern, wie reich Hindeloopen war. Mit dem Erstarken der Konkurrenz von England und Frankreich, die den kleinen Niederlanden vor allem auch militärisch überlegen waren, begann gegen Ende des 18. Jahrhunderts der Abstieg der Niederlande und der Niedergang der Stadt. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam es durch verstärkte Fischerei noch einmal zu einer Besserung der wirtschaftlichen Lage der Stadt. Zu dieser Zeit gab es etwa 75 Fischkutter. Die Fischerboote trugen den Buchstabencode HL.

Nach dem Bau des Abschlussdeich des IJsselmeers 1932 wurde die Meeressbucht zu einem

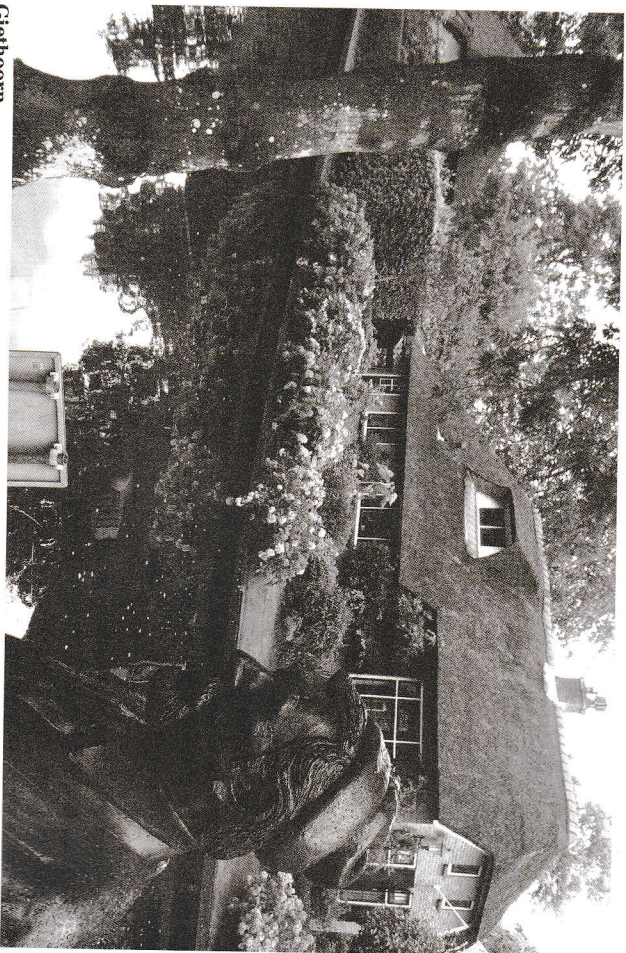


Gracht in Hindeloopen



Das neue Fahrrad





**Giethoorn**

Binnensee. Dadurch kam es zu einem Einbruch der Fischbestände in der traditionellen Fischerei. Die Fischereiflotte musste verkleinert werden. Heute gibt es noch wenige Fischer in Hindeloopen.

Bis 1984 war Hindeloopen eine selbständige Gemeinde, wurde dann aber mit den Nachbarstädten Workum, Stavoren und Teilen anderer Gemeinden zur Gemeinde Nijefurt zusammengefasst.

Bianka entdeckte auf einem Trödelmarkt ein altes Fahrrad, konnte sich jedoch nicht zu einem Kauf entscheiden. Aber, als wir wieder an Bord waren begann die Reue des Versäumnisses. "Hätte ich man doch". Also noch mal hin und das Fahrrad kaufen. Nun war jogen angesagt. Ca. 10 km hingelaufen nach "Hindeloopen" und 10km zurück mit dem Fahrrad. Das Fahrrad ist ein alter Klassiker der Marke "Sparta". Hat weder Gangschaltung noch Licht. Aber wer nur schön sein möchte fährt nicht im dunkeln und auch keinen Berg hoch. Somit, völlig ausreichend. Eine Kunst-

**Giethoorn** ist eine Ortschaft von 2500 Einwohnern in der Provinz Overijssel, Niederlande. Administrativ gehört sie zusammen mit Steenwijk, Vollenhove und Blokzijl zur Gemeinde Steenwijkerland. Sie wird wegen der vielen Grachten im Ort auch das „Venedig des Nordens“ genannt. Dieses acht Kilometer lang geschlängelt um einen Dorfkanal (dorsgracht) angelegte Dorf liegt inmitten des Naturschutzgebiet „De Wieden“.

Im Jahre 1942 gab es Verkehr in Giethoorn fast nur mit Booten. Die Häuser stehen jeweils auf Anhöhen und haben oft noch die typischen Schilddächer mit geschwungener Kamelform. Es wird durchzogen von unzähligen Querkanälen. Über die Kanäle gebaut sind die charakteristischen Holzbrücken dieses „Wasserdorfes“. Benachbart ist der Nationalpark De Weerribben. Zusammen ist dies das größte Tieflandsmoorgebiet in West-Europa. Giethoorn ist ein touristischer Anziehungspunkt als autofreies Wasserdorf.


Die nächste Station war "Lemmer" am IJsselmeer. Auch hier durften wir als größeres Tra-

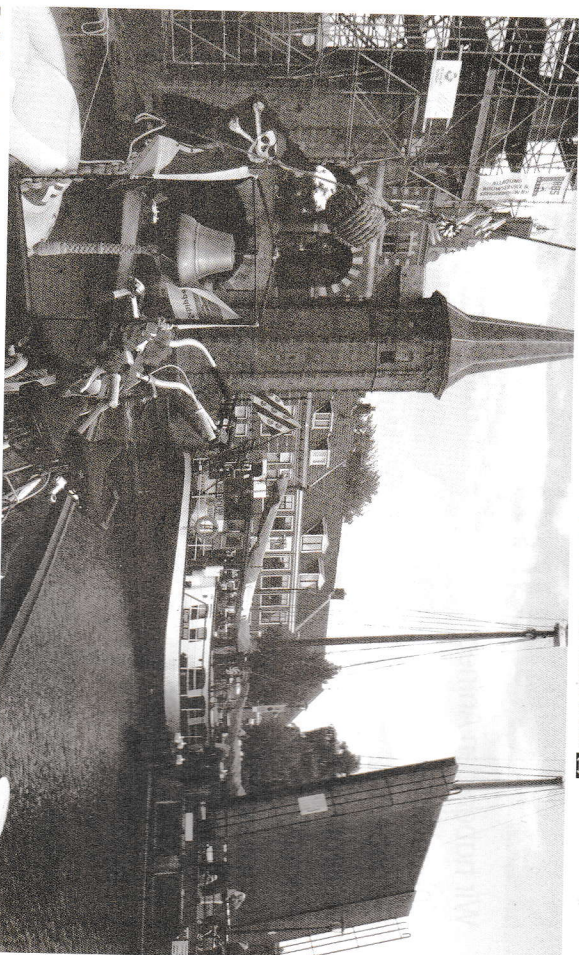
ditionsschiff mitten in der Stadt zwischen der Drehbrücke und der alten Schleuse unseren Liegeplatz einnehmen. Am nächsten Tag ging es durch den Prinzess-Margrite-Kanal nach Sneek, anschließend nach Ernewald und Groningen. Den letzten Abend verbrachten wir in Delzijl, bevor wir mit dem auflautenden Wasser über Dollart und Ems in Richtung Weener fuhren. Wir meldeten uns über Funk in Weener an. "Heiner", der Halten- und Schleusenmeister bereitete die Schleuse vor und wir konnten direkt einfahren.

Während des Schleusenvorgang öffnete sich über uns ein Fenster und eine Dose wurde an einer Leine heruntergelassen. In der Dose war ein Eis für "Johannes".

Catharina Bockhacker hat für diese schöne Überraschung gesorgt und Heiner sagte:

**"Willkommen in Weener"**

In Weener bleiben wir nun erst einmal. Irgendwann im Winter wird es uns sicherlich auch wieder in Richtung Abdesbütte ziehen. Aber das hat noch Zeit. 



Brückendurchfahrt in der Innenstadt von Sneek



# Ahoi Emden

„Emden Binnenhafen“

Nehmen Sie Kurs auf den Emden 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 Saisonliege)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkaltschlammentsorgung
- > fußläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht

www.ag-ems.de  
Tickets & Service  
01805 / 180182



Berichte der Mitglieder

Eine von 165 Grachten

## Maritime Städtetour Amsterdam 21. - 23. 11. 2014

Diese Städtetour hatte solch eine hohe Nachfrage, dass irgendwann der Schlussstrich gezogen werden musste: auf dem Übernachtungsschiff war nur Platz für 30 Leute. Einige Mitreisende haben ihre Eindrücke während der Tour festgehalten:

Amsterdam gab alles: Blauer Himmel, nette Leute, tolles Programm, liebevolle Betreuung. Eine Stadt die durch ihre Atmosphäre und Kontraste einfach nur begeistert. Für Traditionsschiffer ein absolutes Highlight.  
Peter Meyer

Die Tour ist herrlich – ein Muss für jeden Traditionsschiffer. Ein Lob an alle Organisatoren, Wetter und Programm passen.  
Theo Jankowski

Amsterdam bei Traumwetter einfach toll. Grachten tour und das absolute Highlight: der Besuch im Kronhout-Museum – ein Museum, das auf private Initiative entstand und wo man sich mit viel Engagement der Erhaltung alter Technik widmet.  
Thomas Waldmann

# Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

- Einbaudieserl
- Getriebe
- Wellenanlagen
- Propeller
- Kupplungen
- Außenborder

Durchführung von:

- Schiffsreparaturen
- Motorinstandsetzung



**HÖPPNER**

Maschinen- und Waagenbau

Direkt am Wasser  
Citynähe – 300 m  
v. Delft

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





Unsere Gastgeber Luise und Dirk Litzelter

Schönes Wetter, viele neue Anregungen, netze Mitreisende, sehr enge Kabine und enge Betten. Aber alles in Allem eine Reise, die in schöner Erinnerung bleiben wird.  
Rolf Fulgen

Ein großes Dankeschön an die Organisatoren. Tolles Programm, sehr kurzweiliger Aufenthalt. Wetter spielte super mit und die Gesellschaft konnte nicht besser sein. Die Übernachtung in kleinen Kabinen war eine Erfahrung wert. Claudia Peters, Heiner Düring und Hartwig Sticherthoth

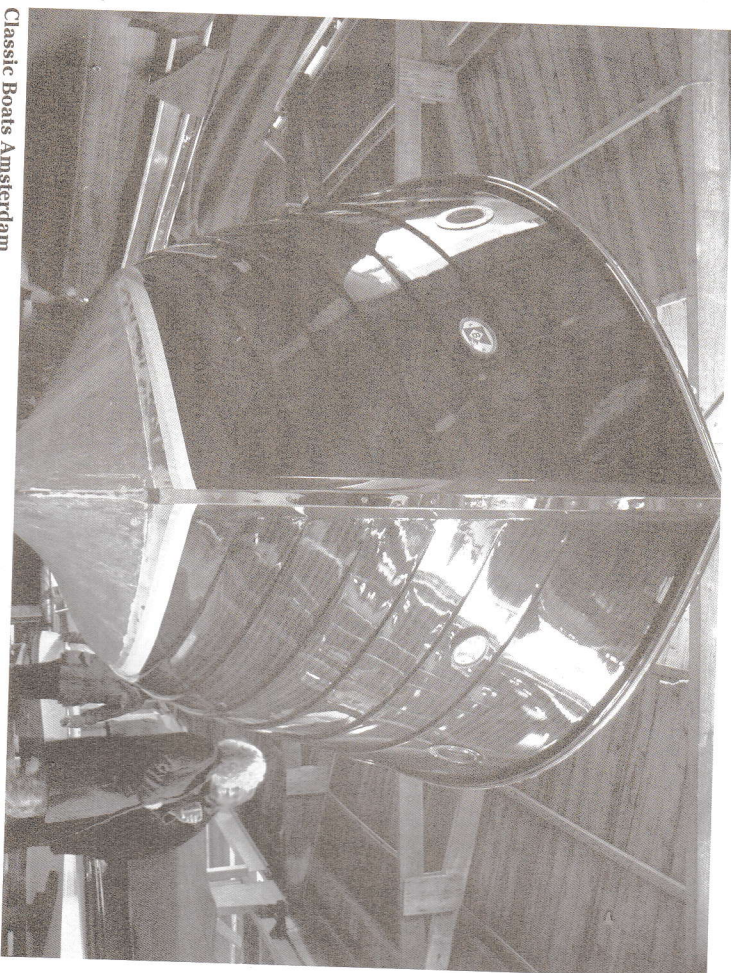
Ein Leben an Bord auf andere Art, schlafen, ganz ähnlich wie im Sarg. Die Enge im Innern des Schiffes beengt.

Nach Osten ist weiter als nach Westen.  
Hilmar Bockhacker

Städte am Wasser sind anders. Ganz besonders Hafenstädte mit Zugang zum Meer sind anders. Die Weite des Wassers lässt sie atmen. Amsterdam ist auf eine besondere Art besonders, denn das Leben mit und auf dem Wasser, was diese Stadt so atmen lässt, ist hier bei Jung und Alt ein Selbstverständnis, das ich auch den Städten in Deutschland wünsche. Auch der Besuch in der Holzbootwerft, dem Motorenwerk und der Grachtenfahrt zeigen, dass der Erhalt des maritimen Erbes in Amsterdam ein Anliegen seiner Einwohner ist. Mein Dank geht ganz besonders an Louise und Dirk für die wunderbaren Einblicke in ihre Welt und die großartigen Momente, die wir abseits des „offiziellen“ Programms geteilt haben. Auf ein Wiedersehen in Amsterdam.  
Clemens Schröder

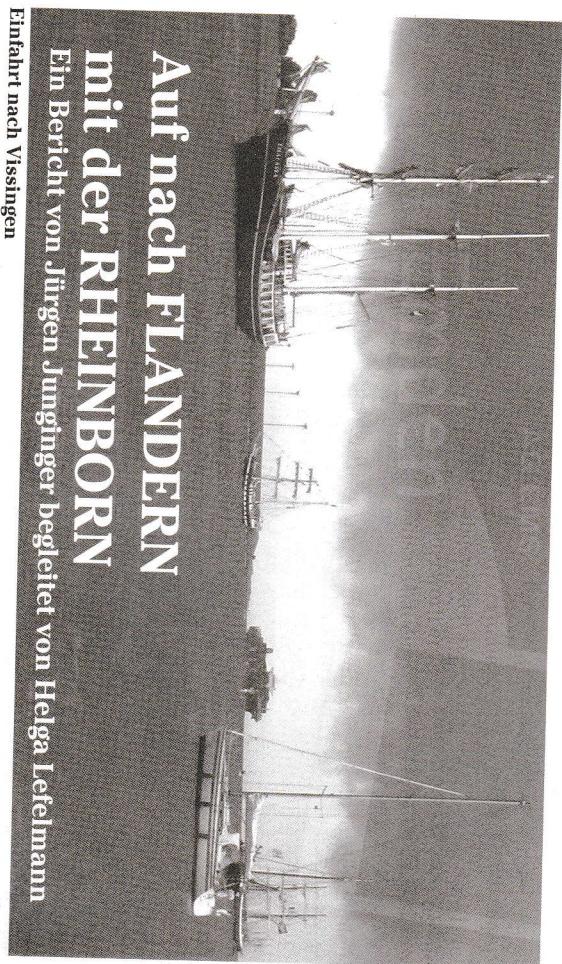
Auf die Fahrt nach Amsterdam hatte ich mich sehr gefreut, leider hat mir meine Gesundheit einen Streich gespielt. Ich möchte mich deshalb nochmals bei allen, die mir geholfen haben, herzlich bedanken. Ohne Eure Hilfe hätte ich das alles nicht überstanden.  
Dieter Koch

Danke an Elke und Dieter für die Gastfreundschaft auf ihrer Holzbootwerft. Atemberaubend schöne Boote, Einblick in das Handwerk des Restaurierens, lebensrettender Kuchen. Danke an Louise und Dirk für die ganze Vorbereitung und Organisation dieser tollen Tour und den Einblick in ‚ihr‘ Amsterdam. Dank an alle, die dabei waren, für die reichlich mitgebrachte gute Laune. Und last, but not least: danke, Petrus, für das gigantisch tolle Wetter.  
Tja, wenn Engel reisen.....  
Catharina Bockhacker



Classic Boats Amsterdam





## Auf nach FLANDERN mit der RHEINBORN

Ein Bericht von Jürgen Junginger begleitet von Helga Lefelmann  
Einfahrt nach Vissingen

Bei herrlichem Wetter starten wir am Freitagmorgen den 19.7.2013 vom Rheinhafen KREFELD mit Stundenzählerstand 1013. Mit dem Strom sind wir in gut 5 Stunden 90 Kilometer weiter am alten Zollhafen EMMERICH. Dort kann man an einem Ponton mit Stromautomat festmachen, der aber nur für circa vier Boote Platz bietet. Abends in die von dort direkt erreichbare Innenstadt beim sehr zu empfehlenden Griechen SYRTAKIS eingekehrt. Am nächsten Tag unter der schönsten und immer noch mit über 800 Metern Spannweite größten Rheinbrücke hindurch bis nach NIMWEGEN. Was konnte man 1965 doch für elegante und bis heute ohne Probleme haltbare Brücken bauen! Im LINDENBERG-Hafen angekommen ist es dort voll und laut. Nachts große Aufregung weil sich dort ein alter Großsegler im Strom losgerissen hat. Über den WAAL-MAASKanal gelangen wir in die Maas und es geht mit einem Stopp im seltsamen Städtchen CUJK und Übernachtung in einem Seitenarm bei BOXMEER weiter bis VENLO.

Dort Stadtfest mit abendlichem Remidemmi. Feiern kann er ja - der Holländer! Am

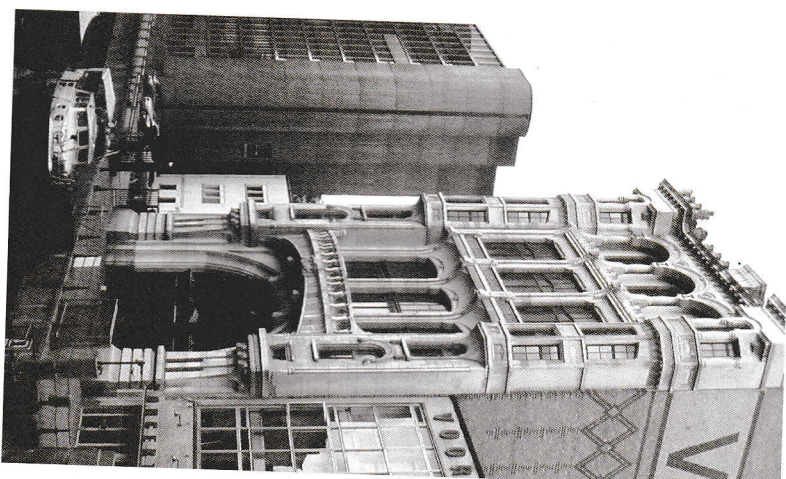
hin und sie nehmen uns am nächsten Tag mit nach Deutschland zurück, wo uns eine Familienfeier am Bodensee erwartet.

Nach einer Woche sind wir per Zug über BRÜSSEL wieder zurück auf dem Boot und fahren weiter bis nach HERENTALS in den ALBERT-Kanal. ANTWERPEN ist da nicht mehr weit und wir fahren durch die geöffnete LONDENBRUG in das WILLEMDOEK mit seinem sehr schönen aber nicht so preiswerten Clubhafen ein. Dort ist der Ursprung des alten Hafens, der unmittelbar an die Innenstadt grenzt und einen tollen Blick auf das fantastische MUSEUM AN DE STROOM erlaubt. Unbedingt ansehen sollte man sich auch den prächtigen Hauptbahnhof, das Haus von Rubens und das Viertel der Diamantenhändler. Nach drei informativen Tagen morgens wieder los und in der engen Boxenausfahrt leider mit dem SIB-Davit an der Reling vom Nachbarn hängen geblieben. Mein Aluminiumteil war total demoliert - seine Reling hatte nur eine kleine Schramme abbekommen. Der von mir verständigte Hafemeister hat sich das angesehen, abgewunken und uns weiter gute Fahrt gewünscht. Er hatte ja unsere Adresse - es hat sich aber keiner mehr gemeldet.

Noch am gleichen Tag sind wir auf der gesamten oberen tidenabhängigen SCHELDE bis vor die Schleuse MERLEBEKE mit ihrem Zugang zum Kanalsystem von GENT gekommen. Dort erwarteten uns vier wunderschöne Tage bei herrlichem Wetter. Im PORTUS GANDUS liegt man ruhiger als an den Stegen der unmittelbaren Innenstadt. Die Stadt bietet tolle Museen und Architektur des ArtDeco - sehenswert der Universität-Bücherturm von VAN DE VELDE. Im Stadteil PATERSHOOL geraten wir zufällig in ein Volksfest der alternativen Szene mit viel Musik und Spezialitäten. Ich würde sagen der Belgier feiert noch besser! Übrigens, die Leute verstehen sich nicht als Belgier sondern als Flamen und sprechen niederlän-

disch und nicht flämisch. Sie sind stinksauer auf BRÜSSEL und die WALLONIE und es gibt ernsthafte politische Absichten sich von Belgien loszulösen und einen eigenen Staat zu gründen. Wirtschaftlich wäre das kein Problem - FLANDERN ist der reichste Teil Belgiens und die Wirtschaft brummt. GENT hat einen florierenden Seehafen mit einem Seekanal der es mit dem niederländischen TERNEUZEN seit fast 200 Jahren verbindet.

Weiter geht es über die LEIE, einen natürlich mäandrierenden Flussschen, welches durch eine anscheinend sehr wohlhabende Gegend Belgiens fließt. Man kommt an einer Vielzahl wunderschöner, gepflegter Häuser und Schlösschen vorbei, deren malerische Grundstücke an die Ufer grenzen - oft mit den



Anleger bei Gent



entsprechenden Booten an den Siegen. Nach circa 20 km gelangt man nach DEINZE, wo wir kostenlos an einer guten Steganlage direkt neben der Innenstadt übermachten und lernen ein Rentnerleppaar auf der ANTONIUS, einem komfortablen 15m-Schiff, kennen. Die Beiden waren früher Binnenschiffer und ihre Kinder betreiben jetzt eine beachtliche Flotte großer moderner Schiffe, die alle den Namenszusatz ANTONIUS tragen. Den Kretelder Haken kannten sie gut. Dieses Muster, das ehemalige Binnenschiffer im Alter dem Wasser auf diese Weise treu bleiben, finden wir des des öfteren.

Über den AFLEIDINGSKANNAAL VAN DE LEIE gelangen wir in den GENT-OOSTENDE-KANNAAL. Ab jetzt muß man viel Zeit mitbringen, weil viele Brückenöffnungen mit langen Wartezeiten unsere Fahrt verlangsamten. Aber bei dem gutem Wetter ist das für uns kein Problem. Wir kommen trotzdem noch am gleichen Tag in BRÜGGE an und machen im Passantenhafen fest. Die RHEINBORN ist hier das kleinste Schiff unter den vielen luxuriösen und schicken Motorbooten. BRÜGGE ist ein einziges Museum mit dem entsprechenden touristischen Auftrieb und erinnert mit seinen vielen Gotik- und Renaissance-Bauten etwas an Florenz. Schon die Römer handelten von hier aus mit England und gegen Ende des Mittelalters gab es einen Zugang zur Nordsee und der machte damit BRÜGGE zu einer der bedeutendsten Hansestädte.

Nach drei Tagen komprimierter Kultur legen wir wieder ab und fahren im Konvoi weiter auf dem GENTOOOSTENDE -Kanal Richtung OOSTENDE. Durch abenteuerliche Klappbrücken-Konstruktionen und die Seeschleuse gelangen wir in den schon im Tidenbereich liegenden feinen Clubhafen des R.N.S.Y.C. Das ist ein Segelclub der gehobenen Klasse und Motorboote zahlen Stratzoll - 32 Euro die Nacht. Aber das ist die Stadt durchaus wert. Wunderschönes Wetter, frische Seeluft und Strand gibt es gegenüber,

wenn man auf die andere Hafenseite gratis mit der Fähre übersetzt. Die Stadt selbst hat wohl ihre beste Zeit, was Industrie und Wirtschaft betrifft, hinter sich - es gibt z.B. keine internationalen Fahrverbindungen mehr. Aber immer noch genug kulturelle und bauliche Substanz und auch Lebensqualität- und zwar besonders was Fisch und Meeresfrüchte angeht.

Nach wiederum 3 Tagen brechen wir auf und entscheiden uns weil es Wind, Wellen und Wetter erlauben, außen an der Küste westwärts nach NIEUWPOORT zu fahren. Dort finden wir einen schönen Platz in einer der größten Marinas Nordeuropas. Nicht weit ist einer der zahlreichen Supermärkte der belgischen Kettum COLURUYT, die immer ein tolles Angebot von Fisch, Fleisch, Gemüsen und Weinen zu akzeptablen Preisen haben. Auch hält hier die Kust-Tram, jene oft beschriebene Straßenbahn und mit 68 km der längsten Strecke der Welt. Man fährt für 7 Euro entlang der gesamten belgischen Küste von KNOCKE an der niederländischen Grenze bis nach ADINKERKE nicht weit der französischen Grenze und kann an jeder beliebigen Haltestelle aus- und wieder Zustiegen.

Wir verbringen einen ganzen regnerischen Tag bis spätabends auf der Strecke und schauen uns eine Menge interessanter Orte an. Nachts wird auch deutlich, daß die riesigen 5- und noch mehrstöckigen Wohnblocks, die fast die gesamte Küste flankieren, größtenteils im Sommer nicht bewohnt sind.

Wir sehen nur bei circa einem Fünftel der Apartments Licht - wie das im Winter ist würde mich mal interessieren. Die Stadt bietet neben frischem Fisch am Hafen auch einen nicht überlaufenen Sandstrand. Unbedingt ansehen sollte man sich den GANZEPOOT mit seinen sechs Schleusen, mit denen man das hydraulische Netz der tiefliegenden Landschaft bis weit nach Süden regulieren kann. Im ersten Weltkrieg haben



Brücken bei Ostende

es die Belgier geschafft, durch das gezielte Fluten von Poldern und der Flüsse IZER und YPERLEE, die Frontlinie bis zum Ende des Krieges zu halten.

Das Wetter wird wieder besser und der Wind weht milde aus West - wir fahren deshalb nicht durch das Binnenland auf den mehr oder weniger gleichen Wegen zurück nach Hause, sondern wagen uns auf die Nordsee Richtung VLISSINGEN in der SCHELDE-Mündung. Es wird eine wunderschöne über 80 km lange Fahrt an der belgischen und ein Stück der niederländischen Küste vorbei, bei der die RHEINBORN im Flutstrom der SCHELDE bis zu 25 km/h schnell ist. Vor der Haleneinfahrt wird es ordentlich kabbelig und unübersichtlich, weil auf einmal mehrere große Windjammer und ein Marinekreuzer auftauchen und die Schleusen blockieren. Es ist Halenfest - was wir natürlich nicht wussten. Bestimmt 50 kleinere Boote warten im starken Schwell an Bojen und Halenauern auf eine Schleusenpassage. Niemand weiß, wann und wo man drankommt und der Schleusenfunk ist chaotisch und antwortet sowieso nicht. Ab und zu in

diesem Funkgekräche der Halskranken ist die Rede von einer Schleusung für Traditionsboote. Als einige Oldtimer sich in Bewegung setzen, fahre ich frech hinter einem alten Schlepper nach fast 4 Stunden Warten gegen 20:00 in die Schleuse mit ein. Alte Boote haben auch manchmal Vorteile! In den völlig überfüllten Halenbecken finden wir in der Dämmerung gerade noch Platz an einem wackeligen Ponton. Und dann geht auch schon die Mondschein-Parade los: Unzählige mit elektrischen Lichterketten behängte kleine Plathodensegler, mit brummenden Generatoren auf den Vorschiffen, führen einen zweistündigen grandios klingenden Ringelreihentanz auf dem Wasser auf.

Am anderen Tag in den KANNAAL DOR WALCHEREN bis nach MITTELBURG. Dort nehmen wir Kontakt zu den Eltern des Freundes meiner ältesten Tochter auf, die im nahen ZOUTELANDE in ihrem Ferienhaus Urlaub machen. Wir verbreden uns für den nächsten Tag im VEERSEMEER an einem der zahlreichen Siege an denen man 24 Stunden festmachen darf. Ich habe aber den Eindruck,



dass sich einige der Boote schon des Längeren dort angesiedelt hatten - vielleicht gilt die Regelung ja nur für Deutsche. Da die Sonne kräftig schien, lockte uns der riesige Strand am VEERSE GATDAM und wir verlegten uns an das große Binnenschiff NOMADUS, welches zusammen mit einem Anderen am Berrusschiff-Liegeplatz festlag. Wir hatten vorher freundlich gefragt und revanchierten uns mit einer Flasche Wein und lagen dort zwei Tage sicher und unbeteiligt an der abends von der Sonne wohlrig erwärmten Bordwand, um tagsüber zu baden.

Durch die SANDKREEG-Schleuse in die OSTERSCHELDE und weiter durch das SLAAK und die Schleuse von BRUINISSE gelangen wir ins GREVELINGENMEER. Wir fahren dort bis nach DEN OSSE, das ich gut kenne, weil ich dort 17 Jahre Mitbesitzer eines Ferienhauses war und es immer öfters bedauert habe, im Urlaub an nur einen Platz gebunden zu sein. Wir treffen dort zufällig auch Nachbarn von früher, die immer noch, seit inzwischen über 35 Jahren regelmäßig in ihr Häuschen fahren. Sie besuchen uns an Bord der RHEINBORN, die aber nicht an der Steganlage des Hafens liegt, sondern

längsseits einer alten HADAGFähre aus den 50er Jahren, die dort ihr Gnadenbrot als Rundfahrtschiff verdient.

Ich hatte den Kapitän angesprochen und mir das Schiff zeigen lassen - habe ich doch als kleiner Junge so etwas begeistert als Wilhelmshavener Modellbauhogen-Schiff gebastelt. Der war über mein Interesse hoch erfreut und berichtete, daß der damals hochmoderne diesel-elektrische Antrieb leider nicht mehr existierte, sondern durch ein normales Getriebe ersetzt worden war. Wenn man diesen Schiffstyp mit seiner charakteristischen Form googelt erfährt man Erstaunliches: Viele sind in alle Welt verkauft worden und fuhren oder fahren heute noch in Portugal, Russland, Karibik, Afrika, Asien und sogar auf dem See GENEZARETH. Das Schiff an dem wir festmachen durften war ursprünglich die NIENDORF und heißt jetzt GREVELINGEN.

Die Heimat ruft uns und es geht über KRÄMER und VOLKERAAK durch die HELLEVOETSLUIS bis nach WILLEMSTAD. Da erlebt man ja garantiert Holland-Total mit allem Drum und Dran - deshalb schnell am nächsten Tag durch das HOLLANDS DIEP



Brücke bei Gent

Ihr Ansprechpartner...



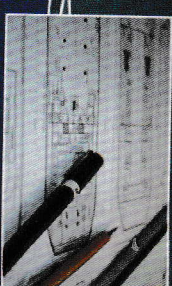
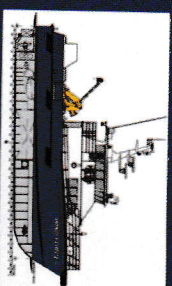
Schiffswerft  
DIEDRICH



... 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.

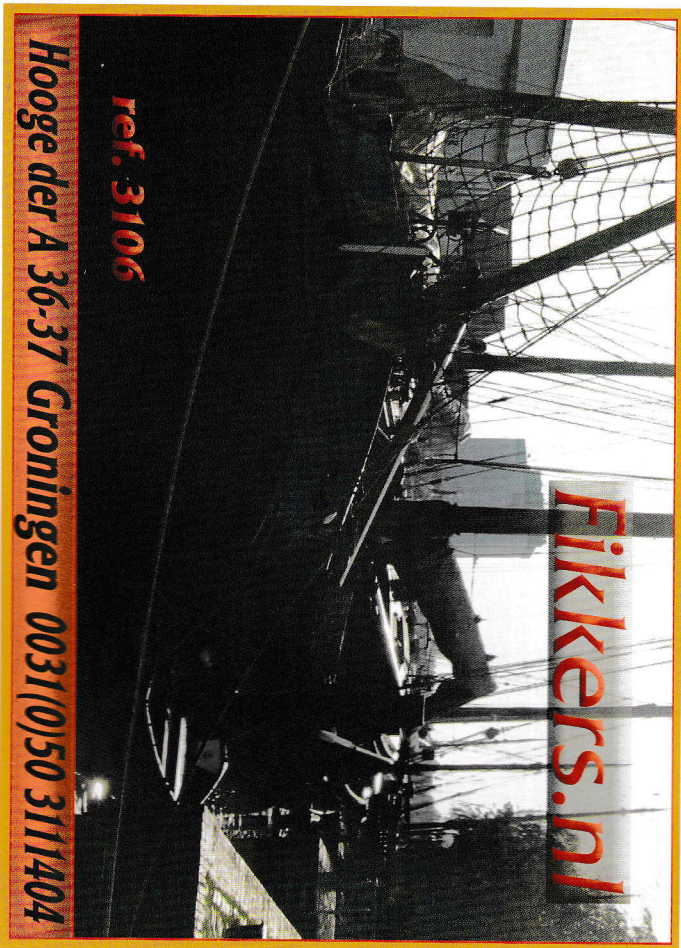




in die MAAS bis nach RAVENSTEIN. Dort ist Rommelmarkt – man staunt nur was der Holländer so alles kauft und wieder verkauft. Am nächsten Tag in GRAVE fürstolze 1,45 Euro/ltr sicherheitsalber getankt und noch bis vor die Schleuse WELFRT in NIJMEGEN gekommen. Am nächsten Morgen bei bedecktem Wetter in den hier immer ruppigen WAAL - das Rheinwasser hat uns wieder. Die RHEINBORN hat nun wieder ordentlich gegen den Strom zu kämpfen und wir schafften an diesem Tag 88 km bis Rheinkilometer 801. Wir sind müde und es wird dunkel, auch die sonst so zuverlässigen Gewässerkarten von NAVIONICS auf meinem APPLE-Tabletcomputer zeigen Einfahrten zu Baggerlöchern, die es gar nicht mehr gibt. Deshalb fahren wir gegenüber vom Kraftwerk VOERDE in ein Auskesungsgebiet mit allerdings unsicher aussehenden Ufern voller Metallschrott. Ankern will ich hier nicht, weil noch Kies-Schiffe unterwegs sind und frage bei einer am Ufer liegenden Klapp-

Schute nach, ob ich an ihr anlegen kann. Nur ein holländischer Schiffsjunge ist drauf und meint sein Kapitän käme aber Morgen früh mit dem Auto wieder: Er kam auch – allerdings schon um 5:00 schmiss er die Maschine an, um sein Auto zu kranen und abzuliefern. So mußten wir uns im Morgenrauen einen anderen Platz suchen. An einem schiefen Eisenpahl haben wir dann noch bis zu einer anständigen, für Rentner verträglichen Aufstiegszeit weitergedöst. Die restlichen 37 Kilometer dauerten dann noch bis 15:20, bis wir nach 46 Tagen am 3. 9. 2013 glücklich wieder im Heimathafen Krefeld zurück waren.

Ich habe festgestellt, es ist wesentlich angenehmer und für die Stimmungslage der Beteiligten günstiger, eine Motorbootreise mit dem Strom, statt gegen ihn zu beenden. Das nächste Mal werde ich darauf achten. Übrigens: Wir haben für die circa 1200 Km lange Reise bei 100 Motorstunden 635 Liter Diesel verbraucht. **3**



ref. 3106

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

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

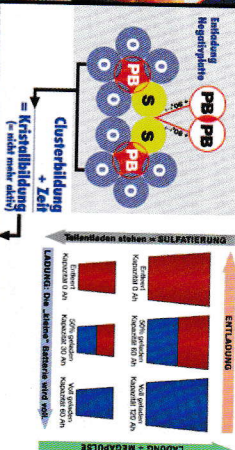
Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verkümpfungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst totgeglaubte Batterien 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:



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

• Steigerung der Ladespannung • Anstieg der Säuredichte  
 • Verbessert das Stromverhalten der Batterie



## Mit der PATRIA über die Ilmenau nach Lüneburg

von Peter Meyer

In der Planung für das Jahr 2015 steht natürlich auch der Halengeburstag in Hamburg an. Der Rückweg sollte mit einem kleinen Abstecher von Hooppe über die Ilmenau 28 Km nach Lüneburg verbunden werden.

Man muß sich erst einmal informieren, wenn man die Absicht hat, kleine und idyllische Wasserstraßen zu befahren. Das elektronische Wasserstraßen-Informationssystem gibt Auskunft:

Abtmühle Lüneburg Km. 0 bis Km 28,84 befahrbar mit einer Länge von 45m und einer Breite von 6,20m. 7Km/h. Benutzung: Keine besonderen Vorschriften. Benutzung der Schleusen: Keine besonderen Vorschriften.

Spricht also nichts dagegen. Vorsichtshalber haben ich mir auch den Schleusensperplan angesehen und dort lag der Hase im Pfeffer.

Guten Tag Herr Meyer,

wie telefonisch besprochen erhalten Sie nachfolgend sowie im Anhang einige Infos zu unserem Verein sowie die Machbarkeitsstudie, die Auslöser für die Vereinsgründung ist.

Der in Wittorf ansässige Förderverein „Historische Ilmenau e.V.“ hat sich zum Ziel gesetzt die Kulturlandschaft Untere Ilmenau von Lüneburg bis zur Mündung in die Elbe bei Hooppe in ihrer jetzigen Form zu erhalten. Dies beinhaltet vornehmlich den Erhalt der drei unter Denkmalschutz stehenden Schleusen und Nadelwehre in Bardowick, Wittorf und Fahrenholz.

Da seit längerem kein gewerblicher Schiffsverkehr auf der Ilmenau stattfindet sind die drei Bauwerke von Ihrem Betreiber, dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Lauenburg hinsichtlich der Unterhaltung erheblich vernachlässigt worden. Dieser Umstand führte zur Schließung der Schleuse Wittorf aufgrund von Sicherheitsmängeln. Eine vom WSA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie mit verschiedenen Varianten hat ergeben dass die Wiederherstellung der Bauwerke und deren Erhalt angeblich horrenden Summen verschlingen würde.

Aufgrund dessen zeichnet sich die folgende Billigvariante ab: Rückbau aller Wehre und Schleusen und Einbau fester, nicht regulierbarer Stauanlagen, sog. Sohlgeläken.

Dies hätte zur Folge dass der Wasserstand generell um einen Meter oder mehr abgesenkt werden muss um ein Puffer für Hochwasser Situationen zu schaffen.

Eine Absenkung des Wasserstandes würde die ca. 120 Jahre alte Kulturlandschaft Ilmenau zerstören.

Weitere Folgen wären:

- in regenamen Perioden trockenet die gesamte Ilmenau-Niederung nördlich von Lüneburg (FFH Fläche) aus,

- die Grünlandflächen müssen mit erheblichem finanziellen Aufwand beregnet werden, da sie wegen der EU Richtlinie nicht zu Ackerland umgebrochen werden dürfen,

- das mit ca. 300.000,- EU Mitteln finanzierte Ötenschutzprogramm wäre hinfällig,

- der Lebensraum für Amphibien wird zerstört.

die Pfahlgründungen der Häuser am Stint in Lüneburg verrotten

-Satzschäden an den Häusern an der Ilmenau

- bei starken Regenfällen südlich von Lüneburg kommt es zu Überschwemmungen, sogar bei geringeren Wasserständen nicht zu vermeiden sind.

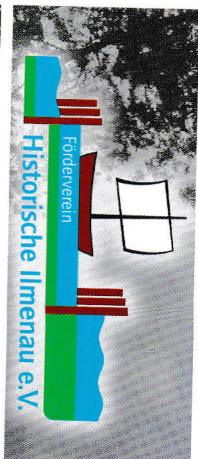
- eine Schiffbarkeit auch mit Ruderbooten ist nicht mehr möglich.

Aus diesem Grund ist der Förderverein „Historische Ilmenau e.V.“ im August letzten Jahres gegründet worden. Das Minimalziel ist die Regulierbarkeit des Wasserstandes der Ilmenau und damit der Erhalt der Kulturlandschaft, damit einhergehend kann auch die Schiffbarkeit wieder hergestellt werden.

Kontakt:

Förderverein „Historische Ilmenau e.V.“

Gustav Rieckmann, Höpenweg, 22137 Wittorf



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



Neuerscheinung zum Frühjahr 2015

# „Von historischen Schiffen und dem Leben auf dem Wasser“

Der Klönschnack ist 30 geworden. Nicht an Jahren, sondern in Ausgaben. Grund genug für die DTMV, im Frühjahr 2015 ein DTMV-Buch herauszugeben. Keine Festschrift. Vielmehr geht es in dieser Dokumentation um historische Schiffe und das Leben auf dem Wasser. Was könnte dafür besser sein, als einige DTMV-Mitglieder zu Wort kommen zu lassen?

Ohne zuviel vorwegzunehmen: das Buch wird mit einem ‚bunten Blumenstrauß‘ an Geschichten, Biographien, Anekdoten und Perspektiven aufwarten. Alle, die hier zu Wort kommen, erzählen aus ihrer Sicht über die Liebe zu alten Pöten und die damit verbundenen Lebensentwürfe.

Klassische Dokumentarfotografie und einfühlsame Reportagen ohne journalistischen Ehrgeiz machen das DTMV-Buch zu einem anspruchsvollen Bildband. So unterschiedlich die einzelnen Geschichten auch sind und so individuell die Einzelnen sich in dem Buch darstellen, klären sich im Laufe der Erzählungen viele Gemeinsamkeiten heraus. Gemeinsamkeiten, die verbinden.

Dieses Buch verschafft einen Einblick in die unterschiedlichsten Formen des Lebens auf und mit dem Wasser, sowie die enge Verbindung von Individuen und historischen Schiffen. Dafür haben sich Filmar Bockacker und Clemens Schröder auf eine Reise durch Raum und Zeit begeben. Innerhalb eines halben Jahres haben sie zahlreiche Schiffe und Eigner besucht. In ausführlichen Interviews haben die Traditionschiffer Einblicke in ihr Leben gegeben, selbstbewusst über Werte und Weltbilder gesprochen. In erweiterten Gesprächsrunden mit Vertretern von

Kommunen wurde die Sicht von Politik und Verwaltung diskutiert.

Der Anspruch ist hoch, denn das DTMV-Buch wird ein qualitativ hochwertiger Bildband. Bei einer solchen Produktion ist der technische Aufwand nicht zu unterschätzen. Große Mengen an Ausrüstung mussten bewegt werden: Jedes Interview wurde in authentischer Atmosphäre als

Video und als Tonspur aufgezeichnet. Dabei entstanden etwa 16 Stunden Tonmaterial und eben soviel Filmmaterial. Nicht genug damit, denn wir wollten einen Bildband realisieren, bei dem bewusst auf die klassische Dokumentarfotografie gesetzt wurde. Weder Autofokus, Belichtungsautomatik noch Zoomobjektive kamen zum Einsatz – denn was passt besser zu historischen Schiffen? So entstand bislang ein Bilderberg aus etwa 2000 Fotografien, von denen nur ein kleiner Teil im Buch einen Platz finden wird. Die Besten der Besten eben. In gleichem Maße, in dem bei den porträtierten Traditionschiffen die Liebe zu ihren Schiffen sich in zahllosen Details widerspiegelt, versuchte der Fotograf diesen Facetten nachzuspüren und sie für den künftigen Betrachter zu dokumentieren. So entstanden einfühlsame Portraits der Schiffe und ihrer Eigner, die viel Geduld aufbringen mussten, bis Clemens Schröder mit dem Ergebnis zufrieden war.

Worum geht es eigentlich in diesem Buch? Es geht um Menschen, alte Schiffe und um deren Verbindung. Sie sind verbunden durch das Wasser, auf dem sie einen großen Teil ihrer Zeit verbringen. Dieses Wasser, das schon seit Jahrtausenden, in ewiger Erneuerung, in steter Veränderung, aber immer uralt, verbindend und trennend, den Erdball umkreist und unsere Schiffe trägt.

Sie sind verbunden durch ihre historischen Fahrzeuge, die emotionale Nähe zu einem „Familienglied“ aus Stahl und Holz. Diese Menschen mögen die alte Seele, die Geschichte ihrer Fahrzeuge, das schwimmende Zuhause, die Bewegung und die Geräusche des Wassers.

Lässt sich diese Verbundenheit auf einen gemeinsamen Nenner bringen? Der Versuch einer Erklärung:

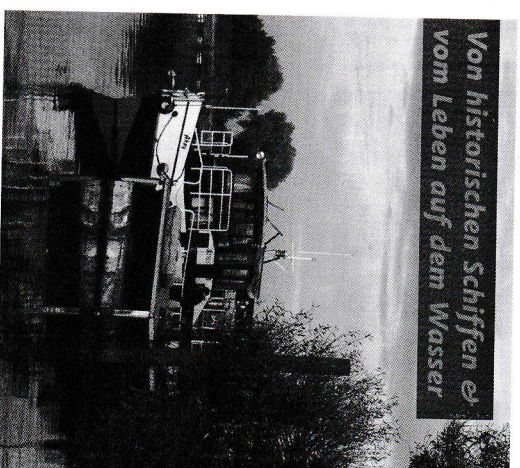
**Mobilität** - Sie genießen die Möglichkeit, verschwinden zu können, den Liegeplatz zu wechseln, mit Schiff und schwimmendem Zuhause lange zu reisen.

**Beständigkeit** - Der kurzlebigen Wegwertgesellschaft einen Gegenbeweis zu offerieren und mit Stolz zu berichten, der letzte Kaiser hätte das Schiff schon schwimmen sehen, oder einen hundertjährigen Geburtstag auf unserer alten Lady zu feiern. Vielleicht auch nur im engsten Kreis.

**Traditionsbewusstsein** - Das maritime Erbe als Kulturschatz zu bewahren und in Form eines Wohnschiffes ein weiteres Leben zu geben oder ein minutös gepflegtes und originalgetreu restauriertes Traditionsfahrzeug zu bewahren.

Diese drei Eigenschaften – Mobilität, Beständigkeit, Traditionsbewusstsein – ergeben so etwas wie einen gemeinsamen Nenner, man kann auch sagen, darin zeigt sich ihr Netzwerkcharakter.

Sicherlich gibt es aber auch ein ausgeprägtes Maß an Individualität und damit verbunden ein notwendiges Maß an Eigensinn, das erst dazu befähigt, mit historischen Fahrzeugen eine enge Verbindung einzugehen, die zusammennietet wie Spanen und Planken – jenseits aller ökonomischen Vernunft. Viele Traditionschiffer neigen zum selbstbestimmten Leben, sind gerne - zumindest zeitweise - „autark“; sie mögen die Mobilität, das gleichzeitig Inselartige wie Geborgene. Alle miteinander haben sie Respekt vor Eisgang



und ganz bestimmt haben alle schon mehrmals vom Absaufen geträumt.

Wir bedienen eine seit vielen Generationen bestehende Sehnsucht, fahren auf „alten Pöten mit echten Originalen an Bord“, wir bedienen die Bilder von verklärter Seefahrts- und Binnenschiffahrtsromantik, vom anderen Leben und vom anderen Wohnen.

Liebe Leserinnen und Leser, freut euch schon jetzt auf unser DTMV-Buch „Von historischen Schiffen und dem Leben auf dem Wasser“. Bleibt neugierig auf dreizehn autobiographische Erzählungen, die sich um Schiff und Eigner ranken, flankiert von beeindruckenden Fotos. Kommunale Aspekte sowie die Sicht von Verwaltung und Politik runden das Buch schließlich ab.

Ab April 2015 wird es voraussichtlich über die DTMV-Geschäftsstelle bestellbar sein. DTMV-Mitglieder können ihr Exemplar zum Selbstkostenpreis erwerben. Gegenwärtig rechnen wir mit einem Umfang von 84 Seiten. Es wird als Softcover im A4-Format hergestellt, mit folienkaschiertem Einband und auf matt gestricheltem Bilderdruckpapier und ist im Innetteil durchgängig vierfarbig. **2**



