

Wasser hautnah erleben!

Herrn Schildenmühl gehören mit aufregenden in Originalen der Obere Süden fühlbar schon vom Wasser ausgehen. Früher als Jugend hat er sich seinen Traum von Leben auf dem Wasser verwirklicht.

Seit 1970 hat Herr Schildenmühl in seinem Boot ein Leben auf dem Wasser gelebt. Er hat sich ein Leben auf dem Wasser gelebt. Er hat sich ein Leben auf dem Wasser gelebt.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

- LUCOR**
- 2014
 - 2015
 - 2016
 - 2017
 - 2018
 - 2019
 - 2020
 - 2021
 - 2022
 - 2023
 - 2024
 - 2025
 - 2026
 - 2027
 - 2028
 - 2029
 - 2030



Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.

Die Geschichte der Familie Schildenmühl ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser. Sie ist eine Geschichte der Leidenschaft für das Wasser.



Gesundheit, Spaß & Moor...

Besuchen Sie unsere Moor-Therme „Aqua Vitales“ direkt neben Kurpark, Burg und Sportboothafen.

Erleben Sie Wellness pur! Tauchen Sie ein in die gesundheitsfördernde Naturssole, entspannen Sie in der Saunalandschaft oder genießen Sie wohltuende Massagen.



Bad Bederkesa
am See

Touristinformation Bad Bederkesa am See
Bergthorn 13 · 27624 Geestland · Tel. 047 45 / 94 33 - 5
www.geestland.eu



Sicher ankommen...

mit den Spezialisten für Schiffslektrik und Dieselsechnik.

- Schiffslektronik
- Inspektion
- Marine-Service/Ausrüstung
- Bootheizungen
- Gasprüfung nach DVGW/G 608

A&W



Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

Heisfelder Str. 110b · 26789 Leer · Tel. 0491-4040 od. 925533
www.guw-bosch.de · eMail: info@guw-bosch.de

Berichte der Mitglieder



Nicht die von Katharine Hepburn dargestellte Missionarin Rose, sondern ein Dampfboot ist die „African Queen“.

Foto: Original Filmposter Romulus-Horizon

African Queen

Dampfbootabenteuer auf dem Nil

1952 erhielt er ihn endlich: den lang ersehnten Oscar. Nicht nur Humphrey Bogart, der für die Hauptrolle in dem 1951 gedrehten Spielfilm „African Queen“ ausgezeichnet wurde, sondern auch Katharine Hepburn (beste Hauptdarstellerin) und John Huston (Regisseur) sowie das Drehbuch waren für diesen Film für den Oscar nominiert worden. Wahlweise als „einer der schönsten Abenteuerfilme der Fünfziger Jahre“, „besten Liebesfilm“ oder „inspiriertester Film aller Zeiten“ wurde diese Produktion im Laufe der Jahre bezeichnet.

Etwas drastischer und den Charakter des Hauptdarstellers beschreibend wird im

Lexikon der Filme formuliert: „Tea contra Gim lautet die Parole in diesem subtilen Geschlechterkampf im Dschungel Afrikas, in dem Bogart seinen eigenen Mythos persifliert [...]“.

Nun denn – der Film ist sehenswert. Allein an sich: wahrhaft großes Kino. Der Darsteller wegen. Der Kulisse wegen. Und der Geschichte wegen. Er spielt 1914, während des Ersten Weltkrieges, in einem afrikanischen Land, in dem zwischen den deutschen und englischen Kolonialherren Kriegszustand herrscht. Weit entfernt von jeder Zivilisation wirkt die sittenstrenge Rose Sayer (Katharine Hepburn) als Missionarin. Als ihre Siedlung bei einem Überfall zerstört wird und ihr dort als Pfarrer predi-

gelder Bruder stirbt sieht sich der rauhbeinige Flusskapitän Charlie Allnut gezwungen, Rose auf seinem kleinen, altersschwachen Dampfboot mit dem hochtrabenden Namen „African Queen“ mitzunehmen. Eine Odyssee beginnt, die am Ende – erwartungsgemäß – in einer fulminanten Liebesgeschichte und für beide Hauptakteure fast am Galgen, letztendlich aber durch den selbstlosen Einsatz der „African Queen“ im gemeinsamen Glück endet: Ein Schiff mit Herz für die Liebenden.

Der Film ist eben auch aus diesem Grund sehenswert: des Dampfbootes wegen. Auch wenn es nicht für den Oscar nominiert wurde, hat es die dritte Hauptrolle in diesem Lichtspiel inne: Eigentlich soll es sich nach der im Film erzählten Geschichte um ein 1914 bereits 30 Jahre altes Dampfboot handeln. Nur war ein solches im Jahr 1951, als der Film gedreht wurde, gerade nicht zur Hand. Zudem wurde der Film in zwei verschiedenen Ländern gedreht, zwischen denen keine für ein solches Boot schiffbare Wasserverbindung bestand. Auch aus zeitlichen Gründen war ein Dreh nicht mit nur einem Boot möglich. So wurden für diesen Film zwei identische Stahlschiffe gebaut, die der im Film erzählten Geschichte nach mit einer Dampfmaschine ausgestattet waren. Nur recht spärlich wird allerdings der Dampfkessel in dem Film durch Humphrey Bogart beleuchtet: es handelt sich nur um eine Attrappe. Angetrieben wurden beide Boote mit einem im Kessel versteckt eingebauten Dieselmotor. In einer Einstellung des Films, vor dem Hintergrund der Murchinson-Falls,



ist die Abgasfahne des Diesels deutlich zu erkennen. Nichtsdestotrotz stellt dieses Schiff im besagten Film ein bereits betagtes Dampfboot dar. Heute, wo der Film selbst schon mehr als 60 Jahre alt ist, wirkt es desto historischer und für die Liebhaber der Traditionsschiffahrt noch interessanter.

Nachdem der Dreh des Films abgeschlossen war, wurden beide Boote zunächst weiter vor Ort zu Transportdiensten genutzt. Im Laufe der Jahre trieb das Schicksal sie dann in sehr verschiedene Richtungen.

Die für die Dreharbeiten im Kongo benutzte „African Queen“ verschlug es in den siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts nach Kairo in Ägypten. Von dort wurde sie in die USA verkauft. Seit 1982 wird sie in Key Largo in Florida für romantische Fahrten genutzt. Vor kurzem wurde sie erneut restauriert und wird jetzt unter neuem Eigner weiterhin als Touristenattraktion angeboten. Amerikansich wird sie als die einzig echte „African Queen“ bezeichnet. Nur schwer kann sie den am Heck montierten Außenbordmotor unter einem Sack verbergen. Ansonsten präsentiert sich der Stahlrumpf von außen künstlich verschminkt und holzartig bemalt, wie sich die „African Queen“ auch in den Einstellungen des Films zeigte.

Die für die Dreharbeiten bei den Murchinson Falls in Uganda auf dem Nil eingesetzte African Queen verschlug es später an Land. Beim Bau einer Straße wurde sie von Yank Evans



Die amerikanische „African Queen“ in Fahrt vor Key Largo. Ein Sack verhängt den Außenbordmotor am Heck, der filmhistorisch passend aufgezogene „Union Jack“ wurde der „Political Correctness“ wegen durch einen Sternbanner überdeckt. Foto: Montrest County Tourist Development Council

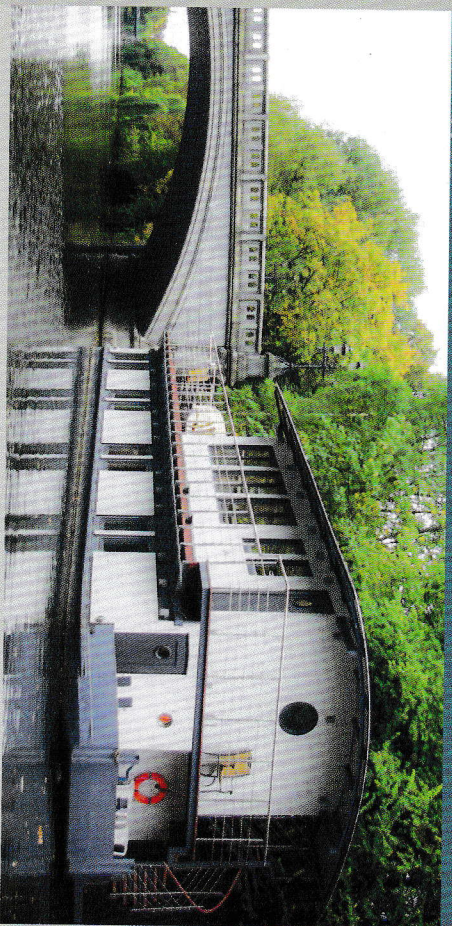
nabe dieser Wasserfälle entdeckt. Er brachte sie nach Kenia und stattete sie mit einer in England erworbenen historischen Dampfmaschine aus. Weitere 25 Jahre später war der Manager der „Wildwaters Lodge“ und Inhaber der „Adrift Rafting Company“, der Neuseeländer Cam McLeay, auf der Suche nach einem geeigneten Schiff um Touristenfahrten auf dem Nil anzubieten. Er erwarb die wiederum seit langem außer Fahrt gegangene „African Queen“, brachte sie zurück nach Uganda an den Nil und ließ sie erneut fünf Jahre lang restaurieren. Das Schwierigste war dabei den mittlerweile mehr als 100 Jahre alten Kessel und die Dampfmaschine wieder in Betrieb zu nehmen. Im Frühjahr 2014 absolvierte sie nun nach über 50 Jahren wieder ihre ersten Fahrten auf dem Nil.

Da traf es sich gut, dass der Autor dieses Berichtes im Sommer 2014, gemeinsam mit Frau und einigen Freunden, in der Wildwaters Lodge logierte. Für ihn als Eigner eines 108 Jahre alten Stahlmotorschiffes war es

Nicht nur im Kessel lodert das Feuer. Auch die Protagonisten auf der Heckbank entflammen...
Foto: Original Filmfoto Romulus-Horizon bzw. privat

nicht nur persönliches Interesse, sondern fast schon DTMV-Verschuldung die „African Queen“ zu chartern. So erwartete das unter Dampf gesetzte Boot die kleine Reisegruppe im Juli dieses Jahres am Ufer des Nils, wo sie mit dem Bug auf Sand lag. Galant half die vierköpfige Besatzung der kleinen Reisegruppe an Bord, warf die einzige Leine los und ließ das Boot in den zäh dahin fließenden Nil gleiten. Die Propellerwelle wurde eingekuppelt, das Dampfventil geöffnet und mit dem Geräusch einer schlecht geöhlten Nähmaschine setzte die Dampfmaschine den Propeller in Umdrehungen und erzeugte Vortrieb. Der Dampfappetit des Einzylinders war erheblich, der Bedarf an Feuerung ebenso: es wurde eifrig Holz nachgelegt. Der aus England importierte Kessel war für Kohle ausgelegt, die vom Holz erzeugte Energie reicht nicht aus, um die Queen permanent in Fahrt zu halten. Irgendwann ist der Dampfdruck so weit abgesunken, dass der Vortrieb kaum mehr spürbar ist. Da passt es gut, dass sich an den dicht bewaldeten Ufern des Nils viele

Hausboot in Hamburg zu vermieten (Elbkanal)



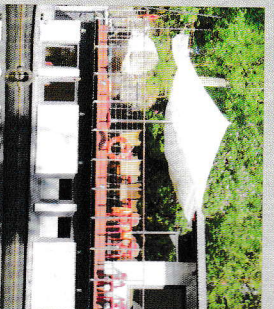
Genießen Sie dieses Naturparadies im Zentrum der Großstadt gemeinsam mit Freunden oder Ihrer Familie (ab 2 Übernachtungen).

Eine exklusive Ausstattung lässt Ihren Aufenthalt auf dem Wasser zu einer wunderbaren Zeit werden. Das Hausboot ist für 6 Personen nutzbar (Ferienwohnung oder möblierter/unmöblierter Dauerwohnsitz).

Schöne Shopping Malls wie die „Hamburger Meile“, Einkaufszentren, exotische Läden und 4 U-Bahn-Stationen finden Sie in unmittelbarer Nähe.

Direkt von der Sonnenterrasse aus kann man Angeln/Schwimmen, Wassersportmöglichkeiten, Sportplatz & Laufstrecken direkt am Hausboot.

Mehr Infos: www.boediker.de oder Telefon 0179 - 50 70 850



Willkommen im Yachthafen Hannover

Der Hafen wurde Ende der 1980er Jahre auf dem Gelände der ehemaligen Arminiuswerft errichtet. 1996 übernahm der Marine-Regatta-Verein den Hafen als Wassersportabteilung der Marinekameradschaft Hannover.

Im Jahre 2000 erwarb der Verein einen alten Schlepleichter, den er bis 2003, größtenteils in Eigenarbeit, zum schwimmenden Clubhaus mit **Hafameisterei** und Restaurantschiff ausbaute.

Im Restaurantschiff können Sie sich durch eine exzellente Küche verwöhnen lassen. Das „**Schiffraut**“ ist ganzjährig geöffnet und für Veranstaltungen buchbar.

Tel: 05 11 / 54 55 80 98

Homepage:

www.schiffraut.de.

2012 wechselte der Hafen

einschließlich des Restaurantschiffes in die Verantwortung der Firma „Yachthafenverwaltung Hannover“.



Durch die Erweiterung und Modernisierung der **Steganlage** konnten für Fest- und **Gastlieger** ausreichend Liegeplätze jeglicher Größenordnung geschaffen werden. Die Liegeplätze an den Kopfsteigen können auch von Booten mit besonders großem Tiefgang genutzt werden. Des Weiteren wurden vier skandinavische Lodges mit Übernachtungsmöglichkeiten direkt am Kanal für Bootstraher kleinerer Schiffe oder Wasserwanderer errichtet. Auch von Gästen des „**Schiffraut**“ werden



die Lodges, z.B. nach Veranstaltungen, gerne gebucht.

Unser Yachthafen ist auf mehreren Wegen erreichbar.

- Auf dem Wasserweg über den Mittellandkanal bei Kanal-km 163,6
- Auf dem Landweg mit dem Auto oder dem Linienbus
 - Haltestelle 5 Gehminuten
 - 2 Buslinien mit Verbindung direkt zum Hauptbahnhof (Stadtzentrum Hannover)



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

Die moderne hafeneigene Diesel-Bootstankstelle ist in der Saison (1. März bis 31. Oktober) Montag bis Sonntag von 9:00 bis 20:00 Uhr geöffnet.

Schauen Sie doch mal vorbei! Wir würden uns freuen Sie zu Wasser oder zu Land in unserem Yachthafen begrüßen zu dürfen.

Yachthafen Hannover

Werftstraße 19, 30163 Hannover · Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8

E-Mail: yachthafenhannover@t-online.de

Homepage: www.yachthafen-hannover.de



Besuchen Sie uns auch im
Handy

Jahrelange Erfahrung.



Für Ihre Sicherheit.

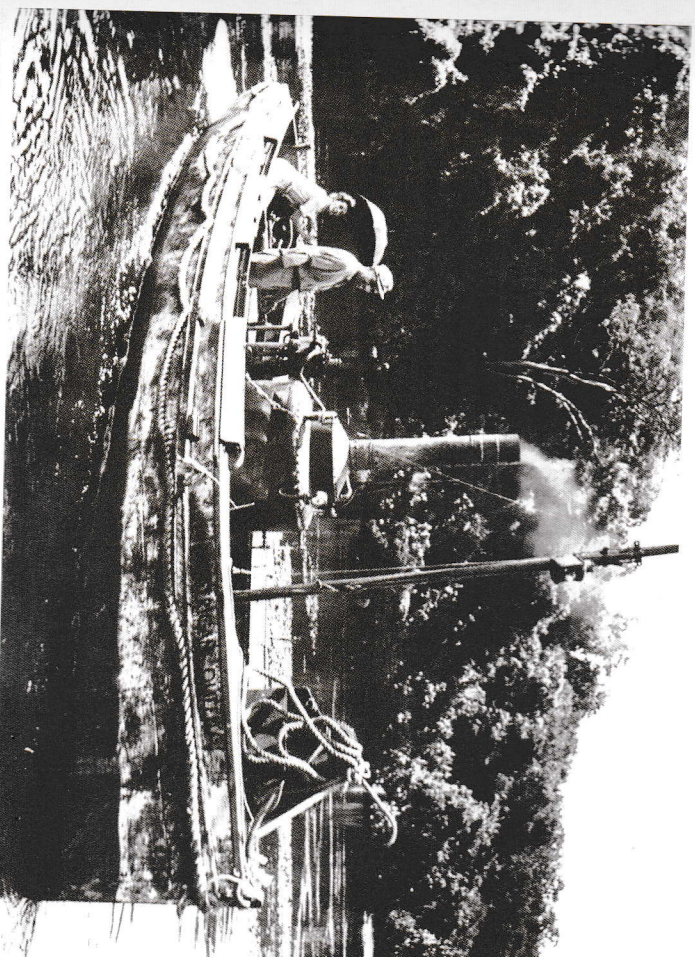
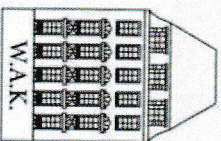
Sportboot- Versicherung

WESER-ASSEKURANZ-KONTOR

28195 Bremen | Am Wall 149/150

Tel.: 0421-369 11-0

www.weser-assekuranz.de



Die "Africa Queen" in einer Original Filmaufnahme mit Katherine Hepburn und Humphrey Bogart.

Foto: Original Filmfoto Romulus-Horizon

Vögel und andere Tiere beobachten lassen. Die Dampfmaschine der Queen ist im Gegensatz zu anderen entsprechenden Dampfaggregaten als laut zu bezeichnen, dennoch reagiert die Tierwelt gegenüber Fahrzeugen und auch Menschen, die sich von der Wärsersseite nähern, wenig schau und lässt sich gut beobachten und fotografieren. So kommt es dann immer 1-2 Meilen fahren und uns dann wieder in der Stille der natürlichen Umgebung zuwenden.

Abhängig vom Dampfbedarf ist auch der Wasserbedarf nicht unerheblich. Um den Durst des Kessels zu stillen sind drei voneinander unabhängige Systeme montiert. Das erste ist eine dampfbetriebene Kesselspeisepumpe, die leider außer Funktion war. Das zweite ist eine von der Kurbelwelle angetriebene Kolbenpumpe die als Kesselspeisepumpe installiert ist. In Bezug auf ihre Funktionsfähigkeit es allerdings ihrer dampfbetriebenen Schwester gleich tat. Zuverlässig hingegen arbeitete

das dritte System: die beiden Heizer, die mit einer handbetriebenen Kolbenpumpe Frischwasser aus dem Nil in den Kessel förderten. Sie wechselten sich dabei ab Holz in den Kessel zu stopfen, was mehr nach Aufrechterhaltung eines Kochleuers denn nach einer effektiven Kesselbefuerung aussah, oder Wasser in selbigen zu pumpen. Das ist eben typisch Afrika und lässt diese „African Queen“ wahrhaft authentisch erscheinen: solange eine Notlösung funktioniert besteht kein Grund, die eigentlich vorgesehene Technik in Stand zu setzen.

Der Autor dieser Zeilen kam schnell mit dem Ingenieur und Skipper der Queen ins Gespräch. Eigentlich hält der das Speedboot seines Chefs in Stand und fährt es während der vielen Rafting-Touren, die ihre Firma seit vielen Jahren von Jinja aus auf dem Nil veranstaltet. Als Sonderaufgabe bekam er die Restaurierung der Queen gestellt und vollzog sie ohne Erfahrung mit nicht allzu



Der Autor an der Pinnse im Gespräch mit dem Restaurator dieser "African Queen".

Foto: Regina Bossow

großer Überzeugung. Den Speedboot-Fahrer reizen eine Handvoll aus Dampf erzeugter Pferdestärken wohl nicht besonders. Immerhin war es ihm gelungen sich in die über

100 Jahre alte Technik einzufummeln und die Queen betriebsfähig zu machen. Es dauerte nicht lange und er überließ dem Autor die Ruderpinne, die dieser sich dann mit seiner Frau den Chartertörn lang teilte. Das war nun Filmfeeling pur: „Humphrey und Katharine“ auf der Heckbank der „African Queen“. So entstand ein Foto, dessen Ähnlichkeit zu einer entsprechenden Aufnahme der beiden Filmprotagonisten rein zufällig war und erst in Deutschland nach der Rückkehr entdeckt wurde.

So wie sie aussieht, nach ihrem technischen Zustand und der vorhandenen Mannschaft wird die „African Queen“ mit sich bewährenden Notlösungen noch viele Jahre lang Charterdienste leisten können. Dieses absolut authentisch, ohne Außenbordmotor am Heck, ohne Riemen oder Paddel an Bord: Das Gottvertrauen in Afrika ist beeindruckend. Gerade durch diese Provisorien wirkt diese „African Queen“ authentisch. Sie lässt den Gast in Ge-



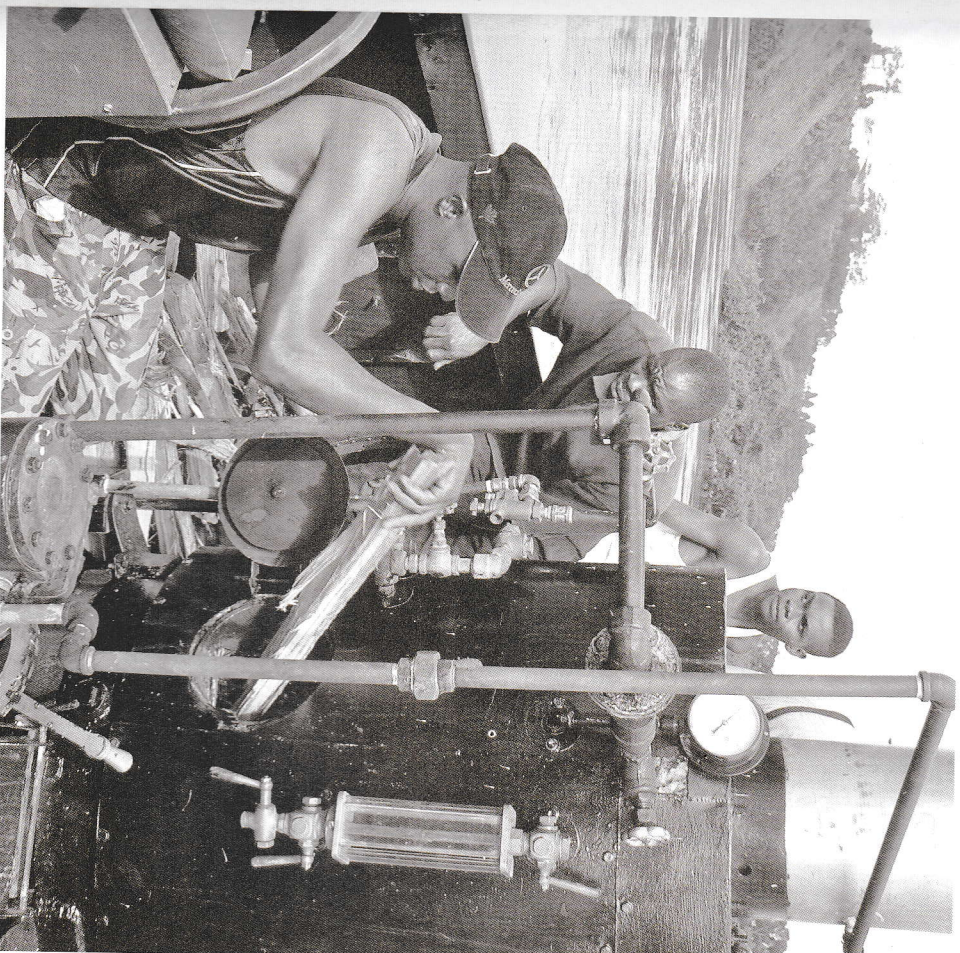
Die "Africa Queen" im Juni 2014 unter Dampf am Ufer des Nil bei Jinja/Uganda. Foto: Henning Bossow

danken nur allzu leicht in den zu Beginn dieser Geschichte beschriebenen Film eintauchen. Der eigentlich ungeeignete Treibstoff Holz wird dieser Queen genauso wenig ausgehen wie das Wasser - Kohle wird voraussichtlich auch zukünftig in Uganda nicht zu beschaffen sein. So wird diese Queen weiterhin mit Pausen fahren müssen, der Vogelbeobachtung dienen, wie es in zivilisierten Ländern die Schautensterkrankheit bei einigen unserer Mitmenschen gibt. Alles hat in Afrika seinen

Zweck, wird zum Vorteil genutzt oder kurzerhand dazu erklärt.

Es hat Spaß gemacht die „African Queen“ zu fahren, auf ihr, in ihr von Humphrey und Katharine zu träumen, sich in die Zeit der Flussdampfschiffe zu versetzen, in die Zeit, in der diese Queen schon hätte fahren können. Moderne Technik war auch heute keine an Bord - mit Ausnahme der Mobiltelefone und Kameras der kleinen Gästeschar. **3**

Henning Bossow - Gambirinus



Archaische Technik und gemütliche Befahrung: Ein Gefühl von Eile kommt nicht auf.

Foto Henning Bossow



Notdienst 24 Stunden

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

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. 7.30 – 20.00 Uhr
Sa. 7.30 – 14.00 Uhr



Nutzfahrzeuge Service



BRUNO BRUNS GmbH

Württembergischer Straße 2
26723 Emden

Tel. (04921) 93 24 -0
Fax (04921) 93 24 -80

Homepage: www.man-emen.de
E-Mail: bruns@man-emen.de

Museumsschlepper Bertus Freede



Bertus Freede in Fahrt

Motorwechsel beim

Museumsschlepper BERTUS FREEDE

vom 16. Mai bis 30. November 2013

Der Museumsschlepper BERTUS FREEDE wurde 1924 von der Wert Janssen & Schmilinski in Hamburg gebaut. Zunächst war eine Dampfmaschine installiert, was zu dieser Zeit nicht außergewöhnlich war. Bis 1957 tat diese ihren Dienst und wurde dann, nach erreichen ihrer Verschleißgrenze, gegen einen Dieselmotor ausgetauscht.

Der neue Dieselmotor, ein JASTRAM - KRU 6 hatte eine Leistung von 275 PS. Von 1957 bis 1982 tat er seinen Dienst im Einsatzgebiet Hamburger Häfen. Der Name des Schleppers lautete zuletzt WILD WEST. Die letzte Einsatzfahrt im Hamburger Häfen war laut Logbuch am 03.08.1982.

Ein holländischer Sammler kaufte den ausser Dienst genommenen Schlepper und

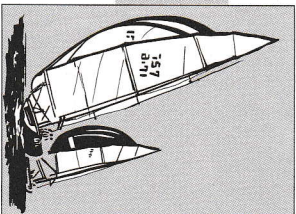
brachte ihn in die Niederlande. Dort wurde er vom „Schipperkloffe im Heimatverein Leer“ gekauft und am 14. Juni 1998 nach Leer gebracht. Schnell bildete sich eine Gruppe erfahrener Leute, die teils zur See gefahren waren, oder auf Werten und im Maschinenbau gearbeitet hatten. Der Schlepper erhielt den neuen Namen BERTUS FREEDE und wurde gründlich überholt. Im Laufe der Jahre wechselten dann die ehrenamtlichen Helfer mehrfach. Sie schieden aus Altersgründen aus oder hatten andere Pläne für ihren Freizeitbereich. Der Schlepper wurde immer fahrtbereit gehalten und diente als Museumsschiff und Anschauungsobjekt im Museumshafen Leer aber auch als Botschafter der Stadt Leer

bei Traditionsschiffreffen in den Häfen an der Emschene, von Haren bis nach Nord-Holland. 2006 wurde ein Schiffsattest erteilt

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



Propangas-Station

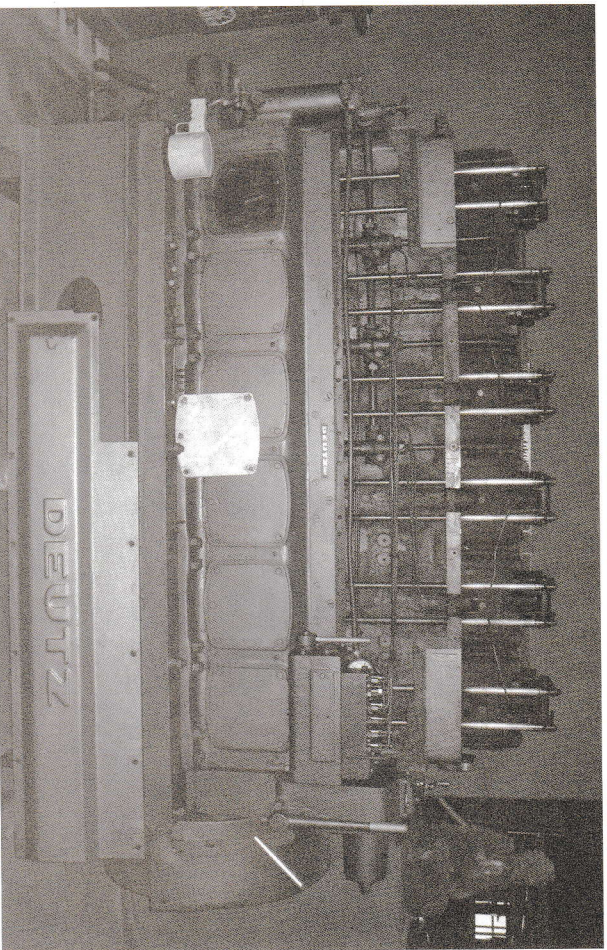
Salverius Nachf. GmbH

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



GRAFIK-TEAM - LEER

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



Ein neuer DEUTZ-Motor für Bertus Freede

für die Fahrt auf allen Binnenwasserstraßen. 2009 wurde das Schipperklotje kooperatives Mitglied in der Deutschen Traditionsmotorboot-Vereinigung, DTMV. Die Schiffe des Schipperklotje, also auch der Schlepper BERTUS FREEDE, stehen seitdem auf der Mitgliederliste der DTMV.

Im Winterhalbjahr 2012/2013 machte der Jastram-Motor große Probleme. Einer der wassergekühlten Zylinder verlor viel Kühlwasser in Richtung Kurbelgehäuse. Es bildete sich eine graue Pamppe in der Ölwanne, mit der der Motor nicht mehr lauten konnte. Es wurden wiederholt teure Ölwechsel fällig mit jeweils 80 Liter Motoröl. Der schadhafte Zylinder wurde ermittelt und ausgebaut. Wir stellen fest, dass eine Reparatur sehr aufwändig und teuer geworden wäre. Es hätte praktisch ein neuer Wassermantel um die Zylinderhaufbüchse herum gebaut werden müssen, was zwar technisch machbar, finanziell aber nicht vertretbar gewesen wäre. Außerdem mussten wir davon ausgehen, dass die übrigen 5 Zylinder in einem ähnlich schlechten Zustand

waren und nach und nach ebenfalls undicht geworden wären. Nach langen Beratungen entschlossen wir uns dann, den Jastram-Motor aufzugeben. Für die Crew der BERTUS FREEDE eine schmerzliche Entscheidung.

Günter Prahn, Eldermann unseres Schipperklotje, regte dann an, nach einem Ersatzmotor zu suchen. Er wollte den Schlepper nicht einfach im Museumshafen anbinden und liegen lassen. Das historische Schiff sollte weiterhin so verwendet werden wie bisher und dafür musste es fahrbereit sein. Zunächst suchten wir nach einem Jastram-Motor, der wohl am besten auf die Motorfundamente gepasst hätte. Dabei fanden wir das Motorenmuseum Lütfensee bei Hamburg, das den gesamten Bestand von Jastram übernommen hatte, als die Fa. die Motorenproduktion seinerzeit einstellte. Man konnte uns dort zwar keinen Jastram-Motor als Ersatz anbieten, hatte aber großes Interesse an unserem defekten Motor, der als einer der letzten noch existierenden Motoren angesehen wurde und gut ins Museum passen würde. Mathias

Klein, unser Ansprechpartner im Museum, bot uns dafür einen DEUTZ-Motor an, der von den Fundamenten her nahezu identisch war mit unserem alten Motor. Er war zwar schon 1935 gebaut worden, hatte aber zeitlich Lebens irgendwo in einem Keller an einem Stromgenerator gestanden und auf seinen Notfalleinsatz gewartet. Der Motor sah gut aus und hatte vergleichsweise wenige Betriebsstunden. Mathias Klein schloss im provisorisch auf dem Hof des Museums an und ließ ihn für uns lauten. Nicht zuletzt der sonore Klang dieses betagten DEUTZ-Motors überzeugte uns. Nachdem auch unser Eldermann überzeugt und der Motor gekauft war, konnte der Motorentausch stattfinden. Die Vorbereitungen liefen an.

Zunächst musste eine Wert gefunden werden mit einer Helling und einem Kran. Die Helling brauchten wir für den Schraubenwechsel, den Kran für nahezu jeden Arbeitsgang, weil alle zu bewegenden Teile massiv und schwer waren. Die Fa. SEC/Brisee im Hafen Leer schenken uns geeignet und war bereit, beim Motorwechsel zu helfen. Der Schlepper HINNI, der Reederei Brisee, brachte unseren nicht fahrbereiten Museumsschlepper bis zur Helling. Bei einem Tiefgang von 1,9 m hatten wir dann Schwierigkeiten, auf die Hellingswagen zu kommen. Zu sehr ist der Leeraner Hafen verschlickt. Die Wagen müssen einzeln, von der Wasserecke aus, mittels Schleppboot ins tiefere Wasser gezogen werden. Eine mühsame Angelegenheit. Letztendlich stand unser Schlepper aber auf den Hellingswagen und war mit BKS-Zügen ordentlich verlädt und gegen Umfallen gesichert. Man zog die Wagen mit dem Schlepper bis an die Oberkante der Helling, wo dann auch der benötigte Kran eingesetzt werden konnte.

Als erstes bauten wir die Schiffsschraube ab, linksdrehend, 16 m Durchmesser. Bronze, 160 kg schwer. Das Ruderblatt musste dafür teilweise demontiert werden. Eine andere Schraube, rechtsdrehend und an den neu-

en Motor angepasst, musste möglichst günstig beschafft werden. Weiterhin musste der zweiteilige Schornstein mit seinen Kontergewichten abgebaut und die 400 Schrauben abgeflext werden, mit denen die Bleche des Maschinenraumdaches verschraubt waren. Danach war der Maschinenraum nach oben hin offen und die eigentlichen Arbeiten zum Motorwechsel konnten beginnen.

Der auszubauende Motor JASTRAM KRU 6, Gewicht 9,5 t, wurde herausgehoben und neben der Helling aufgedockt. Zuvor mussten 4 Anhängervorrichtungen angefertigt werden, damit der Motor überhaupt aufgehängt werden konnte. Außerdem mussten zahlreiche Fundamentbolzen und die Verbindungsschrauben zwischen Motor und Getriebe entfernt werden.

Die Fa. „Gerd Kosel - Schiffsmaschinenbau“, aus Bodenwerder, reiste an und baute das Reinfluges-Getriebe um. Von linksdrehend auf rechtsdrehend. Dazu musste ein Bremsband im Getriebe ausgebaut und, um 180° gedreht, wieder eingebaut werden. Außerdem musste die Öldruckpumpe im Getriebe an die höheren Drehzahlen des neuen Motors angepasst werden. Der alte Motor drehte max. 400 U/min, der neue Motor dreht max. 800 U/min. Es wurde ein anderes Antriebsritzel eingebaut.

Als nächstes wurden die Motorfundamente angepasst. Die seitlichen Auflagen passten. Die Motoren hatten jedoch unterschiedliche Ölwannen. Die Fa. SEC übernahm es, die Spanten unterhalb des Motors anzupassen.

Der alte Jastram-Motor wurde zum Transport auf einen LKW geladen und gegen Umfallen gesichert. Eine Spedition brachte ihn zum Motorenmuseum Hamburg-Lütfensee. Auf dem Rückweg brachte der LKW dann den „neuen“ DEUTZ-Motor mit nach Leer.

Der Flansch des Getriebes passte nicht auf das Kontergewicht des DEUTZ-Motors. Es

musste ein Verbindungsflansch gedreht werden, der einerseits am Motor passte und auf der anderen Seite mit dem Flansch des Getriebes übereinstimmte. Die Fa. TIS übernahm diese Aufgabe. *** Auf der Suche nach einer neuen Schiffschraube wurden wir in Kampen, NL, fündig. Eine bronzene Schraube, passend für unseren „neuen“ Motor, 1.20 m im Durchmesser, tauschte man uns gegen unsere alte Schraube gegen einen geringen Obolus für die Getränkebox ein. Leider passte der Konus der Schraube nicht auf unsere Welle. Wir bauten die Welle aus und brachten sie zur Fa. TIS, die den passenden Konus andrehte. Antriebswelle, Schraube und das Ruder konnten wieder montiert werden. Und weil die Gelegenheit günstig war, verpassten wir dem Rumpf auch noch einen Unterwasseranstrich.

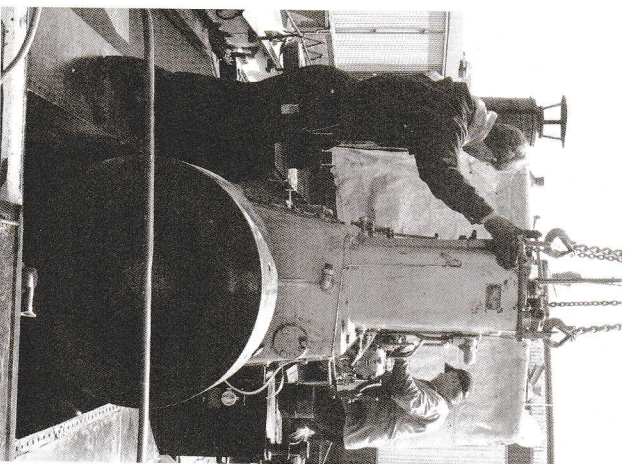
Das Dach über dem Maschinenraum, mit seinen 400 Schrauben, sowie der zweiteilige Schornstein mit seinen Kontergewichtern wurden nun wieder montiert. Am 9. Juli 2013 ging BERTUS FREEDE wieder runter von der

Helling. Der Schlepper HINNI brachte uns zurück zum Liegeplatz im Museumshafen. Es folgte die Feinausrüstung des DEUTZ-Motors durch die Fa. TIS, die dann auch das Ausgießen der Fundamente mit einem speziellen Kunststoff übernahm. Diese Arbeiten kann man nur machen wenn das Schiff im Wasser liegt. Auf der Helling oder in aufgebocktem Zustand hätte es Spannungen im Schiffsrumpf gegeben, die sich negativ auf den Motor hätten auswirken können.

Die nun folgenden Anschlussarbeiten wurden von der Crew der BERTUS FREEDE übernommen. Die Leitungen für Pressluftstart, Brennstoff, Motor- und Kielkühlung, Heizung und Auspuff, mussten konstruiert, gebogen, zusammengeflötet und installiert werden. Die elektrischen Anschlussleitungen, die Motorüberwachung, die Schaltung für das Getriebe, die Drehzahlregelung für den Motor etc. wurden z.T. neu konstruiert oder angepasst. Ein 150 Liter großer Tagestank für die Brennstoffversorgung musste angefertigt und oberhalb der Maschine aufgehängt werden, weil der DEUTZ-Motor keine eigene Brennstoffsaugung hat und Diesel nur durch Schwerkraft zum Motor läuft. Das alles musste bis zum 1. Dezember 2013, dem 1. Advent fertig sein. Im Rahmen des Weihnachtsmarktes wollten wir unbedingt, wie jedes Jahr, den Weihnachtsmann für die Leeraner Kinder holen.

Fertig sind wir immer noch nicht (Stand April 2014). Es fehlen noch Keilriemenabdeckungen für die Lichtmaschine und die Kühlwasserpumpe. Außerdem gibt es Gebrauchs- und Arbeitsspuren im gesamten Maschinenraum. Wir werden wohl um eine generelle Renovierung nicht herumkommen. Zusammenfassend sind alle Beteiligten stolz auf die erbrachte Leistung und vor allem, dass alles funktioniert und unfallfrei über die Bühne ging. **2**

Die Crew der BERTUS FREEDE:
Franz Schmidt, Skipper



Am nassen Dreieck

- Cafe , Restaurant** - gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
- Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen
- Bootsanleger** - Frühstück mit Anmeldung
- Hafenterasse** - 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

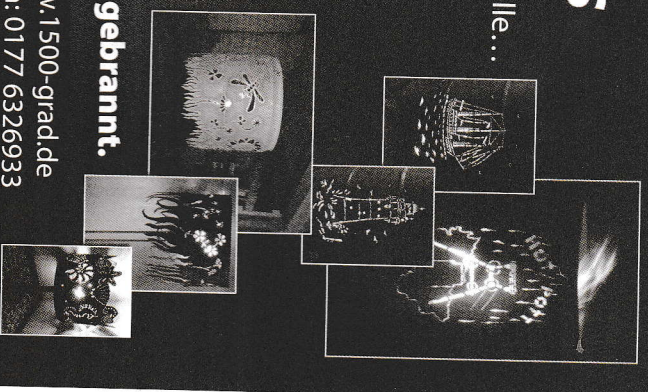
Homepage: am-nassen-dreieck.de

Kunst am Ölfass

DIE individuelle Feuerstelle...

...oder ein beleuchteter Stehtisch?

...oder vielleicht eine Lampe?



Wunschmotive frei Hand ins Fass gebrannt.

Recycling Art | Catharina Bockhacker | www.1500-grad.de
Ferstenborgum 29 | 26826 Weener | Telefon: 0177 6326933

Die Aller

von Peter Haas

Die Aller ist ein 260 km langer Fluss in Sachsen-Anhalt und Niedersachsen (Deutschland). Sie hat einen generell nach Nordwesten gerichteten Verlauf und mündet bei Verden von rechts (Osten) in die Weser, deren größter Nebenfluss sie ist. Ihr unterer Teil, die 117 km lange Unteraller, ist als Bundeswasserstraße ausgewiesen. Die Aller ist bei der Allergulterierung in den 1960er Jahren weitgehend ausgebaut, in unterschiedlichem Maße begründigt und größtenteils zum Hochwasserschutz eingedeicht worden. In einem knapp 30 km langen Abschnitt bei Gifhorn mäandriert der Fluss noch in seinem natürlichen Flussbett.

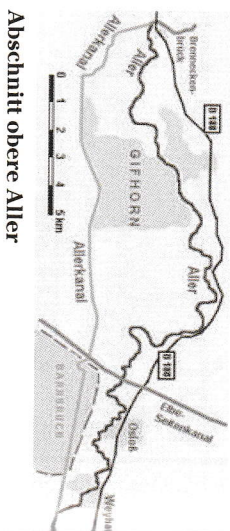
Oberlauf

Die Aller entspringt in Sachsen-Anhalt im Westen der Magdeburger Börde etwa zwischen Oschersleben und Helmstedt. Ihre Quellbäche sammeln sich an der Nordost



Die Aller bei Wefensleben, etwa 19 km unterhalb Ihrer Quelle

seite des Hohen Holzes nahe Seehausen. Zunächst fließt die Aller als kanalisierter Bach durch hügeliges, intensiv bewirtschaftetes Ackerland in nordwestlicher Richtung. Im Osten erstreckt sich der Flechtinger Höhenzug und im Westen der Lappwald mit seinen Ausläufern. Der Fluss passiert die Orte Eilsleben



Abschnitt obere Aller

und Weterlingen. Nach etwa 60 Flusskilometern erreicht er bei Oebisfelde den Südrand des Drömlings und damit das Urstromtal, dem sie bis zur Mündung folgt. Jenseits der Landesgrenze zu Niedersachsen knickt die Aller daher bei Grafhorst nach Westen ab. Hier liegt das Geländeniveau bei 55 m ü. NN. Bis zur etwa 150 km entfernten Mündung verliert die Aller nur 40 m an Höhe, so dass sie ab hier deutlich langsamer durch eine nunmehr breite Aue fließt. Sie hat ab Wolsburg eine generell westnord-westliche Richtung.

In Wolsburg unterquert die Aller bei Wendeschott den Mittelallkanal in einem Dükler, durchquert den Allerpark und passiert den Allersee. Die Aller bei Wefensleben, etwa 19 km unterhalb ihrer Quelle Abschnitt der oberen Aller bei Gifhorn mit Allerkanal, der einzig verbliebene Flussbereich mit engen Mäandern. Südlich von Weyhausen zweigt von der Aller der 1860-1863 erbaute und etwa 15 km lange Allerkanal ab. Er sollte die damals gefährdeten und langandauernden Hochwasser schneller ableiten. Der Kanal verläuft bis zur Rückleitung westlich von Gifhorn einige Kilometer südlich der Aller durch den Barnbruch und an Gifhorn vorbei, während die Aller durch die Stadt fließt. Dieser knapp 30 km lange Abschnitt parallel zum Allerkanal ist der einzige Laufabschnitt, in dem der Fluss in seinem natürlichen Flussbett mäandriert. Östlich von Gifhorn bei Osloß wird die Aller vom Elbe-Seitenkanal in einer Trogbücke



Flussschleife der Oberaller bei Dannenbittel

überquert. Westlich der Stadt mündet bei Müden als erster großer Nebenfluss die etwa was wasserreichere Oker ein.

Mittellauf

Zwischen der Okermündung und Celle wird die Aller in einem etwa 30 km langen Ab-



schnitt als Mittellauf bezeichnet. Wenig oberhalb von Celle fließt sie an Wierhausen und seinem Kloster vorbei. In Celle ist sie zur Energiegewinnung gestaut und durchquert die Parkanlagen um die Altstadt und das Schloss in mehreren Armen.



Beginn der Mittellauf an der Mündung der Oker in die Aller bei Müden.

Unterlauf
Der letzte, 117 km lange Abschnitt unterhalb von Celle ist schiffbar (Bundeswasserstraße). Größere Orte sind zunächst Winsen, unterhalb dessen von rechts die Örtze mündet, und Wietze. Bei Eickeloh fährt eine Gierseilfähre über die Aller. Dort mündet von links die Leine, wie schon die Oker etwas größer als die Aller.

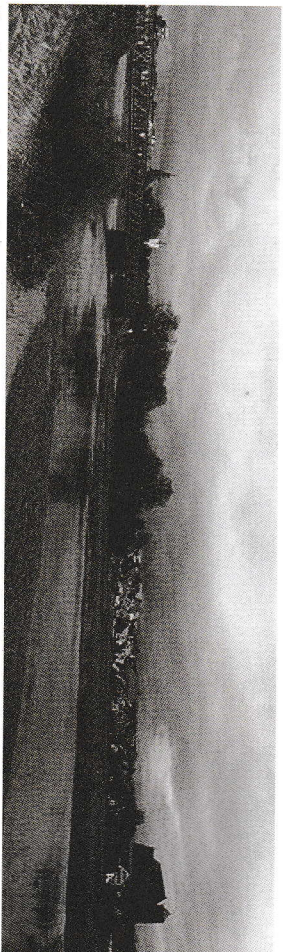


Mündung der Örtze (links) bei Winsen (Aller)

Beginn der Mittellauf an der Mündung der Oker (rechts) in die Aller bei Müden. Der Fluss in Celle Mündung der Örtze (links) bei Winsen (Aller). Danach passiert der Fluss Ahlden und unterhalb der Böhmenmündung die kleine Stadt Rethem. Rund 4 Kilometer nordwestlich von Verden, beim Ortsteil Eilsel, mündet die Aller in die Weser.

Schifffahrt

Schifffahrt wird auf der Aller schon seit Jahrhunderten betrieben. Sie trug zum wirtschaftlichen Aufstieg von Braunschweig bei, da es Herzog Heinrich dem Löwe gelang, die Flussschifffahrt in seine Hände zu bekommen. Der



Hochwasser in einem Seitenarm der Unteraller bei Verden

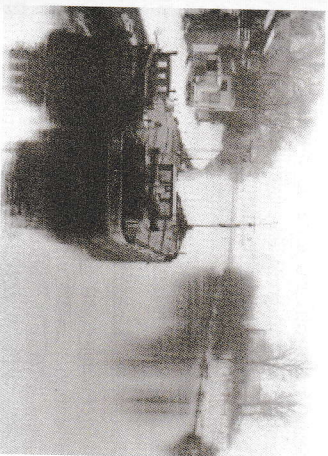
Transportweg für Metalle aus dem Harz von Braunschweig zur Nordsee verlief zunächst über die Oker und dann über die Aller und Weser. Im 14. Jahrhundert war Celle die bedeutendste Kornverladestelle im Gebiet des heutigen Niedersachsens. Um 1500 konnten die Allerschiffe bereits eine Ladung von etwa 60 Tonnen tragen. Vor allem die Unteraller zwischen Celle und Verden hatte in früheren Jahrhunderten große wirtschaftliche Bedeutung für den Schiffsverkehr. Zwischen 1908 bis 1918 wurde die Aller zur ständigen Schifffahrt zwischen Celle und Verden ausgebaut. Dazu wurden vier Staustufen eingerichtet, an denen sich Schleusen für Schiffe befanden. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde in großen Mengen Kalisalz auf der Aller verfrachtet, das bei Celle ausgebeutet wurde. Heute gibt es keine gewerbliche Schifffahrt mehr.

Heute ist die Unteraller von der Mündung in die Weser bis Celle auf 117 km Bundeswasserstraße. Zuständig für ihre Unterhaltung sowie Aus- und Neubau ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Verden. Für die Aller von Celle (km 0,0) bis Hilsen (km 94,1) ist der Außenbezirk Oldau zuständig, für den Bereich von Hilsen bis zur Mündung in die Weser bei Verden-Eisel (km 117,1) der Außenbezirk Verden. Seit Mitte der 1960er Jahre findet oberhalb von Verden auf den letzten Flusskilometern nur noch Fahrgast- und Sportbootschifffahrt statt.

Die Aller - Ein Schifffahrtsweg

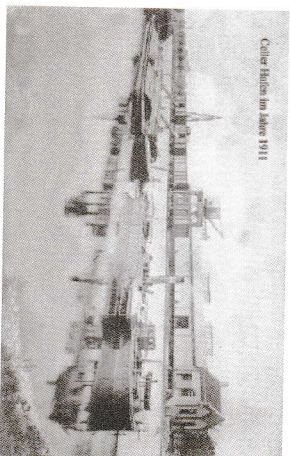
In ihrem Verlauf hat die Aller ein Gefälle von

Die in dieser Zeit vor allen Dingen durch die Hansestadt Bremen mehrfach unternommenen Anläufe zur Einforderung besserer Schifffahrtsverhältnisse auf der Aller wurden aufgrund sich ständig wechselnder politischer Verhältnisse und Interessen, zum Teil auch kriegsbedingt, immer nur halbherzig in Angriff genommen und blieben meist in ersten Ansätzen stecken. Darüber hinaus rückte bereits in dieser Zeit ein Interessenkonflikt ins Blickfeld, der sich aus der verschiedenenartigen gewerblichen Nutzung der Flüsse ergab. Sie dienten eben nicht nur der Schifffahrt, sondern eben auch dem Betrieb von Wassermühlen, dem Fischfang mit sogenannten „Fischwehren“ oder der Bewässerung. Mit diesen unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen verbanden sich zumeist konträre Interessen. Und nicht selten hatte die Schifffahrt hierbei das Nachsehen. So blieb die Aller über viele Jahrhunderte durch stark schwankende Wassertiefen und ein verwildertes und ständig mäandrierendes Flussbett stets ein unsicherer Transportweg.



Demzufolge blieben auch bis in das 19. Jahrhundert hinein flache Kähne ohne eigenen Antrieb das Hauptverkehrsmittel. Es änderten sich lediglich deren Form und Bauweise. Kähne wie die „Bullen“ (22 x 1,2 m mit 17 t Tragfähigkeit), „Hinterhänge“ (30 x 2 m mit 55 t) und „Böcke“ (32 x 2,5 m mit 60 t) bestimmten zu dieser Zeit das Bild auf den schiffbaren Flüssen. Erst die zunehmende Industrialisierung im 19. Jahrhundert brachte neuen Schwung in die Aller-Schifffahrt.

Den entscheidenden Anstoß für das Aufblühen der Aller-Schifffahrt gab es aber schließlich Ende des neunzehnten Jahrhunderts durch die Entwicklung der Erdöl- und Kaliumindustrie im Allertal. 1888 nahm der Privatschiffer Johann Döhling aus Morsum den Frachtverkehr mit der sich in dieser Zeit entwickelnden Dampfschleppschifffahrt und flach gehenden Schleppkähnen bis zu einer Tragfähigkeit von 300 t wieder auf. Es folgte nur ein Jahr später die Gründung der Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft. Im Jahr 1903 wurde auf Betreiben Bremer Kaufleute ein Vorentwurf für die Regulierung der Aller im Regierungsbezirk Lüneburg aufgestellt, der deutliche Verbesserungen der Fahrwasser- verhältnisse auf der Aller beinhaltete. 1904 folgte der Bau des Hatens in Celle.



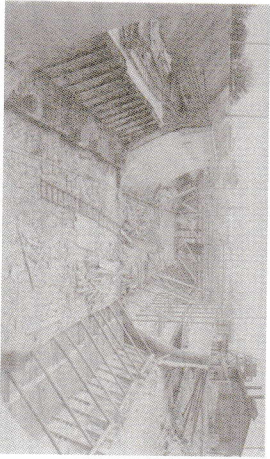
Celler Hatens im Jahre 1911

Vor allen Dingen wirtschaftliche Aspekte, wie Kosten- und Zeitersparnisse, gepaart mit neuen technischen Möglichkeiten und letztlich dem notwendigen politischen Willen, waren dafür ausschlaggebend, dass vermehrt über Ausbaumaßnahmen an Flüssen nachgedacht wurde.

So richtete die Königliche Generaldirektion des Wasserbaus in Hannover als Vorläufer der heutigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ab Mitte des 19. Jahrhunderts für den Aller-, Leine- und Okerbereich Wasserbauinspektionen in Hildesheim, Northeim, Celle (1888) und Verden (1864) ein. Hierdurch sollte eine zielgerichtete Unterhaltung und Schiffarmachung der Wasserwege erreicht werden.

Den entscheidenden Anstoß für das Aufblühen der Aller-Schifffahrt gab es aber schließlich Ende des neunzehnten Jahrhunderts durch die Entwicklung der Erdöl- und Kaliumindustrie im Allertal. 1888 nahm der Privatschiffer Johann Döhling aus Morsum den Frachtverkehr mit der sich in dieser Zeit entwickelnden Dampfschleppschifffahrt und flach gehenden Schleppkähnen bis zu einer Tragfähigkeit von 300 t wieder auf. Es folgte nur ein Jahr später die Gründung der Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft. Im Jahr 1903 wurde auf Betreiben Bremer Kaufleute ein Vorentwurf für die Regulierung der Aller im Regierungsbezirk Lüneburg aufgestellt, der deutliche Verbesserungen der Fahrwasser- verhältnisse auf der Aller beinhaltete. 1904 folgte der Bau des Hatens in Celle.

Auf dieser Grundlage und eben zur besseren Anbindung der Celleschen Region an die Bremer Seehäfen entschied 1908 die preussische Staatsregierung, für einen Kostenaufwand von 6 Millionen Mark die Aller von der Leinemündung bis Celle mit vier Staustufen zu kanalisieren und unterhalb der Leinemündung, im Bereich der frei fließenden Strecke, die Aller durch Strombaumaßnahmen, wie z. B. durch die Errichtung von Bühnen und Leitwerken so zu regulieren, dass eine Mindestwassertiefe von 1,50 m bei mittlerem Niedrigwasser erreicht wird.



Die Bauarbeiten wurden 1909 begonnen, zogen sich aber kriegsbedingt bis 1918 hin. Dabei wurden die Schleusen in Oldau, Bannetze, Markendorf und Hadenstorf für die damals vorherrschende Schleppzugschiffahrt mit einer Nutzungslänge von 165 m, bei einer Drempeltiefe von 2,50 m ausgelegt. Die geplanten Strombaumaßnahmen im frei fließenden Bereich unterhalb der Leinemündung konnten hingegen nach dem ersten Weltkrieg nicht ganz vollendet werden.



Trotzdem entwickelte sich, gemessen an den Frachtraten, in dieser Phase die Blütezeit der Aller-Schiffahrt. In Spitzenfahren lag die

Jahresleistung der transportierten Güter bei rund 130.000 t. Durch die Not nach dem 1. Weltkrieg, dem Darniederliegen des Außenhandels, dem Stagnieren der Kaliproduktion, dem Rückgang der Mittelstandskanäle ging aber auch dem Bau des Mittellandkanals ging das Interesse an der Aller zunehmend verloren. Das Ergebnis war ein nur noch sehr unregelmäßiger Verkehr von max. 25 % der Vorkriegszeit. 1940 fand schließlich kriegsbedingt eine Aller-Schiffahrt nicht mehr statt.

Nach dem 2. Weltkrieg erholte sich die Schiffahrt nur langsam. Ein regelmäßiger Verkehr etablierte sich erst wieder ab 1956. Lediglich in den nachfolgenden 12 Jahren fanden auf der Aller noch nennenswerte Güterverkehre, vor allen Dingen Kalt- und Getreidetransporte statt. 1969 kam die gewerbliche Schiffahrt schließlich ganz zum Erliegen.

Als Bundeswasserstraße ist die Aller heute der Wasserstraßenklasse II (Typschiff Kennpenaar) zugeordnet. Nach der aktuellen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sind auch heute noch Fahrzweige bis 55 m Länge, 6,60 m Breite und einem Wasserstands abhängigen Tiefgang bis zur maximalen Tragfähigkeit von 650 t zugelassen. Allerdings hat die Aller derzeit ausschließlich Bedeutung in der Sportboot- und Fahrgastschiffahrt.

Durch das fehlende wirtschaftliche Interesse der Region an der Güterschiffahrt bei zunehmender Stärkung naturschutzrechtlicher Belange wurden Mitte der 90er Jahre sogar Überlegungen angestellt, die Stauregulierung aufzuheben und der Aller ihren ursprünglichen Verlauf wiederzugeben. Erst nach Auswertung umfangreicher Untersuchungen und sorgfältiger Abwägung der Randbedingungen entschied der Bund 1997 im Einvernehmen mit dem Land Niedersachsen den Stau zu erhalten.

Mittlerweile erkennen die anliegenden Landkreise und Gemeinden zunehmend das hohe maritim-touristische Potential der Aller und versuchen dieses durch infrastrukturelle

Maßnahmen weiter zu entwickeln. Aufgrund des hohen Alters der knapp 100 Jahre alten Schleusen und Wehre hat das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Verden aktuell ein umfangreiches Grundinstandsetzungsprogramm eingeleitet, welches die Instandsetzung und teilweise den Neubau der Anlagen umfasst. Gerade in diesen Tagen wurde das neue Schluachwehr in Markendorf offiziell in den Betrieb genommen. Mit diesen Maßnahmen wird die Aller auch in Zukunft ihre Bedeutung als schiffbare Wasserstraße erhalten.

Schiffgrößen:

Mündung-Verden: Wasserstraßenklasse III

(Länge x Breite: 67 m x 9,50 m)

Verden-Celle: Wasserstraßenklasse II

(Länge x Breite: 58 m x 9,50 m)

Oberhalb Celle: nicht schiffbar

Schleusen

1907 beschloss der Preussische Staat, die Aller von oberhalb der Leinemündung bei Schwammstedt bis hinauf nach Celle zu kanalisieren. In den Jahren 1908 bis 1918 wurde der Fluss durch vier Staustufen mit Schleusen reguliert und damit für größere Binnenschiffe befahrbar. Vor allem die Allerschleusen in Bannetze und Oldau dienten dazu, Erdöl von Ölfeldern aus Wietze nach Celle zu transportieren. Ebenso wurde Getreide zum Mahlen nach Celle verschifft.

Flößerei

Flößerei wurde auf der Aller vermutlich bereits ab dem 14. Jahrhundert betrieben. Das

dabei transportierte Holz diente als Bauholz und Brennholz. Ein frühes Zentrum der Flößerei und des Holzhandels war die fürstliche Residenzstadt Celle. Zunächst ließ sich der Adel so Brennholz zum Beheizen des Celler Schlosses und anderer fürstlicher Gebäude heranschaffen. Das Holz wurde in herrschaftlichen Wäldern eingeschlagen. Per Floß war der Transport etwa 10-mal effektiver als mittels Pferdetraktur.

Eine größere Flößaktion auf der Aller fand 1680 statt, als eine große Menge Bauholz zur Weser bis an die Wesermündung geößt wurde. Das Holz stammte aus der südlichen Lüneburger Heide und diente dem Bau von rund 100 Häusern in der schwedischen Festung Carlsburg am heutigen Standort von Bremerhaven.

Holz wurde ab dem 17. Jahrhundert auch auf Nebenflüssen der Aller nach Celle geößt, wie auf Ise und Ötze. In Celle wurde das Holz an einem Nadelwehr an Land geholt und auf einem Holzplatz gelagert. Flößgingen auch an Celle vorbei zur Weser nach Bremen. Nach dem Tod von Herzog Georg Wilhelm 1705 ging durch die Verlegung der Hofhaltung nach Hannover die Holzflößerei nach Celle zurück. Danach übernahmen Flößhändler das Geschäft. Auf der Unteraller blühte die Flößerei Ende des 19. Jahrhunderts während der Gründerjahre erneut auf. Es gab eine große Holznachfrage in Bremen, Bremerhaven sowie in den Wesermarschen, wo Holz dem Gebäude- und dem Schiffbau diente. In den Jahren um 1895 gingen jährlich etwa 8.000 Festmeter in Richtung Weser. Nach dem Ersten Weltkrieg kam die Flößerei auf der Aller zum Erliegen. ²

Quelle: Internetrecherchen

Dieser Artikel basiert zum Teil auf dem Artikel „Aller“ aus der freien Enzyklopädie Wikipedia und steht unter GNU-FDL-Lizenz für freie Dokumentation. In Wikipedia ist eine Liste der Autoren einsehbar. Peter Haas 2011

Ort	Lage		Nutzlänge	Nutzbreite	Fallhöhe	Baujahr
	km	in				
Oldau	14,7	150 m	10 m	3,21 m	1908-10	
Quemsee	km	150 m	10 m	2,40 m	1900-12	
	25,7					
Mahlendorf	38,3	150 m	10 m	3,22 m	1914	
Helmendorf	km	150 m	10 m	1,20 m	1914-	
	48,8				18	

YOHANNA

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

Ralf Oltmanns

Werbemittel • Verkaufsförderung

Mühlenweg 5 • 26789 Leer

Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26

e-mail YOHANNA2@gmx.de

Petition zur Rettung der Schiffergemeinde Duisburg

Petition zur Rettung

der Schiffergemeinde Duisburg gestartet

Autor: Christian Grohmann

Das Haus der Schiffergemeinde wird schließen. Ein kleinerer Standort soll in Ruhrort entstehen - sofern die aktuellen Mittel erhalten bleiben.

Die Schifferseelsorge Duisburg erhält Unterstützung aus dem Netz. Mit 4.100 Unterschriften will eine Online-Petition mit dem Titel „Rettung der Schiffergemeinde unter neuem Standort“ die Evangelische Landeskirche Rheinland dazu bewegen, das aktuelle Jahresbudget nicht weiter zu kürzen.

Zwar sieht auch Pfarrer Wessel keine Möglichkeit, das Haus der Schiffergemeinde zu erhalten. Das steht schon seit der im Januar 2014 beschlossenen Kürzungsrunde fest. Blicke jedoch der aktuelle Zuschuss in Höhe von 67.000 Euro pro Jahr bestehen, könnten Wessel und sein Team immerhin einen kleineren Standort beziehen. Auch die Betreuung von internationalen Seeleuten an Bord der Küstentourer im Duisburger Hafen stünde nicht weiter auf der Kippe.

„Großartige Jugendarbeit“

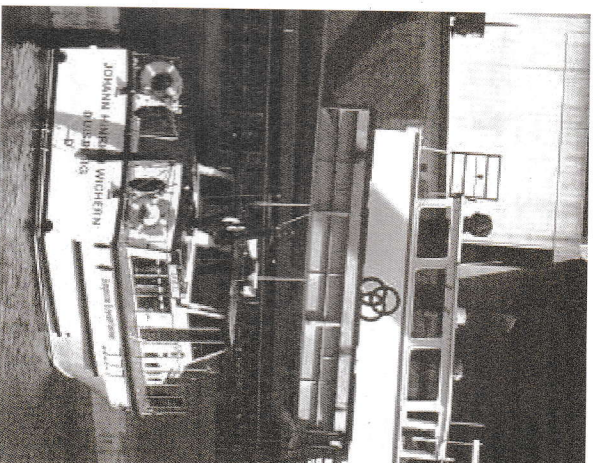
Die am 20. November gestartete Petition läuft noch bis zum 17. Dezember. Drei Tage nach dem Start zählt das von Denise Tiltzky initiierte Projekt bereits 400 Unterschriften. Bei Erreichen der 4.100 Unterschriften will die 22-jährige Binnenschifferin die Unterschriftenliste noch vor Weihnachten an die Landeskirche übergeben. Deren Entscheidung steht im Januar 2015 an.

„Da die Schiffsjungen und -mädchen teilweise drei Monate am Stück auf dem Schuttschiff sind, sind die Sozialarbeiterin Andrea Kürbis und ihre Helferlein meist ein Familienersatz“, argumentieren Tiltzky und ihre Mitstreiter



Das Haus der Schiffergemeinde Foto: Grohmann

für den Erhalt der Einrichtung. „Die Schiffergemeinde leistet großartige Jugendarbeit dort, wo andere kirchliche Einrichtungen kaum noch Zugang finden.“



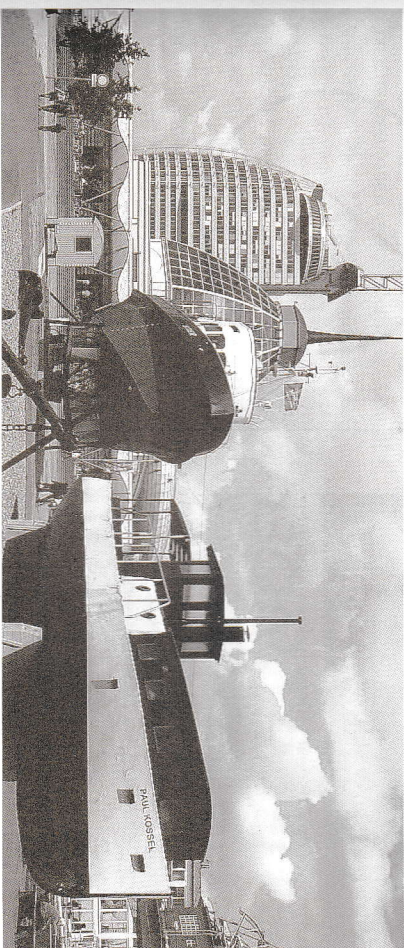
Das Kirchenboot

Schifffahrtsmuseen

Name	Anschrift	Telefon	Fax	E-mail	Homepage
Heinrichsmuseum Ketzin	Rathausstraße 32 14669 Ketzin	033223 80545			www.museen-brandenburg.de
Museum im Frey-Haus Brandenburg	Rüterstraße 96 14770 Brandenburg	03381 522048 03381 223987			www.museen-brandenburg.de
Museum Vladimir Frankfurt/Oder	Carl-Philipp-Franck- Bach-Straße 11 13230 Frankfurt/Oder	0335 22315 0335 5004383			www.museum-vladimir.de
Binnenschifffahrtsmuseum Oderberg	Hermann-Seidel-Str. 44 16248 Oderberg	033369 470			Binnenschifffahrtsmuseum Oderberg
Kreisheimuseum Oranienburg	Breite Straße 1 16515 Oranienburg	03301 3863			www.museen-brandenburg.de
Schifffahrtsmuseum Rostock	August-Bebel-Straße 1 18055 Rostock	0381 4922698 0381 27254			www.dsholl-tschelchburg.de
Marine-Museum Stralsund (Dänholm)	Stenschanze 7 18439 Stralsund	03831 297327			www.stralsund.de
Eilbschifffahrtsmuseum Lauenburg	Eilbstraße 59 21481 Lauenburg	04153 51251			www.museen-sil.de
Museum Altes Land Lork	Osteroik 49 21635 Lork	041 62 5715			www.lork.de/kultur
Schleusen-Ausstellung WSA Kfcl-Holkana	Schleuseninsel 2 24159 Kfcl	0431 3603407			www.wsv.de
Schleusen-Ausstellung WSA Brunsbüttel	Gaster-Meyer-Platz 25341 Brunsbüttel	04852 885213			www.wsb-brunsbuttel.wsv.de
Verkehrszentrale EMS mit Info Pavillon (WSA Emden)	Am Eisenhandcock 3 26704 Emden	04927 301 04921 802379			www.schifffahrtsmuseum-brk.de
Schifffahrtsmuseum Brake	Breite Straße 9 26919 Brake	04401 4383 04401 6791 04401 5266			www.schifffahrtsmuseum-brake.de
Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremenhaven	Hans-Scharoun-Platz 1 27568 Bremenhaven	0471 4820 70 0471 4820755			www.dsm.de
Historisches Museum Bremenhaven/ Morgensen-Museum	Am der Geese 27570 Bremenhaven	0471 3081 60 0471 5902700			www.historisches-museum-bremenhaven.de
Museumsschiff PKS Gera	Fischkai 27572 Bremenhaven	0471 3081 60			www.historisches-museum-bremenhaven.de
Bremer Überrse-Museum	Bahnhofplatz 13 28195 Bremen	0421 361-9176 0421 361-9291			www.uebersse-museum.de
Informationszentrum (WSA Minden) am Wasserstraßenkreuz Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden	0571 64381 80 0571 6458105			www.wasser-minden.de
Kulturhistorisches Museum Magdeburg	Otto-von-Gericke-Str. 68-73 39104 Magdeburg	0391 5432645 0391 5365010			museen@online.de
LWI „Industriemuseum Schiffsbauwerk Heintichenburg	Am Hebebeck 2 45731 Waltrop	02363 9707-0			www.lwi.org
Ausstellung Heintichenburg „Wasserstraßen und Binnenschifffahrt“	Zum Neuen Hebebeck 45731 Waltrop	02363 63219			
Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort	Appelstraße 84 47119 Duisburg	0203 80889-21 0203 80889-22			www.binnenschifffahrtsmuseum.de
Rhein-Museum Koblenz Ehrenbreitstein	Charlottenstraße 53a 56077 Koblenz	0261 703450			Rhein-Museum
Deutsches Museum München	Museuminsel 1 80538 München	089 21791 089 2179324			www.deutsches-museum.de
Donau-Schifffahrtsmuseum Regensburg	Marc-Aurel-Ufer 93047 Regensburg	0941 507-5888			www.donauschifffahrtsmuseum-regensburg.de
Bremer Landmuseum / Focke-Museum, Aht. Schifffahrt	Schwarzhauer Heerstraße 240 28213 Bremen	0421 361-3575 0421 361-3903			www.focke-museum.de
Deutsches Technik-Museum Berlin	Teebiker Str. 9 10963 Berlin	030 254840			www.dtmh.de
Märkisches Museum Berlin	Am Köllnischen Park 5 10179 Berlin	030 308660			www.sadmuseum.de
Museum in der Adlerpötte Bierwalde	Steiner 3 16225 Bierwalde	03334 64520 03334 64521			www.adlerpötte.de
Sächsisches Museum Eisenhüttenstadt	Löwenstr. 4 15890 Eisenhüttenstadt	03364 2146			www.museen-brandenburg.de
Stad- und Kreismuseum Meißen	Dornplatz 4 01662 Meißen	03521 453112			www.meiiland.de

Schifffahrtsmuseen

Ausstellung am Schiffsbauwerk Scharnbeck Lüneburg (WSA Uelzen)	WSA Uelzen Bahnhof Scharnbeck Am unteren Vorhafen 3 21379 Scharnbeck	04136 91262931			www.scharnbeck.de
Technik-Museum Speyer Schifffahrtsmuseum Worth am Main	Gebäude 2 67346 Speyer Rathausstr. 72 69399 Worth	06232 6708-0 06232 6708-20 09372 72970			www.technik-museum.de
Stadtmuseum Düsseldorf	Bergstr. Allee 2 40213 Düsseldorf	0211 89-96170 0211 89-94019			www.duesseldorf.de
Heinrichsmuseum Aken	Kobener Str. 16 06385 Aken	034909 82308			www.aken.de
Verkehrsmuseum Dresden	Augustusstraße 1 01067 Dresden	0351 8644-0			www.verkehrsmuseum.sachsen.de
Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim Ries-WSMuseum Mannheim Rheinisches Landesmuseum Trier	Museumsstraße 1 D-68165 Mannheim C 5, Zeughaus 68159 Mannheim Weinmayer Allee 1 54290 Trier	0621 4298-9 0621 4298-754 0621 293-3151 0621 293-3099 0651 9774-0 0651 9774-222			www.mannheim.de www.landessmuseum-trier.de
Info Center Weser	Tierhof 3 28199 Bremen	0421 59829-0 0421 59829-40			weschuh@t-online.de
Feuerschiff "Annenbank/ Deutsche Bucht", Seezeichen- museum, Rettungskreuzer, Herringslogger	Ratsfeld 26721 Emden	04921 23285 04921 33203			www.annnenbank.de
Schifffahrtsmuseum Nordfriesland	Am Zingel 15 25815 Husum	04841 2545 u. 5257			www.schifffahrtsmuseum-nf.de
Schifffahrtsmuseum Flensburg	Schiffbrücke 39 24939 Flensburg	0461 852970 0461 851665			www.flensburg.de
Schifffahrtsmuseum Neuburg	Henrich-Heine-Platz 39104 Mandeburg	0391 5411283			www.mandeburg.de
Schifffahrtsmuseum und Ortsmuseum Neuburg	Hauptstr. 50 76776 Neuburg	07273 1226 07273 92023			www.auehof-z-tourismus.de
Pföber- und Verkehrsmuseum Rhein-Museum Koblenz e.V.	Güntherstraße 1 - bei der Kinzigbrücke 77723 Gengenbach	07803 3764			floesser-museum@web.de www.floesser-museum.de
Museum für Kulturgeschichte und Schifffahrt an Fuße der Festung Ehrenbreitstein Immunseum Rosenheim WASSERBAU - UND SCHIFFFAHRTSTECHNISCHE SAMMLUNG	Charlottenstraße 53 a 56077 Koblenz-Ehrenbreitstein Immerstraße 74 (an der Imbrücke) Rosenheim	0261 703450			info@rhein-museum.de www.rhein-museum.de
Schiffahrts- und Mühlmuseum Hennaroven Haren Ploöser- und Schifffahrtsmuseum in Kamp-Bornhofen	Kanalstraße 49733 Haren (Ems)	08031 31511 oder 08031 305132			www.haren.de info@harenverein-haren.de www.floesser-schifffahrtsmuseum.kamp-bornhofen.de



Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven

Wetterberichte über die UKW Küstenfunkstellen des DP07 Seefunk

Küstenfunkstellen des DP07

Nordsee:	Ostsee:
Radio Kanal	Radio Kanal
Borkum 61	Flensburg 27
Accumeriel 28	Kiel 23
Bremen 25	Lübeck 24
Elbe-Weser 24	Rostock 60
Hamburg 83	Akona 66
Nordfriesland 26	

Über den Auspauzustand der weiteren Küstenfunkstellen können Sie sich direkt bei dem DP07 Seefunk über den Operator auf den Arbeitskanälen oder telefonisch unter +49 (0)40 - 23 85 57 82 sowie im Internet: <http://www.dp07.com> informieren.

Hinweis Seenotverkehr:

Die Abwicklung des Seenotverkehrs liegt bei der DGzRS in Bremen mit Hörwachen auf Kanal 70 (DSC) und Kanal 16.

Traditionsschifferschein

Der Traditionsschifferschein (TSS) ist ein zusätzlicher Eintrag im Sportseeschifferschein (SSS) oder im Sporthochseeschifferschein (SHS). Dieser Zusatzbeitrag berechtigt den Inhaber zum Führen von Traditionsschiffen.

Der Traditionsschifferschein kann als Erweiterung des Sportseeschifferscheins und des Sporthochseeschifferscheins gesehen werden.

Befähigung Mit dem Traditionsschifferschein ist es erlaubt, Traditionsschiffe bis zu einer Rumpflänge von 55 Metern und mit mehr als 25 Mann Besatzung im Geltungsbereich des SSS oder des SHS zu führen.

• Der Zusatzbeitrag Traditionsschiffer berechtigt den Inhaber eines SSS zum Führen von Traditionsschiffen mit einer Länge über

Traditionsschifferschein

25 und unter 55 Metern im Geltungsbereich des SSS. Die Besatzung darf 25 Personen übersteigen.

• Der Zusatzbeitrag Traditionsschiffer berechtigt den Inhaber eines SHS zum Führen von Traditionsschiffen mit einer Länge über 25 und unter 55 Metern im Geltungsbereich des SHS. Die Besatzung darf 25 Personen übersteigen.

Es gibt nur einen Zusatzbeitrag für SSS und SHS. Wer zunächst den Zusatzbeitrag im SSS und anschließend einen SHS erwirbt, erwirbt damit die obengenannten Berechtigungen zum Führen von Traditionsschiffen im Geltungsbereich des SHS.

Es wird in diesem Fall kein weiterer Zusatzbeitrag im SHS vorgenommen. Der Inhaber der Scheine führt zum Nachweis seiner Traditionsschiffer-Berechtigungen den SHS und (für den Zusatzbeitrag) den SSS mit sich.

Varianten

Es gibt zwei mögliche Einträge im SSS oder SHS:

- Befähigung zum Führen von Traditionsschiffen
- Befähigung zum Maschinisten auf Traditionsschiffen (entweder unter Dampf oder unter Motor).


Erwerb

Die Ausbildung soll vor allem während der Fahrzeiten auf Traditionsschiffen erfolgen, Teile sind auch auf aufliegenden Schiffen, einschließlich Werftaufenthalten, und auch in separaten Kursen möglich.

Hierzu müssen innerhalb von vier Jahren zahlreiche Erfahrungsnachweise (aus dem Bereich Schiffsführung, Seemannschaft, Schiffspflege usw.) erbracht werden, die in einer verbindlichen Liste definiert sind. Sind

diese Erfahrungsnachweise vollständig erbracht, werden sie einer Prüfungskommission vorgelegt. Diese entscheidet, ob der Antragsteller den Zusatzbeitrag im jeweiligen Schein erhält.

Einzelnachweise

SportSeeschV (PDF) - Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Besetzung von Traditionsschiffen (Deutschland) 

Warten Sie nicht auf Kunden, Nachrichten, Bunkerpreise, Kontakte und Fachliteratur.

Finden Sie.

Online. Mobil. Verfügbar.

BONAPARTY

BINNENSCHIFFFAHRT AKTUELL

- + Nachrichten + Newsletter + Presseschau +
- + Branchenverzeichnis + Online-Werbung +
- + Bunkerpreis-Index + Shop + Termine +

www.bonapart.de



Der Begriff Traditionsschiffe in Europa

Der Begriff Traditionsschiff hat zwei verschiedene Bedeutungen. Im Volksmund werden als „Traditionsschiffe“ ältere Schiffe und Boote bezeichnet, die weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten sind oder in einem derartigen Zustand zurückversetzt wurden, aber nicht zwingend einen Originalzustand ihrer Geschichte darstellen.

Außerdem ist „Traditionsschiff“ in mehreren Ländern ein rechtlich bindender Begriff für – in der Regel ältere oder traditionell betriebene – Schiffe, die zum Erhalt der Schifffahrttradition etwas erleichterte Auflagen für Sicherheitszeugnisse und Befähigungszeugnisse der Besatzungsmitglieder erfüllen müssen, als z. B. reguläre gewerblich betriebene Schiffe es müssten.

Traditionsschiffe werden von Museumschiffen, Einzelpersonen oder Betriebsgesellschaften und -gemeinschaften unterschiedlicher Rechtsform in oft mühsamer Arbeit erhalten, um Einblick in frühere Epochen der Schifffahrt, des Schiffbaus oder der Seemannschaft zu gewähren (siehe auch Geschichte der Seefahrt).

Traditionsschiffe (Seeschiffe) in Europa

Daneben ist Traditionsschiff zumindest in den Ländern Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden (als „Traditionsfartyg“), Spanien und dem Vereinigten Königreich (als „traditional ship“) ein rechtlich bindender Begriff, der bei der Absprache über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen (Memoran-

dum of Understanding) benutzt wird. Das Übereinkommen regelt die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitszeugnisse und Befähigungszeugnisse der Traditionsschiffe unter dort genannten Bedingungen durch die Unterzeichnerstaaten.

Im Dachverband der Europäischen Traditionsschiffe European Maritime Heritage kooperieren die nationalen Dachverbände der Europäischen Traditionsschiffahrt.

Neben regelmäßigen Kongressen und einem Newsletter ist eine wesentliche Veröffentlichung die „Charta von Barcelona“ die die Mindestansprüche bezüglich Restaurierung und Konservierung von Traditionsschiffen darstellt. Der politische Auftrag an die Regierungen ist dokumentiert in der Recommendation 1486/2000 des Europaparlaments und lautet:

„The Assembly therefore recommends that the Committee of Ministers: ... support and encourage public and private bodies and voluntary associations which preserve historic vessels, or life-size or large scale replicas, in working order; encourage the display and use of these vessels for the education and enjoyment of the general public; encourage further development of a system of mutual acceptability by the maritime authorities of nation states of standards for the safe operation of traditional vessels in European waters.“

Traditionsschiff See in Deutschland

Der Betrieb als Traditionsschiff nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe ermöglicht dem Eigner mit seinem Schiff im Zuge maritimer Traditionsplege Gästefahrten gegen Entgelt (zum Erhalt des Fahrzeuges) an-

zubieten. Das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat auf Grund von § 6 Abs. 1 der Schiffsicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe erlassen, um die Anforderungen an die Schiffsicherheit von Traditionsschiffen im Sinne der §§ 3 und 7 bis 9 des Schiffsicherheitsgesetzes (SchSG) zu spezifizieren. Gültig ist zurzeit (2009) noch die Fassung von 2003.

Seit dem 15. April 2001 benötigen Schiffe, um unter dieser Sicherheitsrichtlinie als Traditionsschiffe anerkannt zu werden, ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe oder eine Prüfbescheinigung der Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr nach § 9 Abs. 4 SchSV.

Die „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“, hier in der überarbeiteten Form von 2003 (GSHW, Stand 17. April 2003), definiert Traditionsschiffe als

- historische Wasserfahrzeuge, die die deutsche Bundesflagge führen,
- die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind,
- deren Rumpflänge (Abstand zwischen den äußersten Punkten des Vor- und Hinterstevens) 55 Meter nicht übersteigt,
- deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient, und
- die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken, zum Beispiel von der Sail Training Association Germany, als Seeschiffe eingesetzt werden.

Der Gesetzgeber hat einige praktische Aufgaben zur Durchführung der Sicherheitsrichtlinie an den deutschen Dachverband für Traditionsschiffe, die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW e. V.), delegiert. In den §§ 3 und 4 der „Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Beset-

zung von Traditionsschiffen“ (SportSeeSchV) [8] überträgt der Gesetzgeber dem Verein rechtliche Zuständigkeiten z. B. bei der Festlegung der besonderen fachlichen Anforderungen an die Befähigung von Schiffen auf Traditionsschiffen.

Die GSHW koordiniert auch die Antragstellung auf ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe, ist damit die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr als der zeugniserstellenden Instanz vorgeschaltet, übernimmt dabei aber selbst keine hoheitlichen Aufgaben. Für die Antragstellung wird neben dem Sicherheits-Gutachten eines Sachverständigen für Traditionsschiffe auch ein Betriebskonzept gefordert, aus dem der Betrieb des Fahrzeuges zu ausschließlich ideellen Zwecken und zur maritimen Traditionsplege oder zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken hervorgehen soll. Dieses Betriebskonzept wird von einer Kommission begutachtet.

Aufgabe dieser Kommission ist es, gegenüber dem Bundesministerium ein Votum abzugeben, ob ein Schiff ein Traditionsschiff im Sinn der oben genannten Richtlinie ist. Es wird immer eine entsprechende Einzelprüfung vorgenommen.

Traditionsschiffahrt im Sinne der Richtlinie ist eine Betriebsform, die den Erhalt von Schiffen in Fahrt ermöglichen soll, die nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck dienen und der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Für alle diese Schiffe gilt, dass sie besonders zum Erkenntnis- und Erfahrungsgewinn dienen, beispielsweise dem Erlernen von traditioneller Seemannschaft. Gemäß der AGMD (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumschiffen) und der GSHW sank die Zahl der zugelassenen Traditionsschiffe von 150 in den 2000er Jahren bis auf 105 im Jahr 2013. Jedes Jahr werden es rund 10% weniger.

Traditionsschiff Binnen in Europa

Die technische Zulassung von Binnenschiffen wird mit den „Technischen Vorschriften für Binnenschiffe“ Richtlinie 2006/86/EG[11] geregelt. Diese EG-Richtlinie enthält ein – zurzeit (Februar 2009) – noch leeres Kapitel 19 „Historische Wasserfahrzeuge“. Der JWG der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission liegen für dieses Kapitel verschiedene nationale Entwürfe vor, die zum Teil unter Mitarbeit der jeweiligen nationalen Dachverbände für Traditionsschiffe (für Deutschland unter Mitarbeit der GSHW und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum) entstanden sind, als auch ein Entwurf des Inland Vessel Council des Europäischen Dachverbandes der Traditionsschiffe EMH.

Traditionsschiff Binnen in Deutschland

Die nationale Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht ist die „Verordnung über die Schiffsicherheit in der Binnenschifffahrt“ (Binnenschiffsuntersuchungsordnung)



Traditionsschiffertreffen im Leeraner Hafen - auch wieder vom 7. bis 9. August 2015

vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450) plus Anlageband Hier wird das „Historische Wasserfahrzeug“ der EU-Richtlinie unter dem Begriff „Traditionsfahrzeug“ als untergeordneter Begriff der Fahrgastschiffe geführt. (Definition und Kapitel ohne Inhalt).

Einzelnachweise

„London MoU 2005“
European Maritime Heritage
„Charta von Barcelona“ (PDF-Datei: 263 KB)
Recommendation 1486(2000) des Europa-Parlaments
Schiffsicherheitsverordnung
Schiffsicherheitsgesetz
Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe
Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinungen und die Besetzung von Traditionsschiffen
Traditionsschifffahrt in Zahlen.
www.agdm.de,
abgerufen am 29. November 2013.
Traditionsschiffen steht das Wasser bis zum-Hals. uwe-sanfter.de, abgerufen am 29. November 2013.
Richtlinie 2006/87/EG

„Ständige Gemeinsame Arbeitsgruppe“ (JWG) (siehe Memorandum of Understanding der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission über die gemeinsame Durchführung von Aktivitäten im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt siehe Protokoll S. 50 ff.)

Entwurf des EMH Inland Vessel Council (PDF-Datei: 16 KB) Anlageband der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

Literatur

- Traditionsschiffe bedroht. In: Täglicher Hafenbericht vom 6. März 2013, S. 3, Seehafen-Verlag, Hamburg 2013, ISSN 2190-8753
- Frank Binder: Vielen Traditionsschiffen droht das Aus. In: Täglicher Hafenbericht vom 25. Juli 2013, S. 3 [2]

In regelmäßigen Abständen stehen SUK-Abnahmen mit der Landrevision an.

Ein paar Tips zur Vereinfachung und Kostenminderung.

Europäisches Gemeinschaftszugnis -Schiffsattest-Verlängerung der Verkehrszulassung - Zusatz Rhein -

Schiffe ab 20m Länge müssen für die Binnenwasserstraßen im Besitz einer Verkehrszulassung sein. Je nach Fahrgelbieter unterscheiden sich die Zulassungen mit der Zone/Fahrgelbiet 1-4. Der Fahrbereich 3 beinhaltet u.a. den Rhein, die Elbe von Arternburg bis zur Landesgrenze HH, den Hamburger-Hafen, die Müritzt und bestimmte Seewasserstraßen (§45 BinnSchVO).

Möchte man jedoch auf dem Rhein fahren, benötigt man zusätzlich ein Rheinattest. (Fahrbereich 3 mit Zusatz Rhein) Wer jedoch seine Urlaubstour durch NL, Belgien, Frankreich plant und möchte über die Mosel zurückkommen, benötigt ab Koblenz den erforderlichen Zusatz für die eventuelle Talahrt. Hierzu kann man auch ein **vorläufiges Überführungsattest** beantragen. Im Anhang:

Die Außenstellen der SUK

Man sollte rechtzeitig einen Termin vereinbaren. Das vorläufige Attest wird direkt an Bord ausgestellt und ist in der Regel unkompliziert. Relevante Ausrüstung für die Fahrt auf dem Rhein sollte jedoch an Bord sein. Wie zum Beispiel die nautische Ausrüstung, Taue, Schleppleinen und sehr wichtig, die Anker ausrüstung. Die Anker werden genau kontrolliert und die Gewichte entsprechend dem Schiffskörper ausgerechnet. Hier kann man Vorsorge treffen und selbst die vorgeschriebenen Gewichte errechnen. Im Anhang:

Die Formel zur Ankergewichtsberechnung.

Möchte man jedoch ein Rheinattest auf Dauer anstreben, ist es ratsam sich vor der Untersuchung mit der zuständigen SUK in Verbindung zu setzen. Bei einer Landrevision kann man aus Kostengründen einen Sachverständigen aus der Region wählen. Im Anhang:

Liste der von der SUK anerkannten Sachverständigen.

Es ist auch immer ratsam, einen vertrauten Sachverständigen seiner Stammwert einzubeziehen. Das Verzeichnis von freien Sachverständigen: www.elwis.de

Die vorgeschriebenen Plattenstärken.

Es ist immer wieder Kritik zu hören in Bezug der Ankergewichte, die optisch nicht mehr zum Schiff passen. Auch dafür gibt es Lösungen. Man kann das erforderliche Gewicht auch auf zwei Anker aufteilen, dazu Patentanker mit Gewichtreduzierung und schon passt wieder alles. Im Anhang:

Patentanker.

Peter Meyer [2]

Schiffbauliche Anforderungen

Zentralstelle SUK/SEA, Mainz

Postfach 31 01 60, 55062 Mainz
 Büro: Brucknerstraße 2, 55127 Mainz
 Anfragen richten Sie bitte an folgende E-Mail-Adresse: zsuk@vsw.bund.de
 Telefon: 06131 979-111
 Telefax: 06131 979-157

Leiter: Stefan Bolker
 Telefon: 06131 979-540
 Vertreter: Christoph-Alexander Wemick
 Telefon: 06131 979-541

Bereich Untersuchung und Zulassung von Binnenschiffen

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.
Anerkennung von Sachverständigen und Lehrgängen nach ADN sowie Fragen zur Gefährdungsbeurteilung.	Frau Bettina Sobanek	06131 979-548
Meldungen nach 1.8.5.1 ADN	Franz Günhold	06131 979-556
Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	Roland Engel	06131 979-542

Bereich der Außenstellen

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.
Terminvereinbarung, allgemeine Auskünfte, sowie zu Verfahren und Stand der Bearbeitung	Frau Heike Mangold	06131 979-550
Terminvereinbarung, allgemeine Auskünfte, sowie zu Verfahren und Stand der Bearbeitung	Peter Kropf	06131 979-551
Auskünfte zu Vorschriften und T-technik, Verkehrszulassung und Besatzungsvorschriften	Frau Barbara Repp	06131 979-544
Auskünfte zu Vorschriften und T-technik, Verkehrszulassung und Besatzungsvorschriften	Frau Maria Urmann	06131 979-543

Bereich Eichtung von Binnenschiffen

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.
Fertigen der Fahrtauhautisse	Frau Nina Prassek	06131 979-552
Festsitzen der Kisten	Christian Schweizer	06131 979-553
Auskünfte zum Stand der Bearbeitung	Andre Bovelele	06131 979-555
	Frau Isabella Margerkurth	06131 979-549

Bereich Eichtung von Binnenschiffen

Telefax: 06131 979-265

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.
Auskünfte zu Vorschriften, Verfahren, Stand der Bearbeitung	Roland Engel	06131 979-542
Fertigen der Eichscheife, Festsitzen der Kisten, Auskünfte zum Sachstand	Björn Gimscheld Michael Bohmgen	06131 979-547 06131 979-546

Bereich Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei

Rheinschiffahrtszweckverordnungsunterlagen, Amtliche Schiffsnummer, Einheitliche europäische Schiffsnummer
 Telefax: 06131 979-265

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.
Auskünfte zu Vorschriften, Verfahren, Stand der Bearbeitung	Dietmar Forsch	06131 979-260

Anspruchpartner für	Name	Tel.-Nr.	
Abwicklung und Betreuung Fertigen der Urkunden	Frau Tina Heigenthal Frau Andrea Zerbes	06131 979-261 06131 979-264	
Abwicklung und Betreuung Fertigen der Urkunden	Norddeutsches bis einschließlich Minden	Frau Andrea Zerbes	06131 979-264
Abwicklung und Betreuung Fertigen der Urkunden	Berlin, Magdeburg-Brandenburg	Frau Tina Heigenthal	06131 979-261

Schiffbauliche Anforderungen

§ 10.01 Anker-ausrüstung

Schiffe, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, ausgenommen Trägerschiffsleichter mit L von nicht mehr als 40 m, müssen mit Bugankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse P nach folgender Formel zu berechnen ist:

$$P = k \times B \times T \text{ [kg]}$$

In dieser Formel bedeuten:

k Koeffizient, der das Verhältnis von L und B sowie die Art des Fahrzeugs berücksichtigt;

für Schubleichter ist jedoch $k = c$ zu setzen;

c Erfahrungszahl nach folgender Tabelle:

Tragfähigkeit	Erfahrungszahl c
bis 400 t	45
über 400 t bis 650 t	55
über 650 t bis 1 000 t	65
über 1 000 t	70

Die Untersuchungskommission kann zulassen, dass auf Schiffen mit einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 400 t, die wegen ihrer Bauart und Zweckbestimmung nur auf kurzen bestimmten Strecken eingesetzt werden, für Buganker nur $2/3$ der Gesamtmasse P erforderlich sind.

Fahrgastschiffe und Schiffe, die nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind, ausgenommen Schubboote, müssen mit Bugankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse P nach folgender Formel zu berechnen ist:

$$P = k \times B \times T \text{ [kg]}$$

Für Fahrgastschiffe, die dazu bestimmt sind, unterhalb km 885 (Emmerich) zu verkehren, ist jedoch die Gesamtmasse P nach folgender Formel zu berechnen:

$$P = k \times B \times T + 4 Af \text{ [kg]}$$

In diesen Formeln bedeuten:

k Koeffizient nach Nummer 1, wobei jedoch bei der Bestimmung der Erfahrungszahl c die im Schiffsatlas vermerkte Verdrängung in m^3 anstelle der Tragfähigkeit zu verwenden ist;

A frontale Windangriffsfläche in m^2 .

Schiffe nach Nummer 1 mit L von nicht mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 25 % der Masse P beträgt.

Schiffe mit L von mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 50 % der Masse P nach Nummer 1 oder 2 beträgt.

Von der Ausrüstung mit Heckankern sind befreit:

Schiffe, für die sich eine Gesamtmasse der Heckanker von weniger als 150 kg ergeben würde;

Schiffbauliche Anforderungen

für Schiffe nach Nummer 1 letzter Satz ist dabei die reduzierte Buganker­masse zugrunde zu legen:

Schubleichter.

Schiffe, die zum Fortbewegen von starren Verbänden mit L von nicht mehr als 86 m bestimmt sind, müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 25 % der größten Masse P beträgt, die für die im Schiffsattest zugelassenen Zusammenstellungen (als nautische Einheit betrachtet) nach Nummer 1 berechnet wird.

Schiffe, die zum Fortbewegen von starren Verbänden mit L von mehr als 86 m in der Talfahrt bestimmt sind, müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 50 % der größten Masse P beträgt, die für die im Schiffsattest zugelassenen Zusammenstellungen (als nautische Einheit betrachtet) nach Nummer 1 errechnet wird.

Nach den Nummern 1 bis 4 ermittelte Ankermassen dürfen bei gewissen **Spezialankern vermindert werden.**

Die für Buganker vorgeschriebene Gesamtmasse P kann auf einen oder zwei Anker verteilt werden. Sie darf um 15 % vermindert werden, wenn das Schiff mit nur einem Buganker ausgerüstet ist und die Ankerklüse in der Mittellängsebene angeordnet ist.

Die für Heckanker vorgeschriebene Gesamtmasse darf bei Schubbooten und Schiffen mit L von mehr als 86 m auf einen oder zwei Anker verteilt werden.

Die Masse des leichteren Ankers darf nicht weniger als 45 % dieser Gesamtmasse betragen.

Anker aus Gusseisen sind nicht zulässig.

Anker müssen mit ihrer Masse in erhabener Schrift dauerhaft gekennzeichnet sein.

Für Anker mit einer Masse von mehr als 50 kg müssen Ankerwinden vorhanden sein.

Bugankerketten müssen jeweils folgende Mindestlänge haben:

40 m für Schiffe mit L von nicht mehr als 30 m;

10 m mehr als L, wenn L zwischen 30 und 50 m liegt;

60 m für Schiffe mit L von mehr als 50 m.

Ketten der Heckanker müssen mindestens je 40 m lang sein. Jedoch müssen Schiffe, die Bug zu Tal anhalten können müssen, Heckankerketten von jeweils mindestens 60 m Länge haben.

Die Mindestbruchkraft R einer Ankerkette ist nach folgenden Formeln zu berechnen:

bei Ankern mit einer Masse bis 500 kg:

$$R = 0,35 \times P' \text{ [kN]};$$

bei Ankern mit einer Masse über 500 bis 2 000 kg:

bei Ankern mit einer Masse über 2 000 kg:

$$R = 0,25 \times P' \text{ [kN]};$$

76

KLÖNSCHNACK Nr. 30

Schiffbauliche Anforderungen

In diesen Formeln bedeutet:

P' theoretische, nach den Nummern 1 bis 4 und 6 ermittelte Masse des einzelnen Ankers. Die Bruchkraft der Ankerketten ist den in einem der Rheinunterstaaten oder Belgien geltenden Normen zu entnehmen.

Werden schwerere Anker gewählt als sich aus den Nummern 1 bis 6 ergibt, ist die Mindestbruchkraft der Ankerkette nach der vorhandenen größeren Masse zu ermitteln.

Sind solche schweren Anker und die dazugehörigen stärkeren Ankerketten an Bord, sind nur die Sollwerte für die Ankermassen und für die Mindestbruchkräfte nach den Nummern 1 bis 6 und II in das Schiffsattest einzutragen.

Verbindungsstelle (Wirbel) zwischen Anker und Kette müssen einer Zugkraft standhalten, die 20 % höher als die Bruchkraft der entsprechenden Kette ist.

Drahtseile anstelle der Ankerketten sind zulässig. Drahtseile müssen die gleiche Bruchfestigkeit wie die vorgeschriebenen Ankerketten haben, jedoch muss ihre Länge 20 % größer sein.

§ 3.02 Festigkeit und Stabilität

Die Festigkeit des Schiffskörpers muss den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist.

Bei Neubauten und bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen. Bei Vortage eines Klassezeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.

Bei Untersuchungen nach § 2.09 müssen bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, die Mindestdicken der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung mindestens dem größeren der nach folgenden Formeln ermittelten Werte entsprechen:

Für Schiffe mit L von mehr als 40 m:

$$t_{\min} = f \times b \times x \times c \text{ (2,3 + 0,04 L) [mm]};$$

für Schiffe mit L kleiner oder gleich 40 m:

$$t_{\min} = f \times b \times x \times c \text{ (1,5 + 0,06 L) [mm]}, \text{ jedoch mindestens 3,0 mm.}$$

$$t_{\min} = 0,005 \times a \times v \times T \text{ [mm]}.$$

In diesen Formeln bedeuten:

a = Spantabstand in [mm];

f = Faktor für Spantabstand:

$$f = 1 \text{ für } a = 500 \text{ mm,}$$

$$f = 1 + 0,0013 (a - 500) \text{ für } a > 500 \text{ mm;}$$

KLÖNSCHNACK Nr. 30

Schiffbauliche Anforderungen

- b = Faktor für Boden- und Seitenbeplattung oder Kimmbeplattung;
- b = 1,0 für Boden- und Seitenbeplattung,
- b = 1,25 für Kimmbeplattung.

Bei der Berechnung der Mindestdicke der Kimmbeplattung kann für den Faktor für den Spantabstand $f = 1$ genommen werden. Die Mindestdicke der Kimmbeplattung darf aber in keinem Fall die der Boden- und Seitenbeplattung unterschreiten.

c = Faktor für Bauart:

- c = 0,95 für Schiffe mit Doppelboden und Wallgang, deren seitliches Laderaubbegrenzungsschott senkrecht unter dem Deckbaum angeordnet ist,
- c = 1,0 für Schiffe mit anderen Bauarten.

Der sich nach den Formeln in Buchstabe b ergebende Mindestwert für die Plattendicke darf bei Schiffen in Längspannbauweise mit Doppelboden und Wallgang bis zu einem Wert unterschritten werden, der durch einen rechnerischen Nachweis für die genügende Festigkeit des Schiffskörpers (Längs- und Quertfestigkeit sowie örtliche Festigkeit) von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft festgelegt und bescheinigt ist.

Plattenerneuerungen sind durchzuführen, wenn Boden-, Kimm- oder Seitenbeplattung diesen festgelegten zulässigen Wert unterschritten haben.

Die nach dem vorstehenden Verfahren ermittelten Werte für die Mindestdicken der Außenhautplatten sind Grenzwerte bei normaler und gleichmäßiger Abnutzung unter der Voraussetzung, dass Schiffbaustahl verwendet ist und die inneren Konstruktionsteile, wie Spanten, Bodenwangen und Hauptlängs- und -querverbände in gutem Zustand sind und am Schiffskörper keine Schäden auf Überbeanspruchung der Längsfestigkeit hinweisen.

Wenn die ermittelten Werte unterschritten sind, müssen entsprechende Platten ersetzt oder repariert werden. Örtlich kleine dünnere Stellen können bis zu einer Abweichung von höchstens 10 % der Mindestdicke zugelassen werden.

Wird für den Schiffskörper ein anderes Material als Stahl verwendet, ist ein rechnerischer Nachweis zu erbringen, dass die Festigkeit (Längs- und Quertfestigkeit sowie örtliche Festigkeit) mindestens derjenigen entspricht, die sich bei Verwendung von Stahl unter Ansatz der Mindestdicken nach Nummer 1 ergibt. Bei Vorlage eines Klassezeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.

Die Stabilität der Schiffe muss ihrem Verwendungszweck entsprechen. 

Schiffbauliche Anforderungen

Neues Harbisch-Ankermodell erhält ZSUK Zulassung

Autor: Christian Grohmann

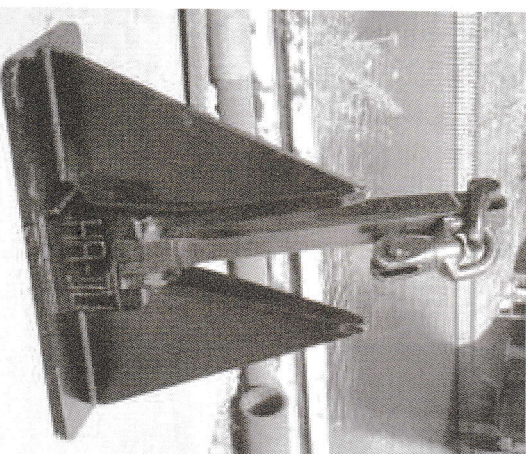
Bis zu 30 Prozent weniger Masse bringt der HA-DU-Anker im Vergleich mit dem Klippanker auf die Waage. Nun hat die HEINRICH HARBISCH Schiffswert ihre Entwicklung aus den 70er Jahren überboten. 53,8 Prozent Gewichtseinsparung und bessere Hallekräfte stellte das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) bei dem neuen HA-DU Power Anker während der Versuchsfahrt am 2. März fest. Am 5. Juli stellte die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) ihre Zulassung aus und bescheinigte offiziell eine Gewichtseinsparung von 50 Prozent.

„Der HA-DU Power Anker hat sowohl bei einem Ankergrund mit groben Kies als auch mit feinem Sand deutlich höhere Hallekräfte als der Vergleichsanker und der HA-DU Anker“, urteilt DST-Ingenieur Helmut Broß in seinem Bericht an ZSUK und Gl. Beide Organisationen hatten den von der DST durchgeführten Versuch überwacht.


Der ab sofort lieferbare HA-DU Power Anker ist eine Weiterentwicklung des HA-DU-Ankers. Seine Geometrie weicht insofern von seinem Vorgänger ab, als dass er über eine zusätzliche Platte verfügt, die sowohl die Hallekraft verbessert als auch die Ankertrache abschließt. Damit soll ein günstigeres Strömungsverhalten am Bug erzielt werden. „Dies ist der erste Ankerrest seit 40 Jahren“, versichert Wertgeschäftsführerin Karin Wendt, deren Vater den HA-DU-Anker entwickelt hatte. „Das wurde auch mal Zeit, denn inzwischen sind die Schiffe deutlich gewachsen, ohne dass die Ankerberechnungen angepasst wurden.“

Prüf Aufbau und Ergebnisse

Die Versuche mit dem neuen Anker hat die DST mit einem Hydroklappschiff und einem Arbeitsschiff der Wasserbaufirma Hülskens auf dem Niederrhein vorschrifts-



mäßig nach Dienstanweisung Nummer 7 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BimSchUO) durchgeführt. Der Vergleichsanker und der HA-DU Power Anker wurden mit einer 1:10 geeigneten Schlepprosse auf grobem und feinem Ankergrund bei Flusskilometer 820 und 870 innerhalb eines Geschwindigkeitsbereichs von 0 bis mindestens 5 Kilometer pro Stunde geschleppt. Ein kalibriertes Kraftmessglied mit Messverstärker „HBM“ erfasste die Hallekräfte des 576 Kilogramm schweren Prüfings, zeitgleich maßen die Prüfer die Geschwindigkeit über Grund mit einem GPS-Handgerät.

Laut Protokoll zeigen die digital erfassten Daten, dass der Klippanker bei grobem Kies im Mittel 9 Kilonewton und bei feinem Sand knapp 21 Kilonewton Hallekraft aufweist, der HA-DU Power Anker bringt es in grobem Kies im Schnitt auf 33 Kilonewton, beziehungsweise knappe 64 Kilonewton bei feinem Sand. 

Spezialanker mit verminderter Ankermasse

Zugelassene Spezialanker

Die von den zuständigen Behörden zugelassenen Spezialanker mit verminderter Ankermasse nach § 10.01 Nummer 5 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Nummer	Anker	Zugelassene Verminderung der Ankermasse in %	Zuständige Behörde
1.	HA-DU	30 %	Deutschland
2.	D'Hone Spezial	30 %	Deutschland
3.	Pool 1 (hohl)	35 %	Deutschland
4.	Pool 2 (voll)	40 %	Deutschland
5.	De Biesbosch-Danforth	50 %	Deutschland
6.	Vicinay-Danforth	50 %	Frankreich
7.	Vicinay AC 14	25 %	Frankreich
8.	Vicinay Typ 1	45 %	Frankreich
9.	Vicinay Typ 2	45 %	Frankreich
10.	Vicinay Typ 3	40 %	Frankreich
11.	Stockes	35 %	Frankreich
12.	D'Hone-Danforth	50 %	Deutschland
13.	Schnitt high holding anchor	40 %	Niederlande
14.	SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Niederlande
15.	SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Niederlande
16.	Klinsmann anchor	30 %	Niederlande



Das internationale Festival der Windjammer
in der Seestadt Bremerhaven

SAIL 2015 BREMERHAVEN

12. – 16. August 2015



www.sail-bremerhaven.de

havenwelten
BREMERHAVEN

