

Ihr Ansprechpartner...

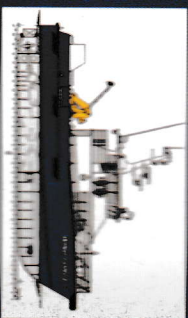


... für Planung, Konstruktion und Fertigung

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.



Klönsschnack



Nr. 32 · Dezember 2015



Abteilungen der
Pentachon-Verwaltungs-
MontageKorvettenbau (DKM)
Zellerbach der Traditionsschiffahrt,
Wormen und Auerflotter



... wir freuen uns
auf Ihren Besuch!

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwanderertipps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- Waschlöscher
- moderner Waschplatz
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- 3200 qm Winterhallenlager
- Bunkerstation D+S, Fakalentsorgung
- Anbindung an Binnenengewässer und Nordsee
- Entsorgung von Altföl und Bilgenwasser
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich

i Tourist
Information
Tel. 04951/305-500

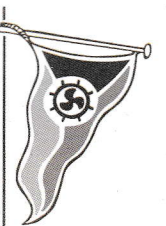
Schleuse
Tel. 04951/1691

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

Weener lohnt sich...!

Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Datum	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
Dezember 2015 05.-06.12.2015	Adventsmarkt „Am Allen Hafen“	Am Allen Hafen Weener	Hafen und Tourismus GmbH
Januar 2016 16.01.2016 19.30 Uhr 17.01.2016 15.00 Uhr	Neujahrskonzert TMV Weener	Aula der Karl-Brunns-Realschule Weener	TurnerMusikverein e.V. Weener
April 2016 16.04.2016	Saisoneröffnung Friesenbod	Friesenbod Weener Friesenstraße 31	Friesenbod GmbH
29.04.-02.05.2016	Johannmarkt	Vogelspannplatz 26826 Weener	Stadt Weener
Mai-September 2016 jeden 1. Sonntag im Monat	Führung durch die Altstadt von Weener (keine Anmeldung erforderlich) Kosten: 2,50 €	Am Kadebogen Weener Nordstraße 3 26826 Weener	Hafen- und Tourismus GmbH Weener, Tel. 04951/305-500 www.weener.de
August 2016 27.08.2016	Drachbootfahren	Am Allen Hafen	DIRG Weener e.V. Hafen- und Tourismus GmbH Weener
September 2016 18.09.2016 11.00-18.00 Uhr	Weeneraner Hobby- und Kreativmarkt	Weener Landsburg-Halle	Hafen- und Tourismus GmbH Weener Verkehrs- und Verschönerungsverein in Weener e.V.



Klönschnack

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

Nr. 32

Dezember 2015

Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	3
Die DTMV - Wir über uns	5
Aufnahmeantrags-Formular der DTMV	7
Termine 2016	8
Schiffe der DTMV - Die GEEP	9
Aktuelle Schiffsmeldungen	11
CE-Seeauglichkeitskategorie	12
Seeauglichkeitskategorien	12
Automatisches Identifikationssystem (AIS) auf der Mosel	14
Strecke patente Rhein	14
Berichte der Mitglieder - Bauplanvorstellung Schlepper GAR	15
Kooperative Mitglieder der DTMV	15
- DBA-Barge Association in Partnerschaft mit der DTMV	31
Wasserstraßen	31
- Mit dem Rad von Ronquièreres zu den historischen Schiffsfahrtsstühlen am Canal du Centre	36
Berichte der Mitglieder	36
- Der „Bijbelgorder!“	42
Berichte der Mitglieder	42
- DTMV'er Christoph Meyer steigt aus - Logbuch der INFINITE LOOP	44

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
E-Mail:
Internet:
Titelfoto:
Text- und Fotobeiträge:
Gestaltung:
Anzeigen:
Druck:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Peter Meyer
Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener
presse@dtmv-online.de
www.dtmv-online.de
Franz Schmidt
Hilmar Bockhacker, Catharina Bockhacker, Andy Scooper,
Bianka Grygolonowicz-Meyer, Peter Meyer, Dirk u. Luis Uitzeter, Christoph Meyer
und Privat
Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26, e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Olhmanns
Druckkontor Emden

Liebe Mitglieder

die 32. Ausgabe des Klönschnacks ist sicherlich wieder keinesfalls eine einfache und runde Sache weil wir nun schon viele Jahre Erfahrung damit haben, sondern wie auch die früheren Ausgaben, Ergebnis von Anstrengungen und Engagement. Beiträge und Texte sind unser Schaufenster und unsere Netzwerkverbindung.



Die Printmedien sind zunehmend unter Druck geraten, die digitalen Medien weiter auf dem Vormarsch. Der Klönschnack lebt also nicht nur vom Inhalt, sondern auch von den Werbeträgern, die zur Finanzierung notwendig sind. Hier wird es zunehmend schwieriger Werbeträger zu finden. Bitte unterstützt mit Ansprechpartnern und Adressen, Verbindungen und evtl. auch konkreter Werbung in unserer Sache, das wäre schön!

Wir haben mit einem Gastbeitrag von Andy Soper in englischer Sprache einen eher seltenen fremdsprachlichen Beitrag. Andy ist Vorsitzender der DBA (Dutch-Barge-Association), dem wohl größten internationalen Verband mit dem wir einerseits assoziiert sind und andererseits viele Themen und Ziele teilen. Ich trat Andy dieses Jahr auf seinem Schiff in Leiden/NL und wir kamen bei einem kleinen Arbeitsfrühstück zu dem Ergebnis gegenseitig unsere Vereine/Vereinigungen in den jeweiligen Vereinsnachrichten zu präsentieren, dies also nun im Original, wir hoffen auf Euer (Sprach-)Verständnis.

Nach der Zulassung als Ausbildungsstätte der Prüfung von zwei Mitgliedern zu Ausbildern, haben wir nun vor, die verkürzten Streckenachweise auf dem Rhein mit einem Vereinsschiff von Xaver und Maria Knoll durchzuführen. Nach den ersten Tests auf der Elbe soll dies nun ein deutlich anspruchsvollerer Schritt werden. Ich hoffe auf ein gutes Gelingen. Mehr hierzu im Text.


Ich hätte Euch gerne an dieser Stelle schon mehr über die Veränderungen zum Umfeld der Harmonisierungen von technischen Anforderungen an Sportbooten und den Veränderungen im Patent- und Führerscheinwesen skizziert, doch möchte ich noch weitere Konkretisierungen abwarten und die über die EBA (European Boating Association) gelieferten Beiträge und Positionspapiere in einer zukünftigen Ausgabe erläutern, oder möglichst auch einen Gastbeitrag zu diesem Thema einwerben.

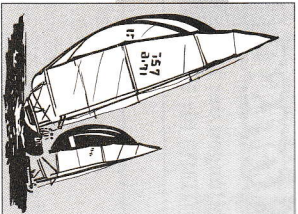
An dieser Stelle wünsche ich Euch allen gute Gesundheit, beste Beziehungen zu Euren Mitmenschen und natürlich auch viel Freude mit an Euren Schiflen. Friedliche Feiertage, feiert feste und kommt gut rüber.

Euer
Hilmar Bockhacker
1. Vorsitzender DTMV 

Die Segelmacher

Masenfertigungen von Meisterhand

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



Propangas-Station

Salverius Nachf. GmbH

Inhaber:
Volborth & Battersmann
26789 Leer
Neue Straße 20
(in der Altsied)
Telefon:
0491/2874
Fax:
0491/9923249



GRAFIK-TEAM - LEER

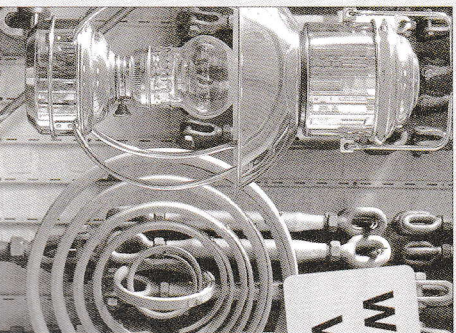
www.DerSegelmacher.de • salverius@t-online.de

TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

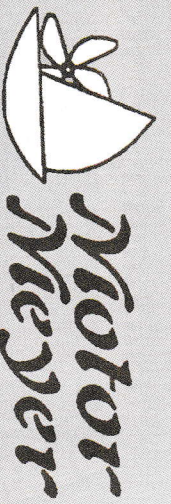
Von Affenfaust bis Zitrone...

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



WIR HABEN VERHOLT.

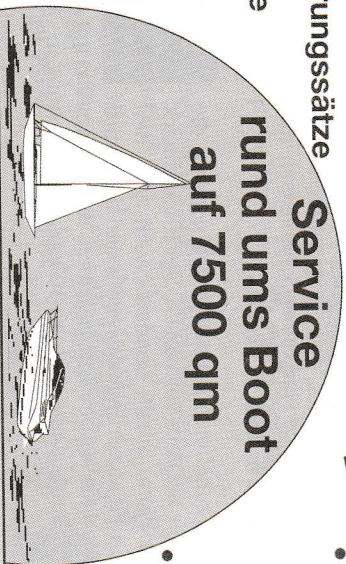
TOPPLICHT
Notkestr. 97
22607 Hamburg
Tel.: 040-88 90 100
Fax: 040-88 90 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de



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

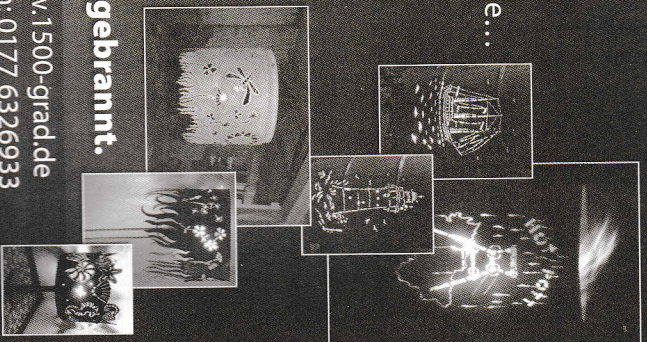
Kunst am Öfpass

DIE individuelle Feuerstelle...



...oder ein beleuchteter
Stehstisch?

...oder vielleicht
eine Lampe?



Wunschmotive frei Hand ins Fass gebrannt.

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

Die DTMV - Wir über uns

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschiffahrt, ob mit jüngeren 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 Fahrenwassersports 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. Hierzuführen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. 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 gehören die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Manche jüngeren Mitglieder verwirklichen einen

Lebenstraum schon recht früh, andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrträume um.

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

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

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

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

„Klönschnack“

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

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies 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 (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro
- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 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
 Feerstenborgum 29, 26826 Weener
Website der DTMV: www.dtmv-online.de
 DTMV-Bankerbindung:
 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

Vorstand DTMV

1. Vorsitzender
 Hilmar Bockhacker,
 Feerstenborgum 29, 26826 Weener
 Mobil: 0177 8 877665
 E-Mail: hilmar.bockhacker@web.de

2. Vorsitzender

Thomas Waldmann,
 In Rieda 24, 27283 Verden
 Mobil: 0172-1528338
 E-Mail: thomas.waldmann@concordia.de

Schatzmeister

Guido Dielen
 Im Sundern 4, 48157 Münster
 Tel.: 0251-7635886, Mobil: 0171-2755275
 E-Mail: gdielen@gdt.de

Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit

Peter Meyer
 Im Unterdorf 53, 38527 Meine
 Tel.: 05304-4038, Mobil: 0172-3125445
 E-Mail: pmeyer4294@aol.com

Schriftführer

Mantfred Giese
 Fasanenstraße 33, 26826 Weener
 Tel.: 04951-912227, Mobil: 0171-5278813
 E-Mail: mantfredgiese@gmx.de

Beauftragter für Jugend, Umwelt und Häfen

Franz Schmidt
 Distelweg 15, 40789 Monheim
 Mobil: 0175-1642258
 E-Mail: solitaer@talk.net

In eigener Sache

Aufnahmeantrag für die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e. V. (DTMV)



Geschäftsstelle: Hilmar Bockhacker, Feerstenborgum 29, 26826 Weener, Tel.: 0177-8877665 Email: hilmar.bockhacker@web.de

Name:	Beruf:	
Vorname:	Telefon:	
Straße:	Fax:	
PLZ/Ort:	Mobil Tel.:	
Geb.-Datum:	Email:	
Nationalität:	Homepage:	
Ich bin Bootsigner:	ja / nein	Club/Heimathafen:
Bootsname:	Boots-Typ:	
Baujahr:	Bootswert:	
Baumaterial:	Länge:	
+ Aufbau:	Breite:	
Motor/Typ:	Tiefgang:	
PS / KW:	Verdrängung:	

Ich besitze folgende Führerscheine/Patente: _____
 Mein Boot ist beim DMV/DVSV registriert unter der Nr. _____
 Mein Boot ist im Seeschiffs-Binnenschiffsregister eingetragen unter der Nr. _____
 Mein Boot ist haftpflichtversichert bei der Versicherung: _____

Ich beantrage die Aufnahme in die DTMV:
 1) als aktives Mitglied mit Boot, 2) als förderndes Mitglied ohne Boot
 Ich erkenne die Satzung der DTMV an. 3) als Partnermitglied. (Nichtzutreffendes bitte streichen)
 Ich stimme zu:

a) der vereinsinternen Weitergabe von persönlichen Daten (Name, Anschrift, Telefonnummer) sowie Schiffsdaten
 b) der Veröffentlichung des Schiffsnamens, ggf. mit Bild, Eigener-Name und Schiffsdaten

_____ den _____ Unterschrift: _____

Nur von der DTMV auszufüllen:

Vorstandsbeschluss am: _____
 Aufnahme ab: _____
 Ablehnung mit Begründung: _____
 Unterschrift 1. Vorsitzender: _____

15.02. - 19.02.	Seminar in Potshausen
26.02. - 28.02.	„Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“
05.05. - 08.05.	BOATFIT Bremen
19.05. - 22.05.	Hamburger Hafengeburtstag
27.05. - 29.05.	Müritzsail Waren
28.05. - 29.05.	Matjestage Emden
03.06. - 06.06.	Seefahrtstage Eisleith/Unterweser
18.06. - 26.06.	Ruhrorter Hafenfest
30.06. - 03.07.	Kieler Woche
02.07. - 10.07.	Wochenende an der Jade in Wilhelmshaven
03.08. - 07.08.	Warrenünder Woche
11.08. - 14.08.	Husumer Halentage
19.08. - 21.08.	Hausessail Rostock
02.09. - 04.09.	Kanalfest und Treffen der DTMV in Datteln/Westfalen
	Hafenfest Papenburg 



GEEP

GEEP ist das niederländische Wort für Hornhecht, einem sehr schlanke, langen Fisch, nicht unähnlich der Erscheinung dieses Schiffes.

Die Besatzung der GEEP, Tanja und ich, Eric de Ruijter, (nebst Hund und 2 Katzen) sind seit 1998 auf eigenem Kiel unterwegs. Unser erstes Schiff war eine Musselaak, mit der wir hauptsächlich auf dem Meer segelten.

Als die Kinder nicht mehr mitwollten, wurde es immer weniger mit dem Segeln, und irgendwann fällten wir die Entscheidung, das Segelschiff zugunsten eines Bootes zu verkaufen, welches leichter zu handhaben ist. Als die Aak im Sommer 2006 einen neuen Propeller brauchte, und Tanja sich mit Louise (von der GAR) in Amsterdam auf die Suche danach machte, stießen sie durch Zufall auf die ‚GEEP‘. Es war Liebe auf den ersten Blick. Im Oktober wurde das

Schiff gekauft und zum neuen Heimathafen Goes in Zeeland überführt. Diese Tour war eine eigene Geschichte und gipfelte mit einem Brand im achterlichen Bereich aufgrund eines leckenden Auslasses.

Im Winter 2006/07 wurde die GEEP wieder fahrfähig gemacht und seit dem darauf folgenden Sommer waren wir viel auf niederländischen und belgischen Gewässern unterwegs. Anfang 2011 beendete ich meine Arbeit als Lotse auf der Westerschelde und meine ‚großen Ferien‘ begannen. Das erste Jahr war ich noch voll damit beschäftigt ‚zur Ruhe zu kommen‘. Das folgende Jahr ging es dann auf große Reise nach Berlin und bis zur polnischen Grenze. Zurück führen wir dann via Papenburg und Weener, wo wir die Besatzung der Animo kennen lernen und eine schöne Zeit hatten.

Wegen gesundheitlicher Probleme und dem Verkauf unseres Hauses folgten 2 ruhige Jahre.

BRUNO BRUNS GmbH



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

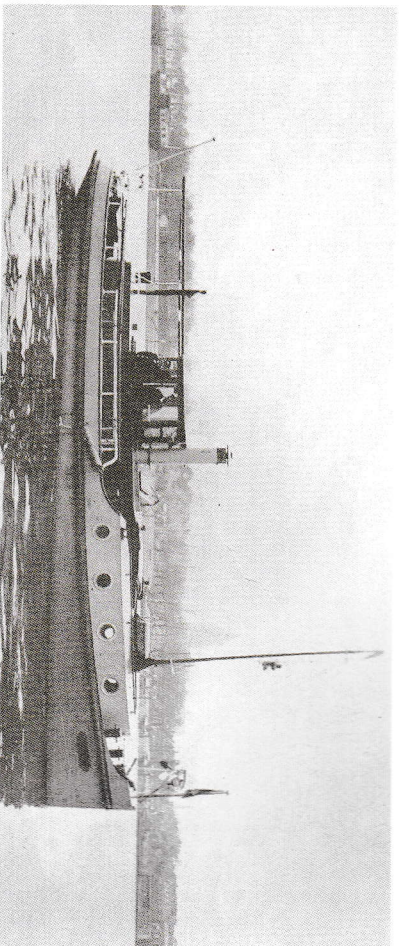


Nutzfahrzeuge Service

Württembergischer Straße 2
26723 Emden

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

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



Dieses Jahr erforschen wir die Niederlande. Einer der Höhepunkte war das Traditionsschiffreffen in Leer, von wo aus wir mit der GAR und der ANIMO via Groningen, Friesland über die Randmeere nach Amsterdam tourten. Und unsere Reise ist noch nicht am Ende.

Im kommenden Jahr steht wieder eine große Tour an: ab Mitte April Richtung Lübeck (wir wollen ja nicht umsonst das Elbepatent gemacht haben) und dann via Ostsee nach Polen und binnen über Berlin wieder nach Hause.

Die technischen Daten und Geschichte unserer GEEP:

Länge: 15,30 m
 Breite: 3,50 m
 Tielgang: 1,35 m
 Baujahr: 1921 Werft: t Hondsbosch te Alkmaar. Baunummer: 600

Gebaut für die Rijksveldwach (laut Google: Feldgendarmarie)

Motor: Kromhout Glühkopf 35 PS

1921 in Fahrt gebracht als RP XIV mit Heimathafen Krimpen aan de Lek.

10 _____ KLÖNSCHNACK Nr. 32 _____

Danach nach Vreeswijk, Mook, Tiel en Nijmegen.

In 1937 wurde der ursprüngliche Motor durch den heutigen Motor ausgetauscht: Kromhout 5LS 50 PS.

In 1941 Namensänderung: RP 14, da die römischen Ziffern abgeschafft wurden.

In 1961 verkauft durch das Finanzamt. Neuer Name: Breezand

Wahrscheinlich als Peilfahrzeug unterwegs. Die Inneneinrichtung wird erneuert. 2006 erwerben die heutigen Eigner das Schiff und taufen es GEEP.

Eric de Ruijter, Goes **32**



Eric und Tanja an Bord Ihrer „GEEP“

Greta Elbfischkutter von 1904 kehrt zurück

Der Museumshafen Flensburg erhält Nachwuchs, denn „Greta is coming home“. Greta ist eines der Gründungsschiffe des Museumshafens Flensburg und nach 36 Jahren holen wir sie nun als Vereinsschiff zurück.

Der „Förderverein Greta“ wird sich um den Aufbau und den Erhalt des Schiffes im Museumshafens kümmern. Mit diesem neuen Vereinsschiff und dem Förderverein möchte der Museumshafen Nachwuchs für den Museumshafen gewinnen.

Mehr unter <http://hafenmeldungen.blogspot.de/2015/11/081115-greta-kehrt-zurueck.html>

Traditionsschiff gesunken

Donnerstag, 05. November 2015

Schon wieder ist ein Traditionsschiff scheinbar überraschend gesunken. Noch am Sonntagabend schwamm es sicher längsseits einer Luxusjacht im Bau, am Montagmorgen ragen nur noch die teilweise gebrochenen Masten aus dem Hafengewässer. Spricht man mit Fachleuten über mögliche gemeinsame Ursachen, kommt schnell das Thema Pflege und Wartung hoch. Schließlich versagt ein marodes Ventil oder eine Lenzpumpe in einem Kunststoffrumpf genau so, wie in einem Stahlrumpf oder in einem Rumpf aus Holz. Könnte die Ursache ein besonderer menschlicher Faktor sein, der bei bestimmten Eignern häufiger vorkommt als bei anderen?

Das englische News Portal „The Cornishman Online“ berichtet heute über das Schicksal eines Nochnicht-PiratenSchiffs. Es sank gestern Morgen im Hafen von Penzanze, Cornwall, nach einem jahrelangen Versuch, den ehemaligen Fischkutter zu einem „PiratenSchiff“ umzubauen. Festgemacht hatte es neben

einem anderen Langzeitprojekt, in dem ein schwedisches Behördenschiff zu einer Luxusjacht umgebaut werden soll. Diese Baustelle soll auch derzeit nicht so recht vorangehen. The Cornishman online:

„Der Betreiber der Café-Bar The Boatshed auf der Straßenseite gegenüber der Nochnicht-Luxusjacht, freut sich über den Untergang des Bootes: „Das rote Wrack lag in der Ecke des Dockhafens zusammen mit etlichen anderen Wracks und Booten, die wahrscheinlich niemals wieder zur See fahren werden. Das ist nicht so, wie der Hafen von Penzanze sein sollte - diese Ecke sollte kein Friedhof für alte Schiffe sein.“

Juist nun doch abgewrackt

2. Nov. 2015 Letzte Meldung

Das Bereisungsschiff JUUST liegt nicht mehr am Störsperrwerk. Es wurde im letzten Winter abgewrackt. Ich habe im Sommer mit dem Hafenmeister vom Störloch gesprochen. Schade um das interessante Schiff. Leider verschwand damit auch wieder ein Schiff mit „Historie“. Wir können den Verlust nur registrieren und hier sein Andenken bewahren.

Hinweis Vicco Meyer 2.11.2015

Dienstag, 18. August 2015

Rückkehr der MS EMMI nach Assel

Der Förderverein MS EMMI e.V. hat einen interessanten Film auf Youtube veröffentlicht <https://www.youtube.com/watch?v=AgvO1jpp3508>

Die „Emmi“ soll zurückkehren. Das ist der Wunsch eines Fördervereins, der sich kürzlich im Asseler Hotel „Zur Post“ gründete. Der junge Verein will das historische Motorschiff wieder in den Heimathafen Assel zurückholen will. „Unser Hafen wird dadurch immens aufgewertet“ Hinweis: Thomas Seering 17.8.2015 **32**

CE-Seetauglichkeitseinstufung

Mit der Einführung der CE-Kennzeichnung wurden auch Wasserfahrzeuge, die innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes in der Sport- und Freizeitschifffahrt genutzt werden, so genannten „harmonisierten“ Regeln unterworfen.

Durch die Richtlinie 2003/44/EG wurden die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten des EWR vereinheitlicht. Dies bezog sich sowohl auf die Lärm- und Abgasemissionen als auch auf die Anforderungen hinsichtlich der Seetauglichkeit der Fahrzeuge.

Die Richtlinie gilt für Sportboote, die nach dem 30. September 1995 gebaut worden sind bzw. erstmals in der EU in Verkehr gebracht und

Seetauglichkeitskategorien

Die Seetauglichkeit der Sportboote wird in vier Kategorien, gekennzeichnet durch die Buchstaben A bis D, unterteilt. Diesen sind Windstärken und Wellenhöhen zugeordnet, denen das Wasserfahrzeug bei voller Beladung sicher widerstehen muss.

Der Hersteller eines Sportboots hat die Einordnung zur entsprechenden Kategorie spätestens zum Zeitpunkt der Zulassung zu deklarieren.

Kategorie A - Hochsee
Windstärke (Beaufort) über 8
Signifikante Wellenhöhe über 4 m

Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten im Hochseebereich, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können

in Betrieb genommen werden. Sie gilt auch für deren erforderliche feste Bordausstattung und Ausrüstungsgegenstände. Die Richtlinie betrifft nicht die Boote der Berufsschifffahrt. Hier sind Klassifikationsgesellschaften zuständig.

Es gibt vier Seetauglichkeitskategorien - wobei A für Hochsee, B für außerhalb von Küstengewässern, C für küstennahe Gewässer und D für geschützte Gewässer stehen. Diese sind durch konkrete Grenzwerte für Windstärke (in Beaufort) und Wellenhöhe (in Metern) festgelegt. Die CE-Einstufung (Kategorie) muss gut sichtbar im Boot angebracht werden und gibt dem Bootsführer eine Orientierung, bei welchen Wetterverhältnissen er das Boot sicher bewegen kann. **3**

und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können, jedoch ausschließlich extremer Wetterverhältnisse (Hurrikans etc.).

Kategorie B - Außerhalb von Küstengewässern
Windstärke (Beaufort) bis einschl. 6
Signifikante Wellenhöhe bis einschl. 4m

Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.

Kategorie C - Küstennahe Gewässer
Windstärke (Beaufort) bis einschl. 6
Signifikante Wellenhöhe bis einschl. 2m

Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.

Kategorie C - Geschützte Gewässer

Windstärke (Beaufort) bis einschl. 4
Signifikante Wellenhöhe bis einschl. 0,3m
Ausgelegt für Fahrten in geschützten küstennahen Gewässern, kleinen Buchten, auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m und gelegentlich Wellenhöhen von höchstens 0,5 m, beispielsweise aufgrund vorbeifahrender Schiffe, auftreten können.

Teilweise wird hinter dem Buchstaben noch eine Zahl aufgeführt. Dies ist die für das entsprechende Fahrgebiet höchste zulässige Personenzahl. Gegebenenfalls folgen darauf noch weitere Buchstaben-Zahlen-Kombinationen. „A6B7C10D12“ wäre also ein Schiff, mit dem 6 Personen sicher über die Hochsee fahren können. Wenn das Seegebiet sicherer wird, dürfen mehr Personen mitfahren.

Neben dem Rumpf und bei Segelschiffen der Takelage muss auch die übrige Ausrüstung entsprechend hohe Wellen und Windstärken unbeschadet überstehen können. In den Kategorien A und B ist in der Regel für jede Person eine Koje vorhanden, denn diese Schiffe sind für mehrwöchige oder zumindest mehrtägige Reisen ohne Zwischenstopp vorgesehen. Mit der CE-Kennzeichnung wird auch kenntlich gemacht, welche Sicherheitsausrüstung für das Schiff vorzusehen ist. Bei Schiffen der Kategorien A und B sowie bei Schiffen der Kategorie C und D mit mehr als 6 Metern Länge muss etwa ein Stauraum für

eine Rettungsinsel vorgesehen sein. Auch die Anbringungsorte von Feuerlöschern sind vom Hersteller des Schiffes zu bezeichnen, sofern er sie nicht bereits mitliefert. Mehrertrumpfboote, die anfällig auf eine Kenternung sind, müssen einen Notausstieg im Boden aufweisen.

Besonderes Gewicht legt die CE-Richtlinie auch auf die Sicherheit von Motoren und ihrer Betriebsstoffe. Ottokräftstoff (Benzin) ist leicht entflammbar und leicht flüchtig und kann so in einem geschlossenen Schiffsrumpf eine erhebliche Gefahr darstellen. Motorräume für Benzinmotoren müssen daher gut belüftet sein und mit wirksamen Feuerlöschmitteln versehen sein. Dieseldieselflüssigkeit in dieser Beziehung wesentlich weniger gefährlich, weshalb Innenbordmotoren von Verdrängern (darunter fast alle Segelschiffe) fast ausschließlich Dieselmotoren sind. Gleichzeitig erlässt die Richtlinie auch die zugehörigen Abgasemissionsvorschriften.

Zu jedem Schiff muss der Hersteller ein Eignerhandbuch und gegebenenfalls ein Motorenwartungshandbuch mitliefern. Diese sind in einer für den Endkunden verständlichen Sprache zu liefern.

Ausnahmen

Von der Kennzeichnungspflicht sind einige Bootsorten ausgenommen. Dazu gehören:

- Eigenbauten (wenn diese nicht in neuwertigen Zustand verkauft werden)
- historische Wasserfahrzeuge mit einem Entwurfsdatum vor 1950
- Renn- und Trainingsboote
- Surfbretter
- Kanus und Kajaks
- Treibboote und Gondeln

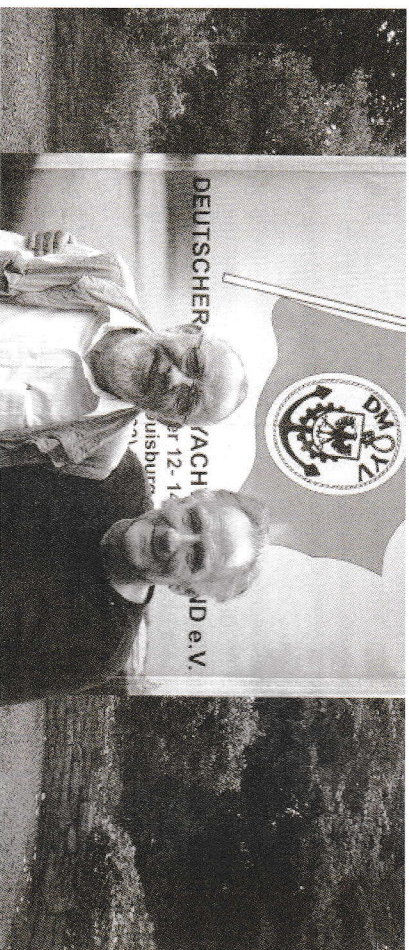
- Jetskis (wenn sie vor 2006 erstmals im EU-Raum in Verkehr gebracht wurden - Richtlinie 2003/44/EG)
- Luftkissenfahrzeuge
- Tragflügelboote [1] **3**

AIS ab 01.01.2016 auf der Mosel


Verbindliche Einführung einer Aus-rüstungs- und Nutzungsverpflichtung von Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder eines ver-gleichbaren Kartenanzeigerätes zum 01. Januar 2016 auf der Mosel.

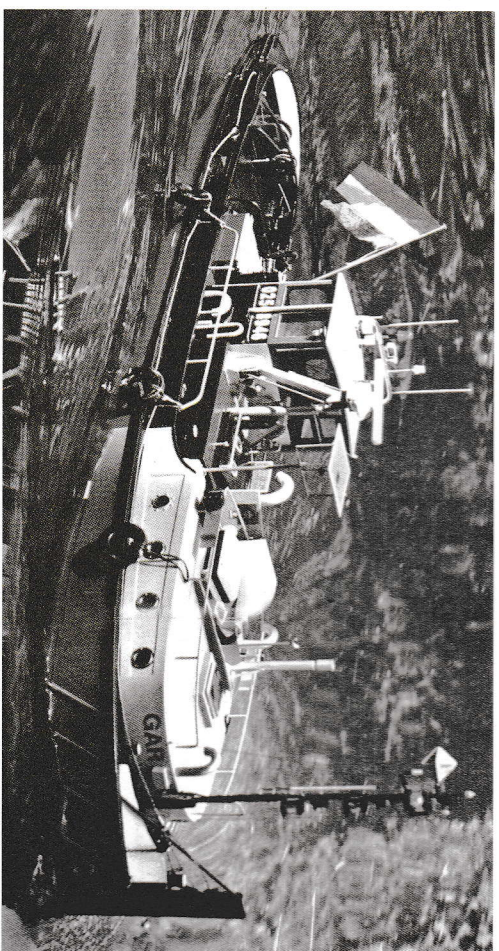
Ab 01. Januar 2016 wird in Analogie zum Rhein auch auf der Mosel die Ausrüstung und Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten verpflichtend eingeführt. Dies hat die Moselkommission in ihrer Plenarsitzung im Juni 2015 verabschiedet. Die vergleichbaren Kartenanzeigeräte können an der Mosel noch während einer Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2020 genutzt werden. Danach sind nur noch Inland ECDIS-Geräte an der Mosel zugelassen.

Streckenpatente/Rhein



Lizenz zum Ausbilden der Streckenpatente/Rhein für Schiffe bis 25m l

Kurt Fritzsche und Peter Meyer belegen das letzte Seminar bei dem DMUV in Duisburg und er-halten die Lizenz. Prüflinge auf den Streckenfahrten zu begleiten und auf die Prüfung vorzubereiten. Die Voraussetzung der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung für das Zertifikat verkürzte Streckennachweise zu erbringen (von 8 Berg- und Talreisen auf 4 Reisen) ist nun erfüllt. Geplant sind mehrtägige Reisen auf dem Rhein zwischen Mainz – Duisburg - NL. 



Kleines Modell mit vielen Details

Quelle: ModellWert 11/2015
Fahrmodelle - H.J. Engelen

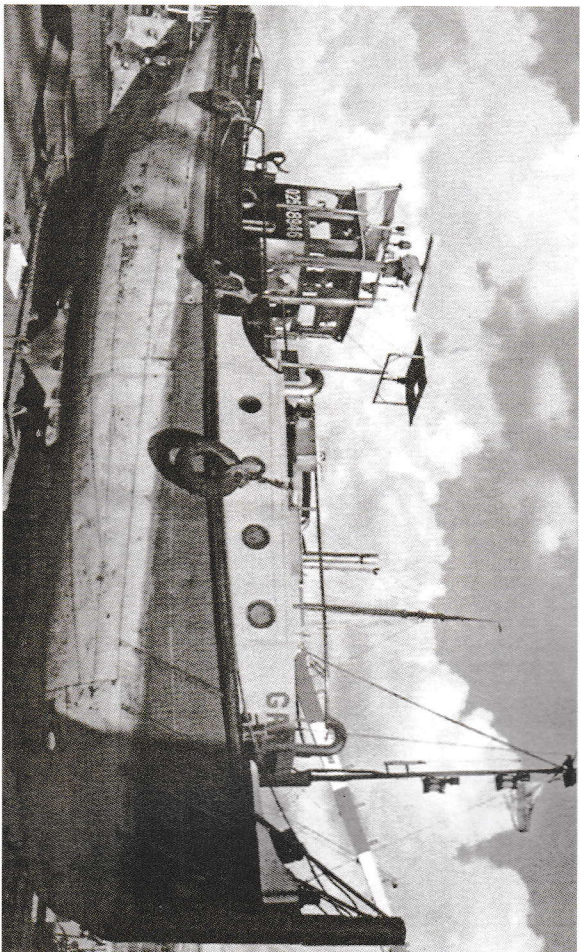
Bauplanvorstellung Schlepper >GAR<

Vor einigen Jahren nahmen wir mit dem Modellbaclub Aegir aus Venlo an den Schifffahrtstagen in Maasbracht teil. Im Hafen sahen wir einen Schlepper mit dem Namen Gar liegen, der Eigentum der Familie Uitzetter war. Wir kamen ins Gespräch mit der Frau des Kapitäns. Dabei stellte sich heraus, dass der Schlepper ein sogenanntes Amsterdamerje ist. Nachdem wir einige Bilder gemacht hatten, wurde vereinbart, dass Frau Uitzetter uns Zeichnungen von diesem Schlepper zuschickt.

Diese Zeichnungen haben wir zwar erhalten, aber leider waren diese nicht vollständig. Es war nur eine A4-Zeichnung eines Amsterdamerje, der als neuer, kräftig gebauter seetüchtiger Directions-Schlepper geliefert wurde, gebaut von der Werft Hondbosch in Alkmaar. „Unser“

Schlepper Gar, die Kurzform für das niederländische Wort Garnaal (Garnele), wurde aber von der Werft de Rijnsroom in Leiden gebaut. Weil wir noch mehr über diesen Schlepper erfahren wollten, haben wir ein paar Tage später Frau Uitzetter angerufen, um mit ihr einen Termin zu vereinbaren. „Das geht nicht“, war ihre Reaktion, „weil die Gar auf die Helling bei der Werft Voorwaarts nach Zaandam geht.“ Bingo! Das war die ideale Gelegenheit, die Gar von allen Seiten anzuschauen und Bilder zu machen.

Es sind über 500 Bilder geworden und es wurden so viele Maße wie möglich ermittelt. Aus dem vorhandenen Material konnten wir entscheiden, wie wir mit dem Bau des Schiffes umgehen wollten und in welchem Maßstab das Modell nachgebaut werden soll. Am Ende haben uns für den Maßstab 1:20 entschieden.

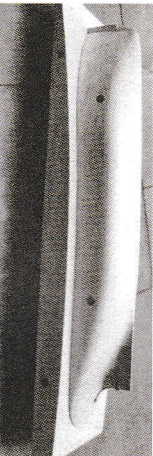


Das Original auf der Wert - über 500 Aufnahmen konnte ich hier von meinem Vorbild machen.

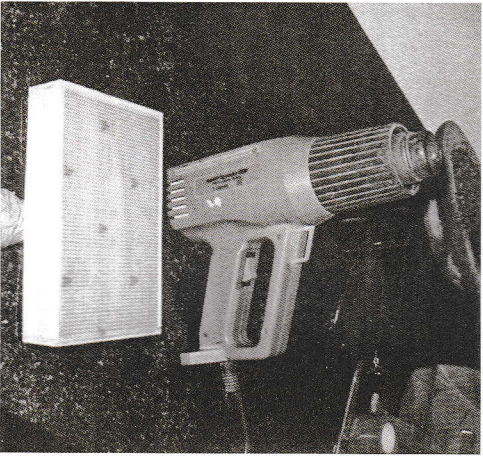
Erster Rumpf und Deck

Um eine Negativform für den Rumpf und das Deck zu erstellen, wurde zuerst ein Modell von Rumpf und Deck hergestellt. Nachdem die Modelle fertig und lackiert waren, konnten die Formen angefertigt werden. Dazu wurden beide Teile mit einem Trennmittel eingestrichen und danach mit einer Schicht Epoxid-Paste eine ca. 10 mm dicke Schicht aufgetragen. Diese Paste wird auch in der Industrie für den Formenbau verwendet.

Dies wurde zunächst für die eine Hälfte und dann für die andere Hälfte ausgeführt. Die Negativform besteht aus zwei Teilen. Sie ist notwendig, damit der Rumpf entformt werden kann und später die Antriebswelle und der Ruderschaft eingelegt werden können. Danach wurde die Negativform für das Deck erstellt. Das Deck der Gar wurde bei dem Bau nicht mit einem Tränenblech ausgestattet. Heutzutage darf man mit der Gar auch in



Das Urmodell für die Rumpfform



Mit dieser Vorrichtung wurde der spezielle Deckbelag aufgezogen.

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 Verklumpungen 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, Kelmmaschinen oder auch Krankenfahrstühlen. Weitere Informationen finden Sie im Internet oder unter www.novitec.de

Batterien regenerieren mit MEGAPULSE

Sulfatierung:

Entladung
LADUNG = MEGAPULSE

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

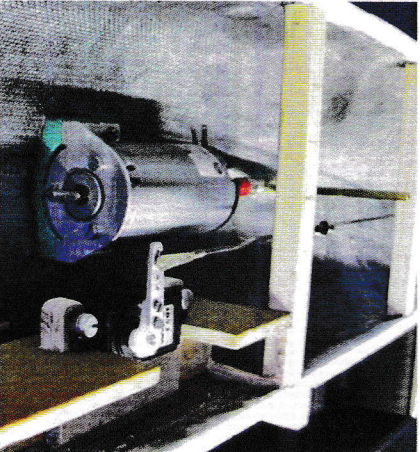
Küstengewässern fahren, aber dann muss das Deck mit einem Tränenblech ausgelegt sein. Da diese Ausstattung Extrakosten für den Kapitän mit sich mit brachte, hat er an Deck mit einem Schweißgerät mit der Hand Noppen angebracht. Diese Art von Riffblech / Tränenblech war nicht in einem Modellbauladen zu kaufen. Eines der Clubmitglieder hat jedoch eine Lösung gefunden. Er hat eine Kiste mit einer Lochplatte an der Unterseite gebaut, die eine Öffnung für einen Staubsaugerschlauch hat. Nachdem das Ganze an einem Staubsauger angeschlossen ist, legt man eine Folie oben auf die Platine und erwärmt diese mit einem Föhn. Der Staubsauger tut den Rest. Nachdem das Modell des Decks fertig war, konnte die Folie angebracht werden.

Erster Rumpf und Deck

Nachdem die Negativformen vom Deck und Rumpf erstellt waren, begannen die Arbeiten für das Anfertigen von Rumpf und Deck. Mit einem Pinsel wurde die erste Schicht Trennmittel angebracht und nach dem Trocknen wurde das Ganze mit einem trockenen Baumwollhandtuch poliert. Dieser Prozess wurde drei Mal

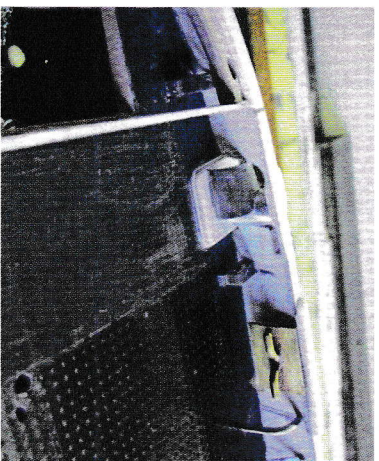


Ein Teil der fertigen zweiteiligen Form



Positionierung von Motor und Ruderanlage

wiederholt. Dann wurden die Messingrohre für Ruderschaft und Antriebswelle in die entsprechenden Aussparungen gelegt. Die Enden dieser Rohre wurden



Schanzkleid achemern mit Pollern samt Verkleidung



Die beiden Winden auf dem Achterdeck bestehen aus einigen Bauteilen

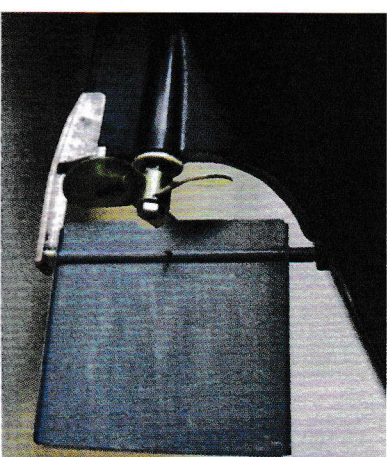
vorher mit Knete ausgestopft, um zu vermeiden, dass Harz ins Innere der Rohre gelangt. Danach wurden die beiden Hälften zusammengesetzt und mit Klammern gesichert. Darauf wird eine dünne Schicht Gelcoat aufgebracht. Nach der Trockenzeit werden zwei Lagen Glasfaser-Gewebematten eingebracht. An der Oberseite der Negative wurde eine Hartasfaserplatte, ca. 10 mm kleiner als die Öffnung des Negativs montiert. Der daraus resultierende Raum an der unteren Seite wurde dann mit Harz vermischt und mit Glasfaserschnitzel gefüllt. Dadurch entstand eine Kante, mittels derer nachher Rumpf und Deck miteinander verleimt werden konnten.

Position des Motors und der Teile für die Steueranlage

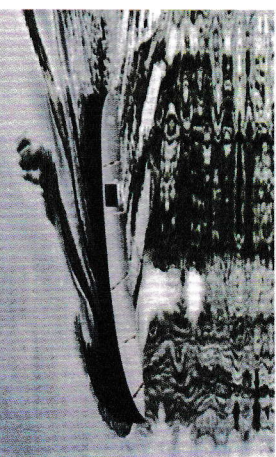
Der Motor ist ein 18-Volt-Bühler, der es auf rund 3.000 Umdrehungen pro Minute bringt. Er befindet sich unter der demontierbaren Kajüte. Dadurch ist er leicht zu erreichen, wenn Probleme auftreten sollten. Durch ovale Schraubenlöcher im Motorträger konnte während der Montage der Motor perfekt mit der Propellerwelle ausgerichtet werden. Um leicht an Empfänger und Fahrtenregler zu kommen, sind diese ebenfalls unter der Kajüte angebracht. Nach dem Einlegen des Fahrtenreglers, des Empfängers sowie der Fahrtrakus wurde das ganze in die Badewanne gelegt und ausprobiert. Hierbei traten keinerlei Probleme auf.

Achterstegen und Ruder

Nachdem der Motor und das Servo für den betrieb des Ruders montiert wurden, konnte der Achterstegen und das Ruderblatt selbst erstellt werden. Für den betrieb des



Der Achterstegen und das Ruder am Modell



Die erste Probefahrt

Ruders geht vom Servo einer Stange unter dem Deck durch zum Ruderschaft. Wenn später das Deck auf den Rumpf geklebt wird, kann ich dennoch das Servo und die Steuerstange entfernen und einstellen. Dies kann von einer Seite aus durch eine Luke im Deck, in der Nähe des Ruderschaftes geschehen. Diese Luke wird verdeckt durch die Schanze und ist daher nicht sichtbar. Ruderstegen ist in den Rumpf geklebt und zur Sicherheit mit einer Schreibe gesichert. Als Material für das Ruder habe ich eine 0,5 mm dicke Metallplatte gewählt. In der Mitte des Ruders läuft das Rohr, in das der Ruderschaft hineinkommt. Da die übrigen Teile mit kleinen Aussparungen ausgestattet sind, konnte ich auf diese Weise vorab alles zusammenstecken und danach alles auf einmal verlöten.

Die erste Probefahrt

Bevor es mit dem Bau weiterging, wollte ich zuerst eine Probefahrt machen. Nachdem ich zuhause in der Badewanne den Rumpf mit Blei auf die richtige Tiefe gebracht habe, ging ich mit dem Modell zum Teich. Weil das Deck noch nicht verklebt war, habe ich es mit mehreren Gummibändern befestigt. Das Schiff erwies sich als wenig und schnell genug - eigentlich schon zu schnell.

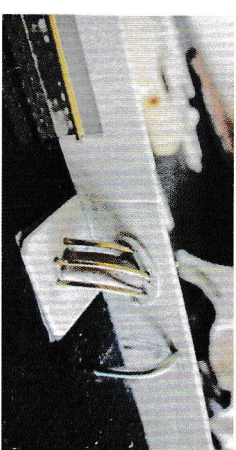
Schanzkleid und Poller

Am Heck und an Steuer- und Backbord ist ein Schanzkleid angebracht, das bis zum Bug geht. Mit der langen Schanz auf beiden Seiten gab es keine Probleme. Diese sind aus ABS gefertigt und mit drei Nocken an der Unterseite versehen. Durch vorab im Deck gemachte Schlitzze können sie leicht während des Verklebens an der Stelle gehalten werden und bilden ein sehr solides Schanzkleid.

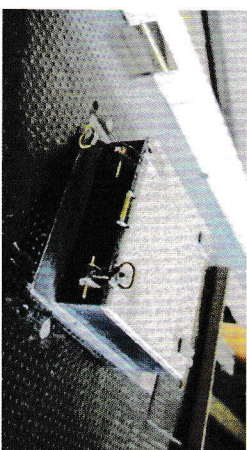
Die Schanz am Heck machte wegen der runden und schrägen Profile mehr Arbeit. Auf dem Hinterdeck sind zwei Poller im Schanzkleid angebracht. Jeweils einer an Steuerbord und an Backbord. Diese Poller stehen in einer Linie mit den beiden Winden. An den Innenseiten der Poller ist eine Abdeckung angebracht. Dadurch wird sichergestellt, dass die Steuerkette sich nicht mit den Drähten der Winden verhaseln kann.

Winden auf dem Achterdeck

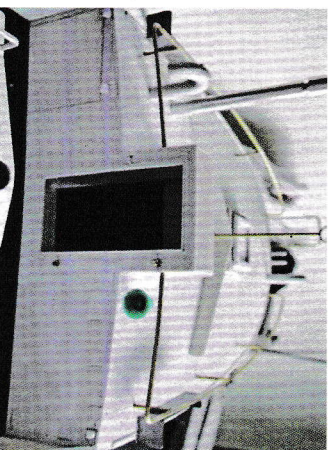
Auf dem Achterdeck stehen zwei Winden. Von diesen Winden aus lauten Drähte entlang der Außenseite der Schanz zum Vordersteven. Bei einer Schubkraft werden die Drähte an dem zu schiebenden Gegenstand festgemacht und durch die Winden auf dem hinteren Deck angespannt.



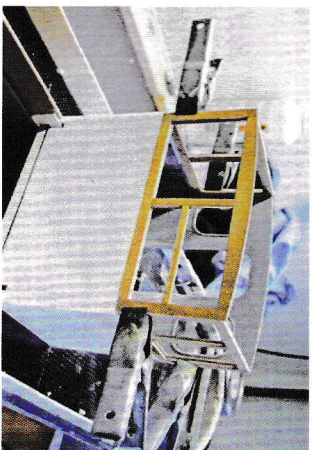
Der Auspuff des Motors an Steuerbord



Die Luke mit ihren Scharnieren und Verschlüssen wurde aufwendig nachgebaut



Der Roof - der Wohnraum des Kapitäns - wurde mit allen Details ausgestattet



Die Kajüte der GAR wurde nach dem aktuellen Zustand nachgebildet

navalis
Historische Schiffe
im Elbegebiet
2016

Der neue **navalis** enthält farbige Fotos von historischen Schiffen im Elbegebiet

Der Kalender ist erhältlich in den Formaten A 4 hoch und quer zu 12,50 Euro und im Format A 3 quer zu 17,50 Euro

Knoll maritim Verlag • Sodtkestr. 17 • 10409 Berlin
Telefon: 030 54378629 • Telefax: 030 5441253
E-Mail: info@knollmaritim.de

Sicher ankommen...
mit den Spezialisten für Schiffselektrik und Dieselsechnik.

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

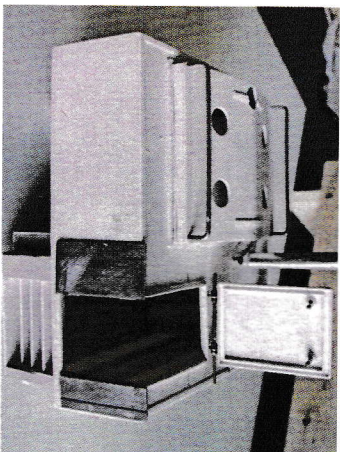
A&W
Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

BOSCH Service

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

Motorauspuff am Steuerbord

Ander Steuerbordseite ist der Motorauspuff angebracht. Der Auspuff geht aus dem Deck durch die Schanz nach außen und ist mit einer Kappe versehen. Der Kapitän hat einen Stahlsift am Ende der Kappe angebracht. Mit diesem Stahlsift wird sichergestellt, dass das Drahtseil, das von der Winde außenbords nach vorne läuft, nicht mit dem Auspuff in Kontakt kommt oder ins Wasser fällt.



Der fertige Motorraum kann abgenommen werden

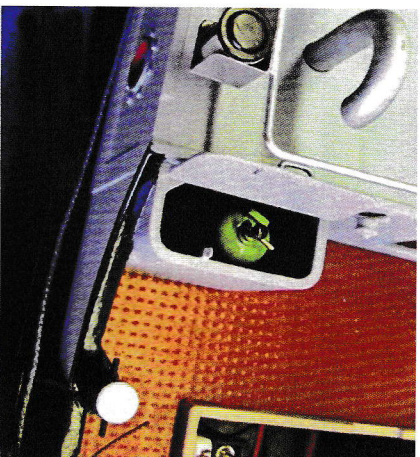
Deckel, Scharniere

und Verschluss der Luke

Die Luke bietet Zugang zu einem Raum unterm Deck. Während meines Besuches der Gar stellte ich fest, dass dieser zusätzliche Abstellplatz zu einem Mehrzweckraum umfunktioniert wurde. Hier war alles zu finden was ein Kapitän an alltäglichen Materialien für seine Arbeit braucht. An dem Deck der Luke sind auf der einen Seite zwei Schösser angebracht. Für die individuelle Montage der Schösser und Scharniere wurde erst eine Lehre gefertigt. In die Lehre wurden, nachdem das Trennmittel angebracht war, die Scharnierstützen und Schösser eingelegt. Die Lehre mit den Scharnieren wurden gegen den Körper festgesetzt und der Raum dazwischen mit einem Zweikomponenten-Kleber gefüllt. Nach der Aushärtung des Klebers wurde die Lehre entfernt.

Der Schleppbock

Der Schleppbock ist die Konstruktion, an der das Abschleppseil befestigt wird. Die Herstellung des Schleppbocks scheint eine einfache Sache, bringt aber doch einige Arbeiten mit sich. Vor allem die Fertigung des Schlepphakens. Als Feder im Schlepphaken habe ich eine Feder aus einer Gartenschere verwendet.



Der Gasflaschenhalter - ein kleines, aber charakteristisches Detail

daran, die Tür selbst Anschließend die Abdeckplatte mit den beiden Seiten, bei denen die Öffnungen für die Bullaugen angebracht wurden. Zunächst wurde alles, außer der Deckplatte, mit Sekundenkleber zusammengeklebt. Dann wurden die Verbindungsstecker, für die Beleuchtung zwischen Roof und Elektronik, im Rumpf angebracht. Schließlich wurde die Abdeckplatte montiert.

Die Tür des Roofs besitzt ein nach innen drehendes Bullauge, das auf der Außenseite mit einem Fliegengitter abgedeckt wird. Der Türgriff wurde mittels Feilen aus einem runden 3 mm Aluminium - Schweißdraht modelliert. Eine Reihe von Teilen (Schornstein, Entlüfter und ein Reservereschiffspropeller etc.) mussten noch auf dem Roof montiert werden, um das Ganze komplett zu machen. Die Bullaugen wurden erst angebracht, nachdem das Schiff lackiert war.

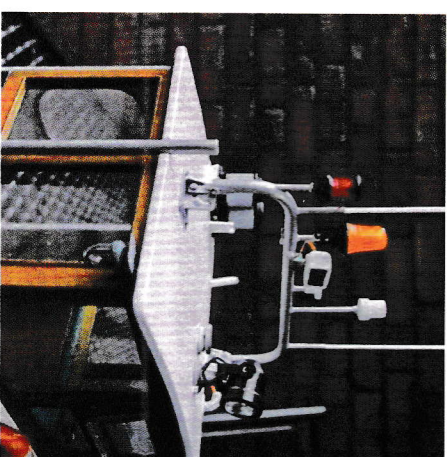
Kajüte

Die Kajüte der Gar hat sich im Laufe der Zeit verändert. Zun einen ist dies teilweise darauf zurückzuführen, dass die Gar jetzt auch auf dem Meer fahren darf. Zun anderen wurde dies durch die Versicherungswirtschaft und die verschiedenen Inspektionsdienste verursacht.

Diese neuen Umstände brachten den Kapitän manchmal zur Verzweiflung. Gewählt wurde als Ausgangsmaterial eine ABS-Platte mit 1 mm Dicke. Nachdem der Grundriss aus ABS-Material erstellt wurde, konnte die Kajüte fertiggestellt werden. Die Holzplatten im Inneren und außerhalb des oberen Teils der Kabine bestehen aus Sperrholz mit einer Dicke von 0,5 mm. Die Latzen auf der Innenseite der Kabine sind einen halben Millimeter breiter als



Die kleinen Lampen bestehen unter anderem aus Teilen eines Trinkhalmes



Der Bügel auf der Kajüte

die Latte auf der Außenseite. Dies erzeugt eine Nut. Dahin kommt später die Folie für das Gas und diese wird dann mit Glaslatte gesichert.

Die Latzen wurden mit Wasserbeize eingefärbt und mit Klarlack lackiert. Im unteren Teil des Inneren der Kajüte sind die zur Verstärkung notwendigen Rippen und eine Sitzbank angebracht. Nachdem die Teile im Inneren fertig gestellt sind, wurde die Kajüte zusammengebaut.

Motorraum

Der Motorraum stößt direkt gegen die Kajüte. Durch eine Luke an der Backbord-



Die Reling auf dem Schanzenkield ist zwar nur ein kleines Bauteil - erforderte aber einiges an Arbeit



Auch die kleine Ankerwinde besteht aus einigen Bauteilen

Seite kommt man in den Motorraum. Gewählt wurde als Ausgangsmaterial eine 1 mm dicke ABS-Platte. Da Motorraum und Kajüte demontierbar sind, muss eine Vorrichtung für die Verbindung der Stromkabel geschaffen werden. Dies wurde realisiert durch Stecker auf den beiden Längsseiten des Motorgehäuses. So wird auch sichergestellt, dass das Motorgehäuse fest auf dem Deck sitzt. Die Türen und die Luke des Maschinenraumes erforderten auch einige Arbeiten. Nachdem die Motorabdeckung fertig war, habe ich angefangen, die Luke zu fertigen, die den Zugriff zu dem Motorraum ermöglicht.

Neben den Scharnieren hat diese Luke auf der Innenseite rundum eine Aussparung, in die eine Gummidichtung angebracht werden kann und zwei verschließbare Riegel. Der Gummirand drückt auf den erhöhten Rand auf dem Deck. Die zwei Riegel an der Luke sind durch Feilen aus einem Aluminiumschweißdraht von 3 mm Durchmesser gefertigt. Die beiden Türen sind noch kleiner und feiner gearbeitet. Nach einigen Versuchen mit ABS beschloss ich, die Tür aus 0,5 mm dickem Bleich zu erstellen.

Dies eröffnete die Möglichkeit die Scharniere aus dünnen Blechen von 0,15

mm Dicke zu machen und an die Türen zu löten. Oben auf dem Deck der Haube steht eine Erhöhung, aus dieser Erhöhung befinden sich pro Seite zwei Bullaugen. Darüber hinaus gibt es u. a. zwei Bügel, ein Bett mit verschiedenen Inschriften, einen Schornstein, Abgasrohre und die Schiffsiglocke. Nachdem die Außenseite des Motorraums fertig war, glaube ich etwas vergessen zu haben.

Es war der Raum unter der Decke, wo sich der Motor befindet. Wird hier ein kleiner Raum eingebaut, kann man nicht mehr den „chaotischen“ Innenraum sehen, wenn die Luke und die Türen des Motorraums geöffnet sind. Wenn man bei der Erstellung des Motorraumes ist, baut man am besten gleichzeitig auch die Treppe hinunter. Das Ganze ist demontierbar ausgeführt. Daher kann ich, wenn es Probleme mit der Elektronik geben sollte, einfach überall dran kommen.

Vordersteven

Ursprünglich hatte die Gar keinen Vordersteven. Im Laufe der Zeit ist dieser Vordersteven in zwei Etappen angebracht worden. Das erste Stück des Vordersteven geht bis zum Deck und später wurde ein weiteres Stück darauf gesetzt, bis zur jetzigen Höhe. Ich habe angefangen, einen

Messingstreifen aus einer Platte zu sägen und diesen mittels Schrauben am Rumpf zu befestigen. Da ich diesen Streifen demontierbar gemacht habe, könnte ich die übrigen Teile an den Vordersteven anlöten. Nachdem Rumpf und Deck verleimt wurden, konnte der Vordersteven festgemacht und fertig gestellt werden.

Gasflaschenhalter an der Vorderseite des Roofs

Am Roof befindet sich links und rechts neben der Tür Lagerplätze. Hier werden u. a. Gasflaschen gelagert, die zum Heizen und Kochen benötigt werden. Die beiden Lagerplätze stehen frei vom Deck und verfügen über einen Boden, der aus einem Gitterwerk besteht. Dadurch kann die Luft hindurchstreichen und es bleibt kein Wasser darin stehen. Die Oberseite ist mit einem abschließbaren Deckel ausgestattet. Als Material habe ich einen Kunststoffblock gewählt. Aufgrund der Form der Gasflaschenhalter ist dies das geeignete Material dafür. Die Abdeckkanten und Deckel wurden aus ABS-Platten gefertigt.

Der Mast

Der Mast steht an der Vorderseite des Roofs und ist klappbar. Insgesamt befinden sich am Mast sieben Lampen und drei Antennen. Zuerst wurde der Mast hergestellt, dann der Drehpunkt mit den Stützen. Nachdem die Mast-Aufhängung am Roof fertig war, konnte der Mast wieder aufgebaut werden. Das bedeutet, vier große Lampen, drei kleine Lampen, eine Antenne auf der Oberseite und eine Antenne auf der Rückseite anbringen. Die vier großen Lampen sind gekauft, aber die kleinen Lampen habe ich nicht in der richtigen Größe gefunden. Daher habe ich

sie selbst aus Kunststoff-Block-Material hergestellt. Die Gläser bestehen aus einem Strohhalm. Dies war notwendig, um genügend Platz für die Lampen zu haben. In dem durchgeführten Test zeigt sich der Strohhalm gegen die Hitze der Leuchtmittel bestätigt.

Blaue Tafel

Gegen den Gasflaschenhalter ist auf der Steuerbordseite ein Mast montiert, auf dessen Oberseite sich ein quadratisches blaues Schild in einem weißen Rahmen befindet. Dieses blaue Schild hat in der Mitte eine Lampe, die blinken kann. Wenn ein fahrendes Schiff stromaufwärts Backbord fährt und dieses Schild sichtbar wird, bedeutet dies, dass ein stromabwärts fahrendes Schiff an Steuerbord passieren muss. Der Mast besteht aus Messing und das Schild selbst aus einem 0,5 mm dicken Blech

Bügel auf dem Dach der Kajüte

Auf dem Dach der Kajüte wurde ein klappbarer Bügel angebracht. Auf diesem Bügel befinden sich einige Antennen, ein Scheinwerfer, ein rotes Licht und ein Blinklicht. Ich habe angefangen, die verschiedenen Teile zu erstellen. Danach konnten die verschiedenen Teile auf einmal gelötet werden.

Steuereinrichtung

das Ruder funktionstüchtig zu machen war nicht einfach, da das Steuerrad sich mitdrehen sollte. Bevor ich mit der Steuereinrichtung angefangen habe, wurde sie zur Probe auf ein Stück Sperrholz gebaut. Diese Möglichkeit erlaube mir, den Ablauf und den Platzbedarf anzusehen und festzulegen. Die erste Version mit einem Getriebe funktioniert gut, bis einer der Kollegen mich darauf hinwies, dass

das Steuer in die falsche Richtung dreht! Das würde bedeuten, dass noch ein Zahnrad hinzugefügt werden musste, aber, der Raum dafür war sehr klein! Zusammen mit den Clubmitgliedern haben wir nach einer anderen Lösung gesucht, die wir zuerst nicht finden konnten. Bis jemand bemerkte, dass man auf den Rollen der Steuerkette eine dünne Schicht Gummi angebracht hatte, um ein Verrutschen zu verhindern.

Das brachte mich auf die Idee, anstelle von Zahnrädern so etwas wie Gummi zu verwenden. Zu Hause suchte ich in allen Fächern und Boxen und fand ein rundes Gummi mit einem schlitzförmigen Ausschnitt von 1,9 mm Breite für die Kette, die 2 mm breit ist. Ziel ist es, die Kette dazwischen zu führen. Nachdem ich den Versuchsaufbau angepasst hatte, funktionierte alles wunderbar und somit konnte ich die Steuerinrichtung in das Modell einbauen. Angefangen habe ich mit dem drehen der Kettenrollen und der Herstellung von Haltern für die Rollen.

Da alle Halter gleich sind (außer in dem Abstand zwischen Deck und Rollen), habe ich sie aus einem Stück Blech gebogen. Aus dieser formgegebenen Blechplatte sind die notwendigen sechs Rollenhalter geschnitten. Dann wurde die An- und Überbringung im Steuerhaus gefertigt. Die Rückseite des Steuergehäuses besteht aus einer 1 mm dicken Kunststoffplatte, die nicht sehr stabil war. Um diese Instabilität zu unterbinden, habe ich auf der Rückseite eine Schwabenschwanz-Verbindung hergestellt. Wenn die Kajüte platziert ist, greifen beide Teile ineinander und das Ganze wird fest verankert. Nachdem ich eine Rinne für die Kette auf beiden Seiten gemacht habe, kann auf jeder Seite eine Verbindungsstange angebracht werden.

Die Kette läuft nicht über die ganze Länge, denn sie wird Steuer- und Backbord durch eine Stange verbunden. Als letztes Teil wurde der Ruderquadrant auf der Ruderschaft angebracht.

Radar

Das Radar ist auf der Gar so ausgeführt, dass es in verschiedenen Positionen stehen kann oder in Ruheposition auf dem Deck des Motorraums liegt. Als Material habe ich Blech von 0,5 mm gewählt. Nach der notwendigen Zeichnungsarbeit, dem anschließenden Sägen, Passen und Messen, stand dann irgendwann die Stütze für das Radar. Das Radargehäuse selbst



Blick auf das Mittelschiff

ist ein bisschen klein, aber es gab keine Probleme.

Reling auf dem Schanzkleid

Oben auf dem Schanzkleid wurde auf beiden Seiten eine Reling auf der Höhe der Kajüte und des Motorraums angebracht. Dieses aus Kunststoff anzufertigen und auf die Schanz zu kleben geht schnell, ist aber sehr anfällig. Alternativ dazu kann man die Reling aus Messing herstellen. Dazu sind die nötigen Vorbereitungen zu treffen. Nachdem ich Größen und Maße auf der Grundlage der Zeichenskizzen

überprüft hatte, begann ich die notwendigen Materialien zu suchen. Messingwinkel - Profil 4 x 2 mm hatte ich nicht vorrätig. Als Alternative dazu habe ich ein Messing - Profil im Quadrat von 5 mm durchgesägt. An die Stellen, wo die Posten von der Reling kommen, wurde an der Unterseite eine Verdickung von 1,5 mm angebracht. An den vier verdickten Stellen kommen später die Zentrierbolzen hindurch. Damit alles waagrecht auf der Verschanzung steht, wurden die notwendigen Ausschnitte erstellt, in die das Schanzkleid mit dem dazugehörigen Messing - Profilen hineinpasst. Dann habe ich das Profil auf das Schanzkleid gesetzt und im Anschluss durch das Profil die vier Löcher in die Schanz gebohrt, den Bolzen hinein platziert und verklebt. Die Reling selbst wurde aus Messingdraht gefertigt. Der nächste Schritt war das Löten und Montieren von der Reling. Wenn alles fertig ist, kann die Reling auf dem Schanzkleid verklebt werden. Die vier Bolzen, die als Führung dienten, blieben drin, um das Ganze zu verstärken.

Ankerwinde

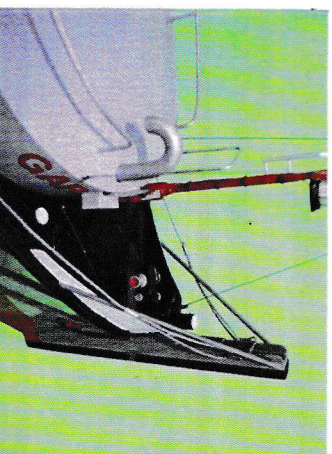
Die Ankerwinde ist ein kleines Bauteil, bestehend aus vielen Einzelteilen. Weil alles so klein ist, habe ich das Ganze zuerst in einem größeren Maßstab gezeichnet. Dadurch kann man besser und genauer die Abmessungen bestimmen. Danach habe ich angefangen, die verschiedenen Teile zu erstellen.

Rettungsringe

Rettungsringe gibt es in vielen Varianten zu kaufen. Auf der gar habe ich vieles vermessen, aber keine Rettungsringe. Von einem Foto kann man vieles ableiten, aber noch lange nicht alles und auch nicht genau genug. Bei einem Spaziergang habe

ich mit der Fähre zwischen Baarlo und Steyl die Maas überquert. Dabei fiel mein Auge auf einen Rettungsring. Stehe da, außer einem kleinen Unterschied, war es der Rettungsring der Gar

Also lief ich schnell nach Hause, holte Bleistift, Papier und ein Maßband, um die Abmessungen zu notieren. Der Rettungsring besteht aus drei Schichten. Die äußeren Ringe aus ABS-Material, dir von mir angefertigt werden mussten, sind 1,8 mm und der in der Mitte 0,8 mm dick. Zuerst werden die Größen aufgezeichnet, dann ausgesägt und in die beiden äußeren Teilen werden vier Ausschnitte gemacht. Nachdem die

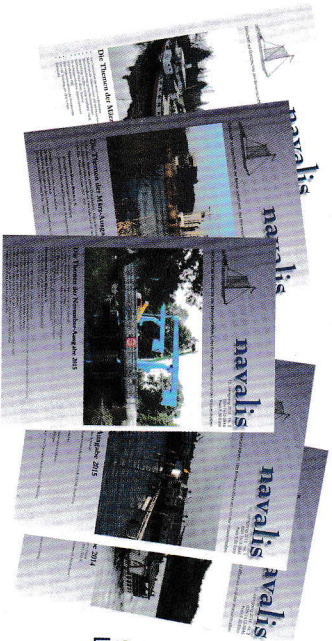


Der Vordersteven wurde beim Original mehrmals umgebaut



Blick auf den Arbeitsplatz des Kapitäns

„navalis“ Zeitschrift zur Geschichte der Binnenschifffahrt



Die halbjährlich seit März 2004 in Berlin erscheinende Zeitschrift „navalis“ richtet sich als Zeitschrift zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Binnenschiffbaus und der Wasserstraßen“ an geschichtlich ambitionierte Leser und Hobbyhistoriker. Die Zeitschrift „navalis“ erscheint in den Monaten März und im Dezember.

Preis: 9,50 Euro + Porto ab Verlag/Einzelexemplar
15,00 Euro + Porto im Jahresabonnement ab Verlag

Knoll maritim Verlag • Sodtkestr. 17 • 10409 Berlin
Telefon: 030 54378629 • Telefax: 030 5441253
E-Mail: info@knollmaritim.de

Teile mit Sekundenkleber zusammen geklebt waren, war mein Gedanke, sie auf der Drehbank weiterzubearbeiten. Nach den notwendigen Dreh-, Feil- und Schleifarbeiten waren die zwei Rettungsminge fertig.

Scheinwerfer an der Kajüte

An der Rückseite der Kajüte und auf dem Dach der Kajüte sind rechteckige Scheinwerfer montiert. Weil es mir nicht gelang, Scheinwerfer zu finden, die sowohl in Bezug auf die entsprechenden Dimensionen, als auch zum Erscheinungsbild passten, bin ich selbst an die Arbeit gegangen, diese herzustellen. Dabei viel die Wahl erneut auf das Kunststoff-Blockmaterial.

Angefangen habe ich mit dem Boden, dann habe ich die Seiten erstellt. Im zweiten Schritt wurden die Seiten mit Sekundenkleber fest gegen den Boden geklebt. Anschließend sind die beiden Stirnseiten am Boden befestigt worden. Das ganze wurde mit dem Schleifroller auf Maß gebracht. Um die Lampe tief genug in das Gehäuse zubekommen ist etwas Material mit einem kleinen Fräser vom Boden entfernt worden. Die Rückseite ist durch Handschleifen geformt worden. Eine Lampe steht auf dem Bügel, der auf dem Kajütendach montiert ist. Hier gibt es genügend Platz. Auf der Rückseite der Kajüte musste die Lampe jedoch so platziert werden, dass man ohne Probleme die Kajütentür öffnen und schließen kann.

Auspuff der Kajüte

An der Backbordseite der Kajüte sind zwei Auspuffrohre angebracht. Diese werden heiß und deshalb hat der Kapitän einen Schutz angebracht. Ein Auspuffrohr befindet sich an der Vorderseite und das andere an der Rückseite der Kajüte.

Die Auspuffrohre stellen kein Problem dar, aber die Schutz-Mäntel waren die Herausforderung. Bei der Gar bestehen diese aus Edelstahl-Lochblech. Auf einem der Clubabende kam dieses Thema auf den Tisch. Die Frage war, wie kommt man an etwas aus Edelstahl, was zu fein und flexibel ist. Einer von uns kam häufiger zu einem Großhandel landwirtschaftlicher Maschinen. Nach einigen Fragen und Suchen kam ein Filter aus einer Sprühanlage auf den Tisch. Ja, das war es: aus Edelstahl und mit den richtigen Abmessungen. Nach dem erforderlichen Biegen waren die Schutzmäntel für den Auspuff fertig.

Deck und Rumpf verklebt

Jetzt waren fast alle Teile im Rohbau fertig. Deck und Rumpf konnten verklebt werden. Da ich zweifelte, habe ich dies immer vor mir hergeschoben. Zum Schluss habe ich deck und Rumpf zusammengeklebt. Zuerst wurden die beiden hälften angeraut und dann der Teilungsbereich vom Rumpf mit Epoxidharz versehen. Dieses Material hat eine Verarbeitungszeit von circa einer Stunde. Also genug Zeit, um Rumpf und Deck aufeinander zu stellen und – wo nötig – mit Gewichten zu belasten, damit beide Hälften gut aufeinander gedrückt werden. Zum Schluss wurde das überflüssige Epoxidharz entfernt.

Sound – Modul von der Firma Beier

Bei einem Besuch der Internmodellbau in Dortmund sah ich ein Soundmodul von Beier. Mit Soundmodulen habe ich keine Erfahrung, sie sind nach meiner Information auch nicht billig. Aber der Preis war in diesem Fall in Ordnung, also habe ich das Modul gekauft. Hatte ich gerade

vr.pr. € 41.000,-

Fikkers.nl

17x4x2m.
lastraum KRZ180 pk.

ref. 9041

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



Das fertiggestellte Modell der GAR

Deck und Rumpf zusammengeklebt, so musste ich jetzt zwischen allen anderen Sachen einen Platz für das Soundmodul finden. Um den Lautsprecher zu platzieren, habe ich die untere Seite des Roofs angepasst und den Wohnteil des Kapitäns demontierbar darunter gebaut. Hier ist der Lautsprecher montiert. Für das Modul selbst gab es noch einen Platz unter dem Deck zwischen Roof und Motorhaus. Danach wurde alles angeschlossen. Um es zu testen, wurde die enthaltene Mini-Karte eingeschoben (ich wusste nicht, was für Sound auf der Karte war. Es erwies sich als ein LKW Rückwärtsfahrt). Ich glaube, ich habe dauerhaft Gehörschäden. Es war ein ordentlicher Lärm. Den Sender habe ich sofort losgelassen, die Finger in die Ohren gesteckt und nach meinen Ohrstöpseln gesucht. Danach erst den Strom abgeschaltet. Ja, es steht in dem Handbuch/Beschreibung: Lesen Sie bitte zuerst alles durch und fangen Sie dann mit dem Zusammenbau an. Also meine eigene Schuld.

Fertigstellung

In meinem gedanklichen Ablauf war ich nach der Verklebung von Deck und Rumpf mit dem Bau der Gar so gut wie fertig. Was

die Bauteile anbetrifft vielleicht schon, aber was ich unterschätzt habe, war die Montage und der Feinschliff. Das hat alles in allem noch ein gutes Jahr bis zu endgültigen Fertigstellung gedauert. Aber dafür habe ich nun ein ziemlich einzigartiges Modell eines kleinen Originals. **2**



Schlepper GAR 1:20

Konstruktion: John Engelen
Bauplan auf 3 Blatt DIN A0 mit Schablone für Spanten. Rumpfquerschnitte und zahlreiche Details sind gekennzeichnet.

Technische Daten

Maßstab 1:20
Länge 820 mm
Breite 170 mm

DBA-Barge Association in Partnerschaft mit der DTMV

von Andy Soper MS Neeltje

Finding a lifting bridge closed for maintenance is not normally a cause for celebration but in Leiden this autumn the closure of the Wilhelmibrug to replace its road surface gave Hilmar and Catharina, in ANIMO a longer stay in Leiden than they expected.

DBA – The Barge Association is a club for people from all over the world interested in barges and other large craft and in cruising the waterways of Europe. Currently we have over 1300 members owning between them over 1000 ships.

As they cycled into Leiden for shopping they spotted my ship NEELTJE. As a result Hilmar and I were able to share a Sunday morning together talking ships, clubs and boating regulations! We agreed that we should write to each others' magazine explaining our clubs to each others' members.

The club was formed in 1992, on the Thames in England by a small group of barge owners, interested in both pleasure cruising and living aboard.

The earliest Members' vessels were converted ex-commercial cargo barges, typically Dutch because the Netherlands was



DRUCKKONTOR
EMDEN

Wir beraten Sie gerne...

- Bücher
- Imageprospekte
- Kalender
- Geschäftsausstattung
- Folder
- Schreibischnunterlagen
- Broschüren
- Notizblöcke
- Heißfolienprägung
- Stanzungen
- Mailings
- und vieles mehr...

Vorsprung durch Qualität

Normannenstr. 1a | 26723 Emden | info@druckkontor-emden.de
www.druckkontor-emden.de

...und freuen uns
auf Ihren Anruf!
04921 58918-0

10

HANNA

Erstklassiger Service für Werbepräsentie
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!

Kaffeetecher

Tischflaggen

Caps

Mousepads

USB-Sticks

Flaggen

Buttons

Kalender

Baumwoll-Tragetaschen

Fenerzeuge

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 YoHANNAZ@gmx.de

Kooperative Mitglieder der DTMV



NEELTJE in the Netherlands

(and still is) the best source of suitable sized craft, 20 to 38 metres. These converted vessels, many destined for the scrap yard assisted by the government sponsorship of bigger commercial craft, were given a new lease of life by providing comfortable living accommodation for their owners with all the amenities of any land based residence. Owing to their size, too big for most of the UK canal system, the majority were based in the Thames or on continental waterways.

In recent years, DBA Members' vessels are more likely to be new-builds designed specifically for living aboard and based on traditional barge lines or the more modern cruiser style. The new-builds tend to be a little smaller than the conversions, often below 20 metres, to avoid more stringent EU regulations. Although they are more compact they don't lose out in comfort or amenities due to modern materials and building techniques and about 50% of our members ships have been built since 1960. Owners of smaller boats are also welcome to join DBA since many of the same skills and knowledge are needed, whatever the

boat's size, for cruising on European waterways.

Our membership has increased world-wide with strong communities in Australia, New Zealand and the USA. But we have members in the Gulf States, Hong Kong, Norway, and Switzerland as well as other EU countries.

Many people ask - Why, DBA - The Barge Association? We started as the 'Dutch Barge Association' because the founder members had Dutch barges. With newer members owning English, French and other converted barges - or modern barges, specifically designed for cruising from builders such as Sagar, Euroships, SFR and Piper it made sense to drop the 'Dutch' - but the familiar, 'DBA' was kept. So, in conversation we are either, 'DBA' or 'The Barge Association' but formally we are, 'DBA - The Barge Association'.

What do we do for our members?

Our principal journal is, 'Blue Flag' and while its name needs some explanation

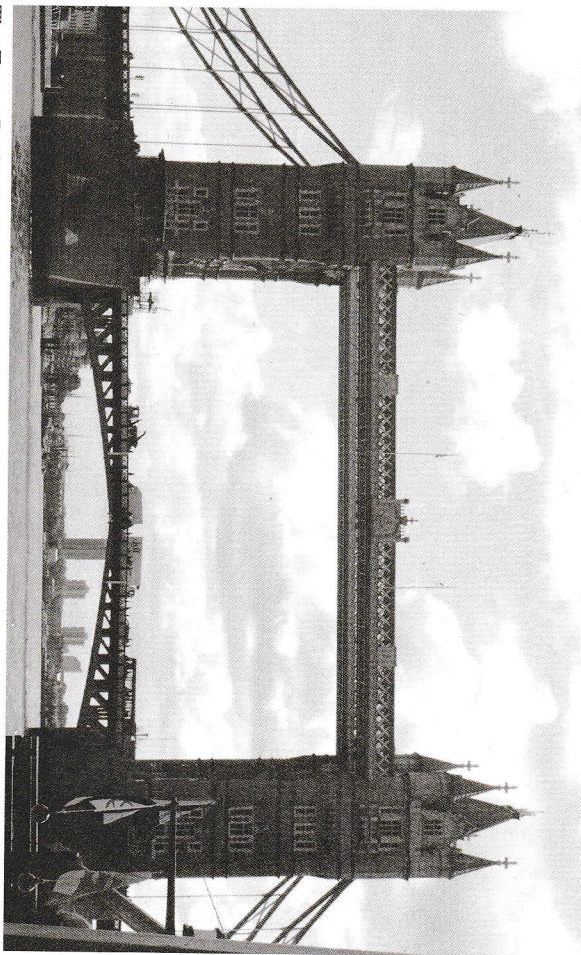
in England, as it is not used there, DTMV members will be very familiar with its modern successor the Blue Board and scintillating light. Our magazine is produced six times a year and supported by an eNewsletter in alternate months.

For the lighter side of life we have a Facebook presence including a closed group for members to share boating, family and friends experiences on the water. Some 200 members already contribute to this fairly new initiative.

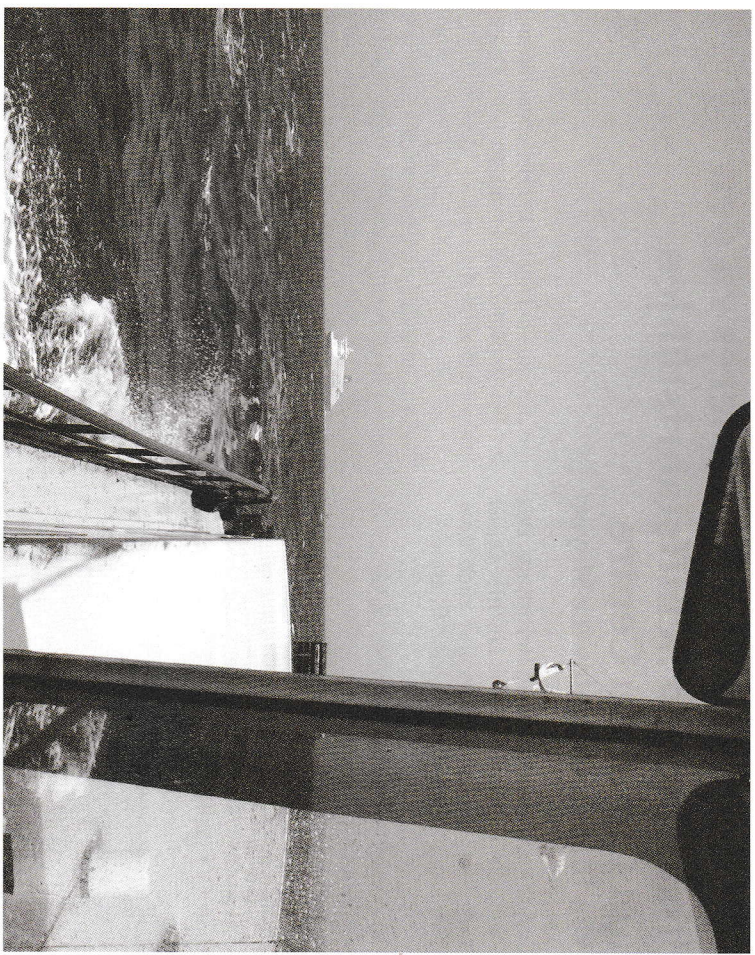
The website - www.barges.org has a wealth of information, including the members' forum, open to all and behind the members' login even more advice on regulations, tax, and essentially our Waterways Guide and Suppliers Guide. The Waterways Guide is the accumulated information, by members, on waterways and moorings suitable for larger ships. The Suppliers Guide is a compendium of Suppliers such as chandleries, mechanics, shipyards, insurers and surveyors, recommended by members, many offering a members' discount. The website also includes detail on the European regulations for recreational craft, builders, skippers, radios and electronics, especially when we cross national borders.

Every year we organise two gatherings - one in England and one on the Continental mainland. While Germany has proved to be a destination too far we have had events in the Netherlands, Belgium and France. Next year we gather in Briare in July and on the Thames in England later in the year. In 2017, our 25th anniversary, we hope to return to Paris and one of our favourite venues - the Bassin de la Villette - with a similar celebration in UK, probably in Chatham, Kent.

Our representation activities are spread across the EU including the European Boating Association. We are the only pan-European organisation not linked to any



The Tower Bridge in London



On the canal

specific country. This gives us a very wide brief and enables us to champion the cause of larger recreational ships. We are members of the Inland Waterways Community with specific responsibility for representing EBA on the new authority ESTRIN which has brought together the EU regulations for vessels over 20m and amalgamated them with the Rhine Commission regulations. We cannot promise to make them less stringent but will strive to ensure that they are realistic for existing craft and affordable for new-builds.

We look forward to a lasting and productive partnership with DTMV and would welcome anyone wishing to join us.

Probably the most useful information that we can supply to DTMV members is the mooring information, particularly for the Netherlands, Belgium and France in our waterways guide and the guide to foreign regulations in our Knowledge Base. You can join on-line at www.barges.org for as little as £30 per year!

Best Wishes

Andy Soper - Chairman
DBA - The Barge Association
mv Neelje, Veurne, Belgium

Do have a look at our web-site www.barges.org and if you need to know more or an answer to a particular question that we may be able to help with please send an e-mail to me at info@barges.org.

Mit dem Rad von Ronquières zu den historischen Schiffsahrtstühlen am Canal du Centre

Von Bianka Grygolowicz-Meyer

Es ist einer dieser schönen Herbsttage. Das Laub ist erst leicht verfärbt. Leichter Dunst liegt über der Landschaft und auch über dem Kanal von Bruxelles nach Charleroi.

Was kann es also Besseres geben, als sich auf den Drahtesel zu schwingen und eine Kanaltour zu unternehmen. Bis zur Schiefen Ebene sind wir über den modernen Canal du Centre und den Canal de Bruxelles-Charleroi mit einem umgebauten Binnenschiff unterwegs gewesen und komm-

ten auf dieser Fahrt auch die Einschnüfung in den gigantischen Schiffsift von Thieu-Strépy miterleben.

Welch genialer Ingenieurgeist spiegelt sich in derartigen Bauwerken von Wasserstraßen, die bis heute aus Belgien nicht wegzudenken sind. Bleiben wir also zunächst einmal bei diesen Giganten der Binnenschiffahrt, ehe wir uns auf unser Rad schwingen, um den alten Canal de Charleroi sowie den neuen und den alten



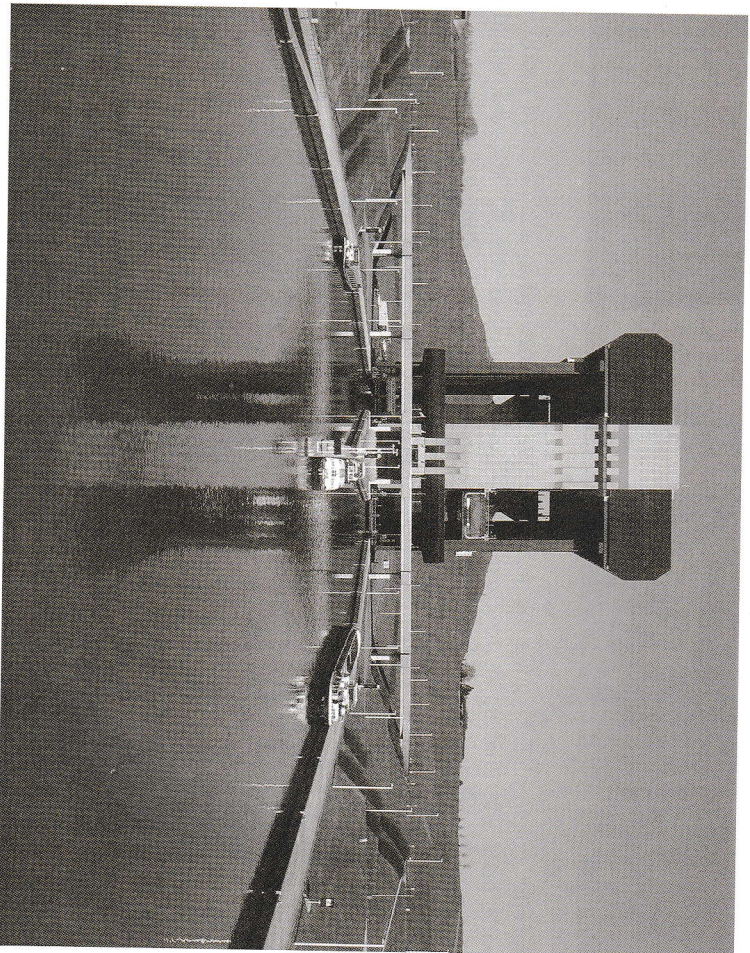
Canal Brüssel - Charleroi

Canal du Centre mit seinen historischen und zum Weltkulturerbe gehörenden Schiffshebwerken zu erkunden.

Wasserstraßenbau hat die Menschen in Belgien seit Jahrhunderten beschäftigt. Varianten der schiefen Ebene waren im Wasserstraßenbau des 12. Jahrhunderts in Belgien und Nordfrankreich bereits integraler Bestandteil eines Konzepts für den schnellen Warentransport von A nach B. Bis ins 17. Jahrhundert hinein waren auf dem Kanal zwischen Leper und Nieuwpoort mehrere schiefe Ebenen vorhanden. Die Schiffe wurden mit Pferden gezogen. Dabei liefen Taue über Zapfräder, um die Fortbewegung zu beschleunigen. Ohne Vorbild ist die Schiefe Ebene von Ronquières nicht. 1850 gab es bereits in Glasgow ein entsprechendes Schiffshebwerk. Die Arbeiten an der Schiefen Ebene von Ronquières begannen

im März 1862. Dabei musste nicht nur bedacht werden, wie die Beschleunigung und die Verlangsamung der „Riesenfähren“ auf der schiefen Ebene zu bewältigen sind, sondern auch wie die Entstehung von Wellenbewegung in den Wasser führenden und sich bewegenden Trögen, in denen die Schiffe schwimmen, zu verhindern ist. Das Schaukeln der Schiffe während der Fahrt bergan oder talwärts wäre einem Gau gleichgekommen.

Die Arbeiten, die anstanden, waren von enormen Dimensionen. So mussten beispielsweise 2,5 Mio. Kubikmeter Felsgestein beseitigt werden und 1,5 Mio. Kubikmeter Erde benötigte man für die Anlage der notwendigen Dämme. Zu überwinden war und ist auf dem Canal de Bruxelles-Charleroi ein Höhenunterschied von 68 m. Dazu dient bis heute das jetzige Bauwerk, auch wenn es angesichts neuer Klassen



Der Schiffsift von Thieu-Strépy

von Binnenschiffen nur von einem Teil moderner Containerbinnenschiffe genutzt werden kann. Unterdessen sind Schiffe mit einer Länge von 135 m unterwegs und die sind deutlich zu lang für die vorhandenen Tröge der Schiefen Ebene.

Schifffahrt über eine schiefe Ebene

Weihin sichtbar ist der 124 m hohe, bestiegbare Turm des Bauwerks, ob man nun zu Lande oder auf dem Wasser unterwegs. Jede Fähre bzw. jeder Trog – es gibt zwei davon – misst 91 m mal 12m. Die Wasserhöhe in dem Trog kann bis zu 3,7 m betragen. Maximal können je Trog vier Schiffe mit 300 Tonnen oder ein Schiff mit 1350 Tonnen transportiert werden. Jeder der Tröge ruht auf 236 Rollen, die langsam,

sehr langsam über Schienen laufen. Wer dabei zuschaut, wie dies geschieht, muss unwillkürlich an den Vergleich mit einem Tausendfüßler denken, nur das im vorliegenden Fall die Rollen die unzähligen Beinchen ersetzen. Schnurrend bewegen sich die Tröge bergan und auch talwärts. Was wohl die Binnenschiffe geladen haben? Wir erfahren es nicht.

Nachdem wir noch mitbekommen hatten, wie der Trog andockte und ein Schiff nach der Überwindung von 68 m Höhenunterschied seine Fahrt fortsetzte, war es Zeit für uns, in die Pedale zu treten. Am westlichen Rand der Schiefen Ebene ging es stetig talwärts zum unteren Segment dieses genialen Bauwerks des Wasserstraßenbaus. Dabei nutzen wir einen Wanderweg – ausgewiesen mit GR

- entlang des eingezäunten Geländes des Schiffshebewerks.

Im Gegensatz zum westlichen Hennegau mussten wir bei unserer Tour leider auf das bewährte Knotenpunktsystem als Wegweiser verzichten. Doch dank unseres guten Orientierungssinns und entsprechender Karten ging bei unserer Kanaltour nichts schief. Am Ende des Geländes des Schiffshebewerks querten wir den Kanal und bogen dann nach wenigen Metern nach halblinks auf den Treidelpfad längs des alten Kanals nach Charleroi ab.

Riesig erscheinende Binnenschiffe haben hier festgemacht. Allesamt sind es Wohnschiffe, die teilweise auch zum Verkauf angeboten wurden. Arbeit gibt es weit und breit keine, sodass sich nur Ruheständler das beschauliche Leben auf dem Wasser erlauben können. Stille, um nicht zu sagen Totenstille, liegt über der Szenerie.

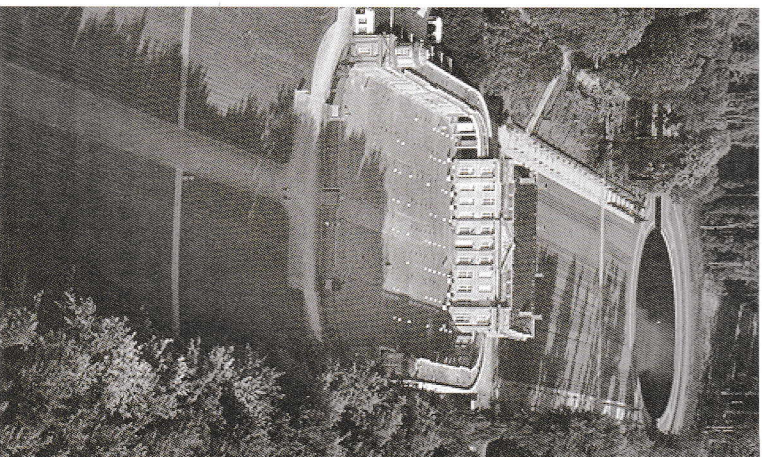
Schiffe mit zunächst 70, später auch 300 Tonnen konnten nach der Fertigstellung der Wasserstraße ab 1832 Kohle und Stahl aus Charleroi nach Brüssel transportieren. Lang ist dies her. Auch die Modernisierung der Anlage verhinderte nicht, dass dieser Kanal außer Betrieb gesetzt werden musste, zumal auch ein unterirdischer Tunnel nach Charleroi ein nicht zu übersehendes Hindernis für die moderne Binnenschifffahrt darstellte.

Dass die Schiffe hier am Ende des alten Kanals von Brüssel nach Charleroi festgemacht haben, verstehen wir erst wirklich während unserer Fahrt, die uns an zahlreichen Schleusen und Schleusenwärterhäuschen vorbeiführte. Keine der Schleusen ist mehr wirklich funktionstüchtig. Die Schleusentore sind verfallen oder stehen offen. In die Schleusen wurden Treppenstufen, wohl Fischtreppe, ein-

gebaut, über die das Wasser langsam talwärts rinnt. Geramien schmücken einzelne Brücken, die die beiden Kanalseiten verbinden. Aus helldem Backstein errichtet wurde das Schleusenwärterhäuschen der Schleuse Nr. 25. Heute wohnt hier längst kein Schleusenwärterpaar mehr.

Die Kanalzone ist unterdessen zu einem Naturschutzgebiet erklärt worden, das Vogelbeobachter sehr schätzen: Ob man allerdings Bunt- und Grünspechte, Bussarde und einen Stieglitz zu Gesicht bekommt, wenn man unterwegs ist, dürfte eher ein purer Zufall sein.

Auf dem gut ausgebauten Treidelpfad setzen wir unsere Fahrt von Schleuse zu Schleuse fort. Unterwegs kreuzten wir



Das Schloss und der Park von Senefte

Ahoi Emden

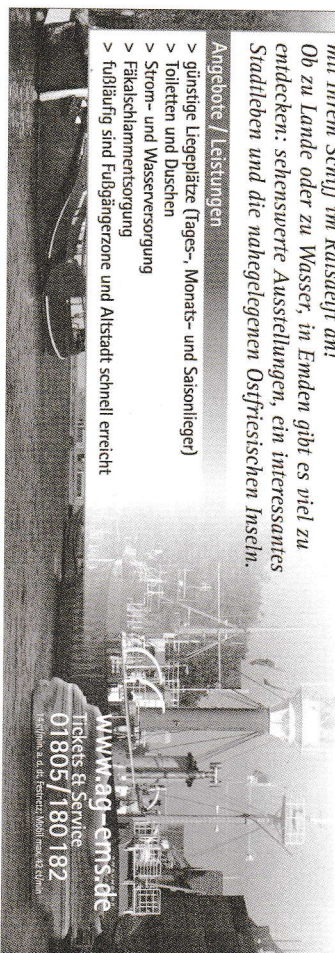
AG EMS

„Emder 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 (Freges-, Monats- und Saisonlieger)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkal-schlamm-sorgung
- > fußläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht



www.ag-ems.de

Tickets & Service
01805 / 180182

Verpflichtung, die die Betreiber, Mobilfunkbetreiber

auch einen Wanderweg, der Wanderer nach Rocq führt, einem kleinen Ort, den wir auch per Pedalkraft erreichen, nachdem wir den Treidelpfad verlassen haben. Trutzig wirkten die eingeschossigen Reihenhäuser des Ortes, die aus massiven Sandsteinquadern gemauert wurden. Nur die Tür- und Fensterläubungen bestehen aus Backsteinen. Am Place des Combattants Francais stießen wir auf einen mächtigen Wehrturm mit feuerrotem Hoftor. Wir durchquerten nun den Ort, bis wir wieder am Kanal angelangt waren. Unterwegs entdeckten wir Verhandlungen mitten auf dem Kanal. Wasserpflanzen und Algen hatten sich flächig auf der Wasseroberfläche ausgebreitet. Allmählich näherten wir uns Senefle, bekannt für sein Schloss mit einer beachtenswerten kunstgewerblichen Sammlung.

Nach unserem Schlossbesuch setzten wir unsere Fahrt entlang des Kanals fort und passierten dabei weitere Schleusen nebst ehemaligen Schleusenwärterhäuschen. Schließlich mündet der alte Kanal von Brüssel-Charleroi in den neuen Kanal zwischen Brüssel und Charleroi. An dessen Ufer hatten vereinzelte Angler ihre Rute ausgeworfen und warteten auf ihren großen Fang. Wir radelten über eine Brücke über dem neuen Kanal Brüssel-Charleroi hinweg, um zum neuen Canal du Centre zu gelangen.

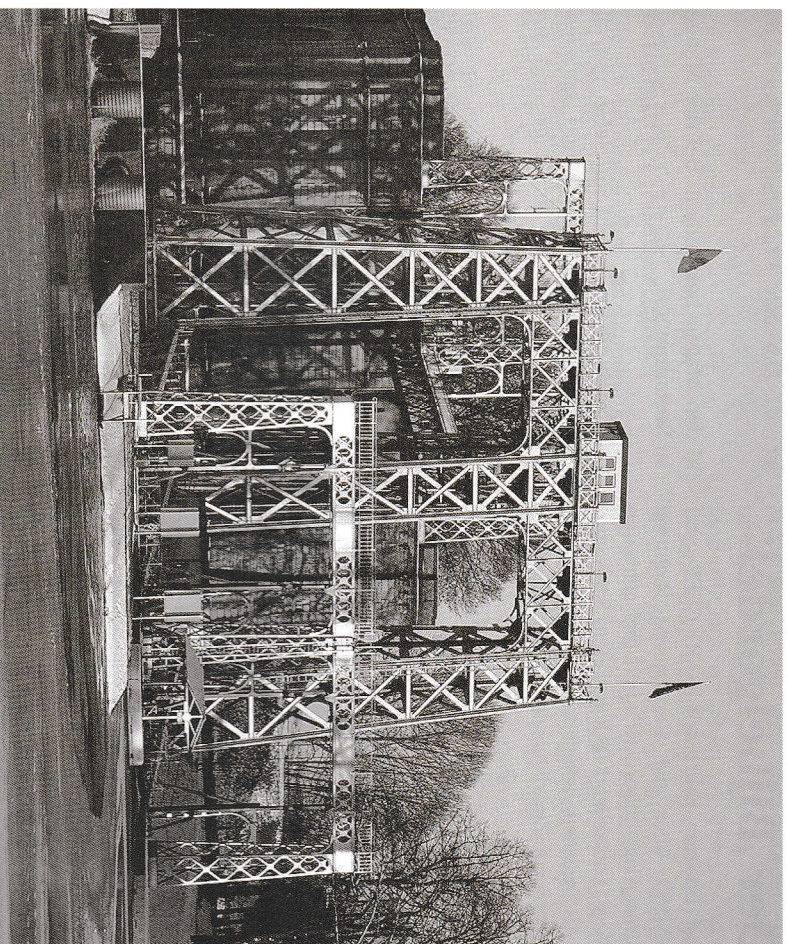
Immer weiterradelnd erreichten wir schließlich das Industriegebiet von La Louvière. Von dort aus machen wir uns zum alten Canal du Centre auf, den wir zwischen den Schiffshebewerken 1 und 2 erreichen. Verlassen liegt das backsteinerne Haus an der Pont de La Louvière am Kanalter. An dessen Hauswand können wir die leicht verblassten Hinweise auf die Schiffsäfte ausmachen, nach rechts sind es 821 m bis zum ersten Hebewerk, nach links 2024 m bis zum zweiten.

Im Herbst war es ruhig auf dem alten Kanal. Kein Ausflugsboot brachte Neugierige zu den Hebewerken. Eine grüne Schicht sogenannter Entengrütze hatte sich auf der Oberfläche des Kanals abgesetzt. Noch immer sichtbar waren die runden Brückenstümpfe einer abgebauten Brücke, die wir unterwegs passierten.

Wer auf dem nördlichen Uferweg am Kanal unterwegs ist, wird dank vorhandener Info-Stelen mit Wissenswerten zu dieser Wasserstraße versorgt, auch in deutscher Sprache. Daher wussten wir auch, dass wir die Drehbrücke von Houdeng-Allmeries als nächstes „Etappenziel“ erreicht hatten, als wir einen Stopp einlegten. Drehbrücken waren den Kippbrücken insoweit überlegen, als gleich zwei Binnenschiffe auf der Höhe der Brücke passieren konnten. Ursprünglich behrte auch eine Tram die Brücke. Doch das führte stets zu Verkehrsbehinderung, sodass man sich eine neue Tram-Trasse ausdachte und die Brücke den Fußgängern überließ.

Anschließend erreichten wir in lockerer Fahrt das Hebewerk Nr. 2, das einen Höhenunterschied von ein wenig mehr als 16 Meter ausgleicht. 1919 war es erstmals soweit, dass ein Schiff passieren konnte. Bereits bei beginnender Dämmerung strahlte dieser Methusalem der modernen Eisenzeit in hellem Glanz und setzt sich gegen die rötlich und gelblichen Laubbäume links und rechts des Kanals in Szene.

Unsere Tour führte uns weiter zum Oberwasser des Hebewerks Nr. 3 von Strépy-Bracquegnies. Hier gleicht man einen Höhenunterschied von fast 17 m aus. Danach erreichten wir das Maschinenhaus des Hebewerks Nr. 3, vor dem ein alter Lastkahn festgemacht hatte. Im abendlichen Licht schimmerten die verschiedenfarbigen Backsteine in Braun- und in Hellrot. Die Kippbrücke von Bracquegnies



Am Weltkulturerbe Canal du Centre

passierten wir nachfolgend, ehe wir am letzten Hebewerk des historischen Kanals ankamen. Wir führen vom Kanalweg ab, um zum neuen Canal du Centre zu gelangen, wo unser Binnenschiff, mit dem wir eine Kanaltour unternommen hatten, bereits festgemacht hatte. Einen Blick warfen wir noch auf das gigantische neue Schiffshebewerk von Thieu-Strépy, für dessen Bau ein halbes Dorf weichen musste, und dann stiegen wir für heute „entschlunigt“ aus dem Sattel.

Informationen

Hainaut Tourisme VoG
<http://voiesdeau.hainaut.be/tourisme/voiesdeauhainaut/de/template/template.asp?page=accueil>

u. a. Auskünfte zu den Bootstouren auf dem Kanal und Mieträdern im Besucherzentrum von Bracquegnies direkt am Kanal.

Parc des Canaux et Chateaux
<http://www.parcdescanauxetchateaux.be/index.php?lang=en>

Schiffstouren über Belgiens Kanäle
<http://www.barging-belgium.be/product/route-1/?lang=de>

Schiefe Ebene von Ronquières
 Route Baccara, 1w
 7090 Ronquières (Braine-le-Comte)
 Tourisme du Hainaut
<http://www.hainaut.be>

Der ‚Bibelgordel‘

Auf unserer Fahrt mit GAR, GEEP und ANIMO über die Randmeere Richtung Amsterdam gehen wir auch mal getrennte Wege: Louise und Dirk von dem Schlepper GAR müssen arbeiten, mal eben einen Ponton von Zwartsluis nach Utrecht bringen.

Tanja und Eric fahren mit der GEEP nach Nieuwkerk, um die Mutter zu besuchen und Hilli und ich tuckern ein wenig weiter nach Spakenburg, um den dort traditionellen Botterbau zu bewundern und unseren Proviant aufzufüllen. Es ist Sonntag. In den Niederlanden kein Hindernis, denkt die Unerfahrene. No way, sagt Tanja noch bevor wir uns trennen – it's the bible belt. OK, denke ich, dann eben einkaufen am Montag und Essen gehen am Sonntag. Wir finden schon am frühen Mittag mit der Animo bei herrlichem Sonnenschein einen schönen Liegeplatz.

Fahrräder von Bord und mit knurrenden Mägen vorbei an wunderschönen Schiffen und ab in die ‚City‘, Essen fassen. Das Bild, das sich uns dort bietet, ist für mich unfassbar: Totenstille. Kleine Gruppen älterer Männer auf einer Bank. Was ist passiert? Man schaut sich etwas panisch um. Gut ein, zwei Jugendliche, die mit viel BumBum im Auto den Platz umrunden.

Sonst: nichts. Eisdelele – geschlossen. Alle Restaurants – geschlossen. Wow, schluck, stauun. Mit so etwas habe ich in den Niederlanden am Wenigsten gerechnet.

Nach vielem Suchen finden wir in einer Seitengasse einen kleinen Laden wo wir wenigstens Friet und Borrelhappen (Brrrrr) bekommen. Na ja, abends wird der Spuk sicherlich zum Teil vorbei sein und wir etwas Anderes als Borrelhappen

in den Magen bekommen. Bei der Menge an Restaurants!

Der Nachmittag vergeht im Hafen mit allen interessanten Bottern und anderen Traditionsschiffen wie im Fluge und am Abend knurrt wieder der Magen.

Mit freundiger Erwartung fahren wir erneut gen Grootte Markt.... What the hell??? (wohl eher das Gegenteil). Da wir in der letzten Zeit weder Zugang zu TV noch Zeitungen hatten, befürchte ich, so etwas Schlimmes wie atomaren Niederschlag, Chemieunfall oder Ähnliches verpasst zu haben. Absolute Leere, bis auf ein paar alte Leute, die vielleicht meinen, nichts mehr zu verlieren zu haben, sowie ein paar todesnutzige Jugendliche die protestflämen.

Wir sehen wohl schummriges Licht bei einem Chinesen. Aber es ist doch ein wunderbarer Abend und man möchte draußen sitzen. Da! Ein Imbissrestaurant mit mahagrebinschen Wurzeln hat einen Tisch und 3 Stühle draußen stehen! Sofort belegen, bevor uns jemand zuvor kommt. In zufriedener Erwartung sitzen wir und warten auf die Speisekarte. Die junge Kellnerin erscheint auch bald: ‚Würden Sie bitte nach drinnen kommen, wenn Sie essen möchten?‘ Was??? Wie??? Warum???, Sonntags ist es hier verboten, draußen zu essen. Wer also den Gottesdienst besuchen möchte, dem kann man einen Sonntagsbesuch eines Ortes des Bibelgürtels empfehlen. Ansonsten rate ich, unbedingt einen anderen Tag zu wählen.

Montag war jedenfalls wieder ‚die Hölle‘ los. Auf der folgenden Seite ein kleiner Ausschnitt aus Wikipedia mit einem Kartenverzeichnis der dazugehörigen

Orte. Im Internet kann man das Thema noch vertiefen.
Catharina / Animo

Bibelgürtel (Niederlande)

Die Hochburgen der Staatskundig Gereformeerde Partij, hier bei der Wahl 2010, sind weitgehend deckungsgleich mit dem Bibelgürtel.

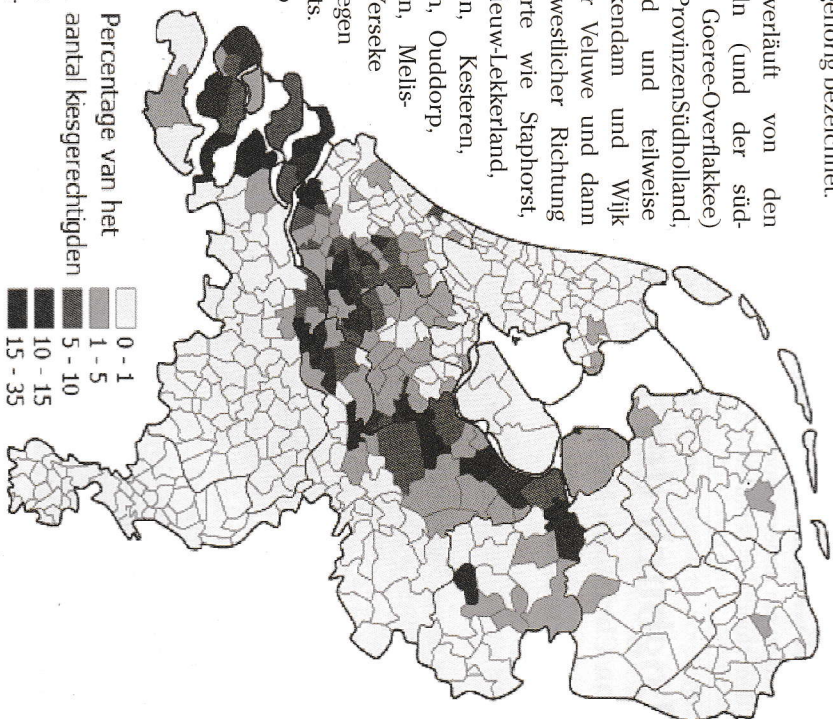
Der Bibelgürtel (niederländisch: Bibelgordel) in den Niederlanden ist eine Bezeichnung für bestimmte Gegenden in den Niederlanden, in denen relativ viele strenggläubige Anhänger reformierter Kirchen wohnen. Diese werden auch (abwertend) als den „Schwarze-strümpflekirchen“ zugehörig bezeichnet.

Der Bibelgürtel verläuft von den seeländischen Inseln (und der süd-holländischen Insel Goeree-Overflakkee) über die Polder der ProvinzenSticholland, Utrecht, Gelderland und teilweise Nordbrabant (Werkendam und Wijk en Aalburg) bis zur Veluwe und dann vor allem in nordwestlicher Richtung nach Overijssel. Orte wie Staphorst, Genemuiden, Nieuw-Lekkerland, Elspeet, Ophheusden, Kesteren, Barneveld, Ederveen, Ouddorp, Tholen, Arnhemuiden, Meliskerke, Aagtekerke, Yerseke und Krabbedijke liegen inmitten dieses Gebiets.

Orte, die außerhalb des Bibelgürtels liegen, in denen aber doch viele streng reformierten Kirchgänger wohnen, sind Urk, Rijssen, Scheweningen und aantal kiesgerechtigden Katwijk aan Zee. Das soziale Leben dieser

Menschen spielt sich zum größten Teil untereinander ab.

Man trifft sich vor allem in Kirche, Schule, Verein und auch bei der Arbeit. Der Wähleranteil der kleinen christlichen Parteien SGP und ChristenUnie ist im Bibelgürtel signifikant größer als im restlichen Land. Der Bibelgürtel geht auf Anhänger einer Frömmigkeitsbewegung im 17. Jahrhundert, die sogenannte Niedere Reformation, zurück. Der Name ist von der englischen Redewendung Bible Belt abgeleitet, womit man ein großes Gebiet im Südosten der Vereinigten Staaten bezeichnet, in dem der evangelikale Protestantismus ein integraler Bestandteil der Kultur ist. [2]



DTMV'er Christoph Meyer steigt aus

Es ist schon ein bisschen eigenartig, die Botschaft zu erhalten: „Dein Sohn steigt aus“. Den Satz mit „aber“ konnte ich nicht zu Ende sprechen und ich wurde von dem inzwischen 45-jährigen Sprössling mit folgenden Worten unterbrochen:
Du bist doch schließlich ebenfalls auf Weltreise gegangen und warst noch nicht einmal volljährig als du mit einem Seelenverkäufer über den Atlantik geschippert bist. Recht hatte er, ich hatte meine Jugendzeit irgendwie vergessen.

Und nun fragte ich, wie soll es weitergehen? Ganz einfach, erwiderte Christoph: Wohnung aufgeben, Auto verkaufen, Möbel verkaufen, das alte Folkeboot verkaufen, ein anderes Boot kaufen und mit dem Hund aufs Schiff ziehen.

Zwei Monate lag er im DTMV-Heimathafen Weener und machte sein neu erworbenes altes Boot seetüchtig. In Verbindung mit dem Traditionssechttreffen in Leer vom 07.08. - 09.08. 2015 feierten wir seinen Abschied. Anschließend noch ein kleines Zuwirken in der Leeraner Seeschleuse und unsere Wege trennten sich. Gute Reise.

Ich fuhr mit dem Rest meiner Familie auf der PATRIA die Ems hoch zu Berg und Christoph wartete auf das ablaufende Wasser um talwärts in Richtung Norden nach Borkum zu fahren. Auf Borkum hatte er noch einen Abschieds-Date und sein DTMV-Freund „Jürgen“ brachte ihn per Boot noch die restliche Post an Bord. Wie es nun weitergeht, lesen sie selbst im nachfolgenden Artikel. Peter Meyer

Logbuch der INFINITE LOOP von Christoph Meyer

Der Ärmelkanal

08. September 2015,
18:30 lokale Zeit, Rye Harbour, England

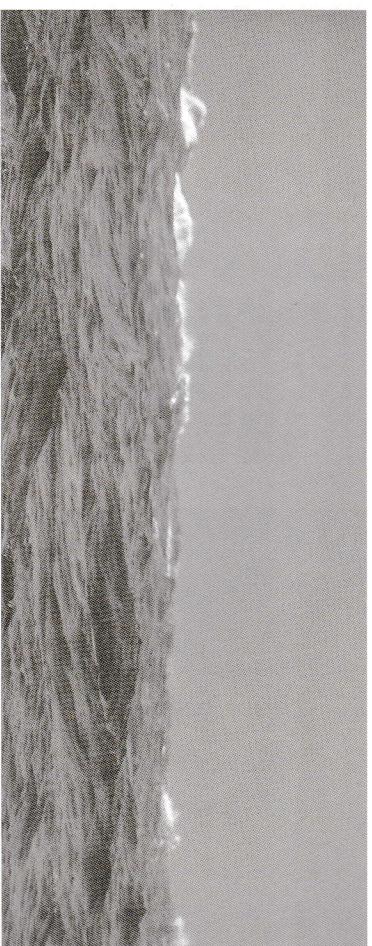
Wie man Seemellen in Bananen umrechnet:

Belgien ist Geschichte, die Passage über den Kanal nach England war schönwettergeprägt. Kurz vor Tageslichtende erreichte ich Rye Harbour um dort Hannah (1), Anne und Hanke an Bord zu nehmen. Die drei sind mit dem Flieger angereist um eine schöne Segelwoche an Bord zu verbringen. Wir suchen uns einen Schwimmsteg zwischen all den bereits weit trocken stehenden Booten.

Frühstück und Leinen los. Raus aus dem Schlick, rein in die grüne See. Hanke ist motiviert, will endlich segeln. Kann er

auch. Bis wir aus dem Wellenschatten von Beachy Head kommen. Eine 0,8er See von schräg hinten lässt uns schlingern, die Seekrankheit setzt sich langsam aber sicher durch. Erst Hanke, dann Anne.
Hannah, die gerade unnachgiebig Laufen lernt, scheint an der Schaukelei Gefallen zu finden, wirkt doch neben der statischen Schwerkraft eine weitere Einflussgröße auf ihren noch jungen Gleichgewichtssinn. Ich bin derweil wieder Einhandsegler, die beiden liegen.

Was aber machen seekranke Eltern mit ihrem Kind, das ständig neue Impulse – oder zumindest Aufmerksamkeit fordert? Man gibt dem Kind eine Banane oder einen Keks und es ist beschäftigt. So haben wir



Die „Flämischen Bänke“ - mit sicherem Abstand passieren

das 20 Meilen entfernte Eastbourne nach zwei Komma fünf Bananen erreicht. Es werden Vorräte eingekauft. Vitamin-C reiche Kost, Tabletten gegen Motion Sickness und klar: Bananen.

18. September 2015, 18:30 lokale Zeit, Ärmelkanal, England
Dauerpräsenz der Customs Authority

Nach ein paar Schönwettersegeltagen und Sight-Seeing in Brighton landen wir in Littlehampton. Die Woche ist schnell vorbei. Abschied am Bahnhof. Ich warte eine Woche auf passendes Wetter um den Kanal erneut zu queren. Ziel ist Alderney.

Knapp 100 Seemellen liegen vor uns: Reger querlaufender Schiffsverkehr verteilt insbesondere in der Nacht zu voreiligen Ausweichmanövern. Ich verlasse mich aber auf mein AIS, es schlägt nicht Alarm, also Kurs halten. Über Funk, zu Wasser und in der Luft bemerke ich eine hohe



The white Cliffs of Dover

Berichte der Mitglieder



„Egal“ - Wesentliche Nebenwirkung der Motion-Sickness-Tabletten

Präsenz der britischen Coast Guard. Auch ich werde – noch in britischen Gewässern – nach den wesentlichen Parametern gefragt: Woher, wohin, wie viele Personen?

Alderney. Unser erster Landgang führt zum Hafenmeister. Ausgestattet mit Ausweis, Lottes (gültigem) Hunde-EU-Pass und angeleintem Hund finden wir einen hektisch in Richtung Feierabend agierenden Hafenmeister. Er gibt mir ein paar Formulare (Customs Declaration) und fragt ob der Hund gegen Tollwut geimpft sei. Alles fein. Wir genießen den Nachmittag auf der Insel, es gibt Jakobsmuscheln vom Fischer. Lotte mag, ich auch.

Am nächsten Morgen lösen wir uns aus dem Mooringfeld und machen an der Dieseltankstelle fest. Freundlich uniformiert erwartet uns bereits eine Dame der Customs Authority. Ich werfe Lotte an Land, sie fängt Lotte wieder ein und bringt sie mir zurück an Deck. Hundeverbot! Auf



Bananen - gut für die Moral an Bord

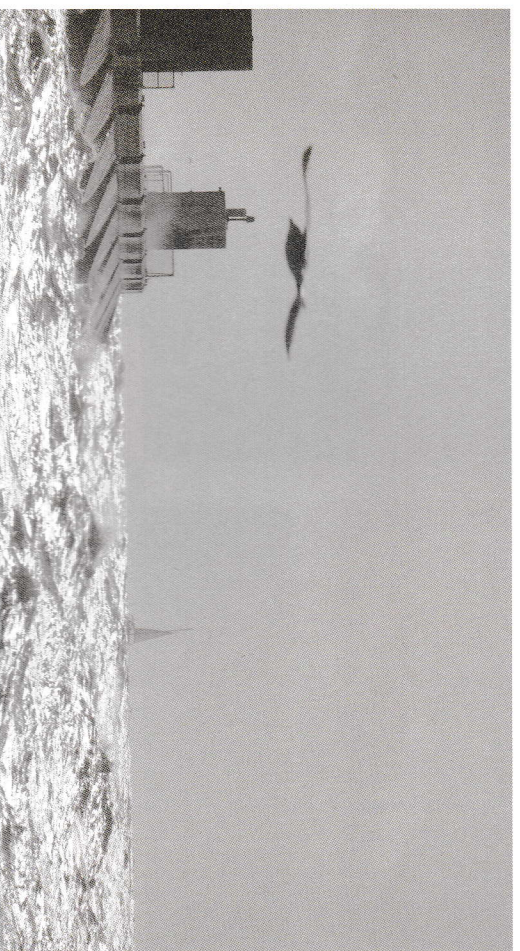
jeder Kanalinsel. Diskussionen über gültige Impfungen, tierärztliche Bescheinigungen helfen nicht. Hunde dürfen nur an Land, wenn sie via Fähre oder Flugzeug einreisen.

Wir segeln weiter und meiden von nun an die Häfen der Inseln. Natürlich muss Lotte an Land. Wir ankern vor Sark, Ecrehouis und Jersey, paddeln mehrfach am Tag an Land, verhalten uns innerhalb der Zivilisation souverän. Nach ein paar Tagen



Abschied in Littlehampton

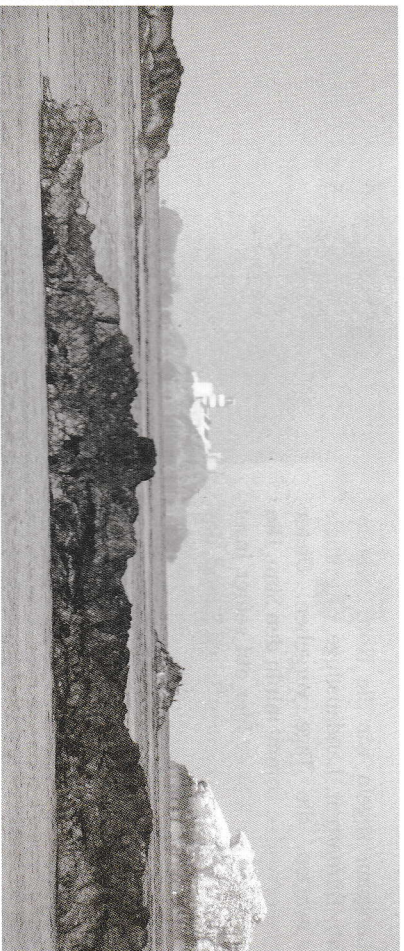
Berichte der Mitglieder



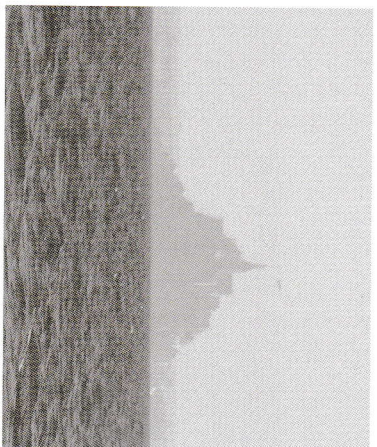
Starkwindphase in Brighton

habe ich das Versteckspiel satt. Wir segeln nach Frankreich: Iles Chausey, Granville, Mt. Saint Michel, Lezardrieux. Traumhaft schön, die Bretagne. Wir bleiben. Das lässt sich eine Customs Authority nicht zweimal sagen. Ich bekomme unmerklich Besuch. Drei Herren, eine Dame. Lotte, die sich auf dem Vordeck sonnt, wird von einem Herrn spielerisch umgarnt, die anderen drei kommen an Bord.

Mit kugelsicherer Weste, Schlagstock und Pistole ausgerüstet, löchern sie mich verbal. Wo ich herkomme, wo ich hin will und warum? Ich muss Beweise liefern. Während ich meine Hafenbelege suche, beginnen die Herren, Schapps und Taschen zu durchwühlen, Matratzen und Bodenbretter anzuhieven. „Warum haben Sie einen Anzug dabei?“ Ich habe mir die Antwort „Um mit kolumbianischen



Alderney: Blick über „The Swinge“ auf die vorgelagerten „Casquets“



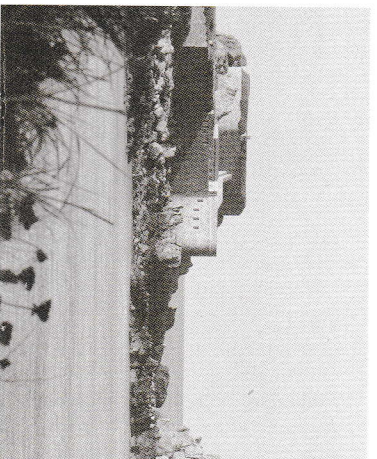
Die Silhouette des „Mont St. Michel“

Drogenbossen auf Augenhöhe zu verhandeln.“ verküffeln und erkläre ihnen am Laptop mein Konzept „Digitale Nomaden zur See“. Das rechtfertigt wohl auch die Anwesenheit meiner Kameradrohne, diverser Koffer mit elektronischen Komponenten, das Überangebot an PCs sowie die zehn Liter Spiritus, die ich für den Kocher auf Vorrat gebunkert habe. Ich bekomme ein Protokoll und ein freundliches Lächeln. Beim Aufräumen beginne ich, über die romantisierte Gleichsetzung von Segeln und Freiheit nachzudenken.

27. September 2015, Lezardrieux

Auf Westkurs

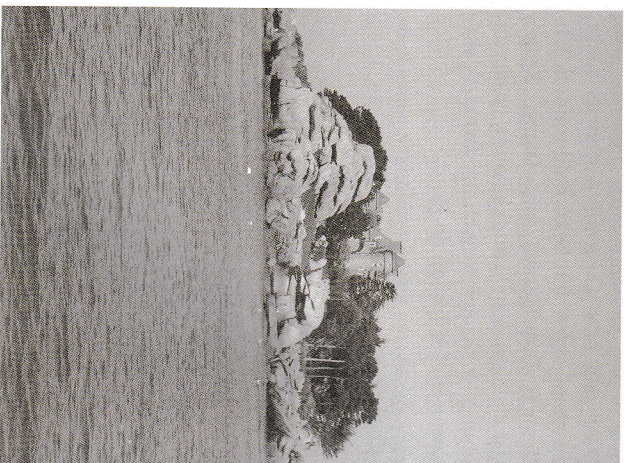
Langsam segeln wir die Nord-Bretagne ab. Büroarbeit, Landausflüge, Sturmtriebs abwarten, die Tage vergehen. Dieter Hallervorden kommt mir in den Sinn. Hin und wieder lebt er hier auf seiner Insel „Costaeres“, ein kleines Granit-Eiland, das neben dem gleichnamigen Schlosschen auch einen Wald und kleine Strände bietet. Wir warten auf das anstehende Hochwasser und segeln einmal drumherum. Eine Geburtstagsgesellschaft feiert am Strand, doch von Didi keine Spur. Ich mache Fotos und lege erneut Westkurs an. Wir erreichen die „Ile de Batz“,



Überall stehen Castles. Häufig ohne Nutzen.

Roscoff. Bretagne pur. Die Wetterprognose verspricht uns die Ausläufer eines weiteren Sturmtriebs, das sich über dem Atlantik ausstobt und später über den Ärmelkanal legen soll. Fünf Meter See ... das ist nichts für uns. Wir bleiben erneut im sicheren Hafen und arbeiten. 

Fortsetzung in der kommenden Ausgabe.



Dieter Hallervordens Zweitwohnsitz: „Ile Costaeres“



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

