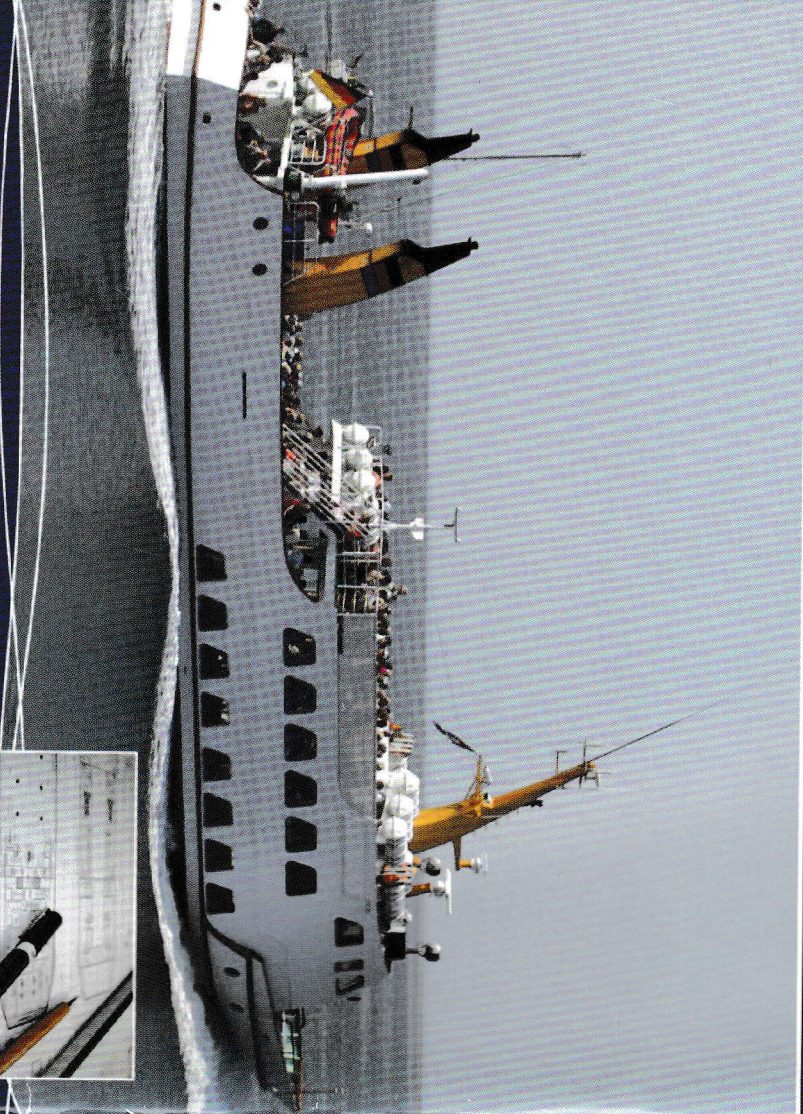


Ihr Ansprechpartner...

GmbH & Co. KG

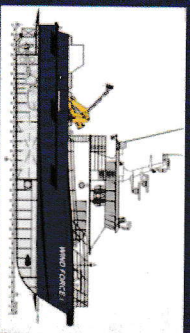
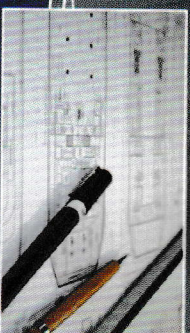
Schiffswerft
DIEDRICH



... für Planung, Konstruktion und Fertigung

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

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



Hafenstraße 20 · 26802 Moormerland · Telefon 04924 91900 · www.schiffswerft-diedrich.de · info@schiffswerft-diedrich.de



Klönsschnack

Nr. 33 · Juni 2016

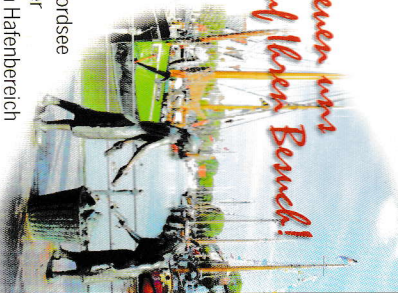


Zeitschrift der Traditionsschifffahrt,
Werften und Ausrüster

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



... wir freuen uns
auf Ihren Besuch!



- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- Waschsalon
- moderner Waschplatz
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- 3200 qm Winterhallenlager
- Bunkerstation D+S, Fakalentsorgung
- Anbindung an Binnewässer und Nordsee
- Entsorgung von Altlöl und Bilgerwasser
- 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
Juli 2016 09.07.2016 ab 11.00 Uhr 24.07.2016 11.00-17.00 Uhr	Free for All Maritimer Flohmarkt	Stapelmoor „Am Allen Hofen“ Weener	Hafen und Tourismus GmbH Tel: 04951/305-500
August 2016 13.08.2016 13.08.2016	9. Drachenbootrennen Weinfest	„Am Allen Hofen“ Weener „Am Allen Hofen“ Weener	DRG Weener e.V. Hafen und Tourismus GmbH Deutsch-Französischer Freundeskreis Rheiderland TurnerMusikverein Weener e.V.
September 2016 18.09.2016 11.00-18.00 Uhr 24./25.09.2016	7. Weeneraner Hobby- und Kreativmarkt 509. Michaelismarkt mit Bauernmarkt und Mittelaltermarkt	Weener landsburg-Halle Weener	Hafen und Tourismus GmbH Tel. 04951/305-500 www.weener.de Stadt Weener (Ems) www.weener.de
Dezember 2016 03./04.12.2016	6. Adventsmarkt „Am Allen Hofen“ Weener	„Am Allen Hofen“ Weener	Hafen und Tourismus GmbH Weener
Mittwochs 15.00-16.00 Uhr jeden 1. Sonntag (Mai-September) 11.00 Uhr	Musikalische Führung durch das ORGANEUM Öffentliche Führung durch die Altstadt von Weener	Organeum, Norderstr. 18 Treffpunkt am Kackebogen Nordertr. 3	Organeum, Tel. 04951 912203 www.organeum-orgelcdeme.de Hafen- und Tourismus GmbH Tel. 04951/305-500 Anmeldung nicht erforderlich



Klönschnack

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

Nr. 33

Juni 2016

Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	3
Die DTMV - Wir über uns	5
Aufnahmeantrags-Formular der DTMV	7
Termine	8
In eigener Sache - DTMV Ausbildungsfahrt	9
Schiffe der DTMV:	
- Die GERTRUD	1
- Luxemotor MS VERANDEREN	11
- Motorfrakl PEER GYNT	14
- Luxemotor MAXIMA	19
- Motorfrakl ELISE-MARIE	21
Ausbildung:	
- Merkblatt über die Verpflichtungen der Sportschifffahrt im Hinblick auf Seetagebücher	22
- Sicher navigieren im „Weltkulturerbe Wattenmeer“	25
- Prüfungstermine	26
Berichte der Mitglieder:	
- Christoph Meyer steigt aus - Teil II - Die Biskaya	27
- Vom Rhein über Weser und Elbe durch den NOK zur Eider - von Jürgen Junginger und Helga Leifmann	33
Ausbildung:	
- Streckennachweis	40
- Informationen für die See- und Binnenschifffahrt	40
Impressum	
Herausgeber:	Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Redaktionsweise:	Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Redaktion:	Peter Meyer
Geschäftsstelle:	Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener
E-Mail:	presse@dmv-online.de
Internet:	www.dtmv-online.de
Titelfoto:	Peter Meyer
Text- und Fotobeiträge:	H. Bockhacker, Peter Vöge, Jürgen Junginger, M. Eberhard, F. Riedel, E. Pfeiler, M. Schwall, Chr. Meyer, Peter Meyer
Gestaltung:	Gralk Team Werbeagentur, Mühlentweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Anzeigen :	Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 - e-mail: info@gralk-team.de
Druck :	Gralk Team Werbeagentur, Johanne Ottmanns Druckkontor Emden

Am nassen Dreieck

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

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

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

Homepage: am-nassen-dreieck.de

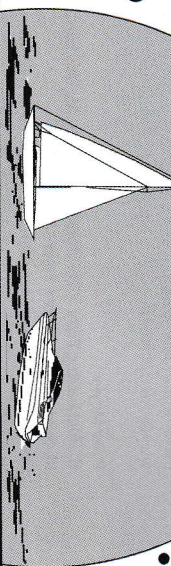


Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip
- Winterlager in der Halle oder Freifläche
- Bootszubehör von A - Z

Service
rund ums Boot
auf 7500 qm



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

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde der DTMV,

die neue Ausgabe des Klönschnacks ist nicht die Letzte! Soweit die beste Nachricht.

Dennoch ändern sich die Zeiten zunehmend. Werbeträger haben für sich neue Kanäle und Medien entdeckt. Digital erscheint gezieltere Werbung möglich. Wir werden dennoch die Herstellung und Verteilung unserer DTMV Vereinsnachrichten in gewohnter Weise fortsetzen.

Die zweitbeste Nachricht: Dieselpreise sind nach langem Aufwärtstrend aktuell noch im Keller, unsere Maschinen können in dieser Saison also wieder häufiger genutzt werden.

Nach mehreren Jahren Vorbereitung und Zulassung als anerkannte Ausbildungsstätte haben wir mit der ersten Ausbildungsfahrt auf dem Rhein eine größere Aufgabe für den Oktober geplant. Nach dem ersten „Probelauf“ für die verkürzten Streckennachweise auf der Elbe, haben wir nun ein zweites Angebot für die Vorbereitung auf das Rheinsportschifferpatent.

Ich bin sehr gespannt auf die Resonanz und ob wir genügend Teilnehmer für die Fahrt einwerben werden. Dieses Angebot fällt auf jeden Fall eine Lücke für Eigner mit Schiffslängen über 15 Meter, da die Anzahl der nachzuweisenden gefahrenen Strecken ganz erhebliche Probleme und Kosten mit sich bringen kann. Gerne würden wir bei Erfolg dieses Angebot weiter ausbauen und mit den nationalen Verbänden in einen geregelten und planbaren Modus überführen. Also liebe Mitglieder und Leser, macht auf unser neues Angebot für Sportpatente im Rahmen Eurer Möglichkeiten aufmerksam und verteilt die Information weiter.

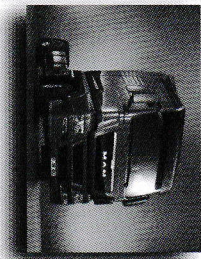
Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung in Datteln am 21.08.2016 findet im Rahmen des Kanalfestes mit viel Kunst- und Kultur statt. Die Wahl fiel auf Datteln, um auch einmal wieder den Mitgliedern aus dem Süden und Westen die Anreise zu erleichtern. Wir freuen uns auf Eure Teilnahme!

An dieser Stelle wünsche ich Euch allen gute Gesundheit, beste Beziehungen zu Euren Mitmenschen und natürlich auch viel Freude mit/an Euren Schiffen.

Eine prima Saison und nachhaltige Begegnungen auf und am Wasser wünscht Euch der gesamte DTMV Vorstand.

Euer Hilmar Bockhacker
1. Vorsitzender DTMV





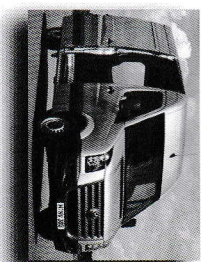
Notdienst 24 Stunden

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

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



Nutzfahrzeuge Service



BRUNO BRUNS GmbH

Württembergischer Straße 2
26723 Emden

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

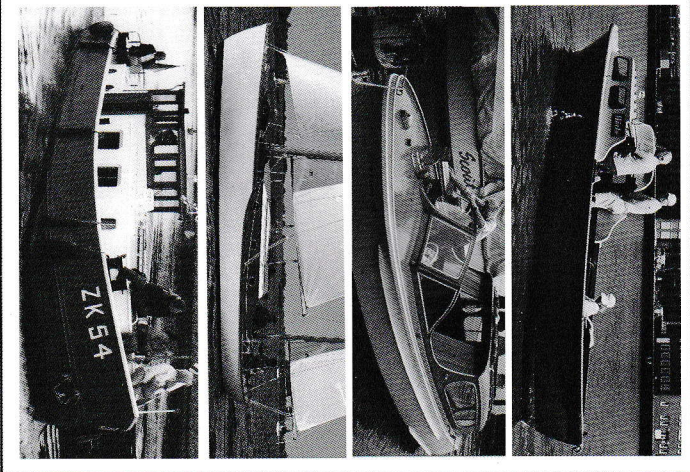
Homepage: www.man-emden.de
E-Mail: bruns@man-emden.de



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

Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.

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



Die DTMV - Wir über uns

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschifffahrt, ob mit jüngeren Wasserfahrzeugen oder auch ohne Boot, sind gleichermaßen als fördernde Mitglieder willkommen.

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzulande 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 gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alle Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Manche jüngeren Mitglieder verwirklichen einen

Lebentraum 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 Berufsschifffahrt. Das erklärt sich auch aus der Mitgliedschaft, denn ein großer Teil unserer Mitglieder schipperte einst beruflich auf Flüssen, Kanälen und Meeren. Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motor yachtverband e.V. (DMYV), dessen Präsident einst die Idee hatte, diese Vereinigung ins Leben zu rufen.

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Halens Berlin an der Mühlendammschleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909 -, Leer, sowie
- dem Förderverein Deutsche Museums-werft 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 Traditionsschifffahrt - 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 Traditionsschifffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klönschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düsseldorf, der „hanseboot“ in Hamburg sowie auf der „BOATFIT“ in Bremen.

(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-Bankverbindung:

Ostfriesische Volksbank Leer

(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00)

IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00

BIC Nr. = GENODEF 1 LER

Vorstand DTMV

1. Vorsitzender

Hilmar Bockhacker,

Feerstenborgum 29, 26826 Weener

Mobil: 0177 8 877665

E-Mail: hilmar.bockhacker@web.de

2. Vorsitzender

Thomas Waldtmann,

In Rieda 24, 27283 Verden

Mobil: 0172-1528338

E-Mail: thomas.waldtmann@concordia.de

Schatzmeister

Guido Dielen

Im Sundern 4, 48157 Münster

Tel.: 0251-7635886, Mobil: 0171-2755275

E-Mail: gdieleen@gdt.de

Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit

Peter Meyer

Im Unterdorf 53, 38527 Meine

Tel.: 05304-4038, Mobil: 0172-3125445

E-Mail: pmeyer4294@aol.com

Schriftführer

Manfred Giese

Fasanenstraße 33, 26826 Weener

Tel.: 04951-912227, Mobil: 0171-5278813

E-Mail: manfredgiese@gmx.de

Beauftragter für Jugend, Umwelt und Häfen

Franz Schmidt

Distelweg 15, 40789 Monheim

Mobil: 0175-1642258

E-Mail: solitaer@fjalk.net **2**

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



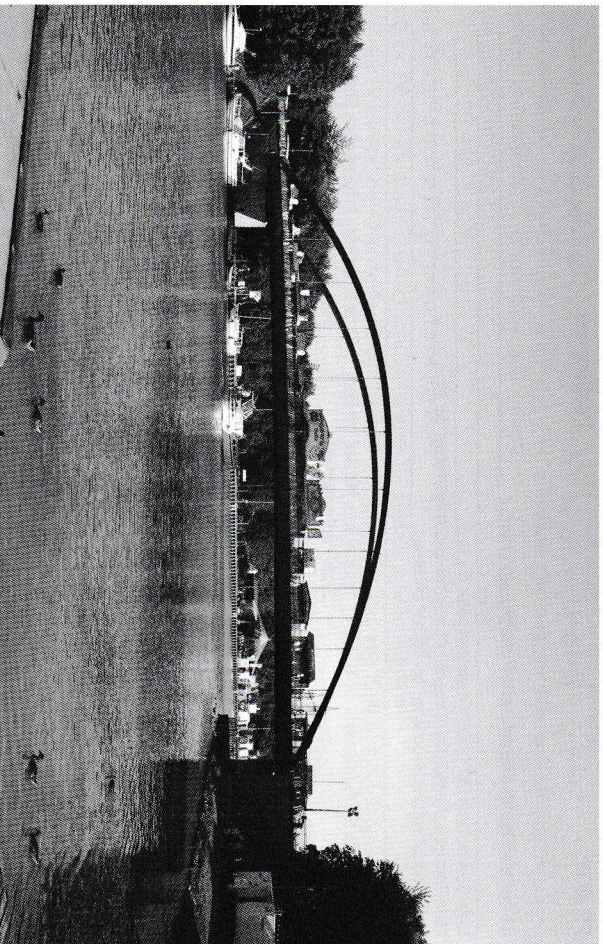
Geschäftsstelle: Hilmar Bockhacker, Feerstenborgum 29, 26826 Weener, Tel.: 0177-8877665 Email: Hilmar.Bockhacker@web.de

Name:	_____	Beruf:	_____
Vorname:	_____	Telefon:	_____
Straße:	_____	Fax:	_____
PLZ/Ort:	_____	Mobil Tel.:	_____
Geb.-Datum:	_____	Email:	_____
Nationalität:	_____	Homepage:	_____
Ich bin Bootsseigner:	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, Eigner-Name und Schiffsdaten	_____		
_____ den _____	Unterschrift: _____		
Nur von der DTMV auszufüllen:			
Vorstandsbeschluss am:	_____		
Aufnahme ab:	_____		
Ablehnung mit Begründung:	_____		
_____	Unterschrift 1. Vorsitzender: _____		

Termine

18.06. - 26.06.	Kieler Woche
30.06. - 03.07.	Wocheende an der Jade in Wilhelmshaven
02.07. - 10.07.	Warnemünder Wocheende
08.07. - 10.07.	Hafenfest Wedel
08.07. - 10.07.	Sail Flensburg
15.07. - 17.07.	Ender Hafenfest
16.07. - 17.07.	Hafenfest Berlin
24.07.	Eröffnung des Speichers in Weener/Ems - mit maritimen Flohmarkt
06.08. - 07.08.	Hafenfest Brake
03.08. - 07.08.	Husumer Hafentage
11.08. - 14.08.	Hansesail Rostock
19.08. - 21.08.	Kanalfest und Treffen der DTMV in Datteln/Westfalen
02.09. - 04.09.	Hafenfest Papenburg
29.10. - 06.11.	Hanseboot HH
2. Adventswochenende	Adventsmarkt am „Alten Hafen“ in Weener /Ems

An allen Adventssontagen veranstaltet der Schipper Klotje von 14:00 – 19:00 Uhr einen Weihnachtsmarkt im historischen Hafen von Leer. 



19.08. - 21.08. Kanalfest und Treffen der DTMV in Datteln/Westfalen

In eigener Sache

DTMV Ausbildungsfahrt

Ausbildungsreise für das Streckenpatent Duisburg- Lobith/NL (Rheinsportschifferpatent) vom 22.10. -29.10.2016

Die DTMV ist anerkannte Ausbildungsstätte. Durch diesen Status können wir Interessierten den Erwerb von verkürzten Streckennachweisen für die Sportpatente anbieten. Es ist für viele Sportschiffer außerordentlich schwierig die erforderlichen Streckennachweise für die Patentprüfungen zu erlangen.

Wir bieten nun eine kostengünstige und zeitlich kompakte Möglichkeit an. Statt der acht Berg-und Talfahrten werden bei uns vier Berg- und Talfahrten als ausreichende Streckennachweise für die Prüfungen anerkannt.

Unser Schulungsschiff hat ausschließlich Mehrbettkabinen. Die Verpflegung wird durch Eigenleistung (gemeinsame Einkäufe und Essenszubereitung) durchgeführt. Die Ausbildungsfahrten sind nur als Paket buchbar. Es erfolgt eine streckenbezogene Ausbildung zur Vorbereitung auf die Prüfung. Es ist nicht als kompletter Ersatz für eine theoretische Ausbildung zur Prüfung zu verstehen, sondern dient lediglich zum Erwerb der notwendigen Streckennachweise.

Sicherlich kann eine solche Fahrt eine Vorbereitung zu einer Patentprüfung für solche Prüflinge sein, die sich aus welchen Gründen auch immer, die Ausbildung bei einer der wenigen Anbieter in Deutschland ersparen wollen. Wir weisen allerdings darauf hin, dass wir nicht den Anspruch haben einen vollständigen Ersatz für ein längeres Ausbildungs-/Schulungsprogramm anzubieten. Dennoch werden unterwegs natürlich sämtliche Fragen und Antworten zur Prüfung erörtert. Die Konzentration liegt dabei aber auf der Streckenkunde.

Neben dem Schiffsführer wird ein weiterer Ausbilder an Bord sein. Der Preis

für die gesamte Ausbildungsfahrt beträgt für Schiffsübernachtungen 1400 Euro, bei Hotelübernachtungen in Eigenleistung 1200 Euro. DTMV Mitglieder geben wir 100 Euro Rabatt und erhalten die Personenwache in einem nahe gelegene Hotel übernachten wollen, einen Hol- und Bringesservice von und zu dem abendlichen Anlegeplatz als extra-Leistung zu Selbstkosten an. Diese werden dann durch die Anzahl der Personen geteilt.

Zusätzlich können auch die Überfahrten von Miltenberg/Main – Duisburg – Miltenberg/Main gebucht werden. Ablauf der Reise und Kosten auf Anfrage.

Wir behalten uns vor das Angebot zurückzuziehen, falls nicht genügend verbindliche Anmeldungen bis zum 31. 8. vorliegen. Bis dahin eingezahlte Anmeldegebühren werden dann unverzüglich rückerstattet. Eine verbindliche Anmeldung erfolgt mit einer Anzahlung von 50% der Gebühren auf unser Vereinskonto. Die zweite Hälfte der Gebühren ist bis zum 15. 9. fällig.

Eventuell können wir einen gemeinsamen Prüfungstermin beim zuständigen WSA beantragen. Dies erfolgt aber ebenfalls nur bei ausreichendem Interesse. Dies ist bei der Anmeldung zu vermerken. Anmeldeformblatt bitte anfordern.

Für weitere Rückfragen stehen

folgende Personen zur Verfügung:

Xaver Knoll Tel.: 09373 3194


Bordtel.: 0171/2926719

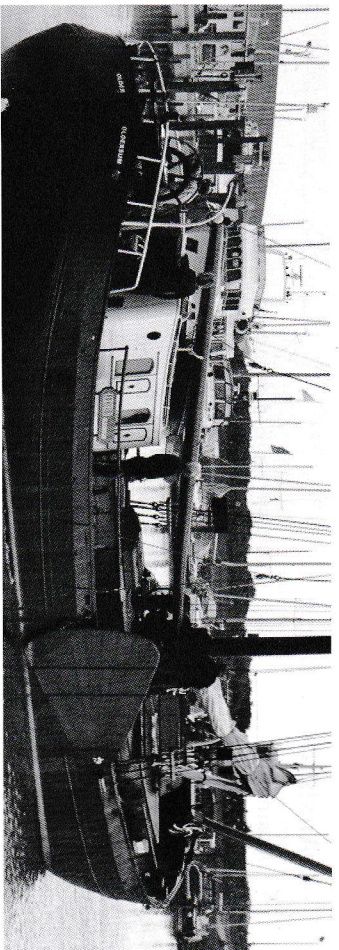
Kurt Fritzsche Tel.: 06372/3863

Bordtel.: 0171/2666403

Peter Meyer Tel.: 05304/4038

Bordtel.: 0172/3125445

Auf jeden Fall muss eine separate Anmeldung zur Prüfung bei der Generaldirektion Wasserstrassen und Schifffahrt Cheruskerweg 11, 48147 Münster durch die Prüflinge erfolgen. 



Neuvorstellung Klipperaak GERTRUD


von Peter Vöge

Jeder von uns hat Träume und Visionen. Je härter der Alltag, um so heftiger diese Überlebensträume. So ein Traum ist GERTRUD und bis vor einiger Zeit musste ich aufpassen, dass sie nicht zum Alptraum wird! Seit Sommer 2011 ist GERTRUD weitgehend fertig und die Druckwerkstatt im Laderaum eingerichtet. Inzwischen ist Gertrud auch von der SUK abgenommen und hat außerdem noch ein Bugstrahlruder auf der Werft erhalten. Jetzt kann's richtig losgehen!

1909 gab Jan Willem van de Meer der „Scheepswert Worst“ in Meppel (NL) den Auftrag einen Frachtensegler nach den gängigen Schleusenmaßen (25 m zwischen den Steven) zu bauen. Die Werft baute den Schiffstyp „Klipperaak“ als Küstenschiff. Die Klipperaak ist eine Mischung aus Klipper-Schiff mit scharf zulaufendem Bug und dem vollen Heck einer Aak (wie auch bei einer Tjalk). Im Volksmund nannte man diese letzte Generation von reinen Plathbodenschiffen ohne Motor „Scheep mit Pierdekont“! Im Juni 1910 wurde die Klipperaak auf den Namen NOVA CURA (die Pflicht) getauft und zu Wasser gelassen. Im Schiffsregister Hoogeveen ist sie am 10. Juni 1910 mit der Nr. 567 als

eisener Klipper eingetragen. Leider wissen wir über diese Zeit, in der Gertrud (ex Nova Cura) als reines Segelschiff fuhr, nicht mehr. Es wäre so wunderbar, wenn wir aus der Zeit von 1910 bis 1958 etwas mehr aus dem Leben der Gertrud/Nova Cura/Animo in Erfahrung bringen könnten...! Wer weiß etwas?

GERTRUD kam Ende der fünfziger Jahre nach Deutschland und fuhr lange Zeit als Motorschiff im Nord-Westen. Ab 1976 wurde sie immer wieder verkauft und landete schließlich als Wrack in einem Seitenbecken des Ender Hafens. Hier wurde sie 1994 von mir entdeckt und in harter Arbeit wieder zum Segler zurück gebaut. Heute befindet sich in ihrem Frachtraum eine künstlerische Druck- und Buchbindwerkstatt. Im kleinen Rahmen können hier Tageskurse und andere spannende Projekte durchgeführt werden. Wer Zeit, Lust und Geld hat, mit GERTRUD ein Projekt zu planen, der ist herzlich willkommen!

Wir freuen uns auf Ihren/Deinen KONTAKT: Klipperaak Gertrud
Peter Vöge - 0179 547 72 17
buchwerkstatt@gmail.com 

Luxemotor MS VERANDEREN

Wer wir sind:

Martin (1949) und Theres (1951) Eberhard.
Im bürgerlichen Leben freischaffende
Illustratoren und Maler.

In jungen Jahren lange Reise durch Afrika
mit dem Landrover. Also eher Sand als
Wasser gewohnt...

Wir fahren seit vier Jahren von April bis
Ende Oktober auf den Wasserstrassen
Europas und wohnen und arbeiten in den
Wintermonaten in der Schweiz.

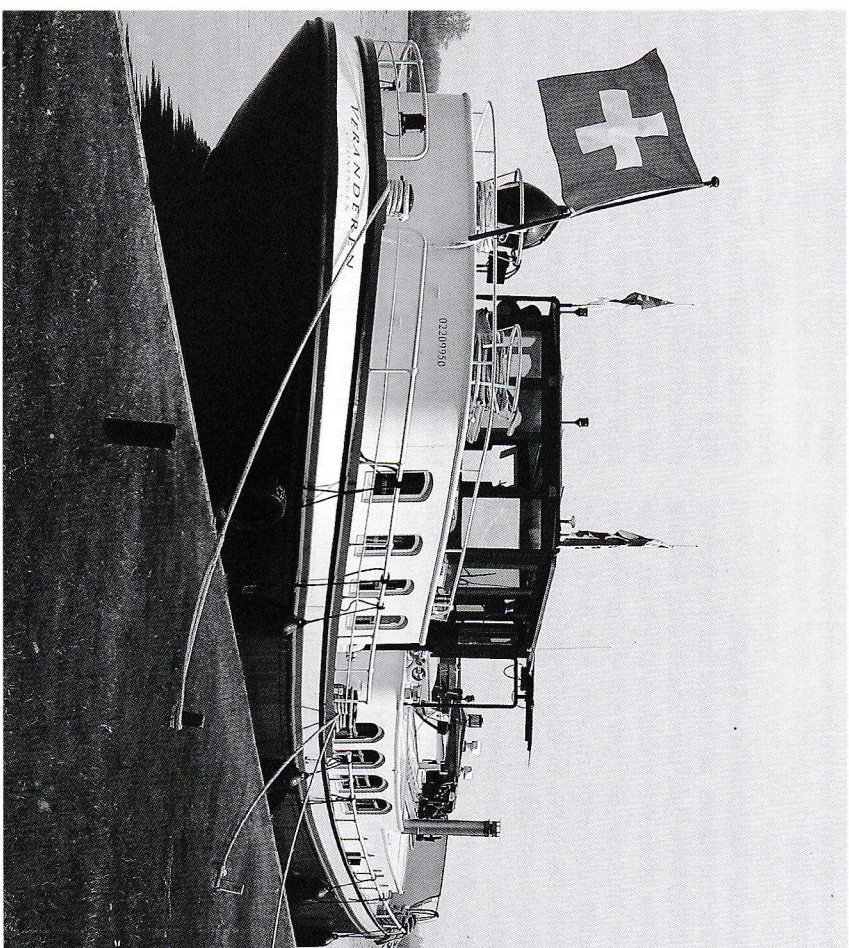
Martin ist ein unbegabter Mechaniker, aber

guter Kommunikator und ziemlich chaotisch unterwegs.

Theres ist eine sehr begabte Köchin und nicht nur ziemlich, sondern ausserordentlich gut organisiert unterwegs.

Zusammen sind wir ein Team, das nie einer Meinung ist und trotzdem bestens funktioniert.

Wen's interessiert: www.veranderen.ch



Das Schiff

MS VERANDEREN
 Niederländische Luxemotor 2500 Comfort.
 Baujahr 2001 nach einem alten Riss in
 Enkhuizen und Groningen.
 Länge 24,95 m
 Breite 4,85 m
 Tiefgang 1,10 m
 Höhe 3,35 m
 Verdrängung 84 t
 Autokan bis 1,8 t
 Salon, Küche, Achterkabine mit Dusche und
 sep. WC
 Gästekabine mit Dusche und sep. WC
 Innatrukkuliert in Groningen, Niederlande
 Zertifiziert für Zonen 3 und 4, Zone 2 für
 Niederlande
 Wir fahren mit Niederländischem Vaarbewijs
 1 für Schiffe bis 25 m

Wie die Jungfrau zum Kinde...

Zwar hat Martin, wo immer auf der Welt es
 einen Haten gab, den Spaziergang entlang
 all der glänzenden Yachten absolviert. Aber
 der Wunsch, dereinst mit einem eigenen
 Schiff unterwegs zu sein, war doch eher
 klein. Bis- ja bis er dann irgendwann, aus
 Langeweile wohl, eine Gratiszeitung durch-
 blätterte und an einem Foto eines schönen
 alten Schiffes hängenblieb. Ganze Breite
 über zwei Seiten und farbig, wunderschön
 anzuschauen!

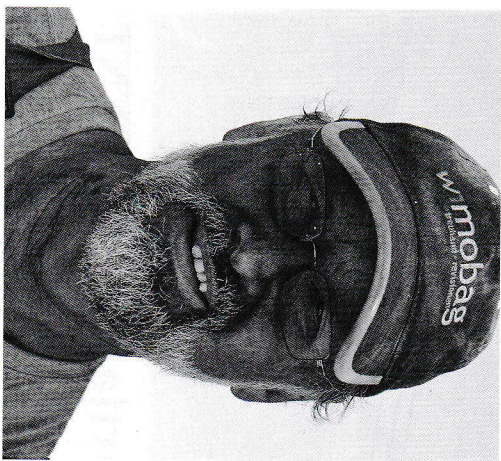
Da muss irgendetwas passiert sein, was nicht
 erklärbar ist. Schiffsleute wissen aber schon,
 was ich meine. Und dann waren wir plötz-
 lich Besitzer eines 25 Meter-Schiffes. Ohne
 jede Erfahrung, ohne Patente, aber mit viel
 Mut (oder war es doch eher Navität!) aus-
 gestattet. Martin hatte sich zwar schon über
 einen längeren Zeitraum im Internet kundig
 gemacht und realisiert, dass die Niederlande
 wohl der richtige Platz sein würden, um ein
 gutes Schiff zu finden. Denn das wollten wir
 es sollte keine Schrottladung sein und wir

schätzen uns wenigstens so realistisch ein,
 dass uns klar war, dass wir kein Schiff sel-
 ber auf- und ausbauen konnten und wollten.
 So vereinbarten wir also mit Ruud Thomas
 in Amsterdamm einen Besichtigungstrip
 und wollten uns einige Schiffe anschauen.
 Einfach nur Schauen ohne jeden Druck.

Erste Erkenntnis: Im Internet sieht fast al-
 les schön und gut aus. Aber beim Betreten
 des ersten zur Auswahl stehenden Schiffes
 in Leeuwarden haben unsere Nasen gleich
 Warnsignale ausgesendet. Dieser schlecht
 zu beschreibende, leicht modrige Geruch
 von feuchten Spanplattenwänden hat uns
 dann doch zu stark an die WC-Kistchen un-
 serer Katzen erinnert. Das konnte es nicht
 sein.

Beim zweiten Objekt waren wir erst mal be-
 eindruckt. Strahlendes Yachtweiss, Intarsien-
 Tisch in Teak, weisse Lederpolster. Verwirrt
 mussten wir erst die Gedanken ordnen. Was
 war das nun: Mittelmeer yacht oder ehema-
 liges Frachtschiff. Es war ein ehemaliges
 Frachtschiff, auf Mittelmeer getrimmt. Da wir
 Authentisches mögen, konnte es das auch
 nicht sein. Wenn schon, denn schon lieber
 gleich ein Neubau. Wir lieben zwar histo-
 rische Schiffe. Nur eben, wie oben beschrie-
 ben: eine fachgerechte und gute Renovation
 trauten wir uns nicht zu.

Das dritte Schiff hatten wir uns am ersten
 Tag bis zum Schluss aufgehoben. Ich hatte
 die MS VERANDEREN schon ein Jahr vor-
 her im Internet gesehen und sie hatte mich
 beeindruckt. Ihr traditionelles Äusseres
 und der handwerklich schön gearbeitete
 Innenausbau aus massiven Hölzern war ein
 Mix, den ich gut akzeptieren konnte. Sie war
 in den wenigen Jahren, die sie hinter sich
 hatte, allerdings vernachlässigt worden und
 zur Wohnung der Eignerin in Groningen mit
 festem Liegeplatz geworden. Praktisch kaum



Die Eigner: Martin & Theres
 gefahren, aber in unseren Augen mit unver-
 kennbaren Qualitäten.



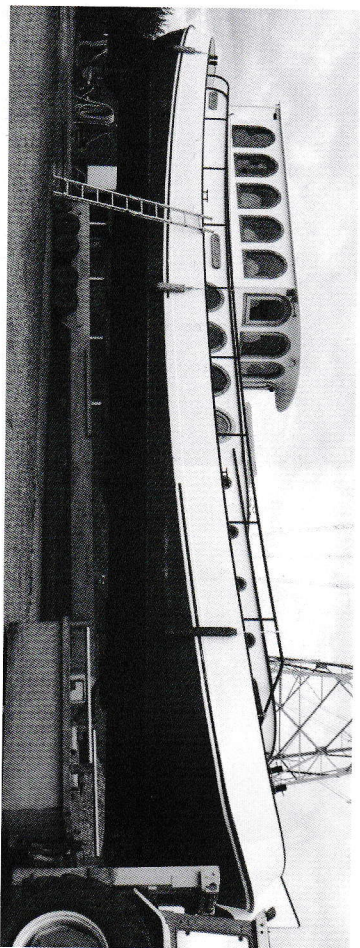
Jetzt besassen wir also ein grosses Schiff
 und grade mal eine Funklizenz. Die
 Prüfung für den Schweizer Fahrausweis für
 Freizeitschiffe absolvierte ich dann noch
 im gleichen Jahr. Der erlaubt auch das
 Führen eines Schiffes bis 25 Meter. Aber das
 Führen eines Schiffes auf einem Schweizer
 See ist eine ganz andere Nummer als in
 den Kanälen Hollands. Die Praxis haben
 wir uns nach und nach in Friesland buch-
 stäblich erarbeiten müssen mit Fahrlehrern
 mit komplett unterschiedlichen Methoden
 und Herangehensweisen. Wer eine grosse
 Tjalk im Ijsselmeer führt, fährt anders als
 ein Binnenschiffer, der es gewohnt ist, fast
 schon zentimetergenau an einer Kade an-
 zulegen. Vermutlich haben wir von beiden
 etwas mitgenommen und daraus unsere ei-
 gene Art entwickelt.

„Fahren“ allerdings blieb in den ersten
 zwei Jahren eher Wunsch als Realität.
 Zwei Sommer lang bauten wir auf der
 Werft in Harlingen um (inklusive richtigem
 Werfkoller), reparierten, ergänzten und

verpassten dem Schiff schliesslich einen
 komplett neuen Anstrich. AIS wurde Pflicht,
 neue Sicherheitsvorschriften wurden ersetzt
 werden. Weil ein Schiff, das nicht gefahren
 wird, weist Standschäden auf. Und unser
 Budget durchlief etliche Uploads!

Heute ist VERANDEREN, wie wir mei-
 nen, ein Bijoux geworden. Fahren ist jetzt
 Realität. Ein Jahr im Norden von Holland
 bis runter nach Amsterdamm, Haarlem. Und
 letztes Jahr über Delzijl, die Ems und den
 Mittellandkanal nach Berlin. Und heuer soll
 es in die Müritz gehen und vielleicht nach
 Stettin, wer weiss.

Was manche nicht wissen zum Schluss:
 Schweizer Patente für grosse Schiffe werden
 in Deutschland, und nur in Deutschland,
 nicht anerkannt. Wir haben uns dahinter ge-
 klemmt und deshalb die Prüfungen für das
 niederländische Patent absolviert. In hol-
 ländischer Sprache notabene, wie andere
 Schweizer auch. Und so haben wir die deut-
 schen Einschränkungen als Chance verstan-
 den und nicht als Schikane. **2**



Neuvorstellung Motorjalk PEER GYNT

von Madlene und Fredo Riedel

Vor dem Kauf waren wir am Überlegen ob nicht auch ein Schiffsneubau infrage kommen könnte, weil wir dann sicherlich nicht die 15 m Schiffsgröße überschritten hätten.

Die Punkte

Liegeplätze, Führerschein und Handling bei 2 Personen waren die Hauptgründe. Diese Überlegungen beschäftigte uns eine ganze Weile. Verworfen haben wir dann doch das Ganze, da bei einem Neubau die Unwägbarkeit der Kosten für uns ein schlecht zu kalkulierendes Budgetrisiko darstellte. Wir haben uns deshalb wieder für ein im guten Ausbausezustand bestehendes Schiff entschieden.

Im und am Schiff dann technisch Erneuerungen, Ergänzungen oder Umbauten vorzunehmen und einen Außenanstrich zu spendieren erschien uns als die bessere Lösung.

Zeitreise und Stationen der Crew Peer Gynt: An einem kalten Wintertag bin ich auf die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) mit ihrer Broschüre „Von historischen Schiffen & vom Leben auf dem Wasser“ im Internet

aufmerksam geworden. Nach einer kurzen

Leseprobe habe ich die Publikation bestellt und fühlte ich beim späteren Durchlesen sofort angesprochen. So ein Forum und die möglichen Kontakte habe ich schon lange gesucht, haben wir selbst doch nach meiner Pensionierung uns zum Erwerb eines Traditionsschiffes entschlossen. Mitgliedsantrag gestellt und so sind wir heute an diesem Punkt angelangt.

Wunschgemäß sollten jetzt eigentlich einige Sätze zur Vita vom Schiff folgen. Leider sind dazu sehr wenige Details bekannt, so dass ich mich nur auf die Angaben vom Schiffsmakler und Verkäufer beziehen kann. Die Wert hat bereits vor Jahren ihre Tore geschlossen und beim Neuanstrich vom Schiff konnten wir leider keine alte Baunummer am Schiffsrumpf entdecken, die uns über die Historie Aufschluss geben könnte.

Bei der Motorjalk „Peer Gynt“ handelt es sich um eine ehemalige Groninger Tjalk aus dem Jahr 1903. Der geklinkerte Stahlrumpf ist genietet. Umgebaut in ein Wohnschiff wurde sie im Jahr 2002 bei Mekon Shipyard B.V. in Lemmer/NL. Schiffsabmessung 19,49 x 4,05 x 0,90 m. Die Durchfahrtsöhe liegt bei 3,00 m. Angetrieben wird das Schiff durch ei-

nen 120 PS DAF-Dieselmotor und wiegt ca. 47 t. Einige Bilder aus der jüngeren Zeit sollen einen kleinen Einblick geben.

Irgendwann vor gut 35 Jahren hat es uns (Madlene, Fredo und später unser Sohn Oliver) aufs Wasser gezogen. Zuerst haben wir mehrere Jahre in Holland (Friesland) gechartert und dann sollte es doch etwas eigenes sein. Es folgten der Erwerb verschiedener Kunststoffboote und das erste 10m Stahlschiff Typ Eurocruiser.

Unser Fahrrevier war damals der Rhein in der Nähe von Erfelden am Altrhein. Viele schöne Sommerurlaube haben wir damals im Reffenthal bei Speyer verbracht. Anlässlich einer Urlaubsreise über Rhein, Maas und dem Rhein-Marne-Kanal reifte bei uns der Entschluss das Schiff an die ruhige und Stechmücken freie Maas zu legen. So sind wir seit gut 25 Jahren in der Provinz Limburg Zuhause.

Um etwas mehr Lebensraum und Komfort zu haben wurde dann Mitte der 90er Jahre ein Stahltrawler von 15 m mit einer festen Höhe von 4,06 m erworben. Schon beim Kauf war uns klar, dass wenn einmal die Pensionierung sich abzeichnet nochmals ein Schiffswechsel anstehen würde. Als mögliches Fahrrevier hatten wir vorzugsweise die französischen Kanäle und vor allem Südfrankreich im Blickwinkel, weil wir bereits einmal eine Schiffstour mit unserem ersten Stahlverdränger von Erfelden nach Le Grau-du-Roi unternommen hatten. Also musste es ein flaches Schiff mit viel Lebensraum und einen ansprechenden nicht verwohnten Innenausbau sein. Tjalk und Luxe Motor waren dabei unsere bevorzugten Schiffstypen. Es folgten eingehende Marktbeobachtungen im Internet und das

Studium der Maklerangebote verbunden mit dem abklappern der Händler und privat Anbieter in Holland.

Bereits relativ schnell hatten wir unser „Traumschiff“ bei einem bekannten Schiffsmakler in Loosrecht gefunden. Meine Frau schreckte aber die Schiffsgröße von fast 20 m. Bei den kleineren Schiffen gefiel der Innenausbau nicht und/oder weil die Technik nicht dem Stand der Zeit entsprach. Also zurück auf Anfang.

Zu schnell kaufen wollten wir aber das Schiff auch nicht und der seinerzeitige Fragepreis hatte uns zum Abwarten geraten. Nach dem mehrmaligen Besuch mit Freunden, die aufgrund ihrer beruflichen Ausbildung den bevorstehenden technischen Umbau begleiten sollten, war noch die Expertise des Versicherungsgebers erforderlich, die zufriedenstellend ausgefallen war. Der Schiffskauf war damit besie-



gelt. Wie es sich aber im nach hinein zeigte, wurde der technische Umbaufwand dann doch umfänglicher als erst gedacht. Exemplarisch nenne ich hier ein paar Details:

Verlegung des Außensteuerstandes in den Salon inkl. Armaturenbrett, Einbau Heckstrahlruder, Installation der Scheibenwischer, Austausch der mit Algen belasteten Wasserschläuche gegen Kupferrohre, Installation Warmwasserboiler 80 l, Einbau Abwassertank, neue Sanitär- und Küchenobjekte, teilweise neue Pumpen, Isolation der Auspuffanlage, Einbau einer Deckswaschanlage, Dachluken, Solaranlage und vieles andere mehr.

Hier sei an dieser Stelle an meine beiden Bootsfreunde Philipp (MY Kassandra) und Rolf (MY Carpe Diem) nochmals ein besonderer Dank angesagt. Ohne gute



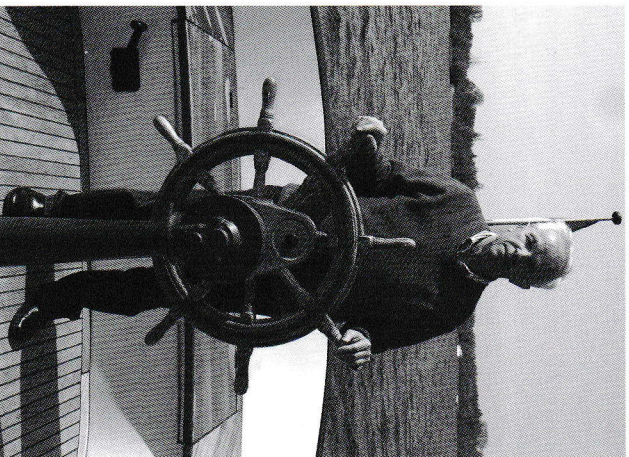
Freunde geht bei diesem Hobby eigentlich gar nichts.

Die Außenlackierung haben wir durch Fachhandwerker vornehmen lassen – denn es soll ja gut werden.

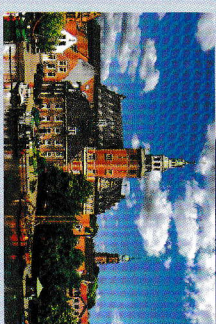
Südfrankreich ist somit als kommendes Reiseziel eigentlich möglich, wären damit die Reiseberichte von der Crew Kinette. Wir verfolgen bereits seit geraumer Zeit sehr intensiv ihre Reisebeschreibungen, die ausgesprochen informativ und ansprechend sind. Daher hatten wir kurz entschlossen das Reiseziel zu Gunsten einer Fahrt nach Potsdam abgeändert. Bevor wir uns auf dem Weg machen konnten war der in Deutschland vorgeschriebene Führerschein Sportschiffzeugnis E notwendig, den ich bei Atlas Schifffahrt erwarb. In den Jahren 2014 und 2015 waren wir dann in Potsdam und Umgebung unterwegs. Potsdam mit seinen vielen historischen Bauten und seinen einzigartigen Flair hat es uns besonders angetan. Die Folge davon ist, dass wir ab dem Jahr 2017 unser Schiff an die Havel verlegen und von dort aus die Kanäle und Seen bereisen wollen. Denn nichts ist so beständig wie die Veränderung.

Ahoi

die Crew der Peer Gynt



Freizeithafen Leer (Ostfriesland)

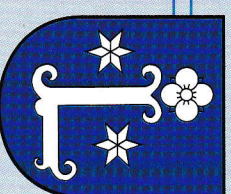


Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2016

- ◆ 02./03. Juli 25. Ostfriesischer Töpfermarkt, LedasträÙe
 - ◆ 30. Juli Gartenlust – Tag des offenen Gartens, Zoostraße 41
 - ◆ 31. Juli 4. Kunst & HandwerkerMarkt, Brunnenstraße/Rathausstraße
 - ◆ 06. August 9. Stadtmeisterschaften im Drachenbootrennen, Freizeithafen
 - ◆ 12./13. August 18. Weinfest im Rathaus-Innenhof
 - ◆ 27. August 7. American Wheels, Altstadt
 - ◆ 28. August „10 Jahre Wallhecken-Umwelt-Zentrum“ – GroÙer Wallheckentag, Wallhecken-Umwelt-Zentrum
 - ◆ 03. September Fest der Kulturen, Altstadt
 - ◆ 03./04. September 77. Ruderregatta, Freizeithafen/Ruderverein
 - ◆ 04. September 24. Citylauf Leer, Innenstadt
 - ◆ 30. Sept. – 03. Okt. 36. Ostfrieslandschau, VoSt-Gelände
 - ◆ 11. – 12. Oktober Galliviehmarkt, VoSt-Gelände
 - ◆ 12. – 16. Oktober Gallimarkt, GroÙe Bleiche
- ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:
Tourist-Information der Stadt Leer, Ledastr. 10, 26789 Leer
Tel: 04 91/91 96 96-70, Fax 04 91/91 96 96-69
e-mail: touristik@leer.de, Internet: www.touristik-leer.de



TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten · Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

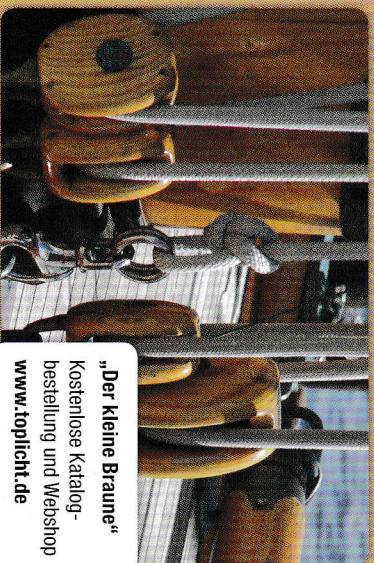
Notkestraße 97
22607 Hamburg

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011

toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:

Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der Kleine Braune“
kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Schiffe der DTMV

Neuvorstellung Luxemotor MAXIMA

Eine Kurzbiographie

Eigner:

Dr. Egmont & Marion Pfeifer

Egmont Pfeifer:

Geb. 01.07.1954 in Münster / Westf.

Studium der Tiermedizin &

Psychologie an der JLU Giessen

Approbation zum Tierarzt 1980

Promotion zum Dr. med.vet

& Anerkennung als Fachtierarzt für

Innere Medizin 1986

Zusatzqualifikation in BWL & Marketing

am USW / Schloss Gracht

Tätigkeit in versch. Unternehmen der

Pharmaindustrie u.a. sieben Jahre in

Manila / Philippinen

Seit 1997 leitender Angestellter

Meggje Group, seit 2014 Geschäftsführer

Ab 01.07.2016 Geschäftsführer & CEO

Meggje GmbH & Co KG

Zertifikate:

Sportbootführerschein Binnen

Sportbootführerschein See

Rheinpatent / Sportpatent

(km 166,64 – 1035,40)

UBI Sprechfunkzeugnis

SRC Sprechfunkzeugnis

Marion Pfeifer

Geb. 29.03.1957 in Leverkusen

Ausbildung als

Groß- und Außenhandelskauffrau

Studium BWL an der

Rheinischen Akademie, Köln

Studium Wirtschaftswissenschaften,

Philosophie & Literatur an der GH

Wuppertal mit Abschluss Dipl.Ökonom(in)

Lehrfähigkeit an der Uni Aachen

Fachlehrerin für Mathematik Gymnasium

Gars / Inn

Schiff:

Luxemotor MS MAXIMA

Baujahr 1923

Länge: 24,17m

Breite: 4,67m

Höhe: 3,50m

Tiefgang: 1,20m

Wasserverdrängung: 99,64m³

BSR 2008

Die Maxima wurde 1923 auf der Zuytlekom Wert, Raamsdonksveer in Holland erbaut und fuhr bis 1964 als Frachter für Torf und Kohle auf den Kanälen und Seen Hollands.

1964 wurde das Schiff als Wohnschiff umgebaut und seit dem unter dem Namen STERNA vorwiegend als festes Domizil genutzt.

2012 erfolgte eine Generalsanierung.

2014 haben wir das Schiff erworben, da der bisherige Besitzer verstorben war und die Familie das Schiff nicht halten konnte oder wollte.

Da wir beabsichtigen unsere Zeit nach der Berufstätigkeit auf den Flüssen und Kanälen Europas mit dem, nun umbenannten, Schiff ‚MAXIMA‘ zu verbringen, waren technische, nautische und wohlliche Umbauten notwendig. Diese wurden von Mitte 2014 bis Mitte 2015 auf der SRF Wert in Harlingen durchgeführt.

Damit wurde auch die Zertifizierung der Klassen 2 (Rheinatst), 3 & 4 erworben und alle Flüsse und Küstengewässer Europas stehen uns damit offen. Die MAXIMA ist mit einem 6-Zylinder Ford Marine Diesel mit 96 KW ausgerüstet.

Seit Mai 2015 liegen wir mit der MAXIMA in



DRUCKKONTOR EMDEN

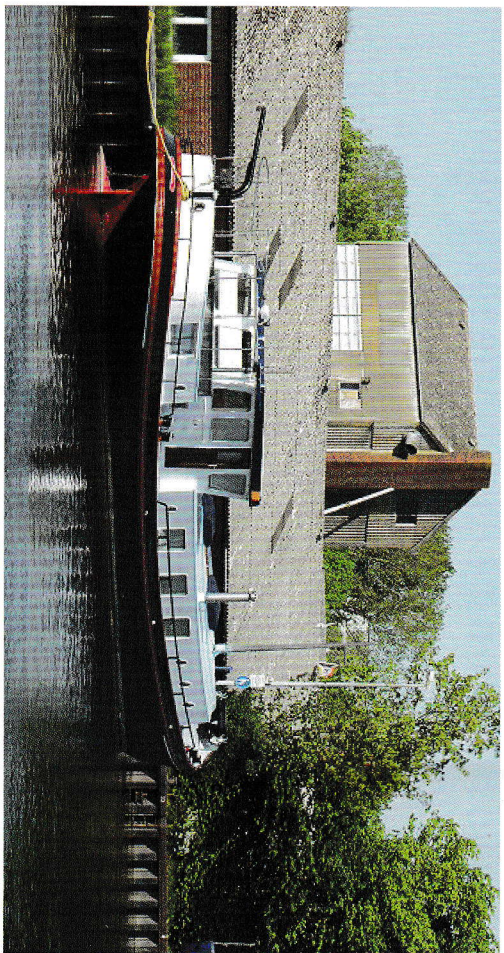
Wir beraten Sie gerne...

- Bücher
- Imageprospekte
- Broschüren
- Stanzungen
- Kalender
- Geschäftsausstattung
- Notizblöcke
- Mailings
- Folder
- Schreibtischunterlagen
- Heißfolienprägung
- 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



Weener und seit März 2016 sind wir auch Mitglied im DTMV. Ursprünglich war geplant Mitte 2017 Segel zu setzen und die Reise zu beginnen.

Da sich die Zeit bis zur Beendigung der Berufstätigkeit wider Erwarten doch noch etwas hinziehen wird, kann man uns voraussichtlich auch noch 2-3 Jahre dort finden. **[2]**



Neuvorstellung Motorjalk ELISE- MARIE

Meine Name ist Markus Schwall und bin in Karlsruhe am Rhein aufgewachsen. Einmal nur mittfahren auf einen der vorbeiziehenden Binnenschiffe, das war mein Kindheitstraum. Irgendwann ist der Moment gekommen und der Traum läßt einen nicht mehr los. Die Wirklichkeit und der starke Wille, diesen Traum wahrzumachen rückte immer näher. In Bremen hab ich dann endlich mein Traumschiff gefunden.

Die Motorjalk „Elise – Marie“

Das Schiff wurde 1904 in den Niederlanden gebaut und wurde für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse genutzt. Anfangs unter Besegelung und ab 1920 wurde das Schiff mit einem drei Zylinder Glühkopfmotor ausgestattet. Anfang der 60er bekam das Schiff seinen jetzigen Motor aus der Deutz-Serie SAM 6/517 mit ca 116 PS.

Das Schiff wurde zweimal eingekürzt und hat nun eine Rumpflänge von 15 m. Der ehemalige Laderaum ist leer und bietet sich für einen geräumigen Innenausbau an.

Nun stelle ich mir die Frage: „wie bekomme ich das Schiff nach Karlsruhe.“ Der Vorbesitzer drückte mir den Klönschnack

in die Hand und meinte: „Da wird dir schon geholfen“

Gepplant ist nun ein Sondertransport auf der Landstrasse. In Karlsruhe habe ich die Möglichkeiten in der Nähe meines Wohnortes das Schiff zu lagern, daran zu arbeiten und fertigzustellen. **[2]**

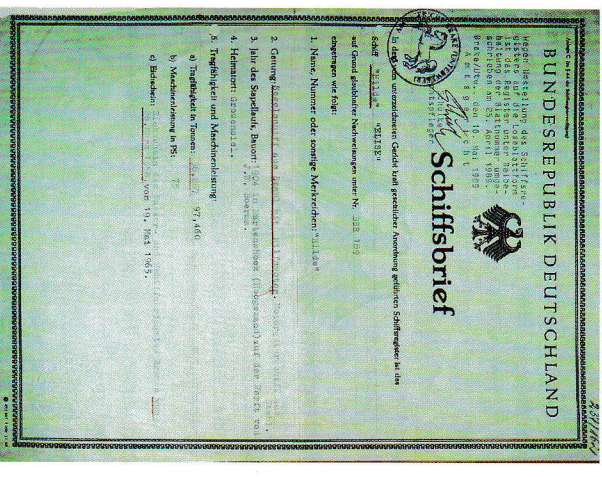
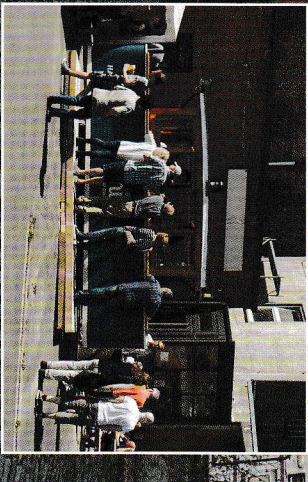
NEU-ERÖFFNUNG 23. u. 24.07.2016

ab 16 Uhr am historischen Hafen 55 in Weener

LIVE-Musik, Essen, Trinken ...



Am Hafen 55 • 26826 Weener



Merkblatt über die Verpflichtungen der Sportschifffahrt im Hinblick auf Seetagebücher

1. Müssen auf Sportfahrzeugen Seetagebücher geführt werden?

Die Frage ist zu allgemein gestellt.

Grundsätzlich sieht der Staat davon ab, dem Einzelnen für jede Situation ein genaues Verhalten vorzuschreiben. Das gilt auch für die Führung von Seetagebüchern. Dagegen rechnet der Staat ganz entscheidend auf die Eigenverantwortung des Einzelnen. Unter diesem Vorzeichen kann es sehr wohl auch eine Pflicht geben, dass der Skipper in bestimmten Situationen Eintragungen zu machen und insofern ein Schiffsstagebuch - ein Unterfall der Seetagebücher - zu führen hat.

2. Gibt es für Sportfahrzeuge Rechtsvorschriften über Seetagebücher? Ja: Nach § 3

des Schiffsicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I Seite 2866) hat jeder, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, für dessen sicheren Betrieb zu sorgen und unter anderem die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb zu treffen. Betreiben oder verwenden mehrere Personen ein Sportfahrzeug zur Seefahrt, so kann es beispielsweise zum Schutz anderer Nutzer vor möglichen im Betrieb bereits zutage getretenen Gefahren (z. B. zeitweilig ausfallendes Funkgerät) notwendig sein, für nachfolgende Nutzer mindestens eine schriftliche Mitteilung an Bord zu hinterlassen.

§ 6 Absatz 3 des Schiffsicherheitsgesetzes schreibt

22

KLÖNSCHNACK Nr. 33

zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.“

Ist ein Sportfahrzeug an einem Schiffszusammenstoß beteiligt, so schreibt § 6 Absatz 2 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27.07.1993 (BGBl. I Seite 1417) eine ausdrückliche Aufzeichnung vor, wenn die Fortsetzung der Fahrt nicht unterbrochen und Namen, Unterscheidungssignal sowie Heimat-, Abgangs- und Bestimmungsorten nicht den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen mitgeteilt werden können. Der Wortlaut „so weit er zur Führung eines solchen (Schiffsstagebuches) verpflichtet ist“ in § 6 Absatz 2 bezieht sich auf die Verpflichtung nach § 6 Absatz 3 des Schiffsicherheitsgesetzes und dürfte für Sportfahrzeuge bei Zusammenstößen in aller Regel zutreffen.

Nach § 13 Absatz 1 Nummer 3 SchSV müssen Unterlagen, in denen entsprechende Eintragungen vorgenommen worden sind („Seetagebuch“), nach Maßgabe des Abschnitts B II Nummer 6 der Anlage (zur SchSV) aufbewahrt werden. Der Eigentümer des Schiffes hat nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c SchSV ein Bußgeld zu zahlen, wenn er dieser Aufbewahrungspflicht nicht nachkommt.

3. Welche Formvorschriften gelten für Sportfahrzeuge?

Nach dem in § 5 Absatz 2 SchSV genannten Abschnitt B II der Anlage 1 sind u. a. für Sportfahrzeuge folgende Anforderungen einzuhalten:

Die Vermerke, Aufzeichnungen oder Eintragungen sind auf ein Schiff auszustellen, dessen Namen und Unterscheidungssignal ausdrücklich zu bezeichnen sind (Nummer 3.1).

• Es ist kenntlich zu machen, aus welchen Bestandteilen die Aufzeichnungen insgesamt tatsächlich bestehen (Nummer 3.3).

Dazu können auch Seekarten gehören, in denen Kurse, Positionen, Uhrzeit und sonstige schriftliche Vermerke eingetragen worden sind.

• Die Aufzeichnungen sind in deutscher Sprache unter Angabe der Bordzeit zu führen. Nicht allgemein gebräuchliche Abkürzungen oder Symbole sind zu erklären (Nummer 4.1 und 4.2).

• Das Radieren und Unkenntlichmachen von Eintragungen und das Entfernen von Seiten, die bereits Eintragungen enthalten, sind nicht zulässig.

Wird eine Eintragung gestrichen, muss das Gestrichene lesbar bleiben.

Streichungen und spätere Zusätze sind mit Datum und Unterschrift zu versehen (Nummer 4.3).

• Die Vermerke, Aufzeichnungen und Eintragungen sind jeweils von dem für die Eintragung verantwortlichen Schiffsführer zu unterschreiben (4.4).

• Der Schiffs Eigentümer hat durch Aufzeichnung nachzuweisen, dass und wann er in regelmäßigen Abständen - mindestens alle 12 Monate - den vollständigen aktuellen Inhalt der Aufzeichnungen zur Kenntnis genommen hat (Nummer 5).

• Der Eigentümer hat die Aufzeichnungen ab dem Tag der letzten Eintragung für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf der Frist (Nummer 6).

In Anlage 1 Abschnitt B II der Schiffsicherheitsverordnung sind noch weitere Erläuterungen und Anforderungen enthalten, die aber ihrem Charakter nach nicht auf die Sportschifffahrt anwendbar sind. So weit das heute nicht klar genug im Wortlaut zum Ausdruck kommt, wird es bei nächster Gelegenheit deutlicher spezifiziert.

4. Müssen Sportfahrzeugführer damit rechnen, dass sie von Polizeibehörden zur Rechenschaft gezogen oder gar mit

KLÖNSCHNACK Nr. 33

Sicher ankommen...

mit den Spezialisten
für Schiffslektrik und Dieselfechnik.

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

A&W



Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

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



Ausbildung

Bußgeld bedroht werden, wenn sie kein Schiffsstagebuch vorweisen können?

Die unter 3. genannten Formvorschriften schreiben nicht die Ausrüstung von Sportfahrzeugen mit bestimmten vorge-druckten Büchern vor. Es ist auch nicht erforderlich, die Eintragungunterlagen für jeden Kalendertag im Vorhinein in Spalten einzuteilen und in regelmäßigen Zeitabständen oder Fahrtrabschnitten auszufüllen. Der beste Maßstab, um zu bestimmen wie man die Tagebuchführungspflicht zu interpretieren hat, ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen Verkehrsteilnehmers, der die seemännischen Sorgfaltspflichten einhält. Der Eigentümer und/oder der an Bord Verantwortliche müssen also selbst entscheiden, wie sie die Selbstkontrolle und die Gestaltung der nach den obigen Rechtsvorschriften erforderlichen

Eintragungen vornehmen. Dabei werden sie feststellen, dass für viele Fahrzeuge geeignete vorgedruckte Bücher erhebliche Vorteile aufweisen können.

5. Verlangen die Gerichte eine Eintragung? Rechtsprechung zu der neuen Rechtslage ist noch nicht ersichtlich. Hat der Skipper zum Beispiel bei Verwicklung in einen Seunfall nachweislich vorherige schadenrelevante sicherheitsbezogene Sachverhalte nicht eingetragen, so kann sich dies im Haftungsfall für ihn unter Umständen belastend auswirken. Umgekehrt kann er sich durch einen Hinweis auf rechtzeitige sachgemäße Eintragungen in entsprechenden Fällen häufig entlasten. Der verantwortliche Skipper sollte nie aus den Augen lassen, dass er durch angemessene Eintragungen sich und anderen nützen kann. **2** PM

Ausbildung

Sicher navigieren im „Weltnaturerbe Wattenmeer“

Die Boote, die von Leer über Emden in Richtung Bremerhaven fahren, bewegen sich die Ems abwärts und fahren in Oldersum über den Ems-Seitenkanal nach Emden. Von hier geht es weiter über den Ems- Jade- Kanal nach Wilhelmshaven. Boote mit einer Höhe von weniger als 2,65 Meter können auch von der Stadt Leer über Leda, Jümmme, Nordgeorgsteinkanal und Ems-Jade-Kanal Wilhelmshaven auf einer wunderschönen Route erreichen.

Hier können Sie entscheiden, wie Sie weiterfahren wollen: über das Wattenmeer, zwischen Inseln und Festland, oder lieber über die Binnenwege Ems-Jade-Kanal bzw. für niedrigere Boote Nordgeorgsteinkanal, Jümmme und Leda. Sie können auch, unabhängig vom Wetter über das

ostfriesische Kanalnetz die großen niedersächsischen Seehäfen anlaufen.

Ablauf:

30.07.2016 - Von Wilhelmshaven nach Bremerhaven:

Die Teilnehmer treffen am Vortag von Emden über den Ems-Jade-Kanal kommend im Jade-Wassersportclub Wilhelmshaven ein. Am Vorabend ist um 18,00 Uhr die Fahrerbesprechung im Clubhaus.

31.07.2016 - Von Bremerhaven nach Wilhelmshaven: Die Teilnehmer treffen am Vortag in der Lloyd Marina in Bremerhaven ein. Um 18,00 Uhr ist die Fahrerbesprechung im Haterrestaurant. Kontakt und Anmeldung:

Tel.: 05404/3041
Fax: 05404/71633 **2**

vr.pr. € 58.500,-

Fikkers.nl

ref.3116

18,5x5x1,3m
Mercedes FM 346.A

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

Prüfungstermine

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, hat für das Jahr 2016 folgende Prüfungstermine vorgesehen:

1. Rheinpapentprüfungen

Mittwoch, den 29. Juni 2016
Montag, den 19. September 2016
Dienstag, den 20. September 2016
Mittwoch, den 21. September 2016
Montag, den 17. Oktober 2016
Dienstag, den 18. Oktober 2016
Montag, den 07. November 2016
Dienstag, den 08. November 2016
Mittwoch, den 09. November 2016
Montag, den 21. November 2016
Mittwoch, den 05. Dezember 2016
Dienstag, den 06. Dezember 2016
Mittwoch, den 07. Dezember 2016
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Südwest Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Südwest, Bruckerstraße 2, 55127 Mainz (Tel.:

06131 97940), hat für das Jahr 2016 nachfolgende Prüfungstermine vorgesehen:

Rheinpapentprüfungen

(Großes Patent, Kleines Patent, Sportpatent, Behördenpatent und Streckenzugentis), Prüfungen um ein Belähigungszeugnis in der Binnenschifffahrt (Klasse: B, C2, D2, E und F) einschließl. der Prüfungen zur Patenterweiterung sowie ADN-Fachkundeprüfungen:

Montag, 04. Juli 2016
Dienstag, 05. Juli 2016
Mittwoch, 06. Juli 2016
Montag, 01. August 2016
Dienstag, 02. August 2016
Mittwoch, 03. August 2016
Dienstag, 04. Oktober 2016
Montag, 07. November 2016
Dienstag, 08. November 2016
Mittwoch, 09. November 2016
Montag, 05. Dezember 2016
Dienstag, 06. Dezember 2016



Klönschnack

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

Erfolgreich werben und Ihre Zielgruppe direkt ansprechen!

...jetzt buchen!



In jeder Ausgabe des KLÖNSCHNACK platzieren Sie Ihre zielgenaue Werbung in einem interessanten, redaktionellen Umfeld.
Der günstige Preis von 120,00 EUR für eine ganze und 63,00 EUR für eine halbe Seite lassen Spielraum für Ihren Etat. Gerne bieten wir Ihnen auch einen vierfarbigen Druck Ihrer Anzeige zu einem Seitenpreis von 218,00 EUR und 118,00 EUR für eine halbe Seite an. Die Platzierung auf den farbigen Umschlagseiten berechnen wir mit 244,00 EUR. Bei einer Anzeigenschaltung in zwei aufeinanderfolgenden Ausgaben räumen wir Ihnen zusätzlich einen Rabatt von 10 % ein.

Ihr Ansprechpartner: Johanne Oltmanns · j.oltmanns@grafik-team.de oder 0491-92555-14
Grafik-Team Werbeagentur · Oltmanns & Langwisch GmbH · Mühlenweg 5, 26789 Leer
Telefon: 0491-92555-0 · Mail: info@grafik-team.de · www.grafik-team.de

Berichte der Mitglieder

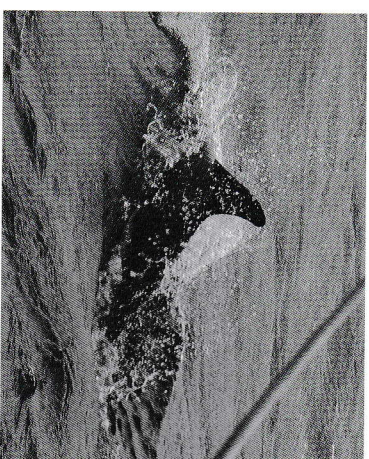
DTMVer Christoph Meyer steigt aus

Teil II Die Biskaya

10.10.2015, L'Abber Wrac'h, 10:00 Uhr

Ich wache mit einem Schädel auf. An Bord der Nadir gab es gestern Abend Dosenbier verschiedenster Herkunft. Die deutsche Crew um Renate und Hermann segelt seit März auf ihrem chilenischen Einzelbau – erst die große Ostseerunde rauf bis Haparanda sowie einem Abstecher in die russische Exklave Kaliningrad, anschließend über die Nordsee und den Ärmelkanal in die Bretagne. Die beiden hatten viel zu erzählen, ich auch.

Vor uns liegt die Ile d'Ouessant, der nordwestlichste Außenposten Frankreichs. Berühmt für seine Leuchttürme und seine eigentümlich karge Natur, berichtigt für die vielen verlorenen Schiffe, die es zwischen den schroffen Felsen in der stark strömenden Umgebung nicht mehr in sicheres Wasser geschafft haben. Zwischen Insel und Festland setzt bei Springtide harter Gezeitenstrom – von bis zu zehn Knoten ist die Rede. Ein gewöhnliches Segelboot, das vielleicht fünf bis sechs Knoten schnell ist, wird hier leicht zum Spielball, zumal entge-



Immer wieder – Delfine



Der Phare de la Jument – heute automatisiert

gensetzender Wind die See rauh gestaltet, hier und da ‚Eddies‘ und ‚Overfalls‘ lauern, vermeintlich helfende Manöver können schnell in aussichtsloser Hektik münden. Wir wählen für die Passage des ‚Chenal Du Four‘ – die Durchfahrt zwischen Insel und Festland – einen Zeitpunkt nahe des örtlich berechneten Stillwassers. Die See ist oberflächlich ruhig, und doch passieren wir die engste Stelle mit knapp elf Knoten, sechs Knoten fallen dabei auf die ‚Fahrt durchs Wasser‘. Delfine begleiten uns – scheinbar mögen sie das Spiel in der Strömung. Wir runden den Phare de la Jument, einen der vielen Leuchttürme der Insel, und werfen bei einsetzender Dämmerung den Anker. Mit dem Dinghi paddeln wir in den kleinen Häfen, teilen uns eine Calzone, paddeln zurück – und werden nass. Von allen Seiten spritzt es. Doch wir sehen nichts. Lotte bellt aufgeregt aber duckt sich zugleich ängstlich. Ich schalte meine Stirnlampe an, lasse meinen Blick kreisen und erhasche im schwachen Licht die Rückenflößen von Delfinen. Scheinbar sind sie uns bis in die Bucht gefolgt und warteten nur darauf,

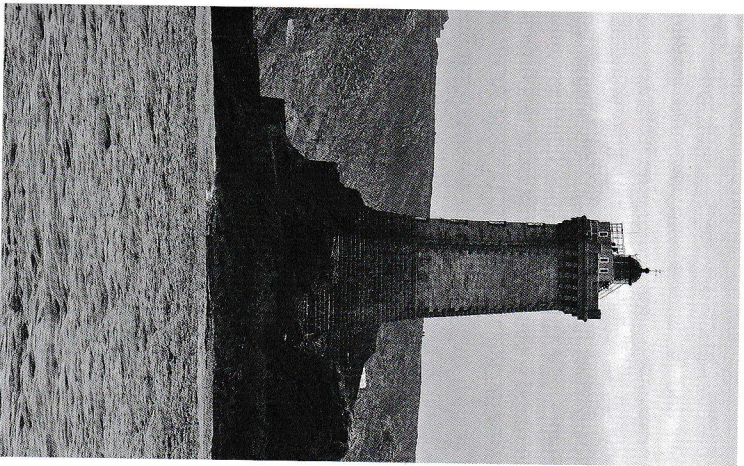
Berichte der Mitglieder

uns zu ärgern. In der Kojie sind ihre sanften Stöße gegen den Rumpf spürbar. Ich interpretiere ihr Verhalten als Appell, weiterzugehen. Nein, wir bleiben.

Landgang: Quessant wird seinem voraus-eilenden Ruf einhundertprozentig gerecht. Wer Ruhe sucht, findet sie hier. Eingeraht von rauhen Fels.

12.10.2015 Camaret-Sur-Mer

Camaret entspricht seiner Eigenschaft als Absprunghafen für Segler mit der Absicht, die Biskaya zu überqueren – also in einem Stück bis Galizien. Wir lernen Birte und Nico kennen, die beiden haben ihre ‚Albin Ballad‘ liebevoll auf und vorbereitet und versiegeln nun eine einjährige Auszeit. Auch



... oder diesen Leuchtturm südlich Camaret-Sur-Mer

28

KLÖNSCHNACK Nr. 33



Viele Inseln, heller Strand: Les Glenans.

Wir warten auf ein passendes Wetterfenster für die etwa dreitägige Passage bis Spanien. Lotte und ich nehmen Abstand von dieser Idee, fehlt uns doch zum einen die Geduld, zum anderen finden sich an Frankreichs Westküste viele kleine Inseln und Orte, die neugierig machen. Die Crew der Nadir sieht das ähnlich und macht vor uns die Leinen los um die Biskaya küstennah auszusegeln.

15.10.15 Archipel ‚Iles de Glenan‘

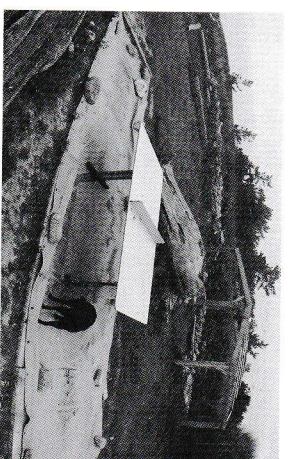
Unser Treibstoff ist der Ostwind. Seit Tagen weht es zwischen NO und SO. Und es soll so bleiben. Gern. Es ist warm, die Atlantikdünung, die hier vorherrschend aus West einrollt, bleibt nahezu aus. Wir segeln durch die Biskaya als wäre es die Ostsee. Die Sonne geht unter, wir rauschen unter Vollzeug in die flachen Priele des unbewohnten Archipels ‚Iles de Glenan‘. Als ‚Karibik des Nordatlantiks‘ wird die Inselgruppe auch bezeichnet. Dieser Eindruck soll sich für mich erst am nächsten

Berichte der Mitglieder

Tag bestätigen. Der Anker fällt vor ‚Saint Nicolas‘.

Es ist dunkel, ausgerüstet mit Stirnlampe padeln wir an Land. Niemand zu sehen, doch es duftet nach altem Fritzensenfett. Lotte, sichtlich angeregt, übernimmt die Führung und verschwindet in einem Hauseingang. Ein Schrei! Licht geht an. Ein Mann – ebenso erschrocken wie ich – schreiet heraus. Wir treten in den Lichtschein und stellen uns einander vor. Er sei Besitzer des einzigen Restaurants, wollte gerade abschließen. Doch mein Besuch auf der Insel scheint ihm Anlass genug, den Abend zu verlängern. Er bittet mich hinein, legt den Schalter der Zapfanlage um und schenkt ein. Nach etwa einer halben Stunde kommen weitere Gäste. Fischer, die gerade ihren Fang eingeholt haben, Tauchlehrer die – vom Licht angelockt – mit dem Motorboot von einer Nachbarinsel herüber fahren. Es folgt ein europäischer Abend unter Gebrauch der Sprachen Englisch, Deutsch, Französisch und natürlich der Zeichensprache. Wir werden allesamt eingeladen. Keiner soll bezahlen. Er würde in der Hochsaison an den bis zu 4.000 Tagestouristen genug verdienen, so seine abschließenden Worte. In der Kojie lasse ich den Abend Revue passieren und denke: ‚einsam ... nein‘.

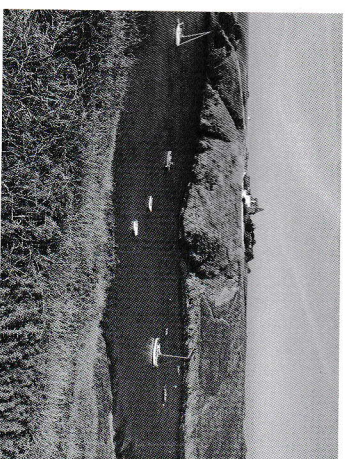
Beim ersten Licht wachen wir auf und verholen zur Insel Penfret, der Basis der berühmten Segelschule „Les Glenans“, die 1947 von Mitgliedern der Resistance als gemeinnützige Organisation gegründet wurde. Da Segelschneine in Frankreich keine große Rolle spielen, orientiert sich die Ausbildung vor Ort schwerpunktmäßig an der Segelpraxis. ‚Les Glenans‘ haben neben eigenen anerkannten und in Frankreich weit verbreiteten Bootskonstruktionen auch viele erfolgreiche Segler hervorgebracht, zum Beispiel Francis Joyon, schnellster Einhand-Weltumsegler (2004-2005) und



Sind Ping-Pong-Spieler die besseren Segler?!

erneut (2008), Eric Carret, Crewmitglied beim Americas Cup oder Karen Leibovici, Gewinnerin des Mini-Fastnet 2001.

Wir ankern auf hellem Grund. Penfret ist verlassen, auf den Wiesen liegen hunderte Boote im Winterschlaf. StrandKalamarane, Jollen, aber auch Kielboote werden ohne Lagerbock einfach auf der Wiese abgestellt. Überall verrammelte Hütten, die Fenster mit Brettern vernagelt. Hier, wo mitunter hochkarätige Segler ausgebildet werden, ist alles einfach gehalten. Wasser kommt aus dem Brunnen oder aus vom Regen gespeisten Tanks, die Toiletten erinnern an den technischen Stand des vorletzten Jahrhunderts. Neben jedem Klo findet sich ein Spaten. Viele ausgebrannte Feuerstätten bezeugen die Lebendigkeit des vergangenen



Bei Ostwind perfekt geschützt: Port Gouphar auf der Belle Ile.

KLÖNSCHNACK Nr. 33

29

Sommers. Und immer wieder fallen mir die viel zu kleinen Tischennsplatten auf. Mal stehen sie auf einem Hügel, mal hinter einem Haus, mal in Schräglage, mitten in hüfthohem Gestrüpp oder auch in einer eigens dafür ausgehobenen Senke – ausgelegt mit glatter Plane, gefüllt mit Wasser.

Vermutlich ist dies eine besondere Methode, Menschen für die Arbeit auf einem Segelboot vorzubereiten: „Es ist nass, glatt und schmerzhaft – doch Du musst gewinnen!“ Ich lächle bei der Vorstellung, hier eine Runde „Rundlauf“ zu spielen.

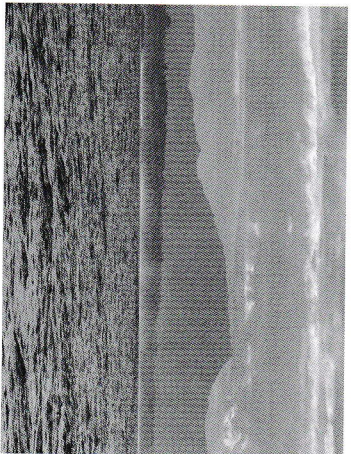
17.10.2015 Belle Ile

Die Insel wollten wir vermeiden, bieten die Häfen doch wenig Schutz oder auch zu wenig Wasser bei Ebbe. Aber der Wind frischt auf und setzt immer vorlicher, wir können unseren küstennahen Kurs nicht mehr halten und segeln die felsige Westküste entlang, in der Hoffnung, in einer der wenigen Buchten Schutz zu finden. In Port Goulphar, einer dem Westschwell des Atlantiks ausgesetzten Bucht, finden wir wider Erwarten die gewünschte Ruhe und eine perfekte Mobilfunkverbindung. Wir bleiben – verbringen viel Zeit in der Natur.

23.10.2015 La Rochelle

Ich sitze ein paar Tage am Rechner in der vielleicht größten Marina der Welt. Wer Hamburg-Wedel kennt, multipliziert dies mit mindestens drei, eher fünf.

Die nördlich über den Atlantik ziehenden Tiefs (das sind die, die später das nasskalte Wetter in Norddeutschland verursachen) lassen den Schwell auf drei Meter ansteigen. Das ist durchaus segelbar, die Welle ist lang. Doch die vorausliegenden Hafeneinfahrten sind nun unpassierbar, so auch die flache Einfahrt in das Bassin d'Arcachon. Die Wellen stellen sich vor der außenliegenden



Die Pyrenäen - ab Bayonne wird es bergig.

Barre steil auf und branden. Die Einfahrt zu passieren, würde wohl bei einem Versuch bleiben und das Ende der Reise bedeuten. Über Funk frage ich Cap Ferret nach den Möglichkeiten: „Fahren Sie weiter nach Bayonne, es ist keine gute Idee, zu experimentieren!“

Nach einer gefühlten Ewigkeit überqueren wir ‚Capbretons Canyon‘ – hier beginnt ostseitig die atlantische Tiefsee – und laufen am Nachmittag im baskisch geprägten Bayonne ein. Rechts und links von uns brandet die See, doch das Fahrwasser ist sicher. Die abwehrende Gischt vernebelt die Sicht. Vielleicht 50 Meter an Steuerbord warten ein paar Surfer auf ihre nächste ‚perfekte Welle‘.

05.11.2015 Bermeo/Spanien

Wir sind in den Pyrenäen. Zumindest können wir sie seit Bayonne sehen. Eine beeindruckende Kulisse, Schicht um Schicht liegen Bergketten – immer heller werdend – hintereinander. Die Navigation nach Leuchtleuern ist kaum noch möglich, liegen diese doch weit oben, oft eingehüllt in den unteren Wolkenstockwerken.

Ich arbeite am Boot. Schon bei der Abfahrt in Deutschland habe ich festgestellt, dass es zu luvgerig ist. Bei einer kräftigen drei,

was ja im Grunde die Mindestwindstärke ist um anständig zu segeln, will es eigentlich schon ins erste Ref. Der Autopilot fährt dann oft am maximal entgegengewirkten Anschlag. Bisher habe ich diese Problematik erfolgreich kompensiert, doch durch die immer länger werdenden Etappen wünsche ich mir einfach mehr Effizienz und auch Betriebssicherheit. Wenn ich in der Koje liege und den Autopiloten nicht mehr arbeiten höre, weiß ich, er steht wieder auf Anschlag, der Bootskurs weicht in diesem Fall ein paar Grad vom Sollkurs ab. Das heißt: raus aus der Koje, Großsegel etwas öffnen oder besser ins erste Ref gehen.

Ich begegne diesem Umstand mit dem Verschieben des Mastes um den Segeldruckpunkt etwas nach vorn zu verlagern, das Ruder zu entlasten. Löse die Wanten, setze ein Rohr unter dem Mast an und heble ihn Stück für Stück etwa fünf Zentimeter nach vorn, bohre ein Loch um ihn auf seiner Schiene mit einem durchgehenden Bolzen zu fixieren, spanne das Rigg durch und erwarte hoffnungsvoll Besserung. Da wir gerade in technischen Teil angelangt sind und ich aus der Heimat die Frage nach Defekten erstaunlich oft wahrnehme, hier meine Kaputt-Liste:

- Glühbirne Salonlicht (ersetzt durch LED-Licht)
- Zündschlüssel abgebrochen (ist aber auch mit dem Schraubendreher bedienbar)
- Im Vorschiff löst sich der linke Einbauschränk (durch die harten Wellenstöße im Ärmelkanal)
- Die Videoaufnahmetaste meiner Kamera hat einen Spritzer Salzwasser abbekommen und ist seitdem ohne Funktion
- Mein erstes Paar Schuhe ist noch vor dem Reißen der Schnürsenkel durchgelaufen

Dagegenhalten muss man aber fairerweise die Dinge, die vor der Abfahrt bereits defekt

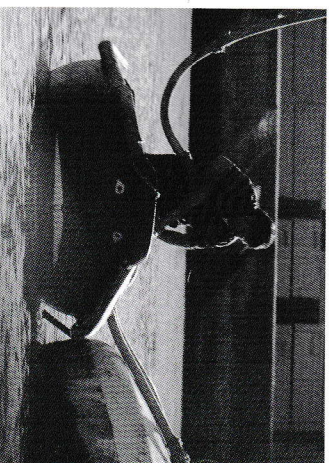
waren, sich während der Reise aber selbst repariert haben:

- Der Lautstärkeregler des Radios stellte bei Betätigung eher eine ungewollte Zufallslautstärke ein – gefixt
- Das Haupt-GPS, das auch das Funkgerät mit den Koordinaten speist, schaltete sich nach ein paar Stunden einfach so ab. Jetzt nicht mehr
- Drehzahlmesser und Temperaturanzeige des Diesels zeigten oft surreale Werte an – auch Geschichte

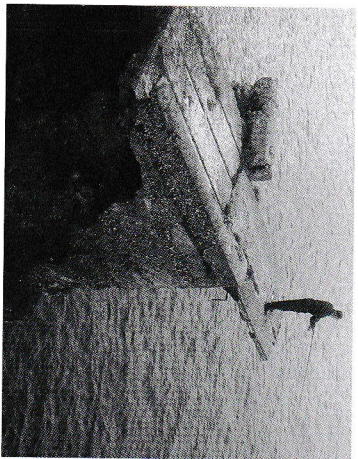
Generell leiden die elektrischen Verbindungen auf Deck unter dem ständig überkommenden Salzwasser. Es hilft, sämtliche Kabelverbindungen oder auch die Anschlüsse der Beleuchtungseinätze in Fett einzupacken.

8.11.2015 Gijon 9:50 Uhr

Nach 24 Stunden herrlichem Küstensegeln – die Mastverschiebung hat sich gelohnt, das erste Ref ist nun erst bei einer mittleren vier notwendig – erreichen wir Gijon. Der Hafen ist leer. Während wir die Sonne genießen, beobachten wir eine Yacht unter Schweizer Flagge, die mit flatternden Segeln bei voller Motorfahrt den Hafen ansteuert. Unter hektischen Manövern machen die beiden Herren fluchend neben uns fest. Es



Festmachen an der Muring, Baskischer Fischer.



Pablo wohnt in einer Höhle bei Gijon. Jeden Abend fängt er einen Fisch.

dauert nicht lange, schon steht der Skipper neben mir auf dem Steg und erzählt von seiner Biskayaquerung: vier Tage seekrank sei er gewesen, der Wind kam immer aus der falschen Richtung, anders als vorher-gesagt. Dies sei der Überführungstörn mit seinem wertvollen, arktistauglichem Aluminiumboot. Nichts hätte funktioniert. Die elektronische Navigation fiel aus, so segelten sie stur Kurs Süd nach Kompass und erreichten Gijon ohne es zu wissen. Verflucht sei sein Matrose, ist er doch ein Ingenieur der ausleitenden Wert, der die erste Fahrt begleiten sollte um eventuelle Schäden gleich vor Ort auszubessern.

15.11.2015 Cap Ortegal

Das Cap Ortegal zu runden, stellte ich mir als relativ unspektakuläre Aufgabe vor. Gut, es wird bedingt durch den Kap-Effekt etwas mehr Wind geben aber doch so, dass es insgesamt komfortabel bleibt. Doch es kommt anders. Vor dem Cap kommen wir bei etwa halbem Wind der Stärke zwei langsam voran. Die See ist mäßig bewegt. Ich starte den Motor um noch bei Tageslicht die schützende Bucht von Cedeira zu erreichen. Kurz vor dem Scheitelpunkt der Landspitze erreichen uns erste kräftige Böen – direkt von vorn. Ich berge die Segel, gebe etwas Gas. Ein paar Meilen später, wir haben

32

KLÖNSCHNACK Nr. 33

das Kap passiert und unseren Kurs gerade etwas südlicher ausgerichtet, geraten wir in ein Strömungsfeld, das uns jede Fahrt nimmt und uns steile Seen beschert, die aus drei Richtungen auf uns einschlagen. Ich gebe weiter Gas, wir laufen mit 2 Knoten durch die kochende See. Von rechts und links knallen die Wellen gegen den Rumpf, Wasser kommt über und ergießt sich in der Pflicht. Auch von vorn kommt Wasser. Teils läuft es in die Kajüte. Benommen von diesem Eindruck versuche ich, mir diesen Zustand der See zu erklären, dann leuchtet es ein. Wir haben eine Windsee aus Südwest, verstärkt durch den Kap-Effekt, den Atlantikschwell aus Nordwest. Dieser wird aber nicht – durch Strand oder Felsen – an der Küste gebrochen, sondern reflektiert. So wie die Welle ankommt, wird sie gleichermaßen von der ins Wasser ragenden Steilküste abgegeben. Das ganze vermengt sich mit der am Kap umlaufenden Strömung und beschert uns dieses Wellenchaos. Die Bodenbreiter im Salon schwimmen bereits, ich starte die elektrische Lenzpumpe. Vier Stunden später – es ist dunkel – erreichen wir Cedeira.

Hier bleiben wir zwei Wochen vor Anker, ich bringe einige Projekte zu Ende, Lotte und ich genießen lange Ausflüge in den umliegenden Futakalypswäldern.

30.11.2015 La Coruna



Die Biskaya erfolgreich ausgesegelt. Lotte kommentiert das auf ihre Art.

3

Vom Rhein über Weser und Elbe durch den NOK zur Eider

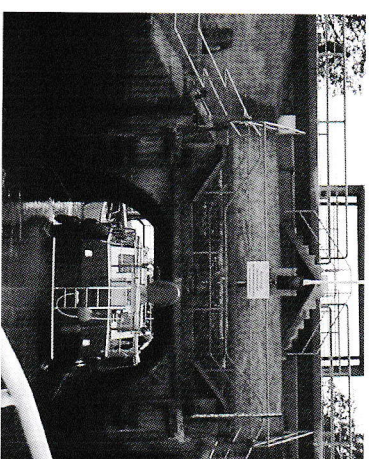
von Jürgen Junginger und Helga Lefelmann

Bei grauem Himmel und für die Jahreszeit zu kalten Temperaturen, starten wir mit der RHEINBORN am 12.7.2014 um 13:00 bei 1139 Betriebsstunden und fahren den Rhein flussabwärts über Duisburg in den RHEIN-HERNE-KANAL.

Unterwegs werden wir in ESSEN von gelangweilten WSP-Beamten kontrolliert und schaffen es aber die uns beiden vorausfahrenden Berrusschiffen wieder einzuholen und mit ihnen flott durch alle Schleusen bis zum Kanalkreuz am DATTELNER Meer zu fahren.

Nun schon im DORTMUND-EMS-KANAL geht es morgens weiter über MÜNSTER und das nasse Dreieck bei HÖRSTEL in den MITTELLAND-KANAL. Nach 14 km Fahrt steuern wir schon früh nachmittags eine Liegestelle an, um uns das WW-Endspiel anzuschauen. Nacheinander machen dann noch zwei riesige Tankschiffe mit Geföse unter großem Zeitdruck fest und schaffen es so gerade bis zum Anpfiff. Des Nachts hören wir noch so manches Gegröle und Geknalte von Feiern aus umliegenden Ortschaften. Am anderen Tag kommen wir noch bis MINDEN vor die Schachtschleuse zur WESER, vor der aber schon einige Schiffe warten.

Wir kommen an diesem Tag nicht mehr mit rein und übernachten am Warteplatz, wo sich herausstellt das wir dort so schnell nicht mehr weggekommen wären weil der Anlasser sich nicht rührt, obwohl der Magnetschalter anzieht. Ich nutze die Gelegenheit die Kohlen vom Anlasser gän-



gig zu machen, welche nach siebenstündiger strammer Fahrt überraschend geklebt hatten. Das Pnänomen erlebe ich bei meiner Maschine zum ersten Mal, sonst kannte ich es nur noch aus früheren luftgekühlten Zeiten mit dem VW.

Morgens geht es in die WESER. Bei endlich sonnigem Wetter fahren wir bis NIENBURG – ein nettes Städtchen welches sich lohnt anzusehen. Aber noch viel interessanter ist VERDEN an der ALLER, das wir am nächsten Tag erreichen. Die ALLER hat ordentlich Hochwasser und wir fahren am weit vor dem Ort liegenden Vereinshafen vorbei, bis an den städtischen Steiger in der unmittelbaren Nähe des Domes dieser uralten Stadt. Von dort hatte Karl der Große einen brutalen Krieg gegen die heidnischen Sachsen geführt um sie zu unterwerfen. Vom Steiger ist es nicht weit zu den historischen Bauten und der luxuriös plattierten großen Fußgängerzone. Wir erfahren, dass VERDEN üppige Steuermaßnahmen aus der europaweit einzigen Fabrikation für Zigarettenshopf-Automaten bezieht

KLÖNSCHNACK Nr. 33

33

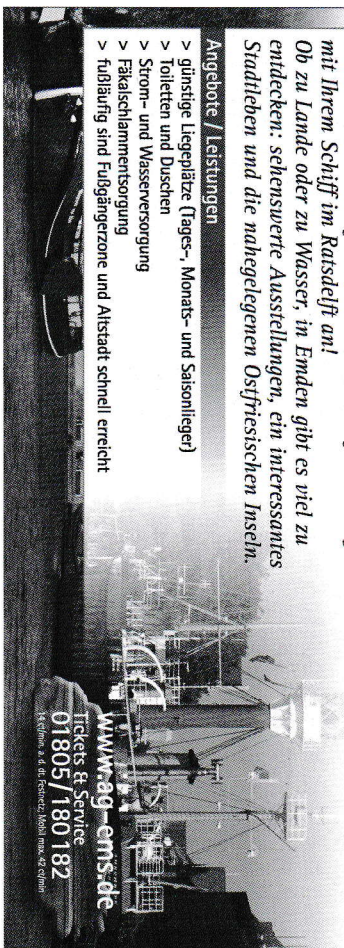
Ahoi Emden

"Ender Binnenhafen"

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

Angebote / Leistungen

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



Berichte der Mitglieder

und zum Missfallen vieler Bürger schnee-weiße Steine aus Italien importiert hat. Tags darauf fahren wir die circa 5 km zur Einmündung wieder zurück in die WESER und weiter bis zur Schleuse HEMELINGEN. Dort ist Helga mit einem früheren Schulkameraden aus der Volksschule, der lange als Kapitän gefahren ist, verabredet. Mit großem Hallo kommt er mit Frau zu Kaffee und Kuchen an Bord. Danach fahren wir noch an der unruhigen Schlichte vorbei bis zu einer neu angelegten Marina im früheren EUROPAAHAFEN nördlich der Innenstadt. Die aus den fünfzigern stammenden früheren Halengebäude beherbergen jetzt Werkstätten mit einer schicken Oldtimerszene und entsprechender Gastronomie. Bis weit in die laue Nacht unterhält uns eine dort gastierende alternative Schauspielertuppe.

vorzüglich zu Abend essen. Die Zeiten der Schleusenbedienung sind etwas erratisch, aber wir kommen trotzdem noch am anderen Tag nach vorherigem Einkauf bei der unmittelbar neben der Schleuse befindlichen Fischbratküche, bis nach BREMERHAVEN in den neuen Hafen. Der ist aber gar nicht mehr so neu - das war er 1852 nur zur Zeit seiner Namensgebung.

Aber inzwischen wird er wieder neu genutzt als Hafen für die Freizeitschifffahrt. Er ist allerdings teuer und auch rummelig, hat aber den Vorteil von dort aus schnell zum Schifffahrtsmuseum, dem Auswanderermuseum und dem Klimahaus zu gelangen - alles drei lohnende und tagesfüllende Ziele! Nach zwei Tagen verlegen wir die RHEINBORN zum WYC in den Fischereihafen. Es wird zwar tagsüber gebaut aber abends ist es ruhig und gemütlich. Am anderen Tag machen wir bei strahlendem Sonnenschein eine Rundfahrt durch den Fischereihafen und kaufen im berühmten SCHAUFENSTER ordentlich Fisch ein und gelangen zufällig in einen Corso von Motorbooten mit dem wir durch die Seeschleuse in die Mündung der GEESTE einfahren.

Nach Einkauf beim dortigen ALDI weiter bis zum Museumshafen VEGESACK. Wir schlafen die Einfahrt bei abtaurendem Wasser ohne dass die Brücke gehoben werden muss, was aber auch nicht funktioniert hätte weil sie defekt war. Als DTMV-Schiff genießt man allerdings dort keine Privilegien. Vielleicht hängt das mit dem Schicksal des (noch im DTMV geführten?) Kriegsfischkutters KAPTJÄN KARL OTTO zusammen, der dort mit unklaren Besitzverhältnissen vor sich hin dümpelt und die Liegegebühren schuldig bleibt. Das quiritige Orthen VEGESACK lohnt sich allemal, befindet sich dort auch die renommierte Wert LÜRSEN an deren Ausrüstungskai noch die weltweit größte Luxusyacht AZZAM lag - angeblich weil ihre Schiffsgarage am Persischen Golf noch nicht fertig war. Mittlerweile haben wir richtig heißen Sommer und fahren gemütlich die Weser runter bis in den Hafen von BRAKE gegenüber von HARRERSAND. Ein etwas verschlafenes und beschauliches Städtchen, in dem wir im DUCKDALBEN

Wir fahren nun den ELBEWESERSCHIFFFAHRTSWEG durch das abwechslungsreiche Geestland mit einigen köstlichstypischen Schleusen bis nach BEDERKESA. Abends schraube ich den Geräteträger ab, lege ihn flach aufs Dach und Vorschliff und genauso wird der Mittelholm meiner Heck-Persenning tiefer gelegt, denn am anderen Tag wird es ja spannend: Die Durchfahrt durch die Eisenbahnbrücke vor OTTERNDORF mit einer Höhe von um die 2,75 m. Im Netz habe ich mich vorher informiert, aber dabei viel Widersprüchliches erfahren über den durch zeitweises Spülen in die

- **Sprayhoods und Persenning** inkl. Gestänge
- **Yachtsegel**
- **Main Drop Systeme**
- **LKW-Planen**
- **Markisen • Abdeckplanen**
- **Spleis- und Taklerarbeiten**
- **Windschutz • International Yachtfarben**
- **Freizeit- und Wassersportbekleidung**
- **Schuhe, Pullover, Jacken, Westen, Ölzeug, Seemannspullover u. v. m.**
- **Boots- und Yachtbedarf**
- **Maritime Geschenkartikel**

Salverius Nachf. GmbH

Inhaber Thorsten Vollborth & Ingo Battermann
 Neue Str. 20 (Altstadt) · 26789 Leer/Ostfriesland
 Tel.: 04 91 - 28 74 · Fax: 04 91 - 99 23 24 9
salverius@t-online.de

Alles für Skipper!

Der Segelmacher

Elbe schwankenden Kanalpegel bzw. die Stahlkonstruktion welche in der Mitte durch aufgedoppelte Träger am tiefsten ist. Der Brückenpegel zeigt gut 2,80 m als wir uns mit nicht mehr anzeigendem Tiefenmesser ganz dicht dem rechten Ufer annähern. Es scheint zu passen, aber das Heck schweit durch Wind oders Aufstoppen etwas in die Brückenmitte und wir hören unangenehm kratzende Geräusche von oben. Wir versuchen uns wieder Richtung Ufer zu ziehen und natürlich donnert in diesem Moment auch noch ein Zug über unsere Köpfe hinweg. Als wir endlich durch sind, hat die Plane einen Riss von 20 cm – Pech gehabt, aber es gibt ja Klebstoff. Ich hätte es wohl machen sollen wie die Penichenfahrer in Frankreich: Ordentlich Stoff geben und mit zum Grund angesaugtem Heck durchfahren – aber das habe ich mich denn doch nicht getraut.

Danach kommt gleich die nächste Engstelle an der Schleuse OTTERNDORF mit ihrem Tunnel der MEDEM durch den Elbdeich. Wir schaffen es einigermassen, weil das Niedrigwasser der Elbe schon seit Stunden abläuft, aber dadurch die MEDEM-Mündung auch schon flach wird und wir eine ordentliche Schlickspur bis in das Fahrwasser der Elbe aufwühlen. Wir fahren Voll dampf Kurs CUXHAVEN mit dem westlichen Tonnenstrich an StB und lernen direkt eine der Besonderheiten der Elbe kennen: Durch das schnell ablaufende Wasser entstehen in den Außenkurven wohl durch angeströmte Unterwasserkannten unangenehm kabbelige und steile Wellen. Wir steuern vorbei an der ALTEN LIEBE die tidenabhängige CITY-MARINA an und verleben dort vier interessante Tage. Höhepunkte waren der Fisch beim Portugiesen in der PRÄSIDENT-HERWIG-STRASSE, das Ringelnatz-Museum und natürlich die An- und Abfahrten von

Dampfer SCHAARHÖRN der in der Sommerzeit von der ALTEN LIEBE bis zu zweimal am Tag nach Hamburg fährt. Er wird professionell betrieben von einer Altherrenmannschaft und bezieht jetzt seine spezielle Kohlenart aus Tschechien, weil die nicht mehr in HH zu bekommen sind.

Es geht weiter die ELBE wieder hinauf am bedrohlich wirkenden seit 2007 stillgelegten Kernkraftwerk Brunsbüttel vorbei, bis nach GLÜCKSTADT. Dort liegt man ganz gut vor der Schleuse und kommt von dort auch schnell in das schöne (Maties!) Städtchen. Vernünftigerweise fährt man auf der Elbe immer mit der Tide und bleibt dabei knapp außerhalb des Tonnenstrichs. Unterschätzen sollte man nicht die Wellen die von den relativ langsam fahrenden großen Schiffen ausgehen. Es dauert manchmal sehr lange bis man sie kreuzt, aber sie erreichen dann doch noch locker eine Höhe zwei Metern und es kann ganz schön schaukeln.

Am nächsten Tag geht es weiter mit der Flut in Richtung Hamburg. Ich bin dort mit einem früheren Studienkollegen aus Blankenese verabredet, der die Örtlichkeit gut kennt und uns empfiehlt an der Innenseite des BULLN festzumachen. So heißt der große Steiger an dem die HADAG-Fähren festmachen und auf dem mit seinen Fressbuden im Sommer ordentlich was los ist. Nach dem Hausbesuch bei ihm fahren wir mit einem früheren gemeinsamen Kollegen an Schweinesand und Mühlenberger Loch vorbei auf die Westseite der ELBE in die ESTE wo ich am Steg neben dessen Haus festmachen kann. Der große Tidenhub lässt uns aber in der Nacht mit immer mehr Schräglage trockenfallen und ich bin mit dem Nachsetzen der Tawe bis in die frühen Morgenstunden be-

schäftigt. Die RHEINBORN war doch schon eine Nummer zu groß für diesen Anleger. Am Vormittag, dann an den riesigen AIRBUS-Anlagen bei FINKENWERDER vorbei und mit immer mehr zunehmendem Schiffsverkehr bis zur Kehrwiederspitze und der danebenliegenden neuen Elbphilharmonie in die CITY SPORTHAFEN neben den Landungsbrücken. Dort war ich zwar angemeldet, hatte aber keine feste Zusage weil für die folgenden Tage der CRUISE DAYS viele Boote reserviert hatten. Der Hafenmeister gab uns dann einen direkten Platz am Schwimmsteg mit der Bedingung Päckchenleger zu akzeptieren. Das war für uns und die RHEINBORN aber kein Problem.

Wir genossen fünf Tage bei schönem Wetter mit Besuch von ehemaligen Studenten und dem abendlichen Ringelreihen der großen Kreuzfahrtschiffe, die unmittelbar an uns vorbeifahren. Spannend war es dabei den Funk mitzuhören:

Die vollgefüllten Rundfahrtboote die bis Mitternacht dauernd zwischen den Rieseopöten umherfahren verursachten doch einige Probleme. Dramatisch wurde es, als die CAP SAN DIEGO in der Dunkelheit wieder an ihrem angestammten Liegeplatz festmachen wollte, der aber von einer Barkasse ohne Schiffsführer blockiert wurde und von der Landpolizei bei der Reederei Meyer gesucht werden musste.

Mit den Rädern machten wir von dort aus einen interessanten Ausflug durch den alten Elbtunnel auf die andere Seite nach WILHELMSBURG und schauten uns auch im SPREEHAFEN um, ohne zu wissen dass der DTMV dort bei der ARRAKA und WIKING ja eine Anlaufstelle hat. Wir wären gerne vorbeigekommen!

Dann mit dem ablaufendem Wasser wieder Richtung BRUNSBÜTTTEL, wo wir ja in den NOK gelangen wollten. Unterwegs wurde wir vom Eisbrecher STETTIN überholt, der zu einer Fahrt in die Ostsee gestartet war und über Funk von der Schleuse äußerst einladend behandelt wurde. Ich hegte die Hoffnung mit ihm zusammen in die Schleuse einzufahren zu können und gab ordentlich Gas. Aber selbst bei über 20 km/h konnte und wollte ich nicht mehr mithalten und blieb hinter seiner riesigen Qualmwolke zurück. Obwohl es sich gelohnt hätte, weil wir danach lange im unruhigem Strom mit vielen anderen Booten schwelend dem sehr erratischen Schleusenfunk lauschen mußten, ehe uns die Einfahrt signalisiert wurde. Die anschließenden 40 km bis zur GIESELAUS-SCHLEUSE mit der EIDER-Einmündung fahren wir dann im Konvoi mit ruhigen 12 km/h.

Dort wurden wir des Nachts mehrmals un-santf von einer Art Tsunami geweckt, der die mit uns festgemachten Boote ordentlich durchschüttelte. Am anderen Tag erklärte uns der Schleusenmeister dies mit den auf dem NOK öfters zu schnell (mehr als 15 km/h) fahrenden Frachtschiffen, welche den circa 3 km langen Schleusenkanal mit ihren Bug- und Heckwellen aufmischen. Er hat genau darauf zu achten, das kanalseitige Tor nicht offen zu haben wenn solche Wellen kommen, weil sonst in der Schleuse die Hölle los sei. Es ist kaum zu glauben, dass die Lotsen auf den Handelsschiffen sowas zulassen. Aber seit der Brücken-Havarie in WEENER scheint ja alles möglich. Die Weiterfahrt auf der mäandrenden EIDER mit ihren satgrünen Uferböschungen ging bei herrlichstem Wetter mit Badestopps bis nach SÜDERSTAPEL und durch die Seeschleuse bei NORDFELD in den Stadthafen von FRIEDRICHSTADT. Dieses zauberhafte Städtchen an der TREENE mit

seinen holländischen Wurzeln muss man sich unbedingt ansehen. Übrigens: Dies Flüsschen TREENE war mit der westlichen EIDER und der östlichen SCHLEI vor circa 1000 Jahren die Verbindung von Nord und Ostsee und damit der NOK der Wikinger. Die dazu ihre Boote zwischen HAITHABU bei SCHLESWIG und HOLLINGSTEDT nur ein paar Kilometer übers Land rollen mussten.

Das Wetter wird schlecht als wir weiter die sanft geschwungene EIDER mit ihren Schifflutern in den schönen Hafen von TÖNNING einfahren. Hier lagen früher die Fischerboote – heute sind sie am Sperrwerk direkt an der Nordsee. Übrig ist noch das sehr zu empfehlende Fischgeschäft KRABBEN & FISCH. Wir liegen direkt neben dem historischen Packhaus, denn heutigen Kulturhaus mit seiner riesigen Leinwand für das abendliche Mondscheinlino. Wir sehen abends vom Boot aus gratis "Fack ju Göthe" und ähnliche Schmonzetten.

Vom nicht weit entfernten Bahnhof fahren wir bei wieder schönem Wetter mit dem Zug und den Fahrrädern nach ST-PETER-ORDING und HUSUM. Das erste ist schon sehr gewöhnungsbedürftig, weil Ort und Strand von Autos dominiert werden. Morgens eine lange Autoschlange über die Dünen zum sündhaft teuren Parken am Wasser und abends wieder zurück – aber es gibt einen wunderschönen breiten Sandstrand.

Die Stadt HUSUM ist da schon besser – besonders das von Ludwig-Nissen gestiftete NORDSEE-MUSEUM.

Da die Wetterprognose uns leider nicht erlaubt auf die Nordsee entweder direkt oder über HELGOLAND in die WESER zu fahren,

beschließen wir den Rückweg wieder über die EIDER, NOK und ELBE anzutreten.

Beim Einmünden in den NOK wird es stürmisch und wir fahren mit viel Rückenwind nach RENDBURG in die RVR-Marina am OBEREIDER-See. Dort angekommen wollen wir es uns auf den Bänken am Heck bequem machen und stellen mit Schrecken fest: Eines der vier Polster ist weg – es muss auf dem Kanal über Bord geweht worden sein. Aber erst mal haben wir einen Stadtbummel gemacht und sind dabei leider nicht mit der berühmten Schwebefähre gefahren. Das wird nach der jüngsten Havarie mit einem schnellfahrenden KüMo so bald nicht mehr möglich sein. Wieder so ein Schurkenstück auf dem Wasser!

Tags darauf die ganzen 24 km zurück halten wir scharf Ausschau um vielleicht am Ufer etwas zu entdecken.

Aber bis zur Einmündung am GISELAUKANAL nichts zu sehen. Ich folge einer Eingebung und mache gegenüber in der Nähe eines Fähranlegers fest um die dortigen Bauarbeiter zu befragen: Könnte doch sein, vielleicht hat einer was gesehen? Helga geht auch noch weiter bis zur Fähre TILSIT, die gerade auf unserer Seite angelegt hatte. Plötzlich - ich hatte gar nicht mehr hingesehen und gelesen – erscheint sie mit dem Polster!

Die Fährleute hatten es auf dem Wasser treibend gesehen und aufgefischt – wie im Sommer so allerlei andere Sachen: Fahrradhelme, Rucksäcke oder Luftmatratzen. Wir sind nochmal hin und haben uns beiden aufmerksamen Männern mit einigen flüssigen Erfrischungen bedankt. Passenden Ersatz für den Polsterstoff wäre bestimmt nicht mehr zu bekommen gewesen.

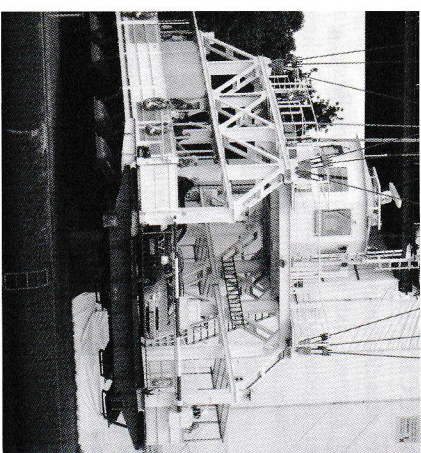
Wir machen abends in BRUNSBÜTTTEL vor den Schleusen an einer schon geschlossenen Tankstelle, an der wir am anderen Tag Diesel nehmen wollen, fest und genießen unsere vollständigen Polster. Zwischen uns und den Schleusen fährt bis in die Dunkelheit unermüdlich ein großer niederländischer Saugbagger umher.

Ich google auf meinem Tabletrechner mal Namen und Reederei und bekomme einen Schreck: Eine Zeitung meldete im vorigen Jahr einen Bombenfund bei seiner Baggerei mit anschließender Sperrung - das unselige Kriegserbe ist auch hier noch präsent!

Wir sind froh als er sich zum Feierabend auf die andere Seite verzieht und sehen weiter den rund um die Uhr ablaufenden Schleusenbetrieb zu. Tags darauf Großeinkauf im Ort mit Besuch im hochinteressanten Kanalmuseum. Die ungeheuren Ingenieurleistungen vor mehr als 125 Jahren werden einem dort klar: Nach 9jähriger Planungszeit wurde das 100 km lange Bauwerk mit seinen Riesenschleusen und Hochbrücken innerhalb von nur 8 Jahren gebaut und am 21. Juni 1895 pünktlich als Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet. Wo sind diese Fähigkeiten nur beim Bau des Berliner Flughafens gelieben?

Nachmittags noch raus auf die Elbe und das kurze Stück bis zur MEDEM und nach OTTERNDORF vor die Schleuse. Dort rüste ich wegen des verflixten Tunnels und der Brücke wieder die Höhe ab. Trotzdem wird es morgens im Tunnel eng, weil das Wasser schon steigt und das Gerüst der Persenning kratzt und hakt.

Den Weg zurück über die GEESTE kennen wir schon und anderntags schaffen es mit einer Tide die gesamte obere WESER und HUNTE an BREMEN und ELSFLETH vorbei,



Schwebefähre über den Nordostsee-Kanal

bis in den Stadthafen von OLDENBURG. Bei der Einfahrt untersätze ich leider die Durchfahrhöhe der Eisenbahnbrücke und demoliere das Topplicht.

Freunde kommen uns besuchen und fahren am anderen Tag noch ein Stück mit den KÜSTEN-Kanal entlang. Das Wetter wir schlechter und wir machen Station in der Marina DÖRPEN an einem blinden Kanalstück der einst ursprünglich als Verlängerung des EMS-SETTEN-Kanals gedacht war. Weiter geht die Fahrt auf dem DEK bei ständigen Wolkenbrüchen hinter langsamen Bertschiffen (ORCA mit 5km/h!) über LINGEN bis zur Liegestelle AMELSBÜREN bei km 58,5 südlich von MÜNSTER. Bei etwas besserem Wetter kommen wir der Heimat mit Stopps im Stadthafen RECKLINGHAUSEN und dem Außenhafen in DUISBURG immer näher.

Am 22.8.2014 machen wir nach 41 Tagen wieder am KSVg-Steg im Krefelder Wendebecken um 14:00 fest.

Nach dem Auffüllen des Tanks haben wir mit 829 ltr Diesel und 15l Betriebsstunden 5,5 ltr/h verbraucht.


Streckennachweis

Um das Rheinsportschifferpatent erhalten zu können, ist zum einen das Bestehen der theoretischen sowie der praktischen Prüfung Voraussetzung. Weiterhin gelten die Voraussetzungen des Sportschifferpatent E, wobei ein Mindestalter von 18 Jahren einzuhalten ist und der SBF Binnen vorliegen muss. Weiterhin ist es aber auch notwendig, einen Nachweis über Streckenfahrten mit Hilfe des Schifferdienstbuchs vorzulegen. Der Nachweis gilt für ein Boot mit einer Länge von mehr als 15 Metern. Dabei ist zu beachten, dass innerhalb der letzten zehn Jahre mindestens 16 dieser Fahrten und innerhalb der letzten drei Jahre mindestens drei Fahrten in beide Richtungen nachgewiesen werden können. Im Rahmen einer sachgerechten Ausbildung müssen Teilnehmer innerhalb des Jahres vor Eingang des Prüfungsantrages viermal in jede Richtung auf dem Rhein unterwegs gewesen sein.

Rheinsportschifferpatent

Die Prüfung für das Rheinsportschifferpatent unterteilt sich in einen theoretischen sowie einen praktischen Teil. Im Rahmen der theoretischen Prüfung müssen die Teilnehmer insgesamt vier Fragebögen beantworten, wobei die

Fragen aus unterschiedlichen Bereichen stammen. Die Teilnehmer müssen dabei Kenntnisse der Handbücher sowie der Verordnungen nachweisen, aber auch die Wasserstraßenkunde, die Kenntnis über die Führung von Fahrzeugen sowie die Maschinen- und die Streckenkunde werden abgefragt.

Das Beantworten der Fragen erfolgt im typischen Multiple-Choice-Verfahren. Voraussetzung für das Bestehen der theoretischen Prüfung ist die korrekte Beantwortung von mindestens 60% der Fragen. Nach Bestehen der theoretischen Prüfung folgt eine praktische Prüfung. Diese ist vergleichbar mit der Prüfung für den Bootführerschein Binnen, wobei das Boot in diesem Fall eine Länge von 15-25 Metern aufweisen muss. Der Teilnehmer muss im Rahmen dieser Prüfung zeigen, dass er die theoretischen Voraussetzungen auch praktisch anwenden kann. Sollte ein Nachweis vorliegen, der ausreichende Kenntnisse im Umgang mit Booten von über 15 Metern Länge bestätigt, kann auf Antrag auf die praktische Prüfung verzichtet werden. Sofern bereits das Sportschifferzeugnis E vorhanden ist, können sogar Teile der theoretischen Prüfung erlassen werden. Dies wird auf Nachfrage einzeln geklärt. 

Informationen für die See- und Binnenschifffahrt

Der Elektronische Wasserstraßen-Informationsservice (EWMIS) wurde um den Informationsbereich Informationen für die Seeschifffahrt erweitert. Optimierung der Binnenschifffahrt durch grenzüberschreitende Datenbereitstellung.

Das europäisch geförderte Projekt „Corridor management on Inland Waterways in Europe“ (CORISMa) wird von den Partnern Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Österreich und Deutschland sowie mit

Frankreich als Kooperationspartner entwickelt. Ziel ist es, die nächsten Schritte von Binnenschifffahrtstrafinformationssystemen zu untersuchen und zu beschreiben.

Das Projekt baut auf den bereits bestehenden River Information Services (RIS) Infrastrukturen und Systemen auf und rückt diejenigen Dienste in den Fokus, die RIS zur Unterstützung der Binnenschifffahrt bieten kann. 

SUMMERFEELING

SVB
1989

Spezialversand für Yacht- & Bootzubehör

Exklusive Angebote für die schönste Zeit des Jahres!

STANDARD HORIZON

Handfunkgeräte

GUTE VERBINDUNG

NUR € 1099,00



Elektro-Klapprad
20" / 36 V/8,7 A
Lithium-Ionen Akku /
Inkl. Ladegerät

Handfunk-
geräte ab
139,95



HX 300E
schwimmfähig

HX 290E
schwimmfähig

HX 870E
mit ein-
gebautem
GPS



Kapok-Kissen
Einzel- oder Doppelkissen

AB € 9,95

NUR € 39,95

DECKENSCHLAFSÄCKE
100% Baumwolle 210x80 cm



SEATEC
CLASSIC



AB € 64,95

TOP-DEAL

KOMPRESSOR-BOX



NUR € 349,95
€ 298,95

MOBICOOL
Kompressor-Kühlbox

38l
1100W
12V

COBB
Grill
EASY TO GO



NUR € 99,00