

Jahrelange Erfahrung.



Für Ihre Sicherheit.

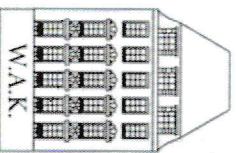
# Sportboot- Versicherung

WESER-ASSEKURANZ-KONTOR

28195 Bremen | Am Wall 149/150

Tel.: 0421-369 11-0

[www.weser-assekuranz.de](http://www.weser-assekuranz.de)



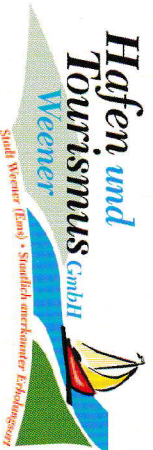
# Klönschnack

Nr. 34 · Dezember 2016

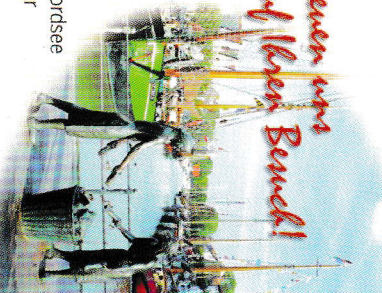


Zeitschrift der Traditionsschiffahrt,  
Werften und Ausrüster

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



... wir freuen uns auf Ihren Besuch!



- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgasikarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungsanhweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze

- Waschsalon
- moderner Waschplatz
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- 3200 qm Winterhallenlager
- Bunkerstation D+S, Fäkalentsorgung
- Anbindung an Binnewässer und Nordsee
- Entsorgung von Altöl und Bilgenwasser

**i** Tourist Information  
Tel. 04951/305 500

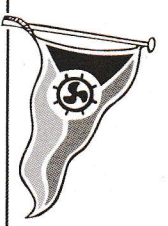
 Schleuse  
Tel. 04951/1691

**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
<b>April 2017</b> 28.04.-01.05.2017	Johannmarkt	Marktstraße, Vogelsang	Stadt Weener
<b>Mai 2017</b> 25.05.2017	Hafenkonzert	„Am Alten Hafen“ Weener	Hafen- und Tourismus GmbH Tel. 04951/305-500
<b>Juni 2017</b> 15.-18.06.2017	Rheiderland/Rheiderland - Das geschaffene Land, Kunst im Speichergebäude „Hafen 55“	Hafen 55, Weener	
Letztes Wochenende	Altsiedfest	Altsied/Reihhaus	
<b>April-September</b> Mittwochs 15.00-16.00 Uhr	Musikalische Führung durch das ORGANIUM	Organeum, Nordestr. 18	Organeum, Tel. 04951-912203 www.organeum-ogelakademie.de
<b>Mai-September</b> Jeden 1. Sonntag 15.00 Uhr	Öffentliche Führung durch die Altsied von Weener	Treffpunkt am Koakelbogen Nordestr. 3	Hafen- und Tourismus GmbH Tel. 04951/305-500



# Klönschnack

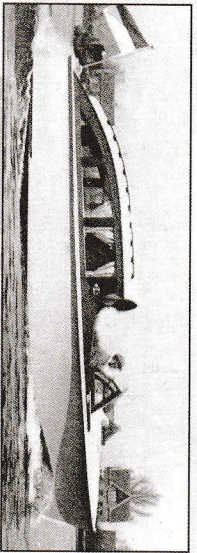
Mitteilungen der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DIMV) für Freunde der Traditionsschifffahrt

Nr. 34

Dezember 2016

## Inhalt

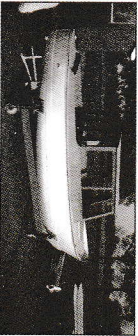
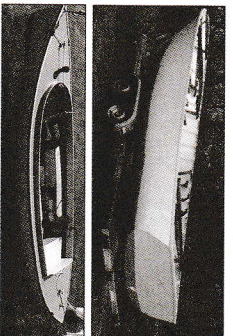
Vorwort des DTMV-Vorsitzenden .....	Seite 3
Die DTMV - Wir über uns .....	5
Aufnahmeantrags-Formular der DTMV .....	7
Termine .....	8
In eigener Sache - Maritimer Flohmarkt und Hafenfest Weener 2016/2017 .....	9
<b>Schiffe der DTMV:</b>	
- VAGABUND .....	10
- STERNA .....	12
<b>Berichte der Mitglieder:</b>	
- Fahrt zum Hafenfest in Papenburg .....	14
- Mit der VAGABUND unterwegs .....	15
<b>Schiffbau:</b>	
- Bugstrahl im Küchenschrank .....	23
<b>Umwelt:</b>	
- Umwelt - Emission - Mitwirkungspflicht .....	25
<b>Pressemittlung:</b>	
- Geplante neue Sicherheitsverordnung hebt deutsche Traditionsschifffahrt aus .....	27
<b>Patentverordnung:</b>	
- Tauglichkeitsnachweis-Erneuerung .....	28
<b>Interview:</b>	
- Meine Geschichte mit der GERTTRUD von 1958 bis 1961 - Peter Vöge interviewt Hans Meemken .....	29
<b>Impressum</b>	
Herausgeber:	Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Erscheinungsweise:	Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Redaktion:	Peter Meyer
Geschäftsstelle:	Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener
E-Mail:	presse@dmv-online.de
Internet:	www.dmv-online.de
Theilfoto:	Peter Meyer
Text- und Fotobeiträge:	Catharina und Hilmar Bockhacker, Peter Meyer, Ralph Meckes, Oliver Kratz, Peter Vöge
Gestaltung:	Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Anzeigen :	Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 - e-mail: info@grafikteam.de
Druck :	Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Ottmanns Druckkontor Emden



Bei uns finden Sie klassische und traditionelle Boote.

Wie zum Beispiel:  
Autoboote, Runabouts,  
Slupen und kleine  
ehemalige Frachtschiffe.  
Kurzum alles, was Sie mit  
dem Wasser verbindet.

Am Hafen 57 · 26862 Weener  
Telefon: 04951 915885  
Fax: 04951 915923  
Mobil: 0171 3612005



## Vorwort

### Liebe DTMV Mitglieder und Freunde der traditionellen Schifffahrt,

es ist wieder Klönschnack-Zeit und die Saison ist vorüber, zumindest für diejenigen, die nicht auch im Winter auf ihren Schiffen leben, oder zumindest viel Zeit auf ihnen verbringen.

Die gegenwärtigen Herausforderungen für unsere Vereinigung sind nicht neu und verstärken sich offensichtlich. Bekannte Fragen bleiben offene Herausforderungen: Wie können wir einen Beitrag leisten, um jüngere Menschen für alle Schiffe und die Traditionen der Schifffahrt zu gewinnen?



Wie können wir verstärkt auf Meinungsbildungsprozesse einwirken, um die zur Verfügung stehenden Wasserwege nicht zu verlieren und eher einen Beitrag zu deren Erhaltung zu leisten?

Welche Möglichkeiten sollten wir nutzen, um dem zunehmend digitalen Wandel gerecht zu werden und unseren weit verzweigten Netzwerk mehr Bindungskraft und Informationsfluss zu ermöglichen?

Sämtliche konstruktiven Vorschläge von Mitgliedern und solchen die es noch werden wollen, sind herzlich willkommen!

Unsere Mitgliederzahl bleibt schon mehrere Jahre recht stabil, mitleichem Aufwärtstrend, wir sind also auf gutem Wege und die alten Schiffe sind weiterhin in einer Nische der aktuellen Zeiten in Beachtung und Pflege. Dennoch bleiben die rechtlichen und bürokratischen Hindernisse von Suk bis Patentpflichten und Streckennachweise eine große Hürde.

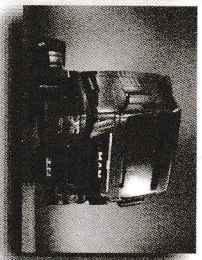
Wir hoffen das die gegenwärtigen EU Harmonisierungen, die einerseits die Sportbootführerschein-Harmonisierungen in der EU erreichen sollen und damit die längst überfälligen freien Fahrten für freie EU-Bürger auf dem Wasser ermöglichen sollen, aber andererseits auch die Normkonformität der historischen Wasserverkehrzeuge gewährleisten sollen, nicht in die falsche Richtung tendieren und uns das Reisen und Leben auf dem Wasser noch problematischer machen.

Um unsere Vereinigung weiterhin attraktiv zu halten, wollen wir verschiedene Aktivitäten starten, bzw. fortsetzen, um den Aufgaben gerecht zu werden, hierzu mehr in der aktuellen Ausgabe unseres Klönschnacks. Viel Spaß und Information bei der Lektüre.

Vielen Dank wieder einmal an Peter Meyer für die erhebliche Arbeit an dieser Ausgabe! Wir wünschen Euch eine gesunde und erfreuliche Zeit, kommt gut durch den Winter, habt eine fröhliche Weihnachtszeit und rutscht erfrischt ins neue Jahr 2017. **31**

Beste Grüße und Wünsche im Namen des DTMV Vorstands

Euer Hilmar Bockhacker



### 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

Württemberger Straße 2  
26723 Emden

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

Homepage: [www.man-enden.de](http://www.man-enden.de)  
E-Mail: [bruns@man-enden.de](mailto:bruns@man-enden.de)

- **Sprynghoods 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 Nachi. 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](mailto:salverius@t-online.de)



# Alles für Skipper!

## 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 Fährtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die

Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen

„Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzuzählen u.a. die jährlich ausgeschrieben Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll,

dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren

„Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gehören die Städte für die Anreise einen Spritzuschuss. Die

Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Manche

jüngeren Mitglieder verwirklichen einen

Lebensraum 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 Motorachtverband e.V. (DMYV), dessen Präsident einst die Idee hatte, diese Vereinigung ins Leben zu rufen.

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendammanschleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkum-Dampfer von 1909-, Leer, sowie
- dem Förderverein Deutsche Museumswerte 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).

## Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Einbuddiesel  
Wellenanlagen  
Propeller  
Kupplungen  
Außenborder

Direkt am Wasser  
Citynähe – 300 m  
v. Delft



### HÖPPNER

Maschinen- und Waagenbau

Durchführung von:

Schiffsreparaturen  
Motorinstandsetzung

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

**„Klionschnack“**

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

**Mitgliedschaft**

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies als „aktive“ Traditionsschiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder - mit vollem Stimmrecht - ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot.

Zur Zeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootselgner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro
- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro

(bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)  
 - Jugendmitglieder ( 7 bis 18 Jahre) = 5 Euro  
 - Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

**Geschäftsstelle**

1. Vorsitzender:  
 Frank-Hilmar Bockhacker  
 Feerstenborgum 29, 26826 Weener  
**Website der DTMV:** www.dtmv-online.de  
 DTMV-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**  
 Kurt Fritzsche  
 Dorfstraße 25, 66892 Bruchmühlbach  
 Tel.: 06372 - 3862  
 E-Mail: kurtfritzsche@hohnail.com

**Schatzmeister**  
 Guido Dielen  
 Im Sundern 4, 48157 Münster  
 Tel.: 0251-7635886, Mobil: 0171-2755275  
 E-Mail: gdielen@gddt.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@tjalk.net 

**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/DSV 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, 3) als Partnermitglied. (Nichtzutreffendes bitte streichen)	
Ich erkenne die Satzung der DTMV an.		
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: _____	
<u>Nur von der DTMV auszufüllen:</u>		
Vorstandsbeschluss am:		
Aufnahme ab:		
Ablehnung mit Begründung:		
_____	Unterschrift 1. Vorsitzender: _____	

## Termine 2016/2017

### 2016

An allen Adventssonntagen Weihnachtsmarkt vom Schipper Klotje in Leer am Museumshafen

28.12. Winterwellvaart Winschoten NL

### 2017

05.-07.05. Hamburger Hafengeburtstag

24.-28.05. Seestadtfest Bremerhaven

26.-28.05. Matfesttage Emden

17.-25.06. Kieler Woche

29.06.-02.07. Ein Wochenende an der Jade Wilhelmshaven

21.-30.07. Travemünder Wochenende

04.-06.08. Treffen Traditions Schiffe in Leer

11.-13.08. Treffen im „Alten Hafen“ in Weener 

## In eigener Sache

### Maritimer Flohmarkt und Hafenfest Weener 2016/2017

Am 23.7./24.7.2016 gab es eine rundum gelungene Veranstaltung rund um den Hafen55 in Weener. Die Auftaktveranstaltung stellte ein Tag der offenen Tür des neu eröffneten maritimen Veranstaltungsortes Hafen55 ([www.hafen55-weener.de](http://www.hafen55-weener.de)) mit Live Musik und vielen leckeren Angeboten auf dem Halenvorplatz, sowie zahlreichen Traditionsschiffen dar.

Die DTMV war zahlreich vertreten und hatte auch einen Infostand eingerichtet. Das Wetter war traumhaft und so zog es hunderte Besucher zu dem durch die Hafentourismus GmbH ausgerichtete Veranstaltung.


Am Sonntag wurde außerdem ein maritimer Flohmarkt ausgerichtet, der zahlreiche Aussteller/Verkäufer anzog und trotz recht kurzer Vorbereitungszeit ein absolut überraschender Erfolg wurde. Die Besucher waren besonders wegen der Treue zum Motto positiv erstaunt, es gab ausschließlich maritime Gegenstände, vom kleinsten Schälkel bis zu ganzen Schiffen, von alten Reusen und Netzen bis hin zum Austauschmotor. Bei dieser ersten Runde waren die Verkäufer durch die Bank zufrieden mit ihren Erlösen!

Nach dem überzeugenden Erfolg soll diese Veranstaltung, so die Organisatoren, unbedingt wiederholt werden und hoffentlich zum festen Bestandteil des zukünftigen Veranstaltungskalenders der Stadt Weener werden.

Gegenwärtig laufen alle Gespräche auf das Datum 12.8./13.8.2017 hin (fest ist es allerdings zum Redaktionsschluss noch nicht). Zu diesem Datum erhofft man sich noch einige Schiffe nach Weener locken zu können, die nach dem Traditionsschiffstreifen des Schipper Klotje vom 4.8-7.8.2017 schon in der Region sind.

Auch hätten wir als DTMV die Möglichkeit ein attraktives Rahmenprogramm für unsere Mitgliedsschiffe im Zeitraum vom 4.8. bis 13.8.2017 anzubieten.

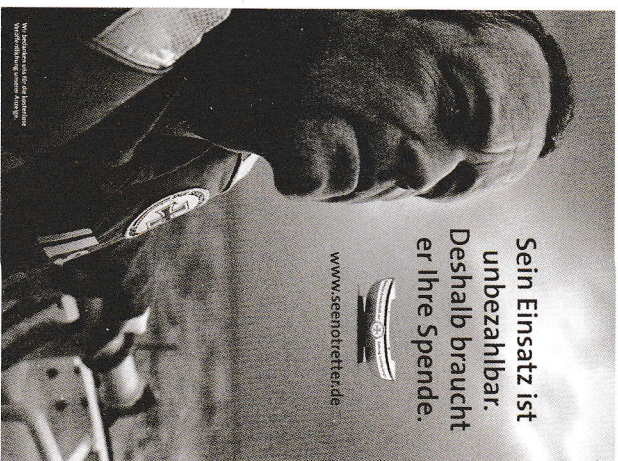
Hierzu würde dann nicht nur das bekannte und geschätzte Treffen in Leer und unsere Jahreshauptversammlung zählen, sondern eine Feier für DTMV-Mitglieder im maritimen Veranstaltungsraum von Hafen55 in Weener, einige gemeinsame Schiffsausflüge nach Appingedam, Groningen, Delfzijl, Papenburg und/oder Emden, bei denen wir auch Interessierte auf unsere Schiffe einladen sollten.

Also kurz gefasst: Eine echte Attraktion und unbedingt schon im Kalender für 2017 vorzumerken, auch wenn für als Anbieter teilnehmern wollt! 

Catharina Bockhacker

Sein Einsatz ist  
unbezahlbar.  
Deshalb braucht  
er Ihre Spende.

  
[www.seehorretter.de](http://www.seehorretter.de)



**AG EMS**  
... und der Urlaub beginnt!

## Ahoi Emden

### Kurs auf den Emden Binnenhafen

Legen Sie Ihr Schiff im Emden Ratsdelft an

- günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonlieger)
- Toiletten und Duschen
- Strom- und Wasserversorgung
- Fäkalshammerversorgung
- NEU: Ladestation für E-Bikes

[www.ag-ems.de](http://www.ag-ems.de)

## Neuvorstellung Vagabund

### Steckbrief

Ehemalige Hamburger Barkasse, ein Wertbau der Firma Böttcher & Gröning, Hamburg  
 Baujahr 1959, umgebaut durch den Vorbesitzer 1980/81, seitdem als ‚Astor‘ unterwegs  
 Länge: 12,85 m  
 Breite: 3,25 m  
 Höhe ohne Mast: ca. 3,20 m  
 Tiefgang: 1,25 m  
 Gewicht: 18 Tonnen  
 Motor: DAF 615 mit 120 PS  
 Heimathafen: Datteln  
 Eingetragen im Binnenschiffsregister

### Die Besatzung:

Skipper Ralph Meckes, BJ 59, stammt aus einer Binnenschifferfamilie aus Worms, Ausbildung im Bereich SHK in Duisburg, überwiegend auf Binnenschiffen, interessiert an allem, was mit Technik und Motoren im Schiff zu tun hat. Matrose und Smutje: Christiane Wilms, BJ 59 als Gärtnerin ursprünglich Landratte, jetzt auch auf dem Wasser unterwegs



Zusammen auf Tour seit 2009, bis 2015 mit einer Waterland 850, Einzelstück aus GFK mit Holzaufbau. Seit 2015 mit der Barkasse ‚Vagabund‘ ex ‚Astor‘.




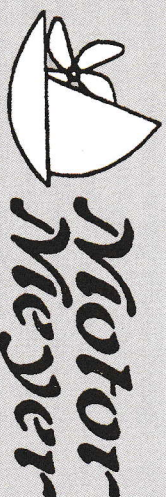
Revier: alles, was man vom Heimathafen aus und zurück in 3 Wochen Urlaub schaffen kann, z.B. Zeeland, Friesland, Potsdam, Maasricht, Noordholland, Bremerhaven und einmalig in 4 Wochen durch Belgien bis zum höchsten Hebewerk in Thieu.

Wir verbringen viel Zeit an Bord und genießen die Freiheit, die ein Leben an Bord mit sich bringt. Das Arbeitsleben lässt längere Reisen leider noch nicht zu, doch ist der Erwerb dieses Schiffes ein erster Schritt für fernere Ziele und lange Aufenthalte an Bord. Dazu kommt die Liebe und das Interesse an der alten Technik in der Schifffahrt, die auch in so einem Schiff noch vorhanden ist, selbst wenn der Originalmotor, ein Drei-Zylinder laststram, irgendwann gegen den DAF 615 ausgetauscht worden ist.

Den ersten persönlichen Kontakt mit der DTMV hatten wir 2015 auf dem

Weihnachtsmarkt in Weener, wo wir beim Flanieren entlang der schönen alten Schiffe auch an Bord der Animo mit Hilmar und Katharina ins Gespräch kamen. Dadurch wurde das Interesse geweckt, dieser Organisation anzugehören, denn jetzt hatten wir auch das passende alte Schiff dazu. So nahm Hilmar am Samstag beim Kanalfestival in Datteln 2016 den Antrag entgegen, und am Sonntag, bei der Jahreshauptversammlung wurde diesem Antrag direkt stattgegeben. Nun sind wir Mitglied der DTMV und werden, so unser Berufsleben das erlaubt, auch an Veranstaltungen teilnehmen, um die anderen Mitglieder kennenzulernen.

Wer sich dafür interessiert, wo unsere letzten Reisen uns hinführten, findet die Reiseberichte auf der Seite des MBC-Luene unter der Rubrik Törnberichte.  Auf bald Christiane und Ralph



Spezial-Werkstatt  
 für Außenbord- und  
 Innenbordmotoren  
 aller Marken

**MERCURY**  
 Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip

Service  
 rund ums Boot  
 auf 7500 qm

- Winterlager  
 in der Halle  
 oder Freifläche
- Boots-zubehör  
 von A - Z



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

## Neuvorstellung Sterna

Ich bin Oliver 31 Jahre alt (11.01.1985) in Sangerhausen (Sachsen-Anhalt) geboren und seit 2006 in Duisburg zuhause. Dort habe ich ein Haus gekauft und komplett in Eigenleistung saniert. Im Haus befindet sich eine kleine Schlosserwerkstatt, in der ich sehr viel für die STERNA angefertigt habe, ob Drehen, Schweißen oder einfach nur das Aufarbeiten der Teile.

Als gelernter Fertigungsmechaniker habe ich die letzten neun Jahre bei Siemens gearbeitet und Generatoren gebaut. Leider wurde die Leistung und Arbeit, die man dort einsetzte, meiner Meinung nach nicht gesehen. Die Meidericher Schiffswerft sprach mich dann aufgrund meiner Fähigkeiten an, ob ich nicht bei Ihnen anfangen möchte. Nach langen Überlegungen habe ich nun Siemens hinter mir gelassen und bin nun im Team der Meidericher Schiffswerft in Duisburg. Ich bin sehr froh, dort meinen „Heimathafen“ gefunden zu haben.

Nur eins fehlt mir immer noch, der Kontakt zu Gleichgesinnten alter Schiffe. Das war auch der Grund für die Anmeldung bei der DTMV, in der Hoffnung Anschluss zu fin-

den. Mein Traum wäre es wenn man hier eines Tages einen kleinen Hafen der DTMV für historische Schiffe gründen könnte. Auch gemeinsame Ausfahrten und gegenseitige Besuche unter Gleichgesinnten sind sehr wichtig für mich.

Mein Schiff wurde 1946 von der Gebr. Niestern Schiffswerft in Delfzijl für einen Fischer aus Harlingen als Krabbenkutter gebaut, wo der bis 1964 unter der Kennung HA31 im Einsatz war.

Nach Informationen vom Vorbesitzer ist der Kutter ursprünglich als Rettungsboot für Testzwecke gebaut worden. Es wurden Tests wie das selbst Aufrichten durchgeführt. Durch mehrere Schotts wurde das Schiff unsinkbar. Nach Ablauf der Tests wurde das Schiff als Krabbenkutter umgebaut. Leider gibt seitens des Museums oder der Niestern Werft davon keine Zeichnungen oder Unterlagen. Der Vorbesitzer hat die STERNA 1964 von einem Fischer aus Harlingen gekauft und dann ein Jahr gefahren. Der Heimathafen war Köln. Ab 1965 wurde der Aufbau von der LUX Werft umgeändert und erweitert. Auch der Seekasten für die Krabben wur-

de zugeschweißt und innen die Schotts entfernt. Original wurde das Schiff mit einem Brons Motor mit 20 PS und 800U/min betrieben. Das alte Typenschild und die Motornummer sind noch in meinem Besitz. Der Vorbesitzer hatte einen Motor aus einer Kehrmaschine eingebaut und später in den 80-90iger Jahren wurde der jetzige Motor eingebaut.

Ein OM 314 mit 3,8 L und die Edelstahl-schraube bekommen ihre Kraftübersetzung über einen Paragon P23L.

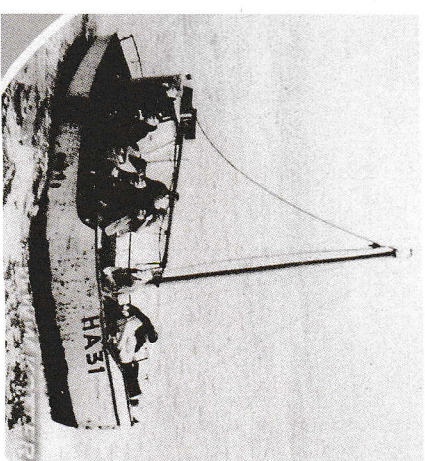
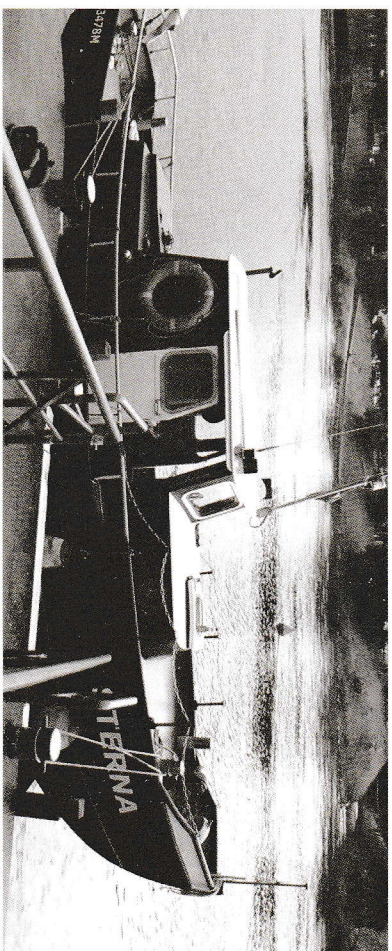
Ich habe das Schiff im Oktober 2015 erworben und seitdem bin ich mit der Restaurierung beschäftigt. Dazu gibt es einen sehr großen Beitrag im Boote-Forum.

Begonnen habe ich vor vier Jahren. Zu der Zeit hatte meine damalige Freundin ihren Boots-Führerschein gemacht und wir sind auf die Suche nach einem Boot gegangen. Ich hatte damals eigentlich nichts mit Booten am Hut, habe aber sehr schnell Freude daran gefunden. Gesagt, getan, nach ein paar Enttäuschungen hatte ich dann in einer Kleinanzeigenseite einen alten Holländischen Verdänger gesehen, der von der Meidericher Schiffswerft in Duisburg angeboten wurde, weil der Besitzer verstorben war. Er sollte verschrottet werden. Das konnte ich nicht zulassen, habe ihn gekauft und begann, innen alles zu demontieren und wieder aufzubauen. Ich habe auch die Aufbauten und das Deck geändert, weil mein Traum immer ein Werkboot war und kein Uraubsschiff, wieviele es fahren. Die Werft wusste auch meine Leidenschaft zu schätzen und hat mir dann im Oktober 2015 die STERNA angeboten. Sie stand schon einige Monate bei uns auf der Werft, wo sie wegen UW Begutachtung aus dem Wasser gekrant wurde. Leider war die Schiffshaut an vielen Stellen zu dünn. Der Zwischenhändler



und Besitzer hatten keinen Bezug zu diesem Schiff und wollten es nicht reparieren lassen. Ich habe mich in das Schiff richtig verliebt und erwarb es. Seither arbeite ich fast täglich am Schiff und verbringe viel Zeit an Bord mit meinem Hund Cora. Auch ein paar schöne Ausfahrten hat es schon gegeben.

Ich mache alle Arbeiten selber. Stahl ist meine Welt, und wo andere keine Kraft mehr haben gebe ich noch mal richtig Gas. **24**





## Fahrt zum Hafenfest in Papenburg

02.-04.09.2016

Urlaubsreif waren wir, unsere gute alte ANIMO dümpelte im Hafen Weener und wir mussten ihr in diesem Jahr die Chance auf einen ausgiebigen Ausritt ausnahmsweise verwehren. Gibt es Wichtigeres als sich mit dem Schiff zu bewegen? Steht so aus. Manchmal. Hoffentlich nicht so oft.

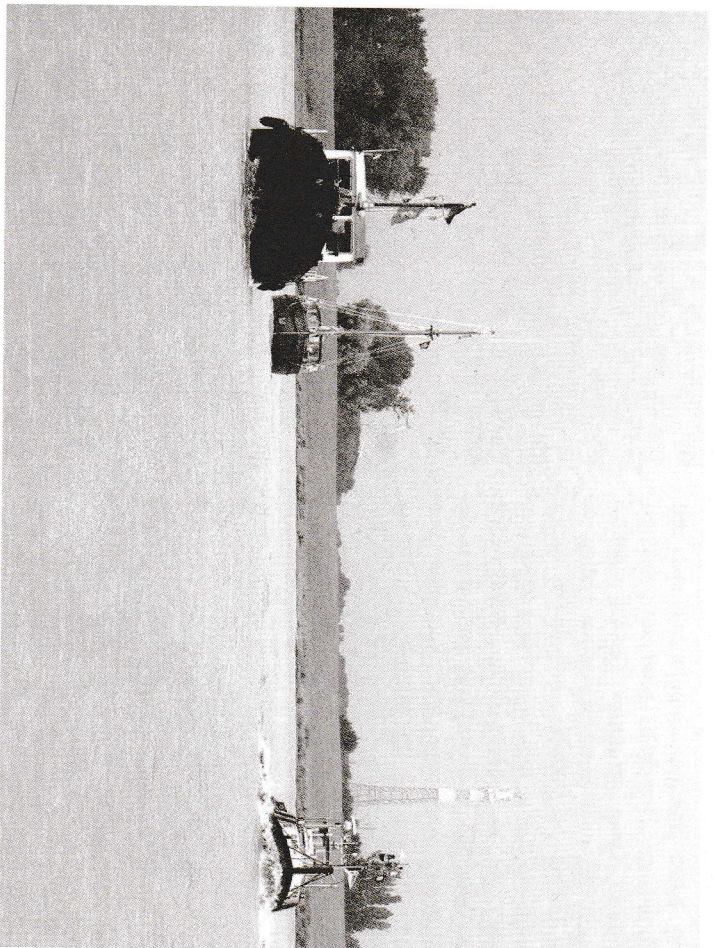
Da erwähnte Peter, Anfang September sei ne PATRIA die 7 Seemeilen zum Hafenfest nach Papenburg zu bewegen, um dieses Fest mit seinem Geburtstag zu verknüpfen. Die Gelegenheit, wenigstens die Nase aus der Schleuse Weener zu halten und Emsschlick zu schnupfern.

Von den DTMV Schiffen war Hartwig mit

LUCTOR schon etwas früher dort angelandet. Aus Weener war Christoph mit der INFINITE LOOP sowie so mit von der Partie und Zbigniew mit seiner schönen ADA musste man auch nicht lange überreden.

Darüber hinaus kamen ein paar Tage vor dem Ablegen noch Dirk und Louise mit der GAR aus Amsterdam und Wietse aus Zoutkamp mit der ORCA in Weener an.

Gemeinsam im Konvoi mit 6 Schiffen schleuseten wir am 02.09. nach und nach durch die 25m lange Schleuse in Weener aus und 7sm weiter gemeinsam mit vielen anderen Traditionsschiffen durch die Seeschleuse in Papenburg ein.



## Berichte der Mitglieder

Hinter der Schleuse wurden wir sofort von Schlauchbooten empfangen, deren Fahrer uns die Liegeplätze zuwies.

Auch wenn der Liegeplatz für die ANIMO, immenhin eine 25m Luftschi, recht abenteuerlich amutete – letztendlich kamen wir alle gut zum Liegen und wurden aufs Wärmste empfangen.

Die Schiffersteuer wurden rundum versorgt.

Abendessen und Frühstück in der Kesselschmiede und Eintrittskarten für das Abendprogramm – aber auch darüber hinaus: die Auswahl der Marktstände rund um das Hafenfest ließen kaum einen maritimem und kulinarischen Wunsch offen.

Es wurde den Besuchern ein Programm geboten das wirklich alle Achtung verdient!

## Berichte der Mitglieder

### Mit der Vagabund unterwegs

In diesem Jahr fahren wir das erste Mal mit unserem neuen Schiff ‚Vagabund‘, einer umgebauten Hamburger Hafenbarkasse, in den Sommerurlaub. Ein Ziel ist Bremenhaven. Von dort wollen wir in einer geführten Wattfahrt mit mehreren Booten über die Kaiserhalbe nach Wilhelmshaven. Am Freitagnachmittag geht es nach Feierabend in Dattehn an Bord und wir starten Richtung Norden. An diesem Tag legen wir im letzten Tageslicht an der Liegestelle in Schmehedhausen an und übernachten dort. Früh morgens geht es weiter. Über die Station Bad Essen kommen wir nach Minden. Dort geht es nach einer Übernachtung an der Liegestelle über die Schachtschleuse auf die Weser.

Die Abendveranstaltung ‚Shanty und Seasons‘ mit internationalen Gruppen hat zumindest einen DTMV‘ler so nachhaltig beeindruckt, dass die Musik der vom Orga-Team an die Skipper verteilten CDs noch immer im Weeneraner Hafen zu hören sind!

Am Samstagabend waren wir dann unter uns, sprich Peters Familie und DTMV, um in den runden Geburtstag zu feiern.

Am Sonntag ging es, nach dem, der Feierei gezollten ziemlich späten Frühstück, ziemlich relaxed mit 7 Schiffen wieder zurück, 7 sm und 2 Schleusen mussten ja gewuppt werden.

Ein kleiner Ausflug, der sehr viel Spaß gemacht hat und sicher sind wir in 2 Jahren wieder dabei.

Ein großes Dankeschön an den Förderkreis Haken Papenburg für Ihr Engagement und den warmen Empfang!

Frühmorgens um 7.00 Uhr haben wir das Wasser fast für uns alleine, nur die Vögel sind schon munter. Nienburg ist unser nächster Stopp und dort liegen wir beim Kann-Club Nienburg. Die kleine Altstadt haben wir uns im letzten Jahr schon angesehen, als wir noch mit unserer Waterland unterwegs waren.

Wieder sind wir früh auf den Beinen und machen unseren nächsten Halt in Verden beim VMV Aller. Diesmal spielt das Wetter mit und wir fahren mit den Fahrrädern in die Stadt. Die gemütliche Fußgängerzone lädt zum Bummeln ein, die Altstadt und der Dom sind eine Besichtigung wert.

Auf dem Weg nach Bremen machen wir einen Tankstopp am Wassersportzentrum

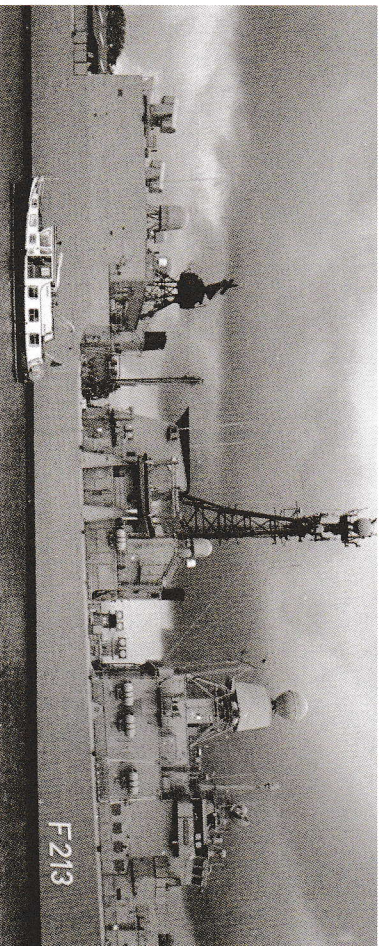
Oberweser, um mal wieder festzustellen, dass große Maschinen nicht unbedingt große Spritfresser sind. Von dort geht es bis zum Sportbootanleger an der Schlachte in Bremen. Hier ist es wie immer recht voll, doch dank der Stegmannschaft, die Boote zieht und schiebt, passen wir auch noch dazwischen. Hinter uns am Ufer ist eine große Baustelle, dort wurde 3 Tage zuvor eine Bombe gelunden. Alle Bootseigner mussten, mit oder ohne Boot, den Steg verlassen. Da die Bombe nicht vor Ort entschärft werden konnte, wurde sie scharf durch ganz Bremen transportiert, um sie außerhalb zu sprengen. In Bremen ist ein Spaziergang durch das historische Schnoorviertel und ein Abendessen auf dem Pannekoekship „Admiral Nelson“ für uns Programm. Da in Bremen das Tidegebiet beginnt, man muss ein bisschen rechnen, will man den Tidenstrom nutzen. Wir haben Glück und können um 8.30 Uhr morgens weiter, es ist etwa eine Stunde vor Hochwasser. Man merkt hier von der Tide nicht viel, da gegen den Flutstrom die Strömung der Weser drückt. Erst als der Ebbstrom einsetzt, wirkt sich das auf unsere Geschwindigkeit aus und wir werden schneller.

Einige Berufsschiffe begegnen uns auf der Fahrt nach Bremerhaven. Die ganz Großen werden von Schleppern an ihren

Platz im Hafen von Bremen bugsiert, wo sie geladen oder gelöscht werden. Auch unterwegs an den Verladestellen herrscht reger Betrieb. Vor Bremerhaven beobachten wir außerhalb des Fahrwassers eine Abseil- und Bergeübung mit einem SAR-Hubschrauber.

In Bremerhaven ist viel los, wir müssen mit einigen anderen Sportbooten auf die Schleusung warten. Nach der Ausfahrt aus der Schleuse finden wir einen schönen Platz im hinteren Teil der Marina. Bremerhaven bietet viel Maritimes. Das Schifffahrtsmuseum mit den Schiffen davor im Museumshafen, das U-Boot und die Traditionsschiffe im Neuen Hafen, die Schlepperflottille mit den großen Schleppschiffen an der Weser.

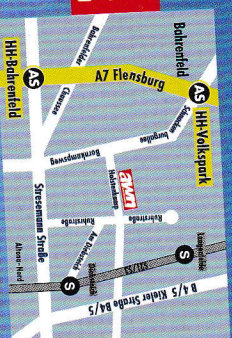
Andernächsten 2 Tagen stehen Fahrten mit den Bordfahrrädern auf dem Programm. So fahren wir durch den Kaiserhafen, vorbei am Containerterminal mit seinem aus Containern gebauten Aussichtsturm bis zur letzten Kneipe vor New York, wie der Treffpunkt Kaiserhafen an seiner Fassade stehen hat. Die Kneipe bietet neben einer urigen Einrichtung mit Sammlungsstücken aus der Schifffahrt eine interessante internationale Speisekarte und an einigen Tagen Livemusik. Bei einem Besuch der Gastromelle im Fischereihafen besichtigen wir diesmal dort auch das FMS



F213

# ALLES AN BORD IN HAMBURG!

**AWN Hamburg**  
Holtenkamp 58  
22525 Hamburg

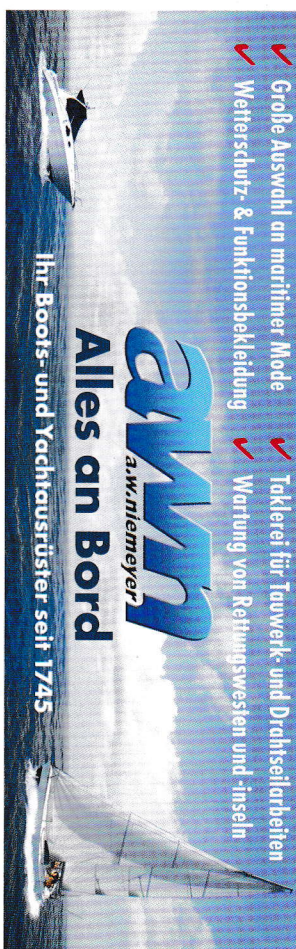


[www.awn.de](http://www.awn.de)

- ✓ Riesiges Sortiment rund um Ihr Boot
- ✓ Große Auswahl an maritimer Mode
- ✓ Wetterschutz- & Funktionsbekleidung
- ✓ Fachberatung in allen Bereichen
- ✓ Takelwerk für Tauwerk- und Drahtseilarbeiten
- ✓ Wartung von Rettungswesten und -inseln

**AWN**  
a.w.niemeyer

Ihr Boots- und Yachtausrüster seit 1745



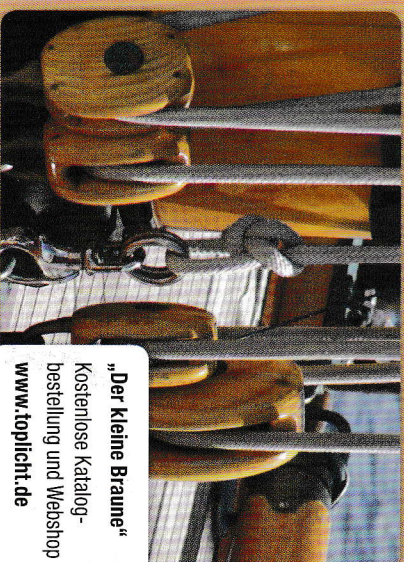
# TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und Klassische Yachten • Werfraustrüstung

**Notkestraße 97**  
**22607 Hamburg**

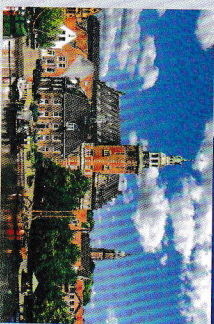
Tel.: 040 - 88 90 100  
Fax: 040 - 88 90 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)

**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](http://www.toplicht.de)

# Freizeithafen Leer (Ostfriesland)

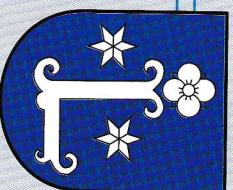


Es ist was los in Leer...

## Veranstaltungen 2017

- ◇ 01. Mai  
19. Mai  
Eröffnung der Püntensaison, Wiltshausen  
36 Jahre Ossilooop „Vom Meer bis nach Leer“, Sportplatz Fortuna, Logobitrum
  - ◇ 11. Juni  
24. Juni  
Julianenparkfest – das Familienfest im Park, Julianenpark  
23. Bauernmarkt, Innenstadt
  - ◇ 01./02. Juli  
26. Ostfriesischer Töpfermarkt, Innenstadt
  - ◇ 27. – 30. Juli  
Leer Maritim mit Intern. Tourenskippertreffen, Freizeithafen
  - ◇ 30. Juli  
5. Kunst & HandwerkerMarkt, Brunnenstraße/Rathausstraße
  - ◇ 04. – 06. August  
19. August  
Treffen der Traditionsschiffe, Museumshafen  
8. American Wheels, Altstadt
  - ◇ 02./03. September  
03. September  
78. Ruderregatta, Freizeithafen/Ruderverein  
25. Citylauf Leer, Innenstadt
  - ◇ 10. – 11. Oktober  
11. – 15. Oktober  
Galliviehmarkt, VoSt-Gelände  
509. Gallmarkt, Große Bleiche
- ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteile 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](mailto:touristik@leer.de), Internet: [www.touristik-leer.de](http://www.touristik-leer.de)



### Berichte der Mitglieder



,Gera': Zurück in der Stadt gehen wir im Auswandererhaus auf Entdeckungsreise. Nach einer kurzen Besprechung am Samstagabend mit den anderen Teilnehmern der Wattfahrt geht es um 7.00 Uhr am nächsten Morgen aus der Schleuse die Weser weiter zu Tal, etwas außerhalb des Tonnenstrichs an den grünen Tonnen entlang. Es begegnen uns die „großen Pötte“, darunter auch vier Kreuzfahrtschiffe, bevor wir bei Tonne 43 in den Prickenweg einbiegen. Dort queren wir nach kurzer Zeit ohne Probleme das erste Wattloch im Mittelpriel. Über das zweite Wattloch, die Kaiserhalje, kommen wir mit genug Wasser unter dem Kiel ins Fahrwasser nach Wilhelmshaven. Vor der Schleuse passieren wir einige Schiffe der Bundesmarine, die hier ihren Standort hat. Dies zeigt auch ein Manöver vor unserm Fenster beim Frühstück am kommenden Morgen. Eine Fregatte wird von 2 Schleppern im Großen Hafen hin und her manövriert. So werden hier über einer eingebauten Anlage die Marineschiffe entmagnetisiert, wie uns Mitglieder des Jade WSC erzählen, bei denen wir liegen. In Wilhelmshaven gibt es das Marinemuseum, das einen Besuch wert ist, wenn man sich ein bisschen für die Schifffahrt interessiert. Der Süstrand mit seinen Strandkörben lädt zu einem Spaziergang ein.

neuen Sanitärgebäude. Der Empfehlung eines Freundes folgend, besuchen wir die Teestube Klunje neben dem Mühlennuseum und genießen Tee und selbstgemachten Kuchen. Auf dem Weg nach Emden am nächsten Tag haben wir kurz vor der Kesselschleuse die ‚Stadt Aurich‘ so dicht im Nacken, dass wir eine Tasse Kaffee rübergeben könnten. Sie hat, laut Fahrplan, eine halbe Stunde nach uns Aurich verlassen und uns auf den 25 Km durch den Kanal eingeholt. Das geht nicht, wenn man sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält.

In Emden legen wir in Höhe der Landtankstelle direkt hinter der letzten Brücke an. Vernal geht es mit dem Kanister zur Tankstelle und bekommen so den Tank günstig wieder voll. Unseren Liegeplatz finden wir an den Stegen der Promenade am alten Binnenhafen, in der Nähe der Eisenbahnbrücke. Es ist nicht so laut von den durchfahrenden Zügen, wie man erwartet und auch auf der Promenade ist es abends sehr ruhig.

Emden hat viel Interessantes zu bieten. Neben der Kesselschleuse, die einzigartig ist in Europa, gibt es das bekannte Otthaus, das Feuerschiff ‚Amrunbank‘, das ‚Maritime Museum der Freunde der Seefahrt‘ und noch viel mehr. Auch eine Mahlzeit beim Heringsslogger am Delft ist für uns ein Muss.

Nach den Öffnungszeiten der Eisenbahnbrücke und der Tide planen wir unsere Weiterreise. Um 8.55 Uhr geht es durch die Brücke und dann Richtung Schleuse Borsum, wo wir in dem kleineren Teil der teilbaren Schleusenammer in den Ems Seitenkanal runterschleusen.

Am nächsten Morgen geht es gemütlich über den EJK. Unterwegs begegnet uns die ‚Maxima‘ aus Weener. In Aurich liegen wir für eine Nacht kostenlos an neuen Stegen und duschen mit Musik im

Gemütlich geht es mit 7 km/h Richtung Oldersum, wo wir mit dem passenden Wasserstand zum Ausschleusen ankommen. Dann geht es mit dem Flutstrom der Ems Richtung Herbrum. Unser Ziel heu-

**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!**  
Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

Leider ist dies in der Praxis selten bis überhaupt nicht der Fall, sodass Batterien lange vor ihrem möglichen Ende ausgetauscht werden müssen.

**Dies muss aber nicht sein:**

Der MEGAPULSE verlängert die Lebensdauer von neuen Batterien und verhilft auch alten Batterien zu neuem Leben.

**Ein Wunder? Nein, nur pure Physik!**

Auf den Bleiplatten der Batterie verwandeln sich Blei und Bleioxid bei jeder Entladung zu Bleisulfat. Dieses verklumpt und bildet in ruhendem Zustand Kristalle, die nicht durch einfache Ladung zurückgebildet werden können und inaktiv sind. Resultat ist, dass die Ladefähigkeit der Batterie immer weiter abnimmt. Zum Schluß kann Sie keine Ladung mehr aufnehmen und stirbt den Alterstod – manchmal schon nach 2 Jahren. Hier setzt der MEGAPULSE ein.

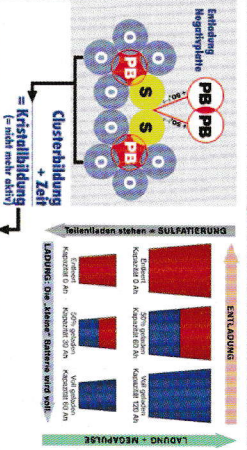
Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst tote/gebrauchte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

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

## Batterien regenerieren mit MEGAPULSE



### Sulfatierung:



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

- Steigerung der Ladespannung • Anstieg der Säuredichte
- Verbesserung des Startverhaltens der Batterie

THE BATTERY MANAGERS Alsbachstr. 15 · D-66115 Saarbrücken  
**NOVITEC** Tel. 0681-992740 · Fax 0681-9927421 · [info@novitec.de](mailto:info@novitec.de) · [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

## Berichte der Mitglieder

te ist Weener und dort können wir ohne Wartezeit einschleusen. Wir entscheiden uns für einen Liegeplatz im Yachthafen. Einen Stadbummel und Spaziergang zum Alten Hafen machen wir dann später zu Fuß und schauen uns die historischen Schiffe an, die dort liegen. Erst später erfahren wir von der neuen Nutzung des alten Speichers und der Bedeutung des Steuerhauses vor dem Speicher.

an. Dort liegen wir neben ‚Molly‘, einem Nordic Tug. Sein Skipper hat 3 interessante Reisen auf Nord- und Ostsee unternommen und darüber auch Bücher geschrieben, die spannend zu lesen sind. Von Walchum brechen wir früh auf nach Haren, um dort zwei Tage zu verbringen. Hier ist der Rütenbrockkanal eine Möglichkeit, in die Niederlande zu fahren. Er war jetzt mehrere Tage gesperrt, weil eine Klappbrücke technische Probleme machte. Als sie geöffnet werden soll, warten auf beiden Seiten etwa 16 Boote auf die Durchfahrt. Es klappt mit der Öffnung und alle können nach und nach weiterfahren.

In Herbrum haben wir Glück und brauchen nicht lange zu warten, bis es mit einem Berufsschiff und weiteren Sportbooten durch die Schleuse geht. In der gleichen Konstellation fahren wir auch durch Bollingerfähr und steuern anschließend den Marinapark Emstal in Walchum

Unsere weiteren Stopps auf dem Heimweg sind der Wieseanleger des YC Lingen an der oberen Ems, der Wasserranderrastplatz in der alten Schleuse Altenheime und die Marina Fuestrup. Nach einem erholsamen Urlaub ohne Probleme kommen wir wohlbehalten wieder im Heimathafen an.

## DRUCKKONTOR EMDEN



Wir beraten Sie gerne...

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

### Vorsprung durch Qualität

Normannenstr. 1a | 26723 Emden | [info@druckkontor-emden.de](mailto:info@druckkontor-emden.de)  
[www.druckkontor-emden.de](http://www.druckkontor-emden.de)

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

## Bugstrahl im Küchenschrank

von Peter Meyer

Irgendwann kommt der Entschluss, nun muß endlich eine Bugstrahlanlage her. Man wird älter und immer nur sportliche Anlegenmanöver bei Seitenwind und vier Meter hohen Aufbauten geht nicht länger gut.

Die Patria ist ein Plattbodenschiff mit fünf Meter Breite, und ein Tunnelrohr quer durchs Schiff bedeutet nicht nur umfangreiche Umbauten sondern auch einen ungünstigen Wirkungsgrad.

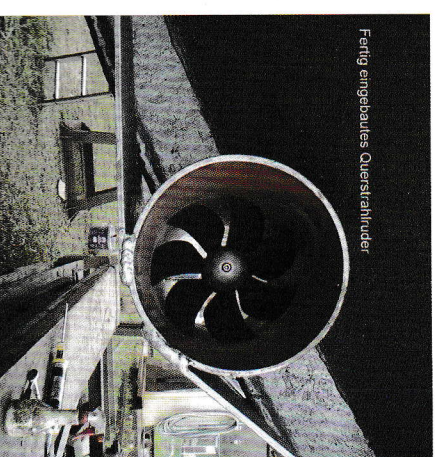
Am Vorsteven im aufgeklimmten Bereich wäre es eigentlich ideal, wenn nicht fest eingebaute Schränke und Kücheneinrichtungen dieses Vorhaben unmöglich machen.

Schränke auf, Töpfe nebst Geschirrentferner, Regale entfernen und letztlich die Isolierung zur Außenhaut beseitigen. Nun sah ich die Bugspitze mit einer genieteten Doppelung von der Innenseite. Auch hier war es nicht möglich ein Rohr einzuschweißen.

Die Lösung war, das Tunnelrohr außen anzubringen und von innen den Motor mit ca. 25 cm Durchmesser nebst 220 Amp. AGM - Akku zwischen Töpfe und Plannen zu platzieren.


Nun ging es zur Sache. Bugstrahlanlage als komplettes Set gekauft, eine Wert angertun und den Termin vereinbart. Auf der Helling wurde erst einmal das Unterwasserschiff abgekärhert. „Wie möchtest du es nun haben mit deiner Bugstrahlanlage“ fragte der Schiffbauer.

Als erstes bohrten wir im Küchenschrank von der Innenseite ein Loch nach Außen durch die Bordwand. Somit hatten wir die Orientierung. Wir landeten ca. 40 cm unter der Wasserlinie. Um die Brandgefahr zu mindern arbeiteten wir vorsichtig mit der



Flex uns durch den Stahl und fertigten eine ovale Öffnung von ca. 20 cm Höhe und 30 cm Breite an, um das Strahlrohr einzubetten und zu verschweißen. Zuvor wurden nach einer Schablone im Strahlrohr drei Löcher gebohrt um die Antriebswelle und das Winkelgetriebe mit dem Motor zu verbinden. Nun noch zwei Stromungsbleche über das Strahlrohr verschweiß, zwischenzeitlich den Akku mit vorgefertigten Kabel verbinden und das Steuerkabel in die Steckverbindung zu schieben. Probelauf OK und fertig war die Anlage.

Eine stolze Leistung vom Zeitplan. Montag Mittag auf die Helling und Mittwoch-Mittag mit einer Bugstrahlanlage und frisch konserviertem Unterwasserschiff ging es zurück ins nasse Element. Endlich hatte ich die Gelegenheit zu testen, wie das Bugstrahl reagiert und ob die 6 PS ausreichend sind. Ich war zufrieden und auf der Heimreise stellte ich keine Minderung der Geschwindigkeit auf Grund des eventuellem Strömungswiderstandes fest. **12**



# Sicher ankommen...

mit den Spezialisten  
für Schiffselektrik und Dieselsechnik.

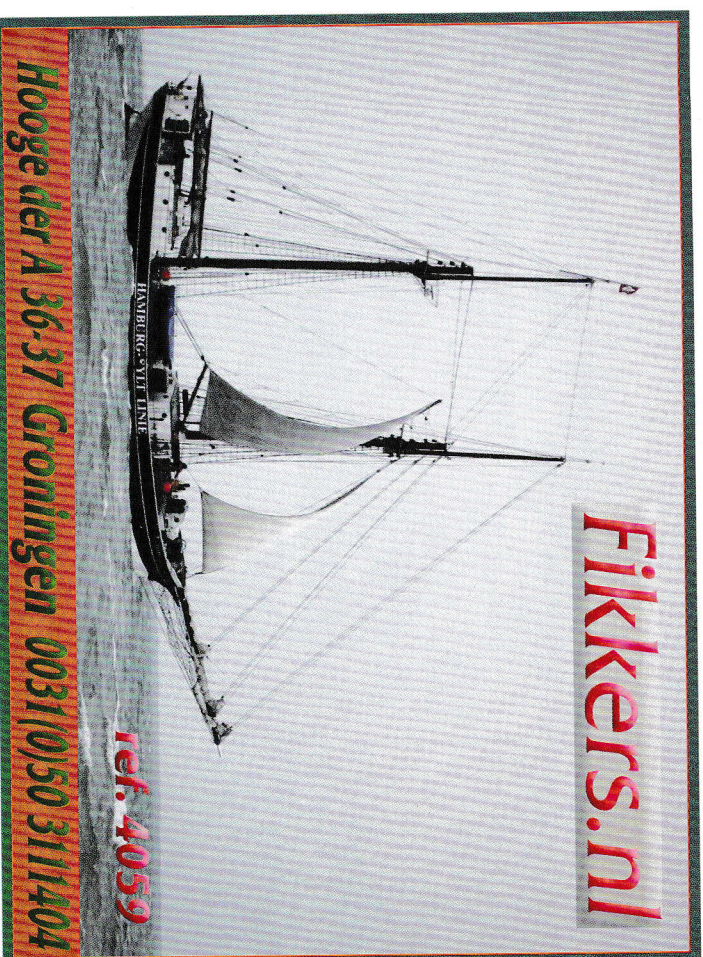
- Schiffselektronik
- Inspektion
- Marine-Service/Ausrüstung
- Bootsheizungen
- Gasprüfung nach DVGW/G 608

# A&W

**Kfz-Elektrik GmbH & Co KG**

BOSCH Service

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



# Fikkers.nl

ref. 4059

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

# Behrenswerth

## ENERGIESERVICE



Kraftstoffe

AdBlue

Schmierstoffe

Gase

Tankstellen

**Hilfer • Osnabrück • Münsterland • Bünde • Bielefeld**  
Tel.: 0180 / 15 25 350 (zum Ortstarif) • Fax: 0800 / 15 25 350 (kostenlos)  
info@behrenswerth.de - www.behrenswerth.de



- **Heizöl**
- **Diesel**
- **Gasöl**
- **Schmierstoffe**
- **Diesel-Tankstelle**

Weert Ihnen GmbH&Co. KG  
Schweckendieckplatz 4  
26721 Emden

Tel. 04921/58 92 722  
[www.weert-ihnen.de](http://www.weert-ihnen.de)

## Umwelt

### Umwelt - Emission - Mitwirkungspflicht

Von Peter Meyer

Alte Motoren prägen unsere geliebten Traditionsschiffe. Bestandsrechte und Übergangsvorschriften erlauben uns weiterhin den Betrieb der nicht gerade emissionsarmen Motoren. In naher Zukunft werden wir jedoch mit gewissen Einschränkungen rechnen müssen.

In Amsterdamm betreiben Vercharterer fast ausschließlich nur noch Slopen für Grachtenfahrten mit E-Antrieb.

In Rotterdam begrenzt man aus Emissionsgründen die Geschwindigkeit der Schiffe auf 13 km/h.

An vielen Liegestellen dürfen keine Generatoren betrieben werden. In den Schleusen müssen Motoren abgeschaltet werden. Wie macht man einen Schleusenmeister klar, dass ein mit Pressluft gestarteter alter Motor für ein Neustart 10 min. benötigt? Hinzu kommen Beschwerden von mitschleusenden Sportbootfahrern. Wir sollten nicht die Hände in den Schoß legen und darauf warten, bis man uns das Befahren von Innenstädten verbietet.

Alte Motoren ruß- und geruchsfrei zu betreiben wäre möglich. Der Bezug des nachfolgenden Produkt „GTL“ ist jedoch noch nicht flächendeckend. Einige Bunkerstationen in NL haben sich bereits eingerichtet und vertreiben den dieselfählichen Kraftstoff. Es wäre zu begrüßen, wenn auch unsere Bunkerstationen und Sportboottankstellen sich anpassen würden.

Die Häfen Basel und Rotterdam wollen GTL fördern. Im Rahmen des EU-Projekt LNG Masterplan geht es nun um die Nutzung von GTL ohne aufwändige Umrüstung der Dieselmotoren.

Zwei schweizer Flusskreuzfahrtschiffe und das Ausstellungs Schiff „Jenni“ alias MS Wissenschaft fahren bereits nahezu ruß- und geruchsfrei.

#### Eigenschaften

Die gewonnene farb- und geruchlose Flüssigkeit ist völlig schwefelfrei und enthält weder aromatische Verbindungen noch organischen. Außerdem weist dieses Produkt andere hervorragende Eigenschaften (niedrige Dichte, hohe Cetanzahl) aus.

Die Abgaswerte beim Einsatz synthetischer Kraftstoffe sind besser als mit üblichen Dieselmotoren. GTL-Kraftstoffe erfordern keine Anpassungen am Motor.

#### Anwendung

GTL-Treibstoff soll als Dieselmotoren-Ersatz- oder Beimischung dienen. Als Handlungswort wurde der Begriff Synfuel geprägt. Mit dem Wachsen der Städte und der steigenden Energienachfrage rückt auch die Reduzierung der lokalen Emission immer mehr in das Blickfeld von Flottenbetreibern und Städten.

Shell GTL Fuel ist ein innovativer synthetischer Dieselmotorenkraftstoff, der aus Erdgas gewonnen wird. Er verbrennt sauberer als herkömmlicher Dieselmotorenkraftstoff auf Erdölbasis und produziert somit weniger lokale Emissionen (Partikel, PM, Stickoxide, NOx; Schwefeloxide, SOx)\*. Außerdem ist GTL Fuel nicht giftig, geruchsarm, leicht biologisch abbaubar und durch ein geringeres Gefährdungspotenzial gekennzeichnet. Das liegt daran, dass GTL Fuel praktisch keinen Schwefel und keine aromatischen Verbindungen enthält und eine höhere Cetanzahl aufweist. Shell

GTL Fuel kann ohne Modifikation in vor-handenen Dieselfahrzeugen eingesetzt werden und wird bislang für gewerbliche Dieselaufnehmer auf dem deutschen und niederländischen Markt angeboten. Durch den Umstieg auf Shell GTL Fuel können Fuhrparkmanager deshalb ohne Investition in eine neue Tankinfrastruktur einen sofortigen lokalen Emissionsvorteil herbeiführen.

Wie zahlreiche Shell Kundenerfahrungen gezeigt haben, kann Shell GTL Fuel eine wichtige Rolle dabei spielen, die Luftqualität zu verbessern, und so die Qualität des Lebensumfeldes auch in un-teren Städten zu steigern. Dies gilt ins-besondere auch für Menschen, die im beruflichen Umfeld täglich direkt den Luftschadstoffemissionen ausgesetzt sind und/oder im direkten Umfeld von Dieselmotorbetriebenen Maschinen und Fahrzeugen arbeiten.

- Hauptvorteile von GTL
- Trägt zur Senkung lokaler Emissionen (PM, NOx)\* bei
- In neuen und älteren Fahrzeugen sofort und reibungslos einsetzbar
- Keine Investitionen in die Infrastruktur erforderlich
- Kann Motorenlärm reduzieren (bei bestimmten Motortypen und Fahrbedin-gungen).
- Verringerte Gesundheitsrisiken im Umgang mit dem Kraftstoff
- Bessere biologische Abbaubarkeit und Wassergefährdungseinstufung

GTL-Diesellist ein reiner Kohlenwasserstoff, bestehend aus Molekülen, wie sie auch im konventionellen, fossilen Dieselfuelstoff vorkommen. Von daher kann jeder Dieselmotor mit Dieselfuelstoff betrieben werden, der Zumischungen von GTL-Diesel enthält. Limitierungen sind lediglich die Kälteeigenschaften dieser Komponente

(welche über die Art des Hydrierprozesses allerdings in gewissen Grenzen eingestellt werden können), sowie die geringe Dichte im Hinblick auf die Dieselfuelstoff-Norm DIN EN 590.

**Bezugsquellen und Kontakte:**  
e-mail [fuels-anfrage.de@shell.com](mailto:fuels-anfrage.de@shell.com)

Ich habe bereits bei verschiedenen Bun-kerstationen nachgefragt.

Schell Bunkerstation Gersbeck in Berlin-Spandau hatte sich bereits ei-nen Tankwagen aus Arnheim NL kom-men lassen und an die innerstädtische Fahrgastschiffahrt vertrieben. Die Transportkosten von 2000,- erschienen jedoch zu hoch und somit wurde diese Aktion vorerst gestoppt.

Schell Bunkerstationen Weert Ihnen in Eindhoven sind schon damit beschäftigt und checkt die Nachfrage ab. (Bunkerstationen in Eindhoven, Bergeshövede und Datteln.)

Tanklager Behrensweith in Hiltler wür-de sofort per Tankwagen an geeignete Booterankstellen GTL liefern. Tel.: 05424 647090

Einzelverkauf ist mir in Deutschland noch nicht bekannt und ich hoffe, daß durch das europäische Projekt Masterplan LNG nun der Verkauf von GTL im Einzelhandel vorangetrieben wird.

14 Booterankstellen in NL mit GLT in NL aufgelistet unter [www.gtl.nu/nieuws/5/gtl+in+de+watersport](http://www.gtl.nu/nieuws/5/gtl+in+de+watersport)

Preise: 7-10 Cent über dem norma-len Dieselpreis. Wenn die Effizienz den Ausgleich schafft, muß man nicht länger zögern. **2**

## Geplante neue Sicherheitsverordnung hebelt deutsche Traditionsschiffahrt aus

Viele alte Segel-, Dampf- und Motorschiffe werden unter den neuen Anforderungen des Verkehrsministeriums nicht mehr fa-hren können. Müssen die „Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen“ so umgesetzt werden, wie der Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) es jetzt fordert, wird die Flotte der mehr als einhundert alten Schiffe bald von unseren Küsten verschwinden.

Die bisherige Sicherheitsrichtlinie be-rücksichtigte den Sonderstatus der zum großen Teil über einhundert Jahre alten Fahrzeuge. Jetzt sollen weite Teile der Vorschriften an die Berufsschiffahrt ange-glichen werden. Sie bestimmen nicht nur, wie die historischen Segel-, Dampf- und Motorschiffe gebaut und ausgerüstet sein müssen, sondern auch, dass die ehrenamt-lichen Besatzungen Qualifikationen äh-nlich wie Berufseuleute besitzen müssen. Für die privaten Eigner und Betreiber-vereine ist die Verordnung aufgrund der traditionellen Bauweise ihrer Schiffe nicht umzusetzen. Auch der geforderte zeit-liche und finanzielle Mehraufwand für Aus- und Fortbildungen in ihrer Freizeit ist nicht machbar. Das gilt ebenso für die Sail-Training-Schiffe in den als gemeinnützig anerkannten Vereinen.

Die Zukunft der Traditionsschiffe un-ter deutscher Flagge ist gefährdet und schon bald wäre das maritime Kulturerbe um einen gesellschaftlich relevanten Faktor ärmer. Für unsere Häfen sind die Traditionsschiffe zudem touristisch und wirtschaftlich von Bedeutung.

Die Zahl der teilnehmenden Schiffe an großen Halenfesten (z.B. Hamburger Hahengeburstag, Kieler Woche, Hanse Sail Rostock, Sail Bremerhaven) würde dra-s-tisch sinken.

Die Gemeinsame Kommission für histo-rische Wasserschiffe (GSHW) als Interessenverband der Traditionsschiffe erarbeitet zur Zeit eine ausführliche Stellungnahme, in der sie die geforderten Sicherheitsvorschriften bewertet und gleichwertige Lösungsvorschläge aufzeigt.

Die Frist zur Stellungnahme gegenüber dem BMVI endet am 5. Oktober.

Geschäftsstelle:  
Bauernvogtei 2  
21465 Reinbek  
Tel.: +49 (0)40 78877342  
Mobil: +49 (0)151 649 59 186  
Fax: +49(0)40 82278104  
e-mail: [office@gshw.de](mailto:office@gshw.de)  
[www.gshw.de](http://www.gshw.de)

GSHW e.V. - Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe  
GSHW Schreiben vom 10.09.2016

Die GSHW wäre den Medienvertretern dankbar, wenn Sie die Problematik der Öffentlichkeit deutlich machen und die weitere Entwicklung begleiten. Die Vorstandsmitglieder und Schiffsbe-treiber stehen gern für Interviews zur Verfügung. **2**

Der GSHW-Vorstand:  
Prof. Werner von Unruh (Vorsitzender),

## Tauglichkeitsnachweis-Erneuerung

Wenn Sie ein Rheinpatent (z. B. Großes Patent, Kleines Patent, Sportpatent) oder ein in Deutschland erteiltes Schifferpatent für die Binnenschifffahrt besitzen, verlieren Sie drei Monate nach Erreichen der Altersgrenze die Berechtigung, ein Schiff zu führen. Das konkrete Gültigkeitsdatum finden Sie auf Ihrer Patentkarte, oder auf dem Bescheid der Innen zur Patentkarte ausgestellt wurde.

Um zu vermeiden, dass Sie Ihr Patent vorübergehend nicht nutzen können, müssen Sie sich erneut durch einen anerkannten Arzt untersuchen lassen und das von ihm nach dem vorgeschriebenen Muster ausstellte ärztliche Zeugnis rechtzeitig bei der zuständigen Behörde der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vorlegen. Am einfachsten ist es, wenn Sie sich unmittelbar an die Stelle wenden, bei der Sie Ihre (erste) Patentprüfung bestanden haben.

Wenn Sie die erforderliche Untersuchung vor Ihrem Geburtstag (50., 55., 60., 65., 66. bzw. danach jedem weiteren Geburtstag) durchführen lassen wollen, beachten Sie bitte, dass dies nicht früher als drei Monate vor Ihrem Geburtstag erfolgen darf. Bitte versäumen Sie in diesen Fällen nicht, das ärztliche Zeugnis innerhalb von drei Monaten nach der Untersuchung bei der zuständigen Behörde der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einzureichen.  
Beispiel:  
Sie haben am 01. Juni 2017 Geburtstag und werden 50 Jahre alt.

Fall A:  
Sie möchten bereits vor Ihrem Geburtstag den Arzttermin hinter sich bringen. Bitte lassen Sie die Untersuchung nicht vor dem 01. März 2017 durchführen. Bitte den

ken Sie daran, das ärztliche Zeugnis vor Ihrem Geburtstag bei Ihrer Patentbehörde einzureichen.


Fall B:  
Sie bekommen erst nach Ihrem Geburtstag einen Arzttermin.

Bitte achten Sie darauf, dass Sie nicht nur den Untersuchungstermin bis zu dem auf Ihrem Patent/Bescheid angegebenen Datum erledigen sondern auch das ärztliche Zeugnis Ihrer Patentbehörde vorlegen.

Fall C:  
Sie stellen vier Monate nachdem Sie 50 Jahre alt geworden sind fest, dass Ihnen die vorgeschriebene ärztliche Untersuchung noch fehlt.

Sie sind bis zur Gültigkeitsverlängerung durch eine Patentbehörde nicht berechtigt, ein Schiff zu führen! Holen Sie die Untersuchung schnellstmöglich nach. Reichen Sie das ärztliche Zeugnis am Besten umgehend, auf jeden Fall aber innerhalb von drei Monaten nach der Untersuchung bei Ihrer Patentbehörde ein.  
• In allen drei Fällen (A,B,C) lautet das Gültigkeitsdatum - unabhängig von dem Zeitpunkt, zu dem der Tauglichkeitsnachweis bei Ihrer Patentbehörde vorgelegt wird "31. Mai 2022".

• Wenn für Sie bereits die jährliche Erneuerung des Tauglichkeitsnachweises vorgeschrieben ist, z. B. weil Sie am 01. Juni 2017 Ihr 70. Lebensjahr vollenden, würde das Gültigkeitsdatum in allen drei Fallgestaltungen "31. Mai 2018" lauten.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) wird ab dem 01. Januar 2017 eventuelle bisher abweichende Verfahrensweisen der ehemaligen Patentbehörden der WSV einstellen. 

## Meine Geschichte mit der Gertrud von 1958 bis 1961

Peter Vöge im Interview mit Hans Meemken am 27. Oktober 2011 auf Norderney

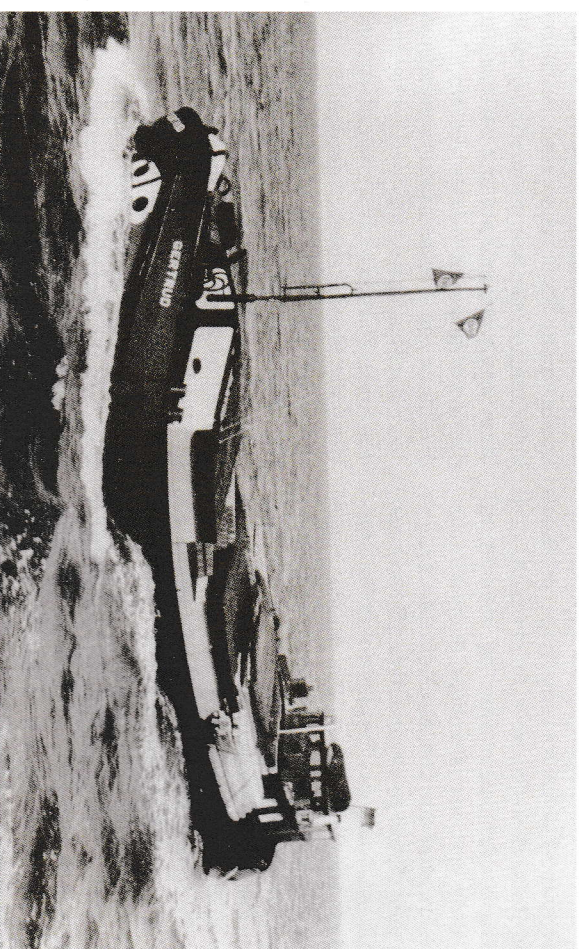
Georg Rass und ich fuhren damals auf dem selben Schiff und irgendwann lief es nicht so gut mit dem Steuermann und er sagte zu mir: „Hans, ich schmelz den ganzen Kram hin und mach mich selbständig!“ Dann hat er auch abgemustert und sich ein kleines Schiff gekauft, aber er hatte noch kein Patent. Er musste seinen Onkel an Bord nehmen.

Onkel Rex, so nannten sie ihn immer. Er hieß aber eigentlich Ernst, bekam den Namen REX aber, weil sein Großvater früher immer den König (hannoversche Könige) oder den Kaiser gefahren hat, wenn sie auf die Insel wollten. Norderney war ja schon ganz früh ein richtiger Kur- und Badeort! Man suchte dann immer eine besonders gute Schaluppe aus, die gepflegt

und in Ordnung war und einen erfahrenen Kapitän hatte.

Der „Alte“ (Ernst Rex) hatte auch beim Kaiser gedient und der fuhr dann immer den Kaiser, beziehungsweise den Hofstaat hier zur Insel rüber. Georg Rass hatte sich dann 1955, wie gesagt, ein kleines Frachtschiff gekauft, die Hanna, und fuhr dann mit Ernst Rex hier in der Gegend. In der Zwischenzeit hatte Georg Rass sein Patent gemacht und fuhr dann selber als Kapitän, aber er brauchte ja einen 2. Mann! Ich kam gerade von großer Fahrt zurück und da wir uns kannten sagte er zu mir: „Mensch Hans, gut das ich dich sehe, Onkel Ernst, der kann nicht mehr so richtig!“

Hast du nicht Lust mit mir zu fahren?“





Er hatte damals ja so eine ganz kleine Tjalk, die Hanna, so etwa 65 Tonnen Ladekapazität. „Ooch, das lass uns man machen, ich will auch erstmal hier in der Gegend bleiben, sagte ich!“ Die Hanna war so klein, dass da noch nicht einmal ein richtiges Ruderhaus drauf war. Damit wir keine nassen Füße bekamen, wenn das Wasser über Deck lief, standen wir in einer viereckigen provisorischen Holzklische. Wir waren ja manchmal so voll geladen, dass bei Wellen das Wasser über Deck schwappte....! Die Hanna war aber zu klein, um wirtschaftlich zu fahren und dann fand sich überraschend ein Käufer aus Büsum für die Hanna. Der wollte die Hanna gerne als Muschelahrzeug haben. Die Hanna war ja so flachgehend und damals fing erst die gewerbsmäßige Muschelscherei in Deutschland an. Der wollte das Fahrzeug unbedingt haben und kaufte es zu einem annehmbaren Preis. So ist es dann auch gelaufen und wir haben die kleine Hanna über Helgoland nach Büsum gefahren und abgeliefert.

Über einen Makler tat sich dann ein interessantes Angebot auf. Hajo de Koe in Holland wollte sein Frachtschiff, die Animo, verkaufen. Die lag damals in Delfzijl und war blitzblank, denn sie fuhr bisher nur auf den Kanälen. Die Eigner hatten darauf gewohnt und das Deckshaus war so wie eine Puppenstube für zwei Personen eingerichtet. Die Animo hatte, im Gegensatz zur Hanna, auch schon ein festes Steuerhaus und das sah natürlich alles toll aus. Der erste Streich, der uns dann gespielt wurde war, dass der Motor beim Vorführen des Schiffes schon warm war und auch sofort startete. Was war das denn für eine Maschine? „Ja, das ist eine MAN!“ Es war vielleicht mal eine MANMaschine gewesen, aber im Krieg war sie beschädigt worden und die Holländer sind ja geschickte Leute und haben sie selber



mit eigenen Teilen wieder komplettiert. An der Ölwanne stand vielleicht noch MAN dran, aber das war das einzige, was an der Maschine noch original war....! Das Problem an der Maschine war, dass man der erst die Füße warm zu machen hatte! Man musste die Klappen der Ölwanne öffnen und das kalte Öl mit brennenden Lappen vorwärmen, damit die Maschine überhaupt startete.

Auch bekam die Maschine vorher noch Äther! Wir mussten umständlich die Düsen für den Äther rausdrehen. Auch die Luftleitung musste warm gemacht werden. Dann wurde gebetet und erst jetzt konnte der Motor gestartet werden. Er brauchte überhaupt zum Starten 28 atü Pressluft aus den Flaschen, das war ziemlich viel und der erste Startversuch musste klappen! Wenn die Maschine lief, dann stellten wir sie nach Möglichkeit nicht wieder ab! Es war schon ein Riesentheater diese MAN-Maschine zu starten, aber das wussten wir zum Zeitpunkt des Kaufes noch nicht! Bei der Vorführung hatten die Verkäufer das natürlich alles vorher gemacht und deshalb war die Maschine auch schon warm gefahren! Die Maschine kann sofort und das es im Maschinenraum so ein bisschen schwarz war, hat uns nicht verwundert - so sah es eben damals in den Maschinenräumen aus! Anson-

sten entsprach das Schiff genau den Vorstellungen - schönes Schiff und der Kauf ging ohne Probleme über die Bühne. Erst mit Handschlag und dann mit Notar, wie es eben so geht! Danach haben wir ausklariert und jetzt war es beim Zoll ein deutsches Schiff mit Namen GERTRUD. Einfuhrklärung vom 30.10.1958 Hajo de Koe war schon ein älterer Mann. Er konnte übrigens nicht schreiben. Nicht richtig lesen und schreiben...! Seinen Namen bekam er noch einigermassen hin, auch sonst noch so ein paar Sätze, die wichtig waren an Bord für Zollabfertigung, Ladung, Logbuch usw.! Mehr konnte er aber nicht! Hajo de Koe erzählte, das die alte Maschine als MAN so unkenntlich aussah, kann dadurch, dass „wir das selber im Krieg, als wir Beschuss hatten, reparieren mussten!“ „De sin kott schotten worden, de muut we new macken!“ Vielleicht war Gertrud damals auch konfiziert für die Invasion gegen England. Es wurden ja auch alle Fähren von der Prisia-Reederei eingezogen.

Zur Einfuhr von Gertrud 1958 im Dezember gab es in der Badezeitung Norderney einen Artikel, der so anfing: „Ein ganz besonderes Weihnachtsgeschenk machte sich der Insulaner Georg Rass, er kaufte sich die MS Gertrud, die jetzt im Hafen von Norderney eingelaufen ist!“

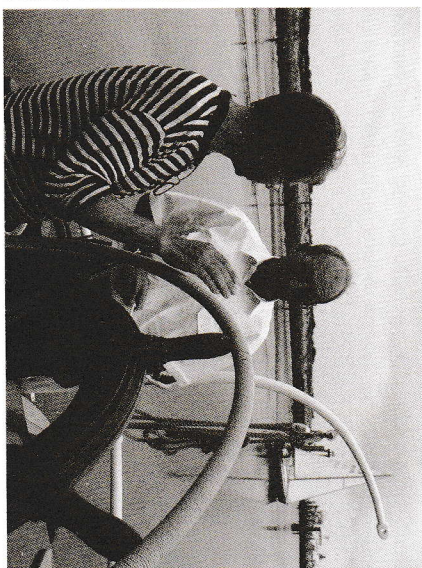
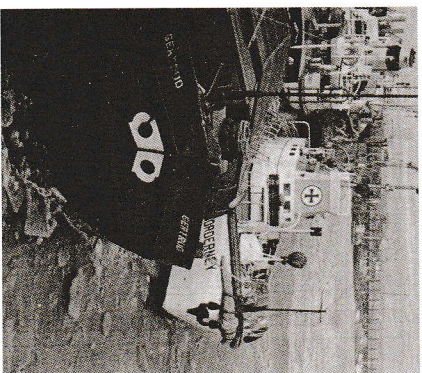
Gertrud musste dann von der Seeberrungsenschaft untersucht werden, um eine Abnahme zu erhalten, aber so, wie sie war, wäre sie nicht durchgekommen. Die Luken waren zu groß! Das Schiff hatte für die Kanalfahrt eine durchgehende Luke und das durfte auch nicht sein. Die See-Berrungs-Genossenschaft (SBG) sagte, da muss ein Lukendeck rein, sonst stimmt die Stabilität nicht! Weiterhin wurden Probebohrungen am Rumpf gemacht und die Kimmplatten waren zu dünn - sie hatten leider Rostfraß. Das durfte nicht sein und so mussten sie ausgewechselt werden,

was ziemlich teuer wurde! Außerdem mussten alle Rettungseinrichtungen her, die für die Küstenfahrt vorgeschrieben sind. Es fing mit der Signalpistole an und ging über Rettungsringe bis zum Signalhorn und weiß der „Deubel“ was noch alles so angeschafft werden musste!

Medikamentenkiste, Schiffsrolle und zu allem Übel musste das Schiff auch noch neu - nach deutschem Recht - vermessen werden! Mit der Maschine haben wir es genauso gemacht wie Hajo de Koe! Dann kam der Inspekteur von der SBG und wir haben ihm erst die Maschine gezeigt, die sofort startete und prächtig lief! Er hatte einen so schicken Anzug an und ging nur kurz durch den schmutzigen Maschinenraum und sagte: „ja, ja, die läuft ja gut - das geht so in Ordnung, kannst abstellen!“ Wegen der Luken bekam Gertrud zunächst nur eine Fahrerlaubnis für zwei Jahre, aber so weit ich weiß, ist er mit den nicht vorschriftsmäßigen Luken lange gefahren. Es kamen doch allerhand Kosten durch die Abnahme zusammen und Georg war ziemlich pleite!

Wir bekamen die SBG-Zulassung für kleine Küsten- und Wattfahrt. Und dann ging es los „Geldverdienen“ und weil wir alle jetzt am gleichen Strang zogen, war das immer so ein Tag und Nachteinsatz.

In der ersten Zeit sind wir mit Gertrud immer größere Strecken gefahren. Wir haben uns immer bemüht von hier Ladung mit zu nehmen, es war ja zu der Zeit eine regel Bütätigkeit auf der Insel. Es wurde überall gepflastert, die Strandmauer wurde erneuert und dann haben wir Profilsteine von der Schottfabrik geholt. Diese speziellen Steine wurden in Kampen (NL) hergestellt. Wir haben viele Reisen im Sommer nach Kampen und zurück gemacht. Mal kriegten wir auch eine Ladung Schrott oder Baumaterialien, die wieder zurück zum Festland mussten. Lkw's gab's zu der Zeit noch nicht so viele, es ging ja alles



Hans Meenken und Peter Vöge 2001, links „Gertrud“ um 1970 auf Norderney

noch per Frachtschiff und Bahn. Selbst Baukräne, große Bagger und all soon Kram wurden per Schiff verladen!

Dann kam dazu, dass Georg Rass per Handschlag so einen Vertrag mit der Baufirma Garretts in Leer hatte, der als Großhändler Norderney mit Baumaterialien versorgte. Wir durften dann die ganzen Fahrten machen. Jeder Stein der damals auf Norderney verbaut wurde ist durch unsere Hände gegangen und zwar einzeln! Per Hand verladen!

Ein neues Einfamilienhaus sind 30.000 Steine, dass weiß ich heute noch genau! Die Steine kamen aus den regionalen kleinen Ziegeleien. Wir fuhren in die kleinen Stüchkanäle, von der Ems zu den Ziegeleien rein. Nüßtermoor, Jengum, Petkum und wie sie alle hießen...! Genau mit Hochwasser fuhren wir rein und mussten aufpassen, das wir das Schiff nicht zu tief beluden, damit wir auch wieder herausfahren konnten. Es ist uns einmal passiert, dass wir bei Niedrigwasser zu viel geladen haben und dann schwamm Gertrud bei Hochwasser nicht weit genug auf und wir saßen auf Grund! Wir mussten dann 5000 Klinkersteine wieder per Hand ausladen! Wir haben auch Getreide für die Bäckereien

gefahren, denn die Mühle auf Norderney war ja noch in Betrieb. Das Korn kam in Säcken hierüber, ging zur Mühle und dann erst zu den Bäckereien. Die Rolandmühle in Bremen übergab uns manchmal eine komprimierte Ladung (Libbysmilch usw.) und alles, was für die Inseln bestimmt war und dann fuhren wir alles rüber. Aus Oldenburg haben wir Bohrmaterial geholt. Auf Norderney wurden neue Brunnen für das Wasserwerk gebohrt. Die Insel lebt von einer Süßwasserblase, einer Linse unter der Insel, die hervorragendes Trinkwasser abgibt. Wir haben das ganze Bohrgestänge, den Maschinenpark und das Zubehör von Oldenburg geholt und später auch wieder zurück gebracht. Das war Anfang der 60er Jahre, im Sommer, glaube ich.

Wir haben uns immer bemüht pünktlich zu sein und etwas schneller als die Anderen! Komnten wir ja auch machen- wir haben nicht auf die Stunden geguckt - war ja wurscht. Wir sind nach dem Prinzip gefahren: Ankommen und ganz schnell wieder weg! Wir brauchen zwar nicht selber löschen, aber wir haben mit gelöscht und geladen. Es war für uns interessant, denn die jeweilige Firma bezahlte uns das zu-

sätzlich und wir waren junge Kerle. Am Laden und Löschen haben wir uns manche Mark noch extra verdient!

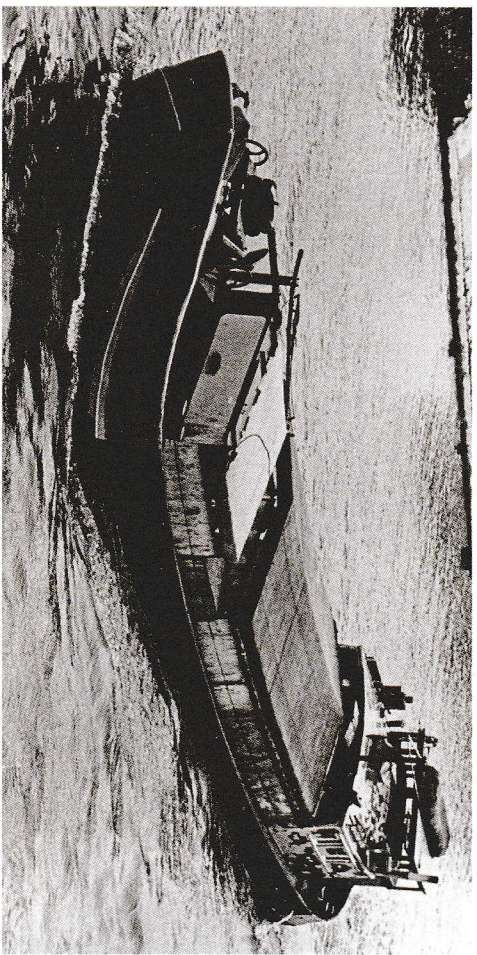
Zu der Zeit sind wir immer außen herum über die Nordsee, nicht übers Watt, gefahren. Wir waren dann unabhängig und sind öfter auch nachts durchgefahren. Das war immer noch mit der alten Maschine! Wir sind sauber in den Maschinenraum rein gegangen und kamen schmutzig wieder heraus! Später tat sich wieder so ein Glücksfall auf! Die Forschungsstelle Norderney hatte damals 4 Schiffe und die wurden nun mit neuen hochtourigen Motoren ausgerüstet. Die alten waren Jastram-Maschinen aus Hamburg, eine super Marke, richtige Goldstücke für die Seefahrt und davon hat Georg Rass eine für „nen Appel und ein Ei“ erwischt. Sie kostete damals, weiß ich heute noch, 1000 DM! Soweit ich weiß wurden die Vierzylinder von Jastram ursprünglich für die Torpedofangboote gebaut, die waren etwas stärker als die Dreizylinder. Ja, diese Maschine kam dann auch an Bord und wir waren stolz wie „Oskar“! Am Anfang hatten wir Probleme mit der Maschine! Uns liefen laufend die Lager der Kurbelwelle heiß! Wir haben die Lagerschalen dann immer wieder ausgewechselt bis endlich ein Monteur von Jastram kam. Der hatte auch keine bessere Idee als die Lager wieder zu erneuern. Erst ging alles auch ganz toll, weil das Schiff leer war, aber später mit Ladung (Heck runter - Nase hoch) wieder das gleiche Problem: die Lager wurden heiß!

Wir waren mit unserem Latein am Ende! Durch Zufall hat uns dann ein alter Schipper aus Greetsiel einen Rat gegeben, da kamen wir hin und irgendetwas war wieder mit der Maschine los. „Du sagte er, dann guck mal den vorderen

Ölansaugstutzen nach, ob der ne Leckage hat!“ Wir haben dann den Stutzen heraus geschraubt und tatsächlich so war es! Da war ein Loch und die Lager bekamen kein Öl!

Nach der Reparatur lief die Maschine, bis ich von Bord ging, wie „geschmiert!“ Und die ist gequält worden! Manchmal ist sie selbst beim Entladen nicht abgestellt worden, so eilig waren wir dran. Wir sind nicht selten 60 Stunden gefahren. Der eine hockte auf der Bank im Ruderhaus und der andere fuhr. „Jetzt musst du mal Tee machen, sonst schläfe ich auch gleich ein“, hat Georg Rass häufiger zu mir gesagt! Wir haben die Maschine in Norderney angeschnissen und sind bis nach Kampen durch gefahren.

Eine Stunde Steine laden (in umreifen Paketen) und dann - ohne die Maschine abzustellen - sofort wieder zurück. Das hat uns viel Ladung gebracht und wir wollten als Partikulierer (Einzelfahrer) auch immer viel schneller sein als die anderen! Einmal hatten wir mal eine Fahrt Hühnerfutter nach Dänemark und zurück schönes Möbelholz. Außerdem, als die Bautätigkeit auf Norderney so langsam abflachte, haben wir auch viele Frachten ins Ruhrgelbiet gefahren. Damals gab es noch das Gaswerk auf Norderney und da haben wir gesagt: „Wir bezahlen hier Steuern, also wollen wir auch für euch die Kohle holen!“ So kriegten wir von der Stadt die Aufträge! Wir mussten dann alle 10 Tage 110 Tonnen Gaskohle aus Dortmund zu holen. Wenn es sich ergab haben wir aus Emden Erz mit in den Ruhrpott genommen, denn damals wurde viel Erz über Emden gefahren. Hin Erz, schnell gelöscht und dann mit Gaskohle zurück. Damals gab es für die Tomne Kohle 12 DM Fracht. Das ist natürlich mit heute nicht zu ver-



Ipfrohlsteine aus Kampen und Starkwind aus Nord-West 8-9

gleichert! Was wir an Brennstoff, Gehältern und anderen Kosten hatten, war mit einer Fahrt erledigt und jede Kohlentour zurück war blankes Geld! Man konnte auf Dauer ja nicht mit 2 Mann Tag und Nacht fahren und da bot sich an, dass die Frau von Georg Rass, Minna mit den zwei Kindern (Hanna und Gertrud) an Bord kamen.

Wir sahen ja von jeder Fahrt aus wie Banausen, es wurde sich ja kaum gewaschen, wenig gegessen usw...! Einmal hat meine Frau Schreikrämpfe bekommen, da kam ich nach 10 Tagen wieder: ölyverschmiert und stinkend! Na, als Minna an Bord war, da wurde alles etwas besser: das Kochen und die Hygiene.

Minna ist auch gemustert worden und hat auch ein Seefahrtsbuch bekommen und dann hat sie als Hilfsfrau an Bord gearbeitet. Sie ist etliche Jahre an Bord geblieben, das ging so lange, bis die Kinder zur Schule mussten. In dieser Zeit wurde auch vorne eine Matrosenkammer eingebaut, weil manchmal auch ein Hilfsmann mitfahren sollte. Sie konnten ja nicht alle, wegen der

Kinder, hinten schlafen und Minna wollte wohl auch hinten keinen Fremden haben. Sie fuhr dann meist nur die Reisen mit, die nicht kritisch waren. Zu Anfang wurde die Tochter Gertrud, glaube ich, auch noch gestellt. Im Deckschaus wurde so eine kleine Ecke als Laufstall gebaut, dass sie nicht rausfallen konnte und dann ist die „Kurze“ mehr oder weniger auf Gertrud groß geworden.

Ich selber war von 1958 bis 1961 an Bord und wir sind in dieser Zeit den ganzen Küstenbereich der Deutschen Bucht, die Kanäle bis zum Rhein und natürlich vor allem Holland gefahren.

An eine Fahrt kann ich mich noch ganz besonders erinnern- es war so eine richtige Katastrophenfahrt! Wir wollten nach Kampen, Steine holen und schnell wieder zurück. Georg hatte dann auch noch starke Zahnschmerzen und musste zum Zahnarzt in Kampen. In der Zwischenzeit wurden die Steine verladen. Die sind immer zu Ballen mit Stahlreifen ummantelt 1,2 x 1,2 Meter groß. Wir waren nicht ganz abgela-

den. Abends sind wir dann noch bis Delfzijl gefahren und da haben sie uns dann ein bisschen schlecht Wetter gemeldet...! „Och, dann lass uns man schnell weiter fahren, damit wir noch nach Huus kommen“ sagte ich zu Georg! Die Steine waren nicht wie sonst ineinander verkeilt, sondern, weil alles so schnell gehen musste, nur aufeinander gestapelt. Zwischen jedem Ballen war auch noch 30-40 cm Luft, damit der Krangreifer die Steine besser laden konnte. Wir sind dann raus auf die Ems und hatten mit schlecht Wetter ja nicht wirklich so gerechnet, obwohl der Wetterbericht nichts Gutes berichtete....!

Dann wurde die See auf der Ems immer ruppiger, wir konnten den Leuchtturm von Norderney schon sehen, aber eigentlich hätten wir umkehren müssen! Das dem nicht Rechnung getragen wurde, war, glaube ich, meine Schuld...! Ich sagte zu Schorsch: „Mensch wir sind doch keine Waschlapfen, lass uns man weiter fahren...!“ Unterwegs frische der Wind immer mehr auf und dann kriegten wir einen auf die Mütze, oh Mann das war wirklich schlimm! Erst wollten wir sogar noch raus auf die Nordsee, aber „das lass uns man bleiben, sagte ich zu Schorsch!“ Ja und dann sind wir über die Memmert-Balje gefahren, die haben wir aber nicht zu fassen bekommen, so hart kamen die Wellen. Damals war das Fahrwasser dort noch nicht befeuert...!

Wir fahren ja in tiefer, schwarzer Nacht nach Gefühl, oder nach Landmarken, wenn sie sichtbar waren (z.B. den heutigen Otto-Leuchtturm Pewsummer Balje). Die Wellen wurden derart hart, 1 bis 2 Meter, dass die Ladung im Laderaum ver-rutschte. Gertrud nimmt eigentlich solche Wellen gut sie kommt immer mit dem Kopf schön wieder hoch, aber jetzt! Die Steine

waren alle auf eine Seite gerutscht! Es war ein Dominoeffekt - die Stapel schmissen sich dann durch die Wellen selber um und aufgrund der Eile hatten wir auch keine richtige Ladesicherung gemacht! Auf der einen Seite hatten wir jetzt nur noch 30 cm bis zum Wasser und auf der anderen Seite über 1,3 Meter Freibord! Die See quer und wagt nur! Da waren wir am überlegen! „Nun ist alles vorbei“, da wollte Schorsch ROT schießen! „Schorsch wenn wir hier ROT schießen, dann sehen wir da hinten das Rettungsboot, aber hierher kann uns keiner helfen- hier ist es zu flach“!

Wir waren ja über die Plate schon weg und saßen im Teufelsgatt! „Nee, lass man, wir müssen es so versuchen!“ Dann haben wir die Luken beidem Seegang aufgemacht, natürlich in Lee und sind da rein. Vorher noch den Anker geschmissen, der zwar langsam mit schlipte, aber Gertrud doch mit dem Bug in den Wind hielt. Wir haben dann mit zwei Mann in dieser Nacht 60 Tonnen Steine auf die andere Seite geschmissen! Ich weiß nicht wie, aber es ging ja eiskalt um das nackte Leben und dann hast du die Kraft! Im Laderaum kam Gertrud langsam wieder auf ebenen Kiel. „Wieviel Freibord hast Du?“ 40 cm dann 50 cm endlich 60 cm und dann ging es bergauf! Das alles nur mit der Ankerlampe, denn wir hatten doch kein richtiges Licht im Laderaum. Wir haben die Steine von ganz außen immer auf die andere Seite außen geschmissen, damit die Schlagseite so erträglich wurde, dass wir weiter fahren konnten. Der Anker wurde eingeholt und mit weniger Schlagseite ging die Wellenfahrt langsam weiter!

Dann kamen wir endlich durch die Brandersplate. Zwischen Norderney und Juist kamen die Wellen jetzt, bei Hochwasser, noch höher und das Spiel wollten wir nicht noch einmal machen und

sind deshalb erstmal nach Norddeich in den Hafen gefahren! Bei Niedrigwasser sind die Riffe trocken und der Schwell geht nicht bei uns rein, wenn wir später nach Norderney fahren! Und das haben wir dann auch gemacht!

Wir kamen im Laufe des Vormittags in Norddeich mit unserem prima gerimmten Schiff an und dann sind wir vor Erschöpfung sofort schlafen gegangen. Mittags sind wir aufgestanden, haben uns etwas zu Essen gemacht und alles klar zum Auslaufen gemacht. Abends sind wir dann mit Niedrigwasser, wie gesagt, nach Norderney. Die Ladung haben wir im Hafen nicht angeguckt, bloß erstmal nach Hause! Am nächsten Morgen kam die Löschrinna an und dann machten wir die Lukendeckel auf! „Was ist hier denn los“, sagten sie, als sie das ganze Chaos sahen! Ihr habt wohl schlecht Wetter gehabt!! Nee, das können wir nicht entladen wir haben kein Gerät dafür und mit dem Kran geht es nicht mehr. Es war ja nur ein Gewusel: Stahlbänder kreuz und quer und überall einzelne Steine! Die mussten Stück für Stück per Hand gelöst werden und da haben wir, Gott sei Dank, eine Firma gefunden für die keine „Arbeit zu schade war!“ Die haben das dann angenommen, aber nur gegen Stundenlohn. Ihre Leute wurden in den Laderaum geschickt und die haben dann ganz in Ruhe, da Stundenlohn, die Steine per Hand ausgeladen. Ich muss aber ganz ehrlich sagen, in dieser Nacht war ich auch nicht frei von „Schiss!“ In der Nacht, da ging's um ganze Überleben - da hätten uns kein Mensch helfen können. Da wären wir weg gewesen, einen besseren Grunddanker als ein Schiff mit Steinen gibt es gar nicht!

Gertrud hat sich ganz wunderbar gehalten. Einige Spanten haben zwar von un-

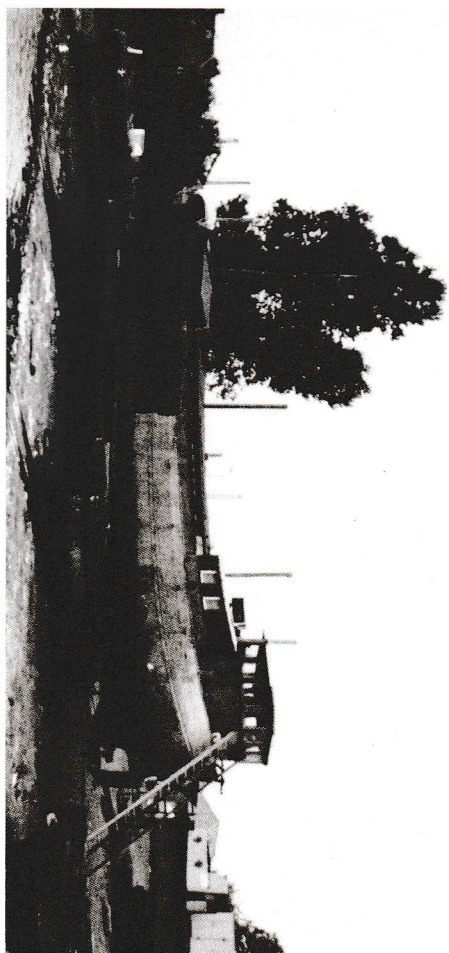
serer Steinwerferei kleine Macken bekommen, aber das war's denn auch! Dieses Abenteuer werde ich nie vergessen - das war sehr, sehr knapp! Georg Rass hat später die großen Törns aufgegeben und ist dann nur von Norddeich nach Norderney mit Gertrud gependelt. Die großen Baumrunden lieferten jetzt immer mehr per LKW und nicht mehr per Schiff! Es ging ja viel schneller und einfacher. Rass musste sich dann auf das Restgeschäft zwischen den Inseln reduzieren. Die Frisia-Reederei hat sich das eine Zeitlang mit angeguckt, aber dann hat sie ihm das Leben immer schwerer gemacht! Sie haben die Wasserschutz geholt, weil angeblich die Ladung nicht richtig verzurt war! Dann waren die Papiere nicht in Ordnung....!

Und so gab es mit der Zeit immer größeren Ärger zwischen Georg Rass und der Frisia-Reederei! Zu der Zeit hatte er wohl auch keine Lust mehr die Gertrud so in Schuss zu halten und später wurde nur noch das Notwendigste gemacht. Er hatte auch einen jungen Hilfsmann, der konnte gut arbeiten und war ein netter Kerl. Dem musste man alles sagen und dann tat er das auch, aber mehr nicht!

Zu dieser Zeit wurde an Bord auch nicht mehr geschlafen, man war ja abends immer wieder im Hafen. Am Ende wurde dass Augenlicht von Georg Rass so schlecht, dass sein Patent nicht mehr verlängert werden konnte. Da kam Gertrud zum Verkauf! Gertrud wurde am 8. Dezember 1977 für 25.000 DM an den Kapitän Gerd Köhler aus Eislfeith verkauft.

#### Die Einrichtung im Deckshaus:

Achtern war ein sechseckiges Ruderhaus, was man für die Brücken auch extra wegklappen konnte. Es war aus Holz und gab einen angenehmen Schutz bei Wind und-

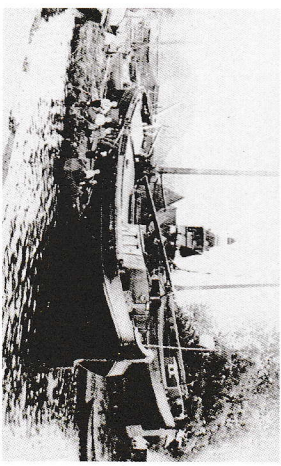


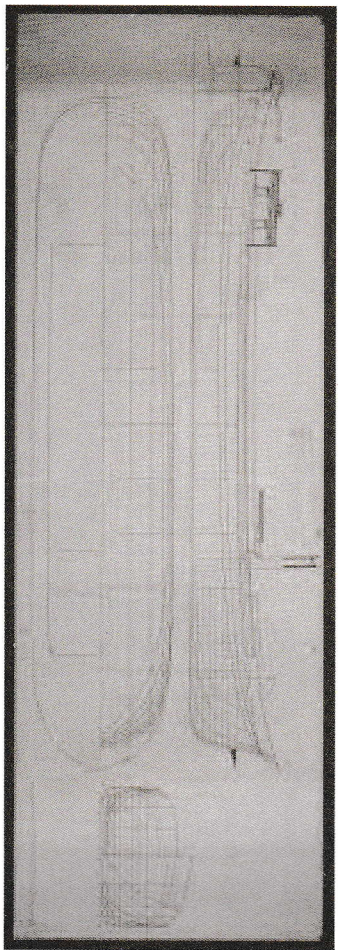
Wetter. Einmal habe wir unter einer Brücke fest gegessen! Wir wussten nicht wie man trotzdem durch kommt! Man fährt ganz langsam ran und gibt dann volle Fahrt dann saugt sich das Heck tief und Du kommst durch die Brücke! Auch hatten wir für die Wetterberichte ein Radio mit Kutterwelle im Ruderhaus, um das genaue Wetter zu erfahren. Funk gab es für uns noch nicht! In der Achterkabine waren drei Betten und da wurde auch geschlafen. Später wurde im Deckshaus noch eine Koje und die Pantry etwas vernünftiger eingebaut. Gelegentlich fuhr ja früher Onkel Ernst (der den Kaiser noch kannte) als Kapitän mit! Er war ein Seemann durch und durch und konnte wirklich einfach alles!

So eine Ausbildung gibt es ja heute nicht mehr. Einmal, als wir im Wätmebel nicht mehr wussten wo wir waren, sagte er: „Steck mal eben den Stock raus, was wir für'n Grund haben wir denn wohl? Muschel“, sag ich. „Oooh“, sagte er, „bischen Steuerbord! Wir sind querab von der Osterems.“ Und genau so war es! So gut kannte Onkel Ernst das Revier.

Der konnte selbst den Wind noch riechen!

Fahren lassen sich die Plattbodenschiffe alle nicht ganz einfach, hab ich mir später sagen lassen. Sie haben ihr volles Achterschiff und werden das Wasser vom Propeller nicht los! Sie bekommen einfach zu wenig Wasser und schmeißen zu viel Luft! Segeln soll viel besser gehen, na ja, sie sind auch als Segler gebaut worden. Vor allem kriegte man Gertrud nicht durch den Wind! Wir haben sie manchmal mit einer Achterleine am Kai belegt, um dann das Schiff nach Back- oder Steuerbord sicher zu wenden. Es war für mich eine sehr interessante Zeit... mit GERTTRUD! 10.6.1910 gebaut als NOVA CURA von Jan Willem van der Meer (Raathe) HV567N, verheiratet mit Antje Oosterhof (1944), gestorben am 20.1.1957 in Harderwijk Aus der Ehe gehen 4 Kinder hervor: Berendina 1911





Emmerich, P. Albert 1913 in Zwolle Eit Hendrik 1916 Rotherdamm, Rinke Jan Willem 1920 Gorichem, 19.9.1933 MP 787 Johannes J.Franzbergen kauft mit Finanzierung durch die Kaffeepulverfabrik Buisman das Schiff.

Er tauscht es 1942/1943 gegen ein motorloses Segelschiff ein, da die Deutschen alle Schiffe mit Motor beschlagnahmen wollen. J. Franzbergen tauscht eine Stelstevenaak von Hajo de Koe gegen NOVA CURA ein, 30.5.1949 übernimmt Hajo de Koe (Veendam) amtlich das Schiff und lässt es unter den Namen ANIMO fahren. G7808N, 30.10.1958 Verkauf an Georg Rass (Norderney) umbenannt in GERTTRUD (20.000 DM) SSR 3403, 8.12.1977 Verkauf an Kapitän Gerd Köhler (Elsfleth), heute Emden (25.000 DM), 16.11.1989 Verkauf an den Pädagogen Jürgen Wynthoff (Kiel) (25.000 DM) SSR2641,



Ab Juni 1994 besitzt der heutige Eigner, Peter Vöge, die GERTTRUD mit Heimathafen Oldersum und baute sie zum Segler zurück. SSR4950 und 2011 SUK Abnahme HH4700R europäische Schiffsnr.: 04809520, Familientreffen auf Norderney am 17.

August 2016 Hanna (älteste Tochter von G. Rass) und Ehemann Kalli Kiesling mit Tochter Andrea & Kinder Finn & Jonas, jüngere Tochter Gertrud (geb. Rass) und ex Mann Günther Kampen mit Sohn Focke Kampen mit Freundin Kaija Sohn Georg Rass mit Frau Anja und Töchter Imke und Maike Rass.

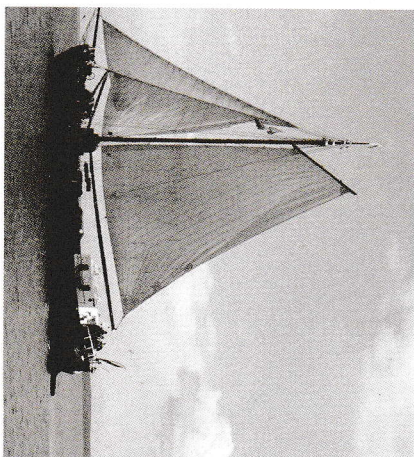
**GERTTRUD erzählt an Bord der Klippernaak GERTTRUD ehemals M.S. GERTTRUD:**

Wenn man jetzt runter geht, war auf der rechten Seite meine Koje und davor waren ja auch noch Türen, damit ich



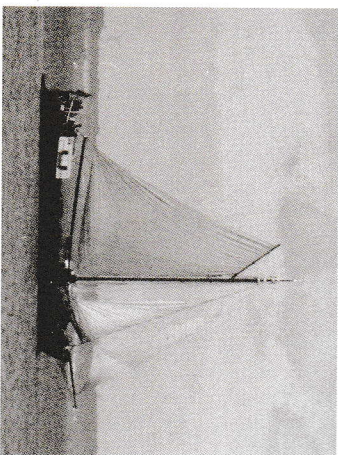
nicht raus fallen konnte. In der Mitte war dieser Wassertank mit der Wand zum Motorenraum und daneben der Ofen. Morgens wurde ich mit einem großem Federbett eingekeilt und hingelegt. Die Betten waren ja noch klamm, aber wenn Vater den Motor anmachte wurde es bald wärmer. Trotz des Motorlärms habe ich immer als Kind wunderbar geschlafen. Auf der linken Seite - die Koje war etwas breiter - da haben Mama und Papa immer geschlafen. Wenn man die Treppe runter kam war da auch noch so ne kleine Bank und so zwei Schränke halbhoch aufgebaut, wo Mama ein paar Sachen aufbewahrt hat. Hinten hatte GERTTRUD ja zwei Bullaugen und als Mama und Papa eines Tages aufstehen, sehen sie, wie klein Gertrud (ich) aus dem einen Bullauge ganz weit heraushing und haben sich furchtbar erschreckt! Andere Schiffer hatten schon gesehen, dass klein Gertrud mit einem Band ein Schiffchen im Wasser fahren ließ und machten meinem Vater immer Handzeichen bis er es endlich verstand und mich -voller Panik- unsantf aus dem Bullauge riss. Die Bulleyes wurden dann sofort zugemacht (verschweißt), um weitere Kinderabenteurer zu verhindern. Mama war Matrose, Mutter, Köchin und Kinderzieherin in einer Person. Sie hatte es nicht immer ganz leicht mit uns!

Hanna: Ich war bei Oma und Opa - musste



ja zur Schule und die drei Anderen sind dann an Bord und immer losgefahren. Es war oft ein tränreicher Abschied - ich wollte dann ja auch nicht unbedingt alleine bei Oma und Opa bleiben, aber es ging ja nicht anders! Manchmal fuhren sie nach Dortmund und waren dann eine ganze Woche weg, aber manchmal waren sie auch nur nach Emden oder Lathen unterwegs, dann waren es nur zwei Tage. Nach Holland dauerte es auch eine Woche, aber dann waren sie Tag & Nacht unterwegs. Für mich als Kind waren das sehr lange Zeiten!

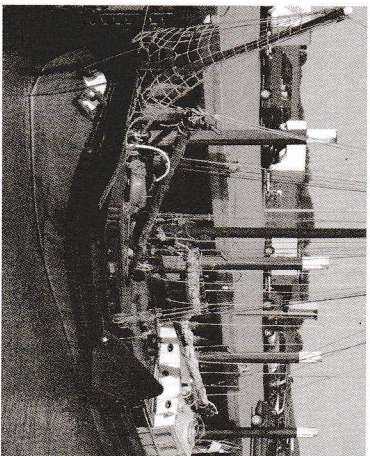
Gertrud wenn wir ins Jisselmeer kamen legte mich Mama auf die Bank zwischen den Schränken, damit ich bei den großen Wellen nicht herausfallen konnte. Mama saß dann auf der Spüle, um bei Seegang den Ofen mit den Füßen zu halten und Papa stand ja am Ruder. Ich rutschte auf der Bank immer hin und her, so stark war manchmal der Seegang. Wir sind dann in Kampen angekommen und Mama hatte nur noch eine heiße Tasse! Das ganze Geschir im Schrank ist bei dem heftigen Seegang zu Bruch gegangen! Die ganzen eingemachten Vorräte waren auch völlig ausgeblauten und mit Glassplitter durchsetzt. Sogar der große Anker vorne war





verrutscht und alle Taue, die lose an Deck lagen, waren weg. Ich muss sagen, dass ich das als Kind ja ganz spannend fand, aber die Gefährlichkeit habe ich überhaupt nicht gesehen. Mama und Papa haben Blut und Wasser geschwitzt, haben mir auch davon erzählt, aber ich habe es gar nicht so empfunden. Mir tat nur hinterher immer mein Kopf weh, weil ich ja immer hin und her mit dem Kopf gegen den Schrank gerutscht bin. Das war alles ein großes Erlebnis, was doch sehr beeindruckend für mich in der Kindheit gewesen ist.

Hanna: Ich wurde als Kind ja immer so Seekrank und ich war auch mal mit, aber nicht so oft. Wir waren von Emden nach Norderney unterwegs. Gertrud saß auf dem Schrank oben auf und drückte noch immer ein bisschen mit, damit das Schiff noch mehr schaukelte. Mir war so schlecht - ich wusste gar nicht, wie weit ich noch in meinem Kotzeimer reinkriechen sollte! Ich war so froh, als die Fahrt zu Ende und wir wieder zu Hause waren, weil ich sooooo furchtbar Seekrank war!! Sohn Georgy Rass:



Ich hatte als Kind einen idealen Spielplatz auf dem Schiff. Im Laderaum hatte Vater auch eine Schaukel für mich angebracht und so bin ich immer gerne mit dabei gewesen. **2**

FORTSETZUNG FOLGT

### Nomaden zur See

Die Fortsetzung des Berichtes „Christoph Meyer steigt aus“ werden wir in der nächsten Klönschnack-Ausgabe veröffentlichen.

# YOHANNA

Erstklassiger Service für Werbepräsentate

Werbemittel • Verkaufsförderung

Was

zeichnet einen guten

Werbeartikel aus?

Ein guter Werbeartikel ist qualitativ hochwertig, individuell und originell und bietet ein außerordentlich günstiges Preis-Leistungsverhältnis.

Fragen Sie uns -

auch nach kleinen Auflagen

Kaffeebecher

Tischflaggen

Caps

Mousepads

USB-Sticks

Flaggen

Buttons

Kalender

Baumwoll-Tragetaschen

Feuerzeuge

Kugelschreiber

Polo-Shirts

und mehr

Ralf Oltmanns

Werbemittel • Verkaufsförderung

Mühlenweg 5 • 26789 Leer

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

e-mail [YOHANNA2@gmx.de](mailto:YOHANNA2@gmx.de)

