

BÜCKER + ESSING 



**ANSPRECHPARTNER:**

Hasan Ürkmez  
Tel.: 0591-7105-242

hasan.uerkmez@buecker-essing.de

Reinhold Boekers

Tel.: 0591-7105-239

reinhold.boekers@buecker-essing.de

MOTORENSTANDSETZUNG  
UND INDUSTRIESERVICES

WWW.SERCOO-GROUP.DE

EIN UNTERNEHMEN DER **SERCOO**  
Group

  
**Klönsschnack**

Nr. 36 · Dezember 2017



Zeitschrift der Traditionsschifffahrt,  
Werften und Ausrüster

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

**KAMPF DEM BATTERIETOD!**

**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!**

Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

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

**Dies muss aber nicht sein:**

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

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

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

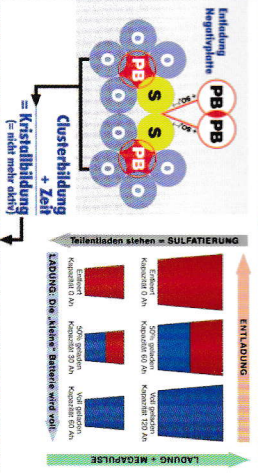
Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst fottgeblauene Batterien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

Sulfatierte  
Batterien  
(Inaktiv)

Batterieplatte  
mit MEGAPULSE  
behandelt  
(Reaktiviert)

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)

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



# Klönschnack

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

Nr. 36

Dezember 2017

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden .....	3
Die DTMV - Wir über uns .....	5
Aufnahmeantrags-Formular der DTMV .....	7
Maritime Veranstaltungen .....	8
<b>Veranstaltungen für Traditionsschiffer</b>	
- DTMV Winterreise .....	9

### Aktuelles aus der Traditionsschifffahrt

- Neue Hinweise zu „Monti“ .....	10
- Timpe Te kommt wieder in Fahrt .....	10

### Maritime Veranstaltungen

- DTMV Zielfahrt nach Haren/Enns .....	11
- Harener Pinien-Frage 2018 .....	11

### Traditionsschiffreffen in Weener/Enns

- Weeners maritime Wunderfeste .....	12
--------------------------------------	----

### Das DTMV-Archiv

- Inventarisierung der Archivbestände .....	19
---	----

### Berichte der Mitglieder

- Einmal quer durch die Niederlande .....	22
---	----

### Schiffe der DTMV

- Manfred und Martin Deymann mit den Schleppern „M 206“ und „Stadt HAREN“ .....	27
---	----

### Schiffshistorisches Archiv

Gedächtnis der Gaffelzene .....	29
---------------------------------	----

### Informationen für Traditionsschiffer

Wriggen - von Peter Meyer .....	32
---------------------------------	----

### Impressum

Herausgeber:  
Erscheinungsweise:  
Redaktion:  
Geschäftsstelle:  
E-Mail:  
Internet:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)  
Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)  
Peter Meyer  
Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener  
[presse@dmv-online.de](mailto:presse@dmv-online.de)  
[www.dtmv-online.de](http://www.dtmv-online.de)

Titelfoto:  
Text- und Fotobeiträge:

Clemens Schröder, Hilmar Bockhacker, Peter Meyer, Christiane Wims  
Martin u. Manfred Deymann, Klaus Manderscheid, Schiffshistorisches Archiv

Gestaltung:

Gratik-Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Loer (Ostfriesland)

Anzeigen :  
Druck :

Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 · e-mail: [info@grafikteam.de](mailto:info@grafikteam.de)  
Gratik-Team Werbeagentur, Johanne Ottmanns  
Druckkontor Emden

# Am nassen Dreieck

**Cafe , Restaurant** - gutbürgerliche Küche  
- Fischspezialitäten

**Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen  
- Frühstück mit Anmeldung

**Bootsanleger** - tägl. ab 11 Uhr geöffnet

**Hafenterrasse** - warme Küche 12-21 Uhr

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

E-Mail: [info@am-nassen-dreieck.de](mailto:info@am-nassen-dreieck.de)

Homepage: [am-nassen-dreieck.de](http://am-nassen-dreieck.de)

## Ahoi Emden

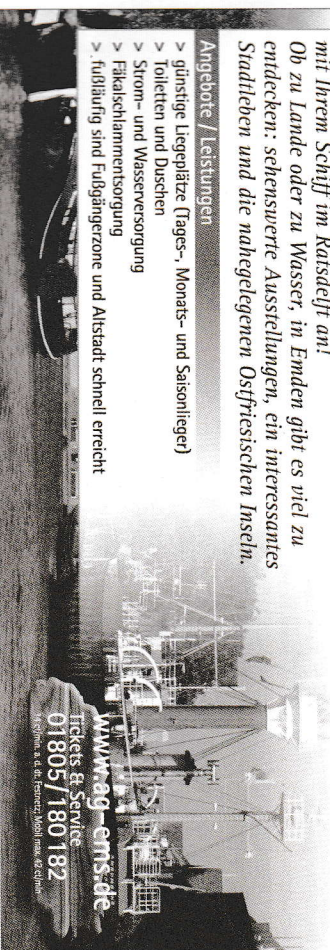
AG EMS

### „Emden Binnenhafen“

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

#### Angebote / Leistungen

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



## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

bekannte und sich wiederholende Aufgaben sind ja wie geschaffen für die Suche nach Erleichterung und Nutzbarem. Im Vorwort des Klönschnacks Nr. 28/2013 werde ich fündig, dort, nach einem schönen langen Törn nach Berlin und Brandenburg, ist meine leichte Schreibe: „...Euch wünsche ich, falls Ihr es in letzter Zeit nicht geschafft habt, die Neugier, Energie und Gesundheit, die man braucht, um die Trägheit der Masse zu überwinden und Eure Boote und Schiffe wieder einmal in unbekannte Gewässer zu steuern.“

Nach zwei Sommern ohne weitere und längere Reisen ist bei mir wieder eine gefühlte Aufbruchstimmung aber auch die normative Kraft des Faktischen im Wettstreit. Auch wenn es eher kleinere Fahrten sein sollten, Schiff und Mannschaft müssen einmal wieder losmachen!

Zum Beispiel zu unserer Zielfahrt nach Papenburg und abschließend nach Haren zu den Püntetagen und unserer Jahreshauptversammlung im September, wo wir eine sehr gelungene Veranstaltung erwarten und mitgestalten wollen.

Meine letzte Fahrt in diesem Jahr war die von der Werft zurück an den Liegeplatz. Nach fünf Jahren war der SUK Termin mal wieder fällig. Die alte Dame geht stramm auf die 100 zu und irgendwie steigen mit dem Alter doch auch die Sorgen um den Allgemeinzustand. Dennoch, außer den Nietköpfen musste nur ein winziger Lochfraß geschweißt werden, die Wandstärken sind weiterhin überall ausreichend bis gut, das Ruder war voll mit Wasser und musste geleert und dichtgeschweißt werden. Des Weiteren nur ein (geplanter) Mangel:

Das AIS wird nun fällig, länger können wir es nicht vermeiden. Ein System, gegen dessen konstante Nutzung ich bei nicht gewerblichen Sportbooten, die hauptsächlich festliegen, ohne irgendwelche Datenschutzregeln, weiterhin arge Bedenken habe.

Ansonsten wird mir zunehmend klarer: Das Schiff wird auch die gegenwärtigen Eigner überleben und eine 100-Jahr-Feier ist wahrscheinlich nun fürs Schiff im Bereich des Möglichen.

Für das zu Ende gehende Jahr wünscht Euch der gesamte DTMV-Vorstand eine geruhsame und besinnliche Zeit, für das kommende Jahr 2018 dann allerhöchste Wirkungsgrade bei allem was Ihr tut und natürlich Gesundheit für Eure old Ladies und Euch selbst.

Frohe Festtage und einen guten Rutsch.

Euer Hilmar 





Nutzfahrzeuge Service

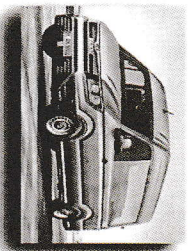


Notdienst 24 Stunden

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

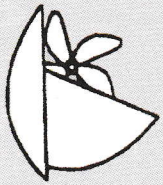


# BRUNO BRUNS GmbH

Württembergischer Straße 2  
26723 Emden

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

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

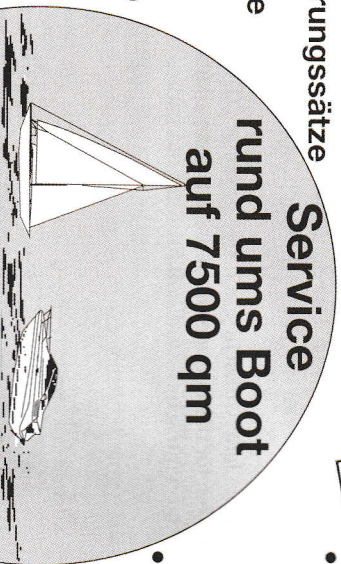


## Motor Meyer

Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

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



**Service  
rund ums Boot  
auf 7500 qm**

- Winterlager  
in der Halle  
oder Frei-  
fläche
- Boots-  
zubehör  
von A - Z

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

## Die DTMV - Wir über uns

### Wir über uns Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gehören die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alle Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Manche jüngeren Mitglieder verwirklichen einen

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

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

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

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

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

**„Klönschnack“**

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

**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“ Traditionschiffer 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-/ Bootseigner = 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: kurt.fritzsche@hotmail.com

Schatzmeister

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

**Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit**

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

**Schriftführer**

Christiane Wilms  
Auf dem Espeel 12, 46244 Bottrop,  
Tel.: 0151-15368504

E-Mail: c.wilms@dtmv@web.de

**Beauftragter für Jugend, Umwelt und Häfen**

Franz Schmidt  
Distelweg 15, 40789 Monheim  
Mobil: 0175-1642258  
E-Mail: solthauer@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 Bootseigner: ja / nein Club/Heimathafen: \_\_\_\_\_

Bootsname: \_\_\_\_\_ Boots-Typ: \_\_\_\_\_

Baujahr: \_\_\_\_\_ Bootswert: \_\_\_\_\_

Baumaterial: \_\_\_\_\_ Länge: \_\_\_\_\_

+ Aufbau: \_\_\_\_\_ Breite: \_\_\_\_\_

Motor/Typ: \_\_\_\_\_ Teilgang: \_\_\_\_\_

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: \_\_\_\_\_

Nur von der DTMV auszufüllen:

Vorstandsbeschluss an: \_\_\_\_\_

Aufnahme ab: \_\_\_\_\_

Ablehnung mit Begründung: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift 1. Vorsitzender: \_\_\_\_\_

## Maritime Veranstaltungen

An allen  
Adventssonntagen  
und am 23. 12.

„Wienachtsmarkt achter de Waag“  
(Schipper Klofje), Leer/Ostfriesland

12.02. - 16.02.

DTMV Winterreise (siehe Ausschreibung im Inmenteil)

11.05. - 13.05.

Hafengeburtstag Hamburg

24.05. - 27.05.

Seestadtfest Bremerhaven

01.06. - 03.06.

Emdener Matifestage

16.06. - 24.06.

Kieler Woche

28.06. - 01.07.

Wochenende an der Jade in Wilhelmshaven

07.07. - 15.07.

Warmeünder Wochenende

20.07. - 29.07.

Travemünder Wochenende

09.08. - 12.08.

Hansesail Rostock

07.09. - 09.09.

Hafenfest in Papenburg

15.09. - 16.09.

5. Harener Punten-Tage (DTMV Zielfahrt mit JHV)

28.10. - 05.11.

Hanseboot Hamburg 

**TV TIPP**  
Menschen an der Ems...  
DTMV Schiffe, Haken  
Weener - Nordstory  
Vorausrichter  
Sendetermin: Freitag,  
06.04.2018, 20:15 Uhr im NDR

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze

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

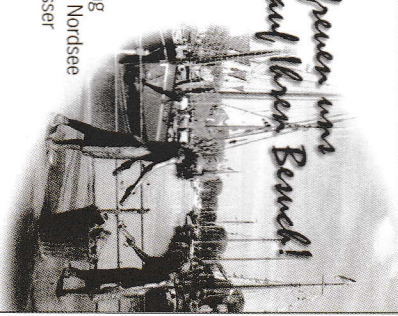
 Schleuse  
Tel. 04951/1691

Hafen und Tourismus GmbH Weener

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



... wir freuen uns  
auf Ihren Besuch!



## Veranstaltungen für Traditionsschiffer

### DTMV Winterreise

Liebe DTMV Mitglieder,

in den vergangenen Jahren haben wir recht regelmäßig maritime Winterreisen in verschiedene Städte organisiert. In diesem Winter wollen wir, in gewisser Weise abweichernd, das Angebot des Evangelischen Bildungszentrums Ostfriesland - Potshausen mit dem Seminar „Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“ als unsere offizielle Winterreise bewerben. Die Kooperation zwischen dem Bildungszentrum und der DTMV besteht schon seit 2001. Das Seminar findet in der Rosenmontagswoche vom 12.2. bis 16.2. statt. Das genaue Programm steht noch nicht endgültig und wird noch fertiggestellt.

- Folgende Schwerpunkte sind angedacht:
- Feinschifffahrt; Rettung Efehn-Kanal (Vortrag Herr Buss)
  - Jade-Weser-Port Wilhelmshaven + Schifffahrtsmuseum in Elsfleth
  - Besichtigung der „Prinz Heinrich“ (Dr. Hofer)
  - Dollartmuseum in Bunde evtl. Besuch Weener

Die maximale Anzahl der Teilnehmer ist auf 25 begrenzt. Die Kosten für das Seminar betragen 260,- Euro, darin sind neben der Unterbringung auch 4 Mahlzeiten täglich enthalten. Dazu kommen noch etwa 40-50,- Euro Exkursionskosten. Eine Anreise am Vortag ist gegen Aufpreis möglich. Bitte wendet Euch zwecks Anmeldung und Abstimmungen direkt an die angegebene Kontaktadresse: Evangelisches Bildungszentrum Ostfriesland Potshausen

Potshausen Straße 20, 26842 Ostrhauderfehn  
Telefon 04957 92 88-31, Telefax 04957 92 88-33, haltwassen@potshausen.de, www.potshausen.de

Wir übernehmen die jährlich erforderliche **Wartung** bzw. **Instandsetzung** von Notstromanlagen sowie stationären und beweglichen Anlagen

**Sommerkamp**

Kanalstraße 111 - 48477 Hörstel  
Tel. 0 54 59 - 80 22 88  
Fax 0 54 59 - 80 22 99  
info@sommerkamp-motoren.de  
www.sommmerkamp-motoren.de

Jetzt auch CAT: Ersatzteile und Service

**Motoren- und Getriebeinstandsetzung**



**aller Fabrikate**

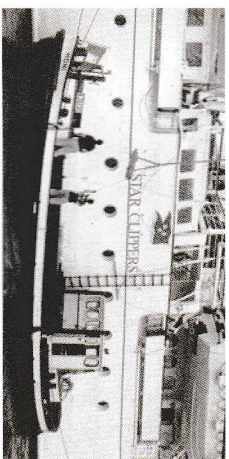
**Neue Hinweise zu MONI**

## **MONI ex Giekewer von 1906 existiert immer noch**

Moni fährt wacker bis heute im Hamburger Hafen und versorgt die Seeschiffe mit allem, was benötigt wird. (<http://www.hamburg-linesmen.de/Schiffsbesuenger.html>) Neue Kontakte hatten sich bis heute noch nicht ergeben. Hauptsache, die kleine Moni wandert nicht in die Schrottpresse.

Moni dürfte damit wohl der älteste echt kommerziell genutzte Ewer sein. Sie ist im selben Zustand, wie von Joachim Kaiser in - Segler in der Zeitenwende- beschrieben. Sie ist weder länger, noch breiter, noch höher gebaut worden. Neu ist lediglich ein Rammstocht.

Dies musste installiert werden, um weiterhin die BG Verkehr Zulassung zu bekommen. **[2]**



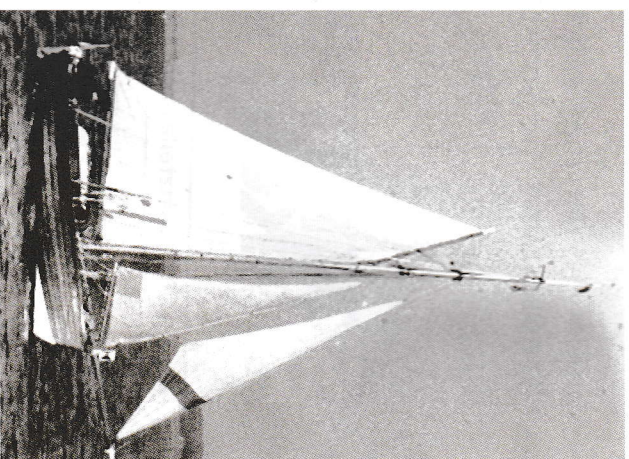
Für die Anlieferung von Proviant und Ersatzteilen an Seeschiffen wird das Motorgüterschiff „Moni“ eingesetzt. Es kann bis zu 20t laden und ist ebenfalls rund um die Uhr einsetzbar.

## **Timpe Te das Boot im Film „Das Rätsel der Sandbank“ kommt nach langer Ruhepause wieder in Fahrt**

Jeder, der einmal die Verfilmung des Romans „Das Rätsel der Sandbank“ gesehen hat, kennt sie, die „Dulcibella“. Zahlreiche Segler haben das auf dem kleinen Kielschwert spielende Abenteuer verfolgt, mitgefiebert und die Schönheit des Bootes bewundert. Doch die eigentliche Timpe Te ist noch mehr als eine kleine Prominente aus einem Film...

Das Projekt „Timpe Te zur See – Jugend restauriert Film-Boot“ soll dazu dienen, die Geschichte dieser kleinen Diva noch viele Jahre weiter laufen zu lassen. Das Boot liegt jetzt seit 5 Jahren auf dem Trockenen und wartet nur darauf, von jungen Händen innerhalb eines professionell begleiteten Projektes instand gesetzt zu werden, um dann in der Flensburger Förde eine neue Heimat zu finden.

Sie soll ein neues Leben eingehaucht bekommen in der Nachwuchsarbeit des Historischen Hafens Flensburg. **[2]**



Die „Timpe Te“ in der 80iger Jahren

## **DTMV- Zielfahrt via Papenburg zu den Pün-te-Tagen nach Haren/Ems**

Schiffe sind nur im Hafen sicher, aber dafür sind sie nicht gebaut. Unsere Traditionsschiffe der DTMV sollen fahren und wir freuen uns über den Anblick dieser Schiffe und auch über das gemeinsame Zusammensein.

Wir sind eingeladen zum Hafenfest Papenburg vom 07.09. bis zum 09.09.2018.

Ein paar Kilometer weiter emsauwärts wollen wir die Schifferstadt Haren besuchen.

Auch in Haren sind wir ganz herzlich zu den Pün-te-Tagen eingeladen vom 15.09. bis zum 16.09.2018. **[2]**

## **5. Harener Pün-te-Tage in Haren an der Ems 2018**

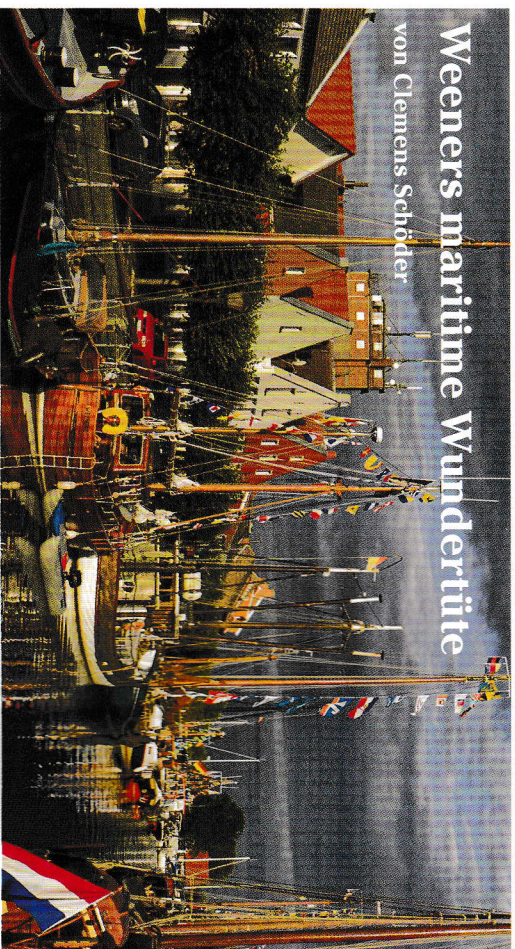
Dieses Spektakel muss man einfach erlebt haben. An zwei Tagen finden sich in Haren so viele Menschen ein, wie sonst wahrscheinlich das ganze Jahr nicht. Jedoch ist Haren keinesfalls zu unterschätzen. Haren ist Standort und Zentrale vieler, weltweit agierender Reedereien und hat auch an Kulturgütern viel zu bieten.

Die Pün-ten-Tage sind ein rein maritimes Groß Event und finden nur alle drei Jahre einmal statt. Alles findet an der Ems statt. Für den maritimen Markt steht eine riesige Fläche von mehr als einem Kilometer Strecke zur Verfügung. Alle Aussteller stehen nebeneinander. Benachteiligungen gibt es nicht. Was wir uns wünschen sind Aussteller, die das Thema „Maritim“ in jedweder Form berühren. Maritime Literatur, maritime Kleidung, maritime Antiquitäten, Maritimer Schmuck, Wassersport Anbieter, Wasserball-Anlage, als auch ausersene Kunsthandwerker und Bauernmarktanbieter. Auf geht es am 15.+ 16.09 2018 nach 49733 Haren / Ems, an den Emswiesen.

Die Stadt Haren stellt der DTMV eine Marktbude als Infostand zur Verfügung. Die Reederei Deymann wird mit dem Schiff „Otto Deymann“ sen.“ uns die Möglichkeiten für Zusammenkünfte und der JHV geben.

Anzumelden mit Schiffsnamen Länge und Breite:

Peter Meyer  
pmeyer4294@aol.com  
Tel. 0172/3125445 **[2]**



## Weeners maritime Wunderüte

von Clemens Schöder

Leer leert sich. Jedenfalls der Hafen von Leer. Die Seeschleuse füllt sich. Es ist Montagvormittag nach dem Wochenende, an dem hier das 12. Traditionsschiffstreffen stattfand.

Das Treffen fand mittlerweile zum zwölften Mal statt. Ein imposantes Angebot wunder-schöner maritimer Schätze und Denkmäler. Insbesondere aus den Niederlanden kamen großartige und liebevoll restaurierte Schiffe, darunter Luxe Motor, Schlepper, Tjalcken, Kutter.

Das Leeraner Traditionsschiffstreffen ist zu Ende und man möchte meinen, dass nach so einer so erfolgreichen Großveranstaltung die Luft raus ist – Pustekuchen!

Die Schiffe in der Schleuse, überwiegend Schlepper, sind immer noch geschmückt,



die Wimpel flattern anmutig im Wind und die strahlende Sonne lässt sie unter dem blauen Himmel leuchten.

Viele der Schiffe, die mit mir in der Schleuse sind, fahren direkt zu der nächsten Veranstaltung nach Weener, wenige Flussklomenter emsaufwärts. Dort findet nicht nur ein Traditionsschiffstreffen, sondern gleich eine maritime Woche statt, die von dem Treffen begleitet wird.

Ich fahre auf der „ANIMO“ – ein ehemaliges Frachtschiff, die mit den ersten Schiffen einfährt und so backbordseitig ganz vorne festmacht.

Ein historisches Schiff nach dem anderen erreicht die Schleuse, findet seinen Platz und macht fest. Die Schleusentore schließen, es gibt kein Zurück mehr. Das weiß auch der Schleusenwärter und lässt das DGzRS Schiffchen rungehen.

Etwa in der Mitte der Schiffe fällt mir die „PATRIA“, der Waal-Shoeker von Peter Meyer auf. Großes Gewimmel im Steuerhaus. Macht Peter eine Gästefahrt? Warum nicht? Schließlich haben wir auch Gäste an Bord.

Die Schleuse öffnet sich zur Leda. Gleichzeitig fahren drei Schlepper aus. Wie gewaltig die Strömung ist, wird deutlich als sofort zwei der Schlepper in Richtung Ufer versetzt werden. Lediglich die „M 206“ stampft mit ihrem Langsamläufer-Diesel stoisch, kurshaltend durch den Strom. Während ich das Schauspiel aus dem Steuerhaus beobachte, erreicht uns ein Anruf. Es ist Peter Meyer. Es stellt sich heraus, dass er ein Fernsichtteam vom NDR von der Nordstory an Bord hat, das ihn begleitet. Die Redakteurin möchte gerne mehr über die Skipper berichten und lässt nach unserer Bereitschaft fragen. Na klar machen wir mit.

Die „ANIMO“ muss als erstes Schiff die Schleuse in den Weeneraner Hafen passieren. Der Hafen lang und eng, so dass jeder Quadratmeter lange im Voraus mit der Beladung der Schiffe verplant war. Die Menge der Anmeldungen ist beachtlich. Um die Schiffe

rasch und reibungslos – innerhalb des Tidefensters zum Schleusen – an ihre Plätze zu bringen, wird die Schleuseneinfahrt mit Funk orchestriert, während im Hafen der Lotse bereits wartet: die dreizehnjährige Julia fährt mit ihrem Schlauchboot voran und dirigiert die Schiffe zu ihren Liegeplätzen.

Bereits während des Anlegemanövers der „PATRIA“ versammeln sich wie verabredet einige Skipper am Liegeplatz, nehmen Leinen und Kabel entgegen und werden so zum Teil der Nordstory. Die Stimmung ist ausgelassen, es wird geschertzt und geplaudert. Das große Steuerhaus der „PATRIA“ gleicht einem Wimmelbild; das NDR Team mit der nötigen Technik.

Für den Dreh wird ein Skippertreffen mit Hühnersuppe auf dem Achterdeck der ANIMO arrangiert. Alles Fake. Tut so als wären wir nicht anwesend. Macht, was ihr sonst auch



## Sicher ankommen...

mit den Spezialisten für Schiffslektrik und Dieselsechnik.

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

# A&W



**Kfz-Elektrik GmbH & Co KG**

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



tätel. Hier hat der Fake ein Ende. Svenja, die Redakteurin hört aufmerksam zu und beginnt Themen für ihre Story zu sammeln. Das Thema in der Runde ist natürlich die kommende Woche. Bis zum Wochenende richtet sich das Programm an die Skipper. Erst am Wochenende soll das Veranstaltungsprogramm eine breitere Öffentlichkeit anlocken.

Ich berichte in der Runde unter Skippern, dass ich für mein Schiff, der (noch) „BACCUS“, reichlich Messing suche, vielleicht den einen oder anderen Fender und dass ich einen Beiboot Interesse habe. Svenja wird hellhörig. Kurz darauf begrüße ich das Team an Bord, das mich bei der Arbeit begleitet und sehr interessiert austragt.

Über den Tag füllt sich der Hafen mit großartigen historischen Schiffen und ihren Eignern, einem bunten Blumenstraß von hartnäckigen Individualisten, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten. Am Abend versammeln sie sich in intimer Runde in der Kornhalle des „Hafen 55“, der Location für maritime Veranstaltungskultur Ostfrieslands, um gemeinsam einen historischen Dokumentarfilm zu sehen und danach bei Bier und Wein darüber zu diskutieren und debattieren.

In den nächsten Tagen wird es viel kurzweilige Abwechslung für die Skipper geben. Die Tage beginnen mit dem gemeinsamen Skipperfrühstück.

Ausflüge in die Umgebung und Stadtführung bringen uns Land und Leute näher. So geht zum Beispiel zu den Sehenswürdigkeiten des Rheiderland bis zum pittoresken Ditzum, das auf eine skurrile Art sympathisch ist – dort gibt es im Jahr 2017 noch den Gezeitenkalendarer von 2013 zu kaufen. Oder eine alte Mühle, die ein winziges Mühlenmuseum mit Blick über Stadt, Land und Fluss bietet. Im Erdgeschoss befindet sich ein wunderbarer Landfrauenladen. Das Sortiment besteht aus

Selbstgemachtem der Landfrauen - Senf, Kesse, Konfitüre & Co. Gelebte Geschichte.

Für die Skipper soll der Besuch der Bülterwerft ein besonderes Erlebnis werden: Holzschiffbau gibt es ja nur noch selten.

Abends ist großes Kino in der Kornhalle: gemeinsam werden Dokumentarfilme geschaut. Unter anderem läut unglücklich guter historischer Film über den rauen Alltag. Großartige Darstellung gepaart mit wunderbaren Bildern. Darüber hinaus sind Geschichten unser DTMV Kollegen zu sehen. Videomitschnitte der Interviews für das erste DTMV Buch „Von historischen Schiffen & dem Leben auf dem Wasser“ wurden dafür aufbereitet.

Das maritime Wochenende in Weener steht an. Eindeutig ein Highlight mit tollem Programm. Auftakt ist der Gig der Band „Van Veen“ in der Kornhalle mit einem erdigen Crossover aus Rock, Blues Reggae auf Platt am Freitag Abend.

Sonnabendmorgen und Schietwedder. Es regnet wie aus Kibehln, ich bin komplett durchnässt und frustriert. Ausgerechnet heute. Wenigstens ist es ab dem Mittag trocken.

Der Weeneraner Hafen ist vollgepackt mit schmucken historischen Schätzen. Einige Schiffseigner bieten „Open Ship“, womit das neugierige Publikum gelockt wird.

Während sich die Gäste umschauen, habe ich reichlich zu tun. Wesentlicher Teil im Rahmenprogramm für den Sonnabend ist „maritime Autoren live“ – eine Autorenlesung. Vier Autoren werden aus ihren Werken lesen. Ich auch, aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Während ich mit Hilfe eines Freundes die Raumbestuhlung arrangiere, treffen die Autoren ein. Ich muss mich kümmern, organisieren, Wünsche erfüllen, Vorlieben abfragen und so fort. Rega Kerner wird aus ihrem autobiografisch geprägten Roman „Schiffschwein

Spekie“ lesen. Es ist einfach; sie wünscht sich lediglich Tisch und Stuhl. „Verstärkung brauche ich nicht. Meine Stimme wird den Raum schon füllen“ sagt sie. Stimmt, denke ich. Rau und kräftig, bin gespannt auf die Story.

Barbara Piotrowski hat zu ihren „Schiffsbewegungen“ eine Präsentation vorbereitet und braucht dafür einen Video Beamer. Die Technik muss aufgebaut und getestet werden. Kabel dürfen nicht zu Stolperfallen werden. Läut. Prima.

Der nächste Autor trifft ein. Genauer gesagt: das Autorenteam. Rolf Marfeld und seine Lebensgefährtin Eva Lorenz kommen noch multimedialer daher. Sie benötigen zur Vorstellung von „F wie Friesland, der etwas andere Revierführer“ einen Video Beamer und Internet. Schließlich will Rolf Marfeld aus seiner Präsentation heraus Landkarten und Videoclips aus dem Internet präsentieren.

Ich brauch' nix Herrje, ich werde ja auch lesen. Lampenfieber macht sich in mir lang und breit. Für die Lesung habe ich einig Passagen aus unserem DTMV Buch „Von historischen Schiffen & dem Leben auf dem Wasser“ ausgesucht.

Die Lesung wird im Kartenhaus des Speichers „Hafen 55“ stattfinden. Bis dahin bleibt noch etwas Zeit. Der Name Kartenhaus kommt daher, dass in diesem gastronomisch genutzten Raum, drei große Wände mit Seekarten aus aller Herren Länder tapeziert sind. Das ganze wird ergänzt mit allerlei maritimer Dekoration und abgerundet durch Tische, die, wenn sie zusammengestellt sind, den Umriss zweier Schiffsrümpfe erkennen lassen. Einige neuerliche Kinder streunen durch das Kartenhaus und schauen sich alles an. Ich führe die Kinder einmal durch alle Räume und erzähle und erkläre alles.

Gegenüber liegt die GERTTRUD, eine Klipperaark von 1910. Wunder schönes Schiff von etwa 26m Länge in tollem Zustand. Von den vielen historischen Schiffen, die ich bisher

gesehen habe, ist dieses das Außergewöhnlichste. Eigner Peter Vöge hat den Wohnbereich an Bord in seiner Größe und Struktur kaum verändert. Doch dort, wo früher der Frachtraum war, befindet sich heute eine großartige Grafikwerkstatt der alten Schule. Alte Andruckpressen und Setzkästen mit alten Holzlettern prägen den Raum. Trocknungskleimleisten und alles, was die Buchbinderlei braucht findet sich hier. Die Wänden zieren Drucke aus auf feinem Papier. Für jemanden, wie mich, der ein Fable für Druck und Papier hat, ein Paradies.

Auf der GERTTRUD ist gleich Open Ship. Bevor die Kinder sich langweilen nehme ich sie mit auf die GERTTRUD. Peter nimmt seine Gäste in Empfang, führt in die Geschichte und den ursprünglichen Einsatz seines Schiffes ein. Er trifft den Ton. Ausgesprochen unterhaltsam und humorvoll geht es vom Deck in die Kabine, danach in die Grafikwerkstatt. Nach einem Streifzug durch Druck und Typographie setzen die Kinder Schriftzüge, spannen sie in vorbereitete Druckstöcke und drucken sich Plakate auf alten Seekarten. Tolle Sache, das.

Es ist Zeit für die Autorenlesung. Ein Wechselspiel zwischen Anspannung und Lampenfieber. Die Technik steht, Rega ist bereit zu lesen, ich Kober, das Kartenhaus füllt sich. Ammoderation. Um das Publikum locker zu machen verlese ich ein maritimes Fundstück:

US-Kriegsschiff: Bitte steuern Sie 15° Nord, um eine Kollision zu vermeiden. Bitte kommen, CDN: Empfehle SIE steuern 15° Nord, um eine Kollision zu vermeiden. Bitte kommen.

US-Kriegsschiff: Hier spricht der Kommandeur eines Schachtschiffs der US Navy. Ich wiederhole, korrigieren Sie Ihren Kurs. Bitte kommen, CDN: Wiederhole, Sie sollten Ihren Kurs korrigieren. Bitte kommen.

US-Kriegsschiff: Wir haben unter unserem Kommando den Flugzeugträger USS Lincoln, das zweitgrößte Schiff der US-Atlantikflotte.



Wir werden von drei Zerstörern, Kreuzern und verschiedenen Unterstützungsschiffen begleitet. Wir legen Ihnen dringend ans Herz, unverzüglich Ihren Kurs zu ändern, da wir ansonsten Maßnahmen zur Sicherung unseres Geleitzugesunternehmen werden.

CDN: Hier spricht Sergeant McNeill, ich befinde mich auf einem Leuchtturm. Bitte kommen. [1]"

Das Publikum ist locker, Rega übernimmt und hält den Spannungsbogen. Lässig, rauchig und mit viel Humor hält sie uns alle bei Laune. Barbara Piotrowski übernimmt den Staffstab. Multimedia geht es weiter, indem sie die Bilder ihrer Schiffsbegegnungen in Wort und Bild präsentiert. Barbara wirt mir den Staffstab zu. Danke. Hoffentlich kann ich den Raum füllen. Die Stimme trägt, es läuft

– besser, als erhofft. Mir folgt Rolf mit seinem etwas anderem Revierführer. Er schaut über den Tellerrand – besser: über den Deich. Leider spielt die Technik nicht so mit, wie erhofft. Internet Inhalte lassen sich nicht in der erwünschten Qualität präsentieren. Schade. Dennoch wird die Lesung erfolgreich beendet. Eine große Last fällt von mir ab.

Es wird offiziell. Ludwig Sonnenberg, Weeners Bürgermeister trifft ein, um mit Hilmar Bockhacker gemeinsam das maritime Wochenende zu eröffnen. Hier geht es nicht um warme Worte. Die Eröffnung hat eine ungeahnte politische Dimension.

Die historischen Schiffe im Weeneraner Hafen werden das Bild der Stadt auf. Um die Strahlkraft zu erhalten, muss die Stadt Weener einiges tun. Wird es der Stadt mög-

# DRUCKKONTOR EMDEN

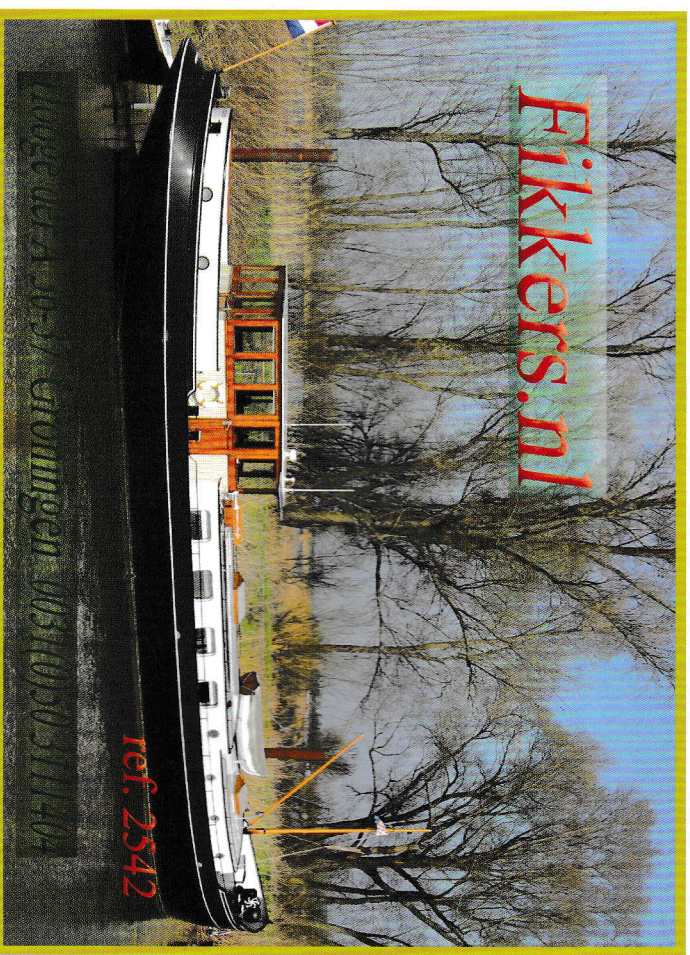
Wir beraten Sie gerne....

- Bücher
- Imageprospekte
- Kalender
- Geschäftsausstattung
- Folder
- Schreibstunterlagen
- Broschüren
- Notizblöcke
- Heißfolienprägung
- Stanzungen
- Mailings
- Digitaldruck

## Vorsprung durch Qualität

Normannenstr. 7a | 26723 Emden | info@druckkontor-emden.de  
www.druckkontor-emden.de

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



ref. 2542

lich sein, den Hafen zu nutzen, um sich aus der Trostlosigkeit zu befreien, so, wie es einst Leer gelang?

Es ist ein Dialog zwischen Bockhacker und Sonnenberg. Seit Sonnenberg im Amt ist, erlebe ich ihn einigemaßen entspannt. Höhepunkt ist das Ende der Ansprache, als Herr Sonnenberg den Shanty „Rollin' Home“ antimmt. Stimmt alle mit ein.

Der letzte Programmpunkt rundet den ersten Tag des maritimen Wochenendes wunderbar ab. „Pier 104“ rockt die Kornhalle auf Platt.

Nach so einem geballten Pensum maritimer Vielfalt brauche ich mal eine Pause. Gemeinsam mit meinen Eltern und Freund Herbert geht zum urbanen Hotspot Weeners, Arco; ein kleine authentische Tapasbar, die von einem Ostfriesen und einem Spanier betrieben wird. Die Karte ist klein, Speisen und Getränke sind sehr gut, der Service gleichermaßen schaurig wie sympathisch - mehr geht nicht. Heute ist ein Tag, morgen ein Anderer: den Abend lassen wir bei „Pier 104“ ausklingen.

Es ist Sonntagmorgen neun Uhr. Wegen der Vorbereitungen und des Aufbaus des maritimen Flohmarkts ist das Skipperfrühstück auf die Ausgabe von Brötchen beschränkt. Im Laufe des Vormittags klart das Wetter auf. Die Schiffe sind geschmückt, Wimpel flattern anmütig im Wind, Flaggen leuchten vor blauem Himmel mit vereinzelt Schächelwolkchen. Der Hafen entfaltete eine wunderbare Strahlkraft.

Ich will mich auf dem maritimen Flohmarkt umsehen. Der Flohmarkt ist gut besetzt mit vielen Ständen. Das Angebot richtet sich deutlich an Skipper, auf den ersten Blick entdecke ich ganz spannende Dinge ... und das NDR Team. Selbstredend lässt sich das NDR Team diese Veranstaltung nicht entgehen. Svenja ist mit Peter Meyer im Gespräch. Die Reportage wird fortgesetzt. Als ich bei Peters Patria ankomme - er nimmt auch am Flohmarkt teil und verkauft, wie einige Andere auch, direkt von seinem Schiff - spricht

Svenja mich an „bleib bitte in der Nähe und kauf noch nichts, wir möchten dich begleiten, wenn du handelst und kaufst“. Ich bleibe. Als das Team mit Peter fertig ist werde ich, verkabelt. Das NDR Team, das ausgesprochen sympathisch ist, schlendert mit mir über den Flohmarkt, beobachtet mein Handeln und fragt mich über die Käufe aus. Einige Teile an meinem Schiff sind nicht Original, sondern irgendwann gegen Baumarktware ausgetauscht worden. Ich habe hier schöne alte Messingteile, Kränze und Klinken gefunden, mit denen ich einen dem Original sehr nahem Zustand wiederherstellen werde, erkläre ich. Gemeinsam wechseln wir den Ort.

Wir treffen Dieter Hohelsel. Er hat ein Beiboot in seiner Halle, das er im Auftrag verkaufen soll. Wir hatten bereits darüber verhandelt, versucht einen fairen Preis für beide Seiten zu finden. Während ich das Boot untersuche kommt Dieter auf mich zu und bestätigt, dass die Eigentümerin zugestimmt hat. Handschlag: Das Boot wechselt den Besitzer. Auch zur Freude des NDR. Denn das Team begleitet mich und Hilmar, als wir das Boot auf mein Schiff bringen. Neugierig möchte Svenja erfahren, was das Besondere an diesem Boot ist. Es ist ein ausgesprochen hochwertiges Schlauchboot mit Aluminiumrumpf von DSB, ein echtes Rettungsmittel.

Vom Flohmarkt schallt ein Shanty Chor herüber. Der darf natürlich nicht fehlen. Als ich wieder am Flohmarkt ankomme, sind die Shanties verklungen und von den Jungs nichts mehr zu sehen. Oh doch: Ortswechsel, der Chor hat sich am nächsten Bierstand versammelt. Einmal die Goldkehlchen ölen, bevor das nächste Set angestimmt wird. So geht's dann durch den Nachmittag.

Am Ende des Tages lasse ich mich im Steuerhaus nieder und lasse die vergangene Woche noch einmal Revue passieren. Das war schon etwas Besonderes, in der Erinnerung etwas Bleibendes. **2**

### Inventarisierung der Archivbestände

Stand zum Herbst 2017

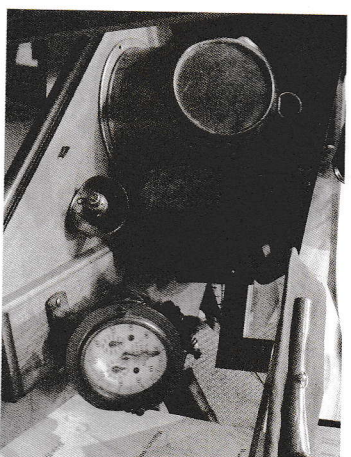
Die angekündigte Inventarisierung der Archivbestände hat im Januar diesen Jahresstattegefunden, dabei wurden u. a. alle Ausstellungsstücke fotografiert.

Aktuell umfasst unser Archiv 76 Exponate, davon sind 23 Leihgaben. Bei 4 Stücken besteht noch Klärungsbedarf. Von den 76 Elementen sind:

- 1 CD
- 39 Schriftstücke (Bücher, Urkunden, etc.)
- 6 Kartenwerke
- 8 Modelle, Buddelschiffe
- 2 Urkunden
- 20 sonstige Ausstellungsstücke

Die zur Inventur erstellte Liste soll als nächstes so weiter bearbeitet werden, dass eine gezielte Suche möglich wird. Hierzu muss der Bestand auf eine sinnvolle Einteilung untersucht und die gefundenen Ablagekriterien hinterlegt werden.

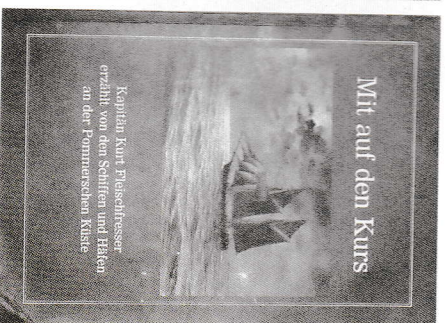
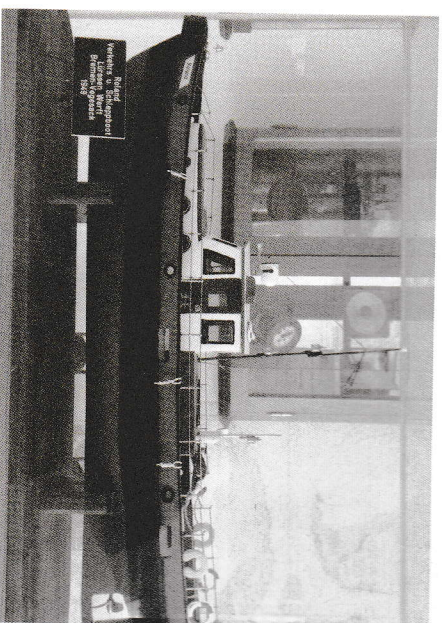
Für die vielen Bücher und sonstigen Schriftstücke wird noch nach einer geeigneten Präsentationsmöglichkeit gesucht. Ein Leserraum



wäre ideal, lässt sich z. Z. aber noch nicht realisieren.

Zur Mitgliederversammlung haben wir dann über die anstehenden weiteren Schritte berichtet:

- 1. ersten Versuchen, eine Datenbank aufzubauen,
- Einteilung nach Artikel, Hardware (Buch, CD, Karten etc.),
- Themen, (Fahranweisung, Schiffsregister, Sicherheitstipps etc.)
- Bereiche (Binnengewässer, Nord-, Ostsee etc.)



# 10

# HANNA

Erstklassiger Service für Werbepäsenten  
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

### Fenerzeuge

### Kugelschreiber

### Polo-Shirts

### und mehr

Ralf Oltmanns

Werbemittel • Verkaufsförderung

Mühlenweg 5 • 26789 Leer

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


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

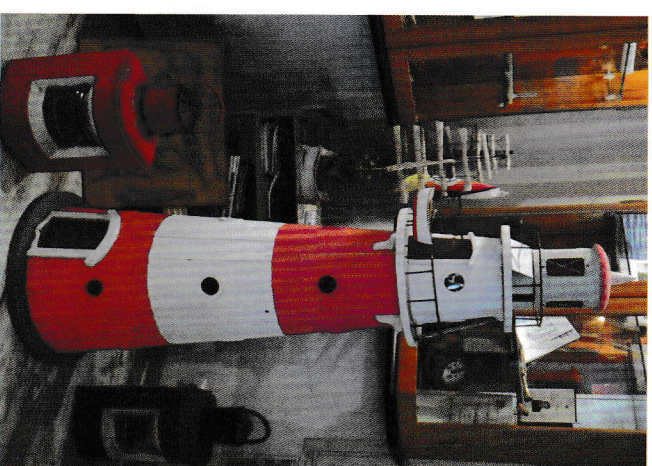
## Das DTMV Archiv

2. Überlegungen, unter den Vitrinen eine Ablage mit Schubladen zu installieren. Oben auf der Ablage soll eine Glasplatte liegen, unter der Karten oder ander flächige Ausstellungsstücke gezeigt werden können.

Problem hierbei ist die Form, die Vitrinen sind über Eck aufgehängt, deshalb sind Lösungen von der Stange nicht möglich, aber Bernhard ist bereits – zumindest gedanklich – an der Arbeit.

Sommer ist auch Reisezeit - deshalb können wir leider in diesen Punkten noch keine Erfolge melden.

Beim Traditionsschiff – Treffen in Weener, das übrigens ein toller Erfolg war, haben einige Mitglieder Sammlungsstücke dem DTMV-Archiv angeboten. Die Sichtung und ggf. Einordnung soll im Rahmen der Inventurisierung zum Jahreswechsel erfolgen.  Ihr Archiv-Team



# TOPPLICHT

Schriftsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werrausrüstung

Notkestraße 97  
22607 Hamburg

Tel.: 040 - 88 90 100

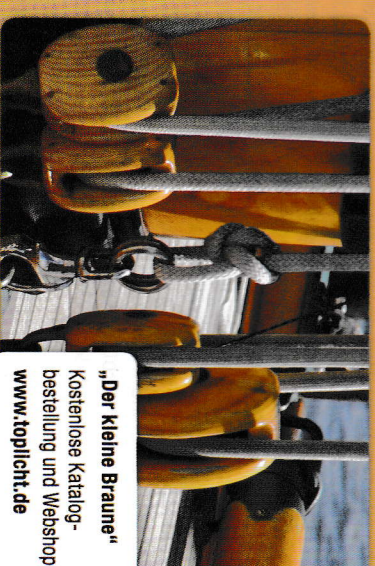
Fax: 040 - 88 90 1011

[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)

### Öffnungszeiten:

Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr

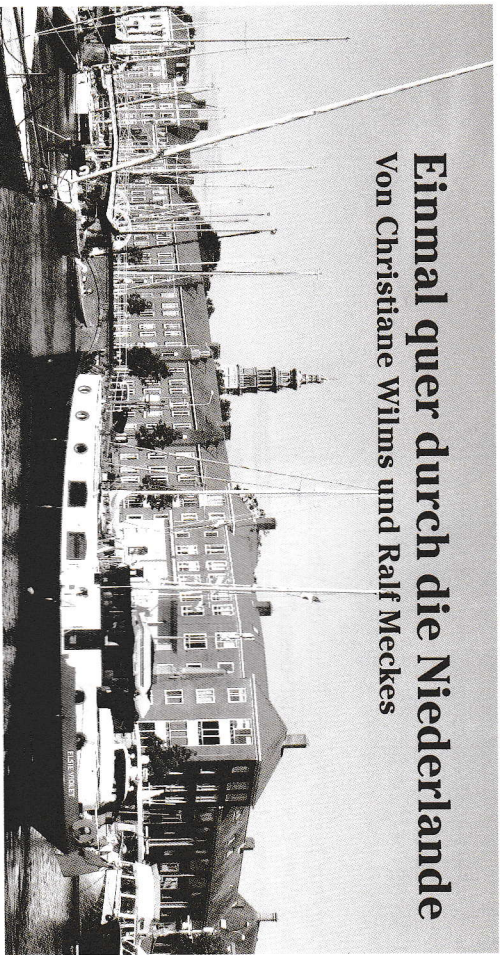
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der kleine Brauner“  
Kostenlose Katalog-  
bestellung und Webshop  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

## Einmal quer durch die Niederlande

### Von Christiane Wilms und Ralf Meckes



Middelburg

Einmal quer durch die Niederlande wollen wir diesmal, im Südwesten bis Vlissingen, im Nordosten bis Ter Apel. Doch vorher müssen wir erst einmal vom Heimathafen dorthin kommen. Nach Feierabend geht es am Nachmittag im WDK recht zügig mit dem Koppelverband Rhenuus-Datteln durch Schleuse Datteln. In Ahsen haben wir über zwei Stunden Aufenthalt. Es wird nur mit der kleinen Kammer geschleust und somit muss der Koppelverband geteilt in 2 Etappen durch. Das Gleiche passiert auch in entgegengesetzter Richtung mit dem Koppelverband Rhenuus-Wesel. Wir können alles gut beobachten und so ist das Warren nicht ganz so langweilig.

Mit einem Tankschiff und einem Segelboot, das über die Rhone ins Mittelmeer will, schleusen wir zu Tal. Wir kommen an dem Abend bis ins Untervasser der Schleuse Hünxe. Dort ist der Wasserranderrastplatz eine gute Möglichkeit, zum Übernachten. Um 6 Uhr in der Frühe sind wir wieder unterwegs, es geht schnell durch Schleuse Friedrichsfeld und auf den Rhein. Mit der Strömung fahren wir zügig Richtung Westen und landen am Abend im Yachthafen von Strijensas am Hollands Diep. Das Wetter spielt überwiegend mit, ab und zu kommt ein Schauer.

Am kommenden Morgen sagt der Wetterbericht für diese Region Windstärke 5 mit Böen von 6 BFT voraus, es sind Wellen auf dem Hollands Diep, aber da hatten wir auf dem Rhein und Waal schon mehr. So kommen wir gut voran, durch die Volkeraksluis und übers Volkerak bis zur nächsten Schleuse. Das Fahren macht Spaß, das Schiff geht gut durch die Wellen und wir entschließen uns, heute weiterzufahren bis zu unserem Ziel Veere. Als wir in den Bereich der Zee-landbrücke und aus dem Windschatten des Ufers kommen, nehmen Wind und Wellen zu, der Scheibewischer bekommt viel zu tun und darf sich keine Pause gönnen, wenn die Wellen übers Schiff kommen. Nach einer Stunde etwa wird es ruhiger und hinter der Zandkreeksluis im Veerse Meer merkt man nicht mehr viel vom Wind. So kommen wir abends wie geplant in Veere an und finden einen Platz am Beginn des Kanals durch Walcheren in der Marina Veere. 2 Tage erkunden wir Veere und treffen Freunde, dann geht es durch die Schleuse und ab Middelburg mit der Blauen Welle durch den Kanal bis Vlissingen. Die Blaue Welle ist so wie unsere grüne Welle beim Autofahren: alle Brücken öffnen sich so, dass man keine langen Wartezeiten vor den Brücken hat. Die Fahrt dauert

etwa 1 Stunde ab Middelburg. Es bleibt nach unserer Ankunft genügend Zeit zu einer Erkundungstour durch die Stadt und bis an die Westerschelde, auch wenn der Himmel immer wieder seine Schleusen für kräftige Regengüsse öffnet.

Am kommenden Morgen, bevor wir mit der 2. Blauen Welle die Rückreise antreten, gibt es noch ein besonderes Spektakel: ein Kümo kommt aus Richtung Middelburg durch den Kanal an uns vorbei. Wir können es nicht genau sehen, aber wahrscheinlich passt auf beiden Seiten nur eine Zeitung zwischen Brücke und Bordwand. In Middelburg angekommen suchen wir uns einen Platz im Stadthafen, es ist sehr voll, aber wir finden eine freie Box, während andere nur einen Platz als 3. oder 4. im Päckchen haben. Das Wetter spielt mit, wir haben Sonnenschein aber viel Wind. In der Stadt ist Markt, es macht Spaß, durch die Reihen zu bummeln und natürlich auch frische Sachen einzukaufen. Bei der zweiten Runde durch die Stadt landen wir an einer ganz anderen Ecke, hier geht es viel ruhiger zu und es gibt historische Bauwerke zu sehen. Auf dem Marktplatz sind die Stände am Abend weg, aber es ist immer noch richtig viel Aktion, da viele Fahrgeschäfte für eine Kirrme aufgebaut werden. Hier ist viel High-tec für das Verschieben der Anhänger im Einsatz.

Am nächsten Tag machen wir einen Tankstop an der Einfahrt zum Stadthafen. Es gibt GTL, welches wir dann auch gerne ausprobieren wollen. (Bericht von Peter Meyer im letzten Klönschnack) Zurück im Veerse Meer legen wir uns an einen der vielen Siege ohne Landgang, an denen man 24 Stunden kostenlos liegen kann. Das Wetter ist schön, wir können die Ruhe und das Panorama genießen. Heute wollen wir bis Wemeldinge, das am 2. Kanal zwischen Osterschelde und Westerschelde liegt. Hier fährt vor allem die Berufsfahrt durch. Wir müssen aber erst wieder zum anderen Ende des Veerse Meers, durch die Zandkreeksluis und dann rechts ab. Die

Sicht ist gut und schnell kommt Wemeldinge in Sicht. Aber genauso schnell zieht hinter uns eine schwarze Front hoch. Mit den ersten Tropfen fahren wir in die Einfahrt zum Yachthafen bis an den Meldesteiger, nur noch schnell festmachen, bevor es so stark regnet, dass die Einfahrt im Regenschleier verschwindet. Glück gehabt, draußen ist alles so dicht, dass man keine Tomme mehr sieht. Als der Regen nachlässt, fahren wir zu dem uns zugewiesenen Liegeplatz. Der Nachmittag bringt so schönes Wetter, dass wir trocken die nette kleine Stadt und die weitere Umgebung erkunden und dabei auch einen Absteher zum Kanal durch Zuid-Beveland machen können.

Es ist Sonntag und wir starten früh in die heutige Etappe. Es geht wieder ein Stück über die Osterschelde, Richtung Bergediepssluis. Weiter über die Schelde-Rhein-Verbindung zurück ins Volkerak und weiter über Dintel und Mark. Die Eisenbahnbrücke auf der Strecke hat eingeschränkte Öffnungszeiten, weil dort gearbeitet wird. So heißt es 2 Stunden warten, bevor es weitergeht. Diese 2 Stunden fehlen uns, um durch die letzte Schleuse auf dieser Strecke zu kommen. So übernachten wir am Wartesteiger vor der Marksluis in Oosterhout am Markkanal. Von hier fahren wir mit der ersten Schleusenöffnung weiter über Wilhelmkanal und Amertrak, dann auf die Maas bis Heusden. Hier ist wieder eine gute Gelegenheit zum Tanken. Auch hier gibt es GTL. Später im Yachthafen liegen wir schräg gegenüber dem Schleppboot Jupiter aus der Schweiz und können es später auch besichtigen. Heusden ist eine der schönen alten Festungsstädte, die man in den Niederlanden öfter findet.

Kurz nach Sonnenanfgang geht es weiter die Maas zu Berg, in St. Andries durch die Schleuse und auf der Waal zu Berg bis zum Amsterdamm-Rijnkanal. Auf dem Weg dorthin gibt es durch Buhnen abgetrennte, zweite Fahrspuren für die Sportschifffahrt mit Angaben der aktuellen Wassertiefe, die in diesem Mo-

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

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

**Alles für Skipper!**



**Der Segelmacher**

# Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:  
 Einbudiesel  
 Getriebe  
 Wellenanlagen  
 Propeller  
 Kupplungen  
 Außenborder

Durchführung von:  
 Schiffsreparaturen  
 Motorinstandsetzung



Direkt am Wasser  
 Citynähe – 300 m  
 v. Delft

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

## Berichte der Mitglieder

ment für uns nicht ausreichend ist. In Thiel können wir direkt mit anderen Sportbooten in die Schleuse zum Amsterdamm-Rijnkanal einfahren und schleusen. Nach 13 weiteren Kilometern biegen wir rechts in den Nederrijn ein und ankern in den ehemaligen Baggersen im Ijland van Maurik. Immer wieder gibt es Regenschauer mit Windböen, aber ansonsten haben wir eine ruhige Nacht. Unsere heutige Etappe soll bis an die Ijssel gehen, wir wollen in Dorado Beach in Olburgen festmachen. Alles klappt gut, auch die beiden Schleusen auf dem Nederrijn können wir ohne Wartezeit machen. In Arnheim ist diesmal nur ein Kreuzfahrtschiff an der Kade, als wir dort vorbeifahren. Dorado Beach ist eine nette Anlage mit ordentlichen Stegen und guten Sanitäranlagen, ebenso gibt es die Möglichkeit zu tanken.

Auf der Ijssel ist nicht vfiel los, einige Gierseilfähren kreuzen unseren Weg, ein Sportboot liegt als Havarist am Ufer und wird von der Feuerwehr gesichert. In Zwolle biegen wir von der Ijssel ab und können auch hier ohne Wartezeit mit Berufsfahrt und Sportbooten schleusen. Danach geht es gemütlich weiter, bis wir ins Meppelerdiep in Richtung Meppel abbiegen. Dort angekommen finden wir im Stad-

ten alle Boxen belegt, auch an der Kade in der Stadt liegen sie teils zweireihig. Durch die 'Kleine Kaapbrug' geht es nach deren Öffnung in ein weiteres Halenbecken. Die Kade dort ist fast vollbelegt, aber wir entern eine der freien Dalbenboxen. Der Hafenmeister hilft noch eben beim Anlegen und wir können direkt für 2 Nächte bezahlen. Er erzählt uns auch, warum es heute, am Donnerstag, so voll ist. In den Sommermonaten findet an jedem Donnerstag ein Event in der Innenstadt statt. Diesmal geht es um Musik und Kleinkunst. Es ist richtig was los, an jeder Ecke gibt es was zu sehen. Auch am kommenden Tag fällt mir auf, wie lebendig die Innenstadt ist, obwohl heute keine Veranstaltung ist.

In Meppel haben wir wieder die Möglichkeit, GTL dort an der Bunkerstation zu tanken. So kommen wir an diesem Samstagmorgen erst gegen 10.00 Uhr an der ersten Brücke der Hoogeveenschen Vaart an. Vor der Nieuwe Brug Sluis in Hoogeveen müssen, wir am Remmingwerk liegend, die Mittagspause der Schleusenmeister abwarten. Dann geht es Zug um Zug weiter bis zur Oosterseelerbrug. An der guten Liegestelle danach ist Schluss für heute. Mit der Brückenmeisterin sprechen wir noch über die Weiterfahrt am kommenden Morgen um 9.00 Uhr.



Zwei Oldtimer in Haren

Als sich dann aber bis um 9.45 Uhr noch niemand rührt, telefonieren wir erstmal. Und dann müssen wir noch auf die Boote warten, die hinter uns durch die Brücken kommen. So geht es für uns erst nach 10.00 Uhr weiter. Mit viel Glück schaffen wir die Eisenbahnbrücke in Nieuw Amsterdam noch, sonst hätten wir fast eine Stunde warten müssen. So aber kommen wir heute bis zum Veepark, natürlich mit Wartezeit unterwegs in der Mittagspause der Schleusenmeister. Hier gibt es vor und nach der Klappbrücke Liegestellen, auch mit Stromanschluss, die Sanitäranlagen sind im Eingangsgebäude des Parks. Da im Liegefeld für den ersten Tag der Besuch des Parks inbegriffen ist und wir früh genug angekommen sind, sehen wir uns die Museumsanlage auch noch an. Für eine Fahrt mit der Torbahn reicht die Zeit nicht mehr. Aber das Ambiente und die Ruhe an dieser schönen Liegestelle sind auch was wert.

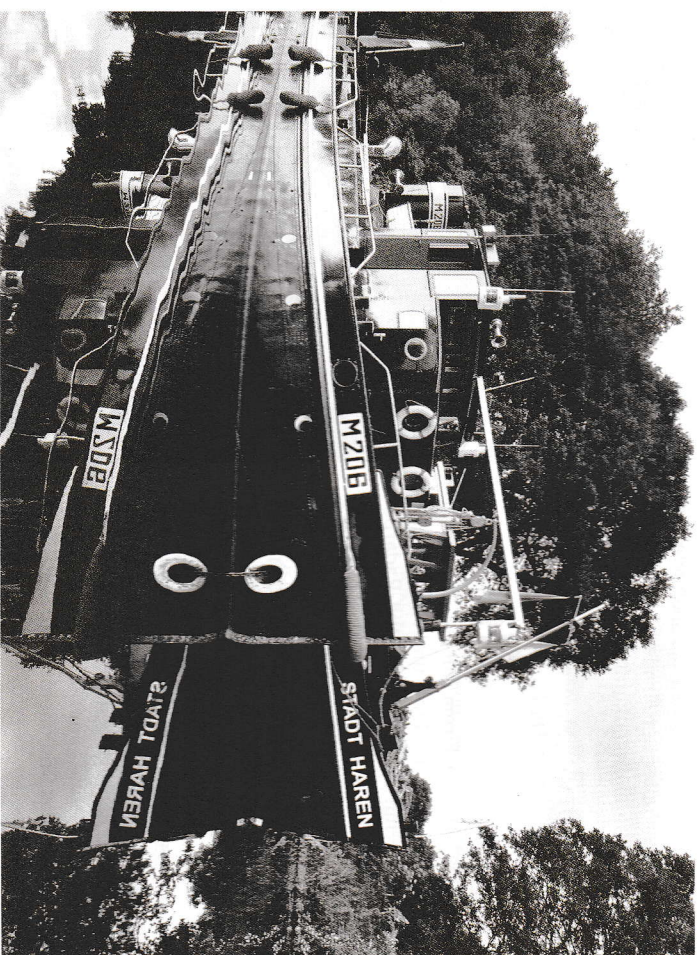
Weiter am nächsten Morgen durch die Brücken und Schleusen bis Ter Apel, von dort bis Haren. In Haren haben wir ein paar Tage Aufenthalt, Schleuse Meppen ist noch einige Tage gesperrt. Hier treffen wir einige Kolle-

gen, auch Hartwig mit seinem LUKTOR im Hafen. Den Schlepper M 208, der hinter uns liegt, können wir an unserem letzten Tag auch noch besichtigen. So etwas ist immer ein Erlebnis.

Freitagmittag geht es bis vor die Schleuse Meppen, sie soll wohl etwas eher öffnen, als ursprünglich geplant. Und so ist es auch. Wir schaffen es an diesem Tag noch bis ins Oberwasser der Schleuse Gleesen, obwohl es schon dunkel ist und zu regnen anfängt. Am kommenden Tag brummt der Diesel bereits um 5.30 Uhr und wir machen mit dem letzten Licht nach fast 16 Stunden Fahrt im Heimhafen in Datteln fest.

Es war eine interessante Tour, mit etwas von allem, weite Wasserflächen, enge, für uns teils sehr flache, kleine Kanäle, kleine Städtchen und viel Natur, Salz- und Süßwasser, viel Wind und Entenleich, nette und auch nicht so nette Menschen.

Für die Statistik: In 3 Wochen Uraut sind wir 995 Km gefahren, haben dafür 114 Betriebsstunden und 554 L Diesel gebraucht, 45 mal geschleust und es wurden 67 mal die beweglichen Brücken für uns geöffnet. **2**



Neu in der DTMV:

## Manfred und Martin Deymann mit den Schleppern „M206“ und „STADT HAREN“

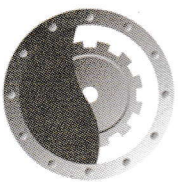
Er ist von Kindesbeinen an Binnenschiffer und hat den Beruf von der Pleke auf gelernt: Die Rede ist von Martin Deymann, dem Gründer und Geschäftsführer der Reederei Deymann.

Als Sohn des Binnenschiffers Rudolf Deymann fuhr er bereits sechs Wochen nach seiner Geburt im Jahr 1970 das erste Mal mit hinaus – er blieb bis zur Einschulung an Bord. Damit war der Grundstein für seine spätere Laufbahn gelegt und ein Wunsch geweckt: so schnell wie möglich Binnenschiffer werden.

Sein Ziel verfolgte Martin Deymann konsequent: Nach erfolgreicher Abschlussprüfung zum Matrosen der Binnenschifffahrt erwarb er bereits mit 19 Jahren sein erstes Patent

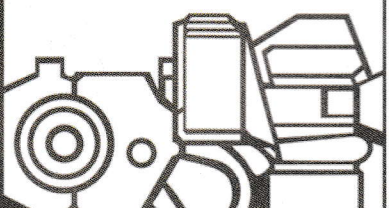
Keine zwei Jahre später kaufte er seinem Vater das erste eigene Schiff ab: die AVISO II. Es sollte nicht das letzte sein. Mit seiner Frau Tanja, die schließlich auch den Beruf ihres Mannes erlernte, schifferte er durch Europa und gründete eine Familie an Bord. Im Jahr 2001 bestellte das Ehepaar sein erstes Schiff – einen Neubau mit den Abmessungen 110 x 11,40 Meter. Drei Jahre später wurde es ausgeliefert.

Zeitgleich gründete Martin Deymann mit einem Geschäftspartner eine Firma, die zur Tankschiffreederei ausgebaut wurde. Damit einher ging der Umzug aufs Land im Jahr 2005. Von hier aus entwickelte der Binnenschiffer das Unternehmen „Gerhardt & Deymann“ weiter, das er nach der Trennung der



# KLENE

Schiffsmotoren-Werkstatt



**Wir machen Ihre Maschine wieder flott.  
Mit allem, was dazu gehört. Weltweit.**

Haren (Ems) • ☎ +49 (0) 5932 2400 • [www.klene-schiffsmotoren.de](http://www.klene-schiffsmotoren.de)

Gesellschafter im Jahr 2007 als alleiniger Geschäftsführer unter der Firmierung Reederei Deymann nun in die Zukunft steuert.

Neu in der DTMV „Manfred Deymann mit dem Schlepper Stadt Haren.

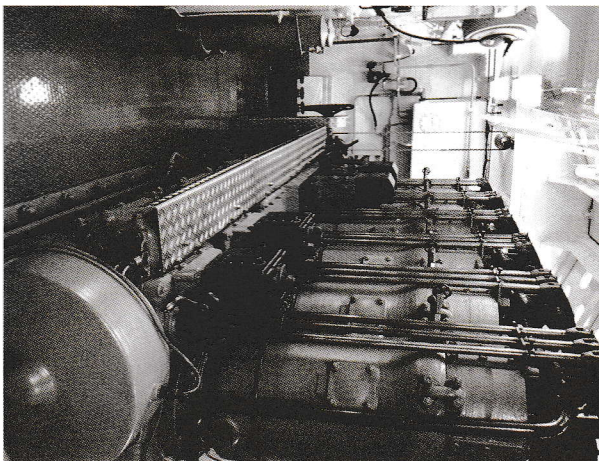
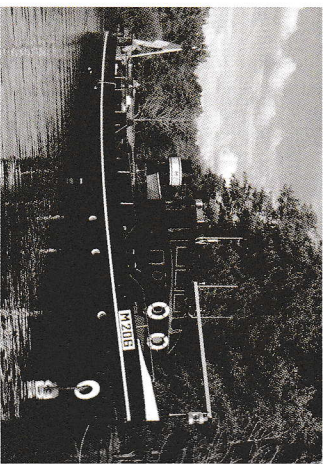
Manfred Deymann (\*1972) begann seine Lehre 1987 bei der Firma Rückwarth. Mit 19 Jahren erwarb er das Elbe- und Kanalpatent, dann folgte mit 21 das Rhein- und Radarpatent sowie aller anderen Bundeswasserstraßen.

1994 kaufte er die GMS AVISO III und machte sich hiermit selbstständig. 1999 erwarb seine Frau Christiane das Rheinpatent. Im Jahr 2000 verkauften Sie die GMS AVISO III und erteilen bei der Schlömerwerth in Leer den Auftrag für einen Neubau mit dem sie am 16.12.2000 in Fahrt gingen.

2005 wurde das Tankmotorschiff SOPHIE D gekauft und modernisiert.

2007 wurde zusammen mit der Norddeutschen Wasserweg Logistik aus Bremen die MS EMELIE D gekauft und modernisiert.

Im April 2008 verkauften sie die MS AVISO I und gaben zum zweiten Mal einen Neubau in Auftrag, diesmal in Millingen bei der Bodeswes Wert, die NEUE AVISO I. Mit diesem Neubau sind sie seit dem 17.11.2008 in Fahrt. Die MS AVISO I ist auf allen Flüssen in einem 24 Stunden Betrieb einsatzbereit. **2**

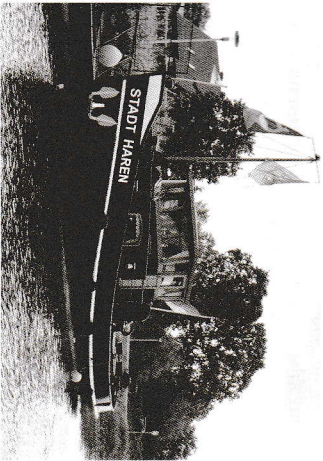


**M206**

Eigener Martin Deymann  
Baujahr 1927 bei der Meyer/Werft in Papenburg  
L.: 21m B: 5,75m T: 1,82m  
Deutz Diesel 4 Takt 360 PS bei 300 upm  
Ehemaliger Monopolschlepper am Reichsschleppbetrieb  
Münster  
2015 erworben in Papentrecht NL

**STADT HAREN**

Eigener Manfred Deymann  
Baujahr 1951 in Cuxhaven  
L.: 17,7m B: 6,70m T: 1,70m  
Maschine:  
Bohn & Kahler 6 Zyl. 150 PS bei 500 upm  
Ehemaliger Motorschlepper mit verschiedenen Stationen:  
Zwolle, Gravenhage, Amsterdamm, Haarlem, Jimuiden.  
2016 erworben in Lekkerkerk NL mit dem Namen „INA“



**Gedächtnis der Gaffelszene**

Das Schiffshistorische Archiv ist das Gedächtnis der schwimmenden Oldtimerszene. Alle Kommerziellen „Fischerel- und Kaufahrtschiffe“ und Dienstfahrzeuge sind in amtlichen Schiffsregistern und den Registern der Versicherungsgesellschaften registriert und können dort recherchiert werden. Alle Binnenschiffe sind im Binnenschiffsregister registriert. Alle ehemaligen Berufsfahrzeuge jedoch, die aus der Fahrt genommen und „Oldtimer“ als Privatfahrzeuge der Nachwelt erhalten werden sind juristisch „Privatyachten“ und nicht mehr registrierungspflichtig. Das Schicksal und der Verbleib dieser Schiffe kann nur noch hier im „Gedächtnis der Gaffelszene“ aufbewahrt werden, sofern die Eigener darüber Angaben hinterlassen und das ist rein „Freiwillig“.

**Das „Schiffshistorische Archiv“ öffnet seine Pforten und geht online**

Es begann vor 30 Jahren mit einer Keksdose und einer Kartekartensammlung. Wir wollten nicht nur wissen wie ein Schiff heißt, wie alt, wie lang, wie breit es ist und wie der Eigener heißt, damit wir ihn zu einem Gaffeltreffen einladen können. Wir wollten auch etwas über den Schiffstyp und seinen historischen Hintergrund wissen. Aus der physischen Zettelsammlung ist im Zuge der Zeit eine umfangreiche digitale Datenbank gewachsen. Scherzhaft formulierte der Archivar damals: „Das Archiv ist wie ein großes Schwarzes Loch im Universum. Alles in seinem Gravitationsbereich wird mit unvorstelllicher Macht angezogen und verschwindet in seinem schwarzen Schlund - auf Nimmerwiedersehen?“. Jedenfalls: Nur der „Allmächtige“ - der Hüter des Archivs - weiß, ob, wann, wo und in welcher Form es jemals wieder zum Vorschein kommt...!

Im Schiffshistorischen Archiv ist seit der Existenz der Museensthäten ziemlich viel über das, was in unserem maritimen Interessen-

gebiet herumschwimmt, gesammelt und archiviert worden. Die Schiffsdatensammlung umfasst inzwischen weit über 1.700 Datensätze an Schiffen. Mit etwas Bescheidenheit also das, was seit der Renaissance der Altschiffszene mit der Gründung „Freunde des Gaffelriggs“ in Dänemark „Traskbssammeln“ und Einrichtung der Museensthäten in Nord- und Ostsee herumschwimmt.

Die Schiffsdatensammlung erfasst generell die große Bandbreite von alten Schiffen, ehemaligen Berufsfahrzeugen der Revier- und Küstenfahrt, kleine Frachtsegler, Fischerfahrzeuge sowie Arbeits- und Dienstfahrzeuge, wie zum Beispiel Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter, die nun mit einer neuen Nutzung der Nachwelt erhalten werden und im öffentlichen Sprachgebrauch als „Traditionsschiffe“ bezeichnet werden.

Sie erfasst Schiffe aus der Blütezeit der Segel- und Dampfschiffahrt in einem Zeitraum von 1850 bis in die Nachkriegszeit um ca. 1950, in besonderen Fällen auch Schiffe älteren oder jüngeren Datums, sowie Nachbauten von historischen Schiffen bis in die heutige Zeit, vom derzeit ältesten deutschen segehrden Zollkreuzers der RIGMOR von Glückstadt von 1853 bis zu den letzten „alten“ Kilmos wie der GREUNDIEK von 1950 in Stade und der IRIS JÖRG von 1956 in Wischhafen.

**Zur Philosophie der Archivarbeit**

Zunächst einmal ist das Grundprinzip einer jeden Archivarbeit im guten musealen Sinne: Sammeln, Sichern, Sichten, Bewahren, Bewerten - und dann der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Man muss alles sammeln und sichern, von dem man zunächst noch nicht weiß, wofür man es später verwenden kann oder wird. Grundprinzip unserer Arbeit soll die gesicherte, geordnete und jederzeit zugriffsbereite Aufbewahrung von allen uns zur Verfügung stehenden schiffshistorischen Informationen sein.



Das Archiv interessiert sich nicht nur für die Schiffe und ihre Herkunft, sondern auch für ihren Ursprung und ihre Wurzeln - also für unser maritimes Erbe und seine Historie. Entwicklungen und Zusammenhänge werden nur verstehbar, wenn man das gesamte Umfeld: das wirtschaftliche, das politische, das soziale das kulturelle, das technische... nicht nur das rein Schiffbauliche - einbezieht. Zum Beruf des Seemanns gehören nicht nur seine Seemannschaft, auch die Lebensumstände, nicht nur an Bord, sondern auch an Land.

Das Archiv nimmt nicht für sich in Anspruch, alles zu haben, zu können oder zu wissen, aber mit seiner Kompetenz bei Recherchen behilflich zu sein, und in einer angemessenen Zeit ein angemessenes Resultat zu erzielen. Hier sollen die im Archiv gehüteten Schätze dem maritim Interessierten zugänglich gemacht werden.

Das Schiffshistorische Archiv ist kein „Mausoleum“ für trockene Schiffsdaten, es soll das lebendige Gedächtnis der historischen Schifffahrt sein.

Wir bewahren die hier gehüteten Schätze nicht vor, sondern für den maritim Interessierten.

Übergeordnetes Ziel ist es, der großen Schifffahrtsgeschichte der norddeutschen Küsten Ausdruck zu verleihen.

„Tradition ist nicht die Anbetung der Asche, sondern die Weitergabe des Feuers.“  
Gustav Mahler (1860-1911)

**Inhalt der Sammlung sind:**

allgemeine Schiffsidentifikationsdaten, Technische Schiffsdaten, die Schiffs-Historie und soweit bekannt, seine früheren Eigner. Sensible Daten wie die Eigneranschrift sind geschützt und nicht zugänglich, sofern der Eigner nicht diese Daten auf seiner Internetseite veröffentlicht.

Die derzeitige Liste „Schiffsregister“ repräsentiert zunächst nur die Schiffe, die in den Museumshäfen beheimatet sind. Diese Liste

wird umgehend um den gesamten Datenbestand erweitert. Das Schiffsregister enthält derzeit folgende Auflistung:

Deutsche Segelschiffe, alle derzeit schwimmenden Objekte von A – Z (incl. der inzwischen „vergangenen“ Schiffe, soweit deren Schicksal bekannt ist)

Dampf- und Maschinenschiffe und ehemalige Feuerschiffe.

Schiffe in deutschen Museumshäfen und Museumschiffe.

Schiffe zum Mitfahren/Mitsegeln (Traditionsschiffe mit Sicherheitszeugnis)

Erfasst sind die deutschen Küsten- und Seeschiffe. Die mindestens gleichgroße Gruppe der Binnenschiffe wird derzeit parallel in einem „Binnenschiff-Register“ von einer engagierten Gruppe von Experten in oder um das Lauenburger Schifffahrtsmuseum erfasst. Eine spätere Zusammenarbeit in einem Netzwerk wird angestrebt.

**Register Deutsche Segelschiffe 1980-1986**

**Joachim Kaiser**

„Deutsche Segelschiffe“ Register über den Restbestand 1980-1986 Grundlage und wesentlicher Bestandteil dieser Archiv-Arbeit ist die Datensammlung „Deutsche Segelschiffe“ Register über den Restbestand 1980-1986 von Joachim Kaiser, die hier mit seiner freundlichen Genehmigung und Zustimmung aufgearbeitet und weitergeführt werden soll. Erfasst waren damals 325 Schiffe, die aus dem Niedergang der damaligen Berufsschifffahrt übrig geblieben waren. Es ist interessant zu verfolgen, was aus den damaligen Schiffen geworden ist und was an Restaurierungen inzwischen dazugekommen ist. Insofern ist dieses Register die Fortführung der damaligen Arbeit von Joachim Kaiser. Nach der bisherigen Übersicht sind das inzwischen ca. 850.

**Netzwerk**

Das Archiv nimmt nicht für sich in Anspruch, alles zu haben, zu können oder zu wissen...

getreu dem Motto von Albert Einstein (1879-1955) „Ich nehme nicht in Anspruch ein wandelndes Lexikon zu sein, es genügt mir, eines vernünftig handhaben zu können.“

Diese Internet-Seite [www.schiffshistorisches-archiv.de](http://www.schiffshistorisches-archiv.de) soll zu einem „Runden Tisch“ werden, um die Suchenden an die Stelle zu führen, die bei der Recherche weiterhelfen kann, nach der Maxime „Wenn wir es nicht haben oder wissen, so wissen wir jemand, der es weiß oder wissen könnte.“

Dann reichen die maritimen Kompetenzen vom Deutschen Schifffahrtsmuseum bis hin zum privaten Schiffsdatensammler.

**Datenkontrolle**

Die bisher gesammelten Schiffsdaten sind bei weitem nicht vollständig. Eine Kontrolle der Daten und sachdienliche Hinweise sind erwünscht und willkommen soweit sie seriös und zuverlässig sind. Eine Gewähr für die Daten kann nicht übernommen werden. Wünschenswert ist, wenn jeder Schiffs-eigner, oder Freund, Liebhaber und Kenner alter Schiffe, seine Kenntnisse oder Unterlagen zur Erweiterung der Schiffsdaten dem Archiv zugänglich macht. Ein Archiv kann nur soviel hergeben, wie man zuvor hinein gegeben hat. Als Bewahrer unseres maritimen Erbes sind wir der Nachwelt verpflichtet.

Viele Schiffe haben oft in kurzen Zeitabständen Eigner- und Namenswechsel erlebt, die mitunter nur den jeweiligen Eignern bekannt sind. Später wird ein Eigner sich freuen über „sein“ Schiff Informationen zu finden, die bereits „vergessen“ waren.

Nebenbei bemerkt sind die Arbeiten und Veröffentlichungen wie die von Dr. Meyer und Cai Boie, über Schiffe und Werten trotz ihres „Telefonbuch-Charakters“ wahre Goldgruben für den Fachmann und Kenner. Wir wollen aber auch dem interessierten Laien etwas Augenschmaus bieten mit dem Menüpunkt „Fundgrube“. Hier tauchen bemerkenswerte Informationen aus der Seefahrt auf, die den Archivaren beim Stöbern im Dunst des Aktenstaubes vor die Lupe geraten. Mitunter

nicht ganz so ernst und für das Amusement gemeint. Weitere interessante Fundstücke werden mit Wolke aufgenommen. Man lernt ja nie aus. Mitwirkende mit ihrem Fachwissen und ihrer Kennerschaft für Kontrolle und Beratung sind Joachim Kaiser, Stiftung HH-Maritim, Herbert Karthing, Itzehoe, Christoph Essing,Döttingen, Ole Pleiter, Bremen und Manfred Sell, Carolinensiel und viele andere. Volker Gries agiert als Webmaster.

Wir haben keine Berührungängste: Schiffsdatensammler mit ihrem umfangreichen Sammlungen und zum Teil Spezialwissen mit an den „Runden Tisch“ zu bitten. Ziel ist nicht eine „freundliche Übernahme“ von Datensammlungen – jeder soll das „Seine“ behalten und verwalten – Ziel ist der Aufbau eines „Netzwerkes“ zum Allgemeinen Wohle. Aus geografischen Gegebenheiten sind wir in Flensburg naturgemäß näher an Skandinavien, es sind aber auch schon Fühler ausgestreckt in Richtung Holland. Erwünscht und gesucht wird noch ein Experte oder Enthusiast für niederländische Schiffe, möglichst auch des Holländischen in Wort und Schrift mächtig.

Wir wollen nicht warten bis alles fix und fertig ist um auf dem Silbertablett serviert zu werden. Sondern wir gehen mit dem Bewusstsein an die Öffentlichkeit „Auch Rom wurde nicht an einem Tag erbaut“. Das Unterfangen „Schiffshistorisches Archiv“ wird ständig weitergebaut - Änderungen in der äußeren Form und im Inhalt sind möglich. - Bisher arbeiten wir ehrenamtlich und noch ohne Sponsoren. Daher können Bearbeitungswünsche nur in der Reihenfolge des Eingangs oder in begründeten Fällen nach Dringlichkeit Zug um Zug bearbeitet werden. Es sei denn, jeder Schiffs-eigner spendet mit seinem Antrag 10,- Euro an den Museums-hafen Flensburg, so daß wir mit dem dann zur Verfügung stehenden Betrag eine mit der Verarbeitung von Daten versierte Person für eine zügige Bearbeitung bezahlen könnten -

oder wie in Dänemark eine Fond wie „Skibs-bevaringsfonden“ ins Leben rufen...

### Nutzung des Archivs

Anmerkung: „Gucke darf jeder, aber uffs Knöpfche drücke derde nur mir, die Experde...“ Daher gibt's kein Wikipedia maritim, wo jeder nach eigenem Gusto was reinschreiben kann. Eine Kontrolle darüber könnte ehrenamtlich nicht geleistet werden.

Ein Datenblatt zum „Herunterladen“ steht auf der Internetseite zu Verfügung. Es gibt Art

## Informationen für Traditionsschiffer

### Wriggen Von Peter Meyer

Wer auf einem Schleppkahn seine Lehre als Binnenschiffer begonnen hat, der musste erst einmal das Wriggen erlernen. Die Notwendigkeit die Festmachleinen per Boot an Land zu schaffen waren in den 60er Jahren bei überwiegender schräger Uferböschung gegeben.


Also: Eine Hand für den Vortrieb des Bootes und eine Hand für die Festmachleine. DTMV-Mitglieder haben die Möglichkeit das Wriggen zu erlernen. Im Zuge unserer Zielfahrt nach Haren/Ems werde ich versuchen ein geeignetes Boot mit einem entsprechenden Wriggerriemen aufzutreiben und mit euch in ruhigen Gewässern das Wriggen erlernen.

Wriggen(auch wriggehn) ist das Fortbewegen eines Bootes mittels nur eines, mittig nach hinten gerichteten Ruders (Riemens). Dieses wird seitlich hin- und herbewegt, wobei es bei der Bewegungsumkehr jeweils etwa 90° um seine Längsachse gedreht wird.

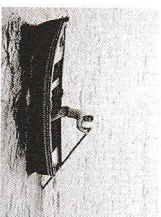
Darüber hinaus bezeichnet man auf Segelbooten auch das bloße Hin- und Herbewegen des Ruderplates (ohne Drehung) zum Zweck des Vortriebs als Wriggen.

und Umfang der gesammelten Daten wieder. Ziel ist die Erstellung eines Schiffsdatenblattes mit allen derzeitig bekannten Daten, einem möglichst aktuellen Identifikationsbild und falls vorhanden Risszeichnungen.

Fotos und Zeichnungen werden der vorhandenen Bildsammlung entnommen oder vom Eigner unter Angabe der Fotoquelle mit Datum und Autor zur Verfügung gestellt.


Hej, Fass mit an, es ist Euer Archiv! 

Der Riemen wird hierbei achtern (am Heck) in eine Dole (Zepfer) oder ein Wrigglocheingehängt. Das Riemenblatt be-



schreibt bei der richtigen Bewegung und Haltung die Form einer liegenden Acht. Während der achtförmigen Bewegung wird ständig ein Vorschub quer zur „Acht“ erreicht.

Die Technik des Wriggens ähnelt der Fortbewegungstechnik einer venezianischen Gondel mit dem Unterschied, dass beim Wriggen der Riemen achters raus gerichtet ist, wohingegen der Riemen der Gondel seitlich schräg ins Wasser getaucht und der einseitige Vortrieb durch die asymmetrische Bauweise des Bootskörpers ausgeglichen wird.

Den üblichen Antrieb bildet das Wriggen auf Wriggbooten. Aber auch kleine Segel- oder Motorboote können gewirgt werden, sinnvoll z.B. bei Flaute der Motorausfall. Bei Kannus wird das Wriggen mit dem Paddel um Stützen und zur Seitwärtsbewegung des Bootes verwandt. 

# 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)

