



# Willkommen im Yachthafen Hannover

Der Hafen wurde Ende der 1980er Jahre auf dem Gelände der ehemaligen Aminiuswerft errichtet. Ende 1996 übernahm ihn der Marine-Regatta-Verein als Wassersportabteilung der Marinekameradschaft Hannover. Die Gebäude wurden nutzbar gemacht und die Steganlage wieder hergerichtet und teilweise ergänzt, sowie eine Bootstankstelle errichtet.

Im Jahre 2000 wurde ein alter Schlepplecher gekauft und bis 2003, größtenteils in Eigenarbeit, zum schwimmenden Clubhaus mit Hafenneisterei und Restaurationsschiff ausgebaut. Das Restaurantschiff hat eine exzellente Küche, ist ganzjährig geöffnet und auch für Veranstaltungen buchbar. Tel: 05 11 / 54 55 80 98.



Im Jahre 2012 wechselte der Hafen einschließlich des Restaurantschiffes in die Verantwortung der Firma Yachthafenverwaltung Hannover. Anschließend wurde die Steganlage, insbesondere für größere Boote, erweitert. Außerdem wurden vier Finnhütten mit Übernachtungsmöglichkeiten für Bootsfahrer mit eingeschränkten Schlafmöglichkeiten an Bord oder Wasserrwanderer errichtet.

Der Hafen ist auf mehreren Wegen erreichbar.

- Auf dem Wasserweg über den Mittellandkanal bei Kanal-km 163,6.
- Auf dem Landweg mit dem Bus

Haltestelle in der Nähe - 2 Buslinien mit Verbindung direkt zum Hauptbahnhof (Stadtzentrum)

Für Gastleger gibt es im Hafen ausreichend Liegeplätze. Es können Boote jeglicher Größenordnung anlegen, auch 27 m Länge oder 6 m Breite sind in begrenztem Umfang kein Problem. Liegeplätze an den Kopfsteigen haben 2,50 m Wassertiefe.

Die Diesel-Bootstankstelle wird vom Hafenneister bedient. Sie ist in der Saison (1. April bis 30. Oktober) Montag bis Sonntag von 9:00 bis 20:00 Uhr geöffnet.

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

Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8

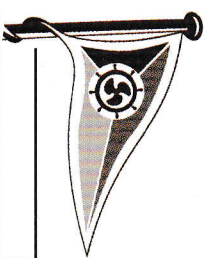


## Yachthafen Hannover

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

E-Mail: yachthafenhannover@t-online.de

www.yachthafen-hannover.de



# Klönschnack

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

Nr. 38

April 2019

## Inhalt

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden ..... 3

Die DTMV - Wir über uns ..... 5

Aufnahmeantrags-Formular der DTMV ..... 7

Die DTMV Jugendgruppe ..... 8

Maritime Veranstaltungen ..... 9

**Mitglieder stellen sich vor**

Dellev Unger „MS Lanhans“ ..... 12

Rolf Wente „MS Louis W“ ..... 15

**Mitteilungen für Traditionsschiffer**

Traditionsschiffer geraten in Rage ..... 15

**Verschollen / Gesucht**

Schifflistorisches Archiv sucht Hinweise ..... 17

**Neues von ELWIS**

Zulassung marinsierter LKW-Motoren ..... 19

Neue Kartenansicht von ELWIS freigeschaltet ..... 19

**Informationen für Traditionsschiffer**

Ist eine Eichung notwendig für die Eintragung ins Schiffsregister? ..... 21

Mindestausrüstung für „große Sportboote“ nach See-Sportbootverordnung ..... 22

Länge über alles - wie lang ist das Schiff nun wirklich? ..... 23

**Berichte der Mitglieder**

Von der Weser nach Amsterdram - Der „Wolf“ wurde gerettet ..... 25

Urlaub 2018 - von Maastricht bis Travemünde ..... 27

Enno Farwig - eine kurze Biographie für den Klönschnack ..... 35

Introduktie Anton van Megen voor de DTMV ..... 38

## Impressum

Herausgeber: Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)

Erscheinungsweise: Einmal jährlich

Redaktion: Peter Meyer

Geschäftsstelle: Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener

E-Mail: presse@dtmv-online.de

Internet: www.dtmv-online.de

Titelfoto: Martin Deymann

Text- und Fotobeiträge: Peter Meyer, Martin und Manfred Deymann, Hilmar und Catharina Bockhacker,

Detlef Unger, Rolf Wente, Christiane Wilms, Anton van Megen, Enno Farwig

Gestaltung und Druck: Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)

Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 - e-mail: info@grafik-team.de

Anzeigen :

Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Olmanns

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftrausrüstung

Notkestraße 97  
22607 Hamburg

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

toplicht@toplicht.de

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



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

## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

Unser Nachbar hier in Ostfriesland ist ein alleinstehender älterer Landwirt. Eine Art Gnadenhof mit seinen wenigen Tieren befindet sich direkt vor unserer Haustür. Ich fragte ihn einmal nach seinem Hobby.

Er konnte darauf keine Antwort geben. Nach einer Weile Bedenkzeit kam dann eine Antwort: Etwas Lebendes muss es sein! Seine Tiere eben seien sein Hobby, seine Passion. Nicht Basteln, Briefmarken, Autos oder Ähnliches. Eine Antwort mit Tiefgang, zum Nachdenken, zur Reflektion auf die eigene mögliche Beantwortung.

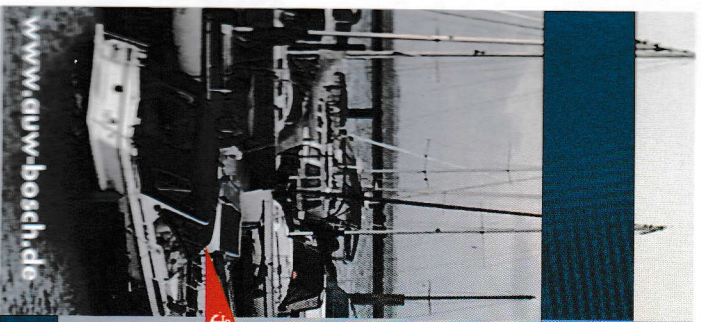


Wir kommen in der DTMV wohl häufig zu einer anderen Antwort: Unsere alten Schiffe sind es meist, zwar eher tot als lebendig im wissenschaftlichen Sinne, aber für uns doch mit einer Art Leben ausgestattet. Wir schwimmen mit dieser Passion gegen einen Strom von Wegwerfmentalität und Kurzlebigkeit der Güter, erhalten alte Handwerkskunst und die Arbeitsergebnisse unserer Vorfahren.

Schiffe werden auch bei bester Fürsorge nicht zum Lebendigen verändert, bringen aber häufig Leben in die Häfen, ziehen Bewunderer an und machen uns stolz und glücklich, belohnen uns daher auch. Unser Herz hängt an alten Schiffen und so soll es auch bleiben. Dafür wünscht der gesamte DTMV Vorstand viel Freude und Lebenskraft, schöne Reisen und tolle Erlebnisse auf dem Wasser. Bleibt also schiffig und lebendig!

In diesem Jahr erscheint der Klönschnack nun nur einmal, dies ist ein Novum und wir haben diese Neuerung ja auch entsprechend angekündigt und erläutert. Dafür haben wir uns ernsthaft vorgenommen häufiger über Rundbriefe an die Mitgliedschaft zu informieren. **2**

Euer Hilmar Bockhacker



**A&W** Kfz-Elektrik  
GmbH & Co KG

**BOSCH** Service

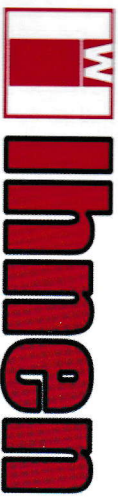
Eine Werkstatt – alle Marken

**MIT UNS SICHER ANKOMMEN...**  
mit den **FACHMÄNNERN** für  
**SCHIFFSELEKTRIK** und **DIESELTECHNIK**

- | Marine Service
- | Classic Service
- | Funk Service
- | Wohnmobil Service
- | Car Service
- | Diesel Service
- | Truck Service

Heisfelder Str. 110b | 26789 Leer | Tel: 0 491 92 53 33 | [info@auw-bosch.de](mailto:info@auw-bosch.de)  
[www.guw-bosch.de](http://www.guw-bosch.de)

Ihr Traditionsunternehmen seit **130** Jahren!

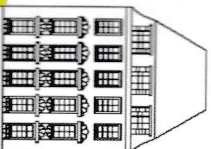


Jetzt auch GTL bei uns erhältlich

- Gasöl
- Diesel
- Heizöl
- Schmierstoffe
- Bunkerstationen
- Diesel-Tankstellen
- Befrachtung
- Schiffsmaklerei
- Binnenschifffahrt



Weert Ihnen GmbH & Co. KG  
Schweckendieckplatz 4  
26721 Emden  
Telefon: 04921 / 92 75 - 0



W.A.K.

## Bootsversicherungen vom Fachmann

Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

**WESER-ASSEKURANZ-KONTOR  
GmbH & CO. KG**

Violenstraße 3, 28195 Bremen  
Telefon 04 21 - 369 11-0, Fax 04 21 - 369 11-19  
[www.weser-assekuranz.de](http://www.weser-assekuranz.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 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 gewähren 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 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 Motorbootverband e.V. (DMYV), dessen Präsident einst die Idee hatte, diese Vereinigung ins Leben zu rufen.

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

- dem Förderverein **Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS)** in Bremerhaven,
- der britischen **Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA)**,
- der **Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG)** zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Halens Berlin an der Mühlendamm Schleuse,
- den 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.
- **Skipper-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).

**„Klönsschnack“**

Jährlich (zum Frühjahr) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klönsschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschiffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klönsschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschiffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klönsschnack“ zeigt die DTMV Flagge auch auf verschiedenen Fachmessen.

**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: kurt.fritzsche@hotmail.com

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

**Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit**

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

**Schriftführerin**

Christiane Wilms  
Auf dem Espel 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: solitaer@falck.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:  | Triebang:          |
| PS / KW:  | Verdängung:        |
| Ich besitze folgende Führerscheine/Patente:   |                    |
| Mein Boot ist beim DMYV/VDV 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:   |                    |
| Vorstandsschluss am: _____  |                    |
| Aufnahme ab: _____  |                    |
| Ablehnung mit Begründung: _____   |                    |
| Unterschrift 1. Vorsitzender: _____   |                    |



## Erlebnisreiches und sportliches Wochenende in der „Blauwestad“

Durch die beschlossene Beitragsfreiheit von Jugendlichen bis zum 18. Lebensjahr läuft nun auch die erste Planung, daß Eltern mit ihren Kindern bzw. Großeltern mit ihren Enkelkindern gemeinsam an einer Veranstaltung teilnehmen können.

**Termin: 02. 08. - 04. 08. 2019**

**Wo: Blauwestad bei Winschoten NL**

Dort wollen wir mit unseren Booten ankern und mit den Kindern ein erlebnisreiches und sportliches Wochenende verbringen.

**Zur Verfügung haben wir:**

Schlauchboot und ein Whalyboot mit je 8 PS, Surfbrett, Waveboard und diverse Spaßteile, die man hinter's Boot hängen kann. Eine von Rolf Wente gespendete Segeljolle Typ Korsar.

Es wäre schön, wenn weitere Mitglieder dabei wären und etwas dazu beitragen könnten.

Die Zufahrt zur Blauwestad ist nur mit 1,20m Wassertiefe angegeben. Die Durchfahrtshöhe liegt bei 3,70m

Wir werden eventuell mit den großen Schiffen in der Stadt Winschoten bleiben. (Tiefe bis 2,9m).

Von dort aus ist es mit den kleinen Booten nur ein Katzensprung zur Blauwestad.

Am anschließenden Wochenende treffen wir uns in Leer zum Treffen Traditionsschiffe. Von Winschoten ist das nur eine Tagesetappe.

Anmeldung bei:

Franz Schmidt      Tel.: 0175 - 1642258  
Bernhard            Tel.: 0160 - 91683529  
Peter Meyer        Tel.: 0172 - 3125445



## Maritime Woche

**Alter Hafen Weener vom 13. - 18. August 2019**

### Rückblick

**2016**  
Zusammen mit der Eröffnung der Gastronomie ‚Halen55‘ fand der erste maritime Flohmarkt in Weener statt.

**2017**  
Im Anschluss an das 12. Treffen Traditionsschiffe des Schipper Klotje in Leer fand zum ersten Mal seit sehr langer Zeit im Alten Hafen Weener ein Treffen Historischer Schiffe mit maritimem Flohmarkt statt. Die Resonanz war überwältigend – der Alte Hafen war voll gepackt mit schwimmenden Kulturgütern und bot im Zusammenspiel mit den historischen Halenhäusern eine einzigartige Atmosphäre. Es gab viele kulturelle Angebote (Konzerte, Lesungen, Open Ship). Auch die gastronomischen Verlockungen waren vielfältig. Das Treffen hatte seinen Höhepunkt und gleichzeitig sein Ende mit dem Maritimen Flohmarkt, mit 10 Ständen und Verkauf von Bord historischer Schiffe.

**2018**  
Da das Traditionsschiffreffen im 2-Jahresrhythmus stattfindet, gab es im vergangenen Jahr am Sonntag, den 2. September, erneut einen Maritimen Flohmarkt mit 26 Marktständen und von-Bord-Verkauf. 7 historische Gastschiffe reisten eigens für den Flohmarkt an. Auch hier gab es wieder ein kulturelles Rahmenprogramm, welches seinen musikalischen Höhepunkt in der Schiffsdieselseigroove-Performance von Christian von Richthofen hatte.

Anschließend die Pünktentage in Haren/Ems. Eine wunderschöne Veranstaltung: Livemusik, Traditionsschiffe, Bootscorso, Feuerwerk und gesellige Abende auf den Schiffen. Danke

an die Deymann-Reederei für die Bereitstellung eines Veranstaltungsschiffes.

**2019**  
Die Kette der aufeinander folgenden Events hat sich verlängert. Von Winschoten (siehe Bericht Jugend WE Blauwestad) geht es im Konvoi mit vielen anreisenden Schiffen aus den Niederlanden am 02.08. ab Delfzijl zum 13. „Treffen Traditions Schiffe unner'd Rathu-ustooorn“ des „Schipper-Klotje“ in der Stadt Leer vom 09.-11.08.2019. Das Motto dieses Jahres lautet: „Leer is alied en Reis' wert“. Tjalken, Schleppe, Barkassen, Fischkutter, kleine und große Schiffe, bis über 100 Jahre alt und liebevoll gepflegt, werden sich dann wieder ein internationales Stelldichein geben. Die Besucher werden dann auch wieder viele Schiffe als „Open Ship“ besichtigen können. Dieses Fest mit Tradition und Herz ist ein Magnet für Gastschiffe und Besucher zu Land von nah und fern.

Das wenige Seemeilen entfernte Weener/Ems schließt sich unmittelbar an die ‚Maritimen Woche‘ an. Ab dem 13.08 bis zum 19.08, genießen die angerissten, historischen Schiffe freien Liegeplatz, Strom und Wasser sowie deren Skipper ein umfangreiches Rahmenprogramm.

Wie schon vor 2 Jahren versucht ein Organisationsteam, bestehend aus Eignern und Liebhabern alter Schiffe, Hafenbewohner, DTMV, Ledal614 und Halen 55, den Gastskippern einen ganz herzlich familiären und interessanten Aufenthalt zu bereiten.

Geplant sind wieder Stadttouren, Organenum, Hessepark- und Kunsthausführung, Ausflüge mit Privat PKWs zu 2 Werften in Ostfriesland, private Besuche bei 5 Rheiderländer

Kanälern, Lagerfeuer und Essen aus dem Hordentopf in einer Jurte, Theater-Café am Halen, Boule-Spiel am Halen, gemeinsames Frühstück, Lesungen, Konzerte und natürlich wieder ein Maritimer Flohmarkt am Sonntag, an dem sich die Gastskipper mit Verkauf von Bord auch wieder aktiv beteiligen können.

Besonders geschätzt wird der Flohmarkt von Nautikfritten-Sammlern, Eigern historischer Schiffe und Freizeit-Kapitänen. Händler, private Anbieter und Besucher kommen aus weiten Bereichen Norddeutschlands und den Niederlanden.

genen Schiff zu verkaufen unterstreicht den maritimen Anspruch des Flohmarktes.

Anmeldung für Skipper zur Teilnahme am Traditionsschiffreffen:  
Catharina Bocktracker  
info@1500-grad.de  
0049 177 632 69 33

(Bitte unbedingt mitteilen, ob ein Liegeplatz an der Kaje benötigt wird zwecks von-Bord-Verkauf beim Maritimen Flohmarkt)

Der Flohmarkt findet auf Innen- und Außenflächen von ‚Halen55‘, ‚Leda 1614‘ sowie den öffentlichen Bereichen des historischen Hafens statt. Die Möglichkeit, direkt vom ei-

Anmeldung Maritimer Flohmarkt:  
Franz Schmidt  
solitaer@talk.net  
0049 175 164 22 58

**Anmeldung Traditionsschiffreffen Weener 16.08. – 18.08.2019**

Sie können gern ab dem 12.08. anreisen und haben 6 Tage Liegeplatz, Wasser und Strom frei.

Die untenstehenden Daten werden auch an den Hafenmeister weitergegeben.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
 Besatzung: \_\_\_\_\_ Personen: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_  
 Tel. Nr.: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_  
 Name Schiff: \_\_\_\_\_ Schiffstyp: \_\_\_\_\_  
 Länge \_\_\_\_\_ m Breite \_\_\_\_\_ m Tiefgang \_\_\_\_\_  
 Geplanter Anreisetag: \_\_\_\_\_

Ich möchte an dem Maritimen Flohmarkt am 18.08. aktiv teilnehmen und benötige daher einen Liegeplatz an der Kade.

|                 |  |
|-----------------|--|
| 03.05. - 04.05. | Sleepbootdagen -Elburg NL                            |
| 10.05. - 12.05. | Hafengeburtstag -Hamburg                             |
| 17.05. - 19.05. | Haven Ahoi - Willemshaven                            |
| 23.05. - 26.05. | Oostende voor Anker - Ostende NL                     |
| 30.05. - 01.06. | Nationale Sleepbootdagen - Vianen NL                 |
| 30.05. - 02.06. | Ender Maifestage                                     |
| 31.05. - 02.06. | Vegeacker Halenfest                                  |
| 08.06. - 10.06. | Hooksieler Heringstage                               |
| 08.06. - 10.06. | Sleepbootevent - Eernewoude NL                       |
| 15.06. - 15.06. | Sleepbootevent - Woubrugge NL                        |
| 22.06. - 30.06. | Kieler Woche   |
| 05.07. - 07.07. | Sleepbootevent/Havendagen - Coevorden NL             |
| 12.07. - 14.07. | Sleepbootevent/Havendagen - Zeewolde NL              |
| 13.07. - 14.07. | Oldtimer Schepenfestival - Franeker NL               |
| 19.07. - 21.07. | Ender Delt-Halenfest                                 |
| 19.07. - 28.07. | Travenünder Woche                                    |
| 20.07. - 21.07. | Halenfest Ditzum                                     |
| 25.07. - 29.07. | Victorie Sail u. gemeins. Treffen LVBHB - Alkmaar NL |
| 02.08. - 04.08. | Krabbenkutterregatta - Feddewardersiel               |
| 02.08. - 04.08. | DTMV Eltern mit Kindern - Blauwestad Winschoten NL   |
| 08.08. - 11.08. | Hansesail - Rostock                                  |
| 09.08. - 11.08. | Treffen Traditionsschiffe - Leer /Ostr.              |
| 12.08. - 18.08. | DTMV Maritime Woche in Weener mit Flohmarkt          |
| 12.08. - 18.08. | Sleepbootevent - Turnhout /Belgien                   |
| 30.08. - 31.08. | Sleepbootdagen - Biddinhuizen NL                     |
| 05.09. - 08.09. | Sleepbootdagen - Nijkerk NL                          |
| 14.09. - 15.09. | National mobiel Ergoed - Lelystad NL                 |
| 27.09. - 29.09. | Wilhelmshavener Sailingscup (Traditionsegler)        |
| 21.12. - 23.12. | Winterwellvaart - Groningen NL                       |

## Detlev Unger „MS Langhans“

Hallo Liebe Mitglieder, Peter hatte mich gefragt, ob ich unser Schiff und den Hintergrund dazu nicht auch mal vorstellen könnte. Der Bitte komme ich gerne nach. Hier die Vorstellung des Selbstumbaues (ohne Stahlbau) unseres „Langhans“ und wie es dazu kam.

Er ist 19 x 4,08 mit ca. 1,2m Tiefgang. Der Aufbau ist ca. 3,6m hoch + Lampenmast und Auspuff (beide klappbar). Der Motor ist der Original SA6 M517 von 1955 - 115PS bei 1350U/min. Gekauft bzw. glücklicherweise gefunden, haben wir den Langhans 2008 in Magdeburg und bis 2015 in Mukrena an der Saale um- bzw. ausgebaut.

Jetzt werden sich einige fragen, warum wir ohne solche Form von Aufbau gewählt haben.

Hintergrund ist die Tatsache, daß unsere Tochter Grete schwerst mehrfach behindert ist und im Rollstuhl sitzt. Wir brauchen daher ein Boot mit einer möglichst großen ebenen Fläche.

Der Langhans war mal ein Bunkerboot, daher die Abmessungen. Einige von Euch kennen ihn sicher noch aus Minden oder später in Berlin. Für uns ist es die fast perfekte Größe, da immer noch Kleinfahrzeuge und groß genug für den notwendigen Aufbau. Die technische Ausstattung ist auf notwendiges Maß beschränkt, Ruderanlage über Zahnräder auf Welle und Quadrat, damit dreht der Langhans auch ohne Bugstrahl auf der Stelle, windanfällig ist jedoch noch gering, so dass ich bei Wind enge Häfen mit viel Plastik nicht unbedingt anfare ...



klein ist. Ich plane daher gerade eine Plattform auf Schwimmern, die einfach hinten am David hochgezogen werden kann. **2**



Motorsteuerung und Getriebesteuerung erfolgen noch per Drahtseil über Umlenkrollen. 2500W Sinus Inverter, 65A 24V Generator, 140A Lichtmaschine am Motor, 2 x 680l Trinkwasser (teilweise Trimmtank), 1000l Grauwasser, 2 Trockentoiletten, 800l + 500l Dieseltank, allerdings eine „normale“ Kücheneinrichtung und die Einrichtung wie in einer kleinen Wohnung, Hausboot halt. Im Herbst 2015 sind wir dann über Berlin an die Müritz. Aktuell haben wir in Rechlın unseren Dauerliegeplatz.

Alles in Allem funktioniert alles bestens, so wie geplant, Grete ist auf dem „Langhans“ sehr zufrieden, da alle immer nah bei ihr sind. Während der Fahrt liegt sie vorne auf der Couch oder sitzt im Rollstuhl und genießt den Fahrtwind und die Motorvibrationen. Da wir meistens ankern, haben wir für Landgänge ein Beiboot, daß aber noch ein wenig zu

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

## Salverius Nachi. GmbH

Inhaber Thorsten Vollborth & Ingo Battermann  
 Neue Str. 20 (Alstadt) · 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!





**Klönschnack**  
Mittelungen der  
Deutschen Traditionsschiffahrt e.V. (DTMV)  
für Freunde der Traditionsschiffahrt

**...jetzt buchen!**

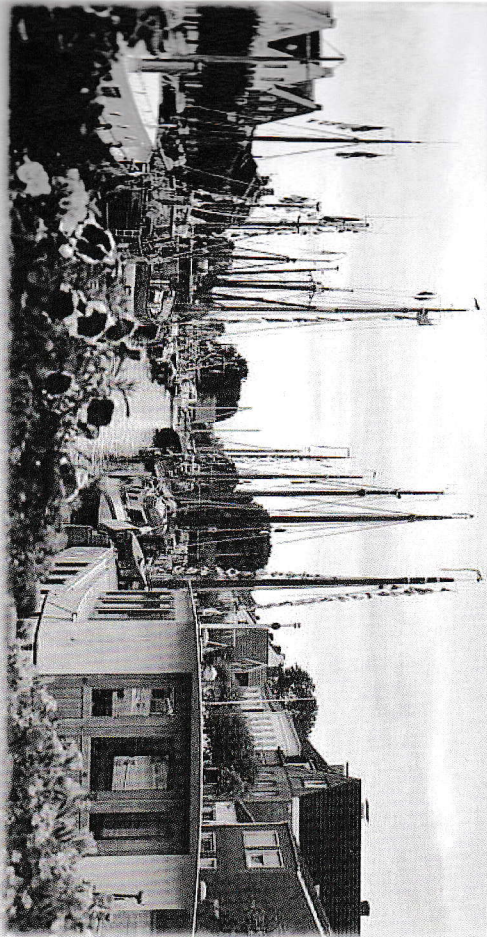
## Erfolgreich werben und Ihre Zielgruppe direkt ansprechen!

In jeder Ausgabe des KLÖNSCHNACK platzieren Sie Ihre zielgenaue Werbung in einem interessanten, redaktionellen Umfeld. Der günstige Preis von 120,00 EUR für eine ganze und 69,00 EUR für eine halbe Seite lassen Spielraum für Ihren Etat. Gerne bieten wir Ihnen auch einen vierfarbigen Druck Ihrer Anzeige zu einem Seitenpreis von 218,00 EUR und 120,00 EUR für eine halbe Seite an. Die Platzierung auf den farbigen Umschlagseiten berechnen wir mit 244,00 EUR. Bei einer Anzeigenschaltung in zwei aufeinanderfolgenden Ausgaben räumen wir Ihnen zusätzlich einen Rabatt von 10 % ein.

Ihr Ansprechpartner: Johanne Oltmanns · j.oltmanns@grafik-team.de oder 0491-92555-14

Grafik-Team Werbeagentur · Oltmanns & Langwisch GmbH · Mühlenweg 5, 26789 Leer

Telefon: 0491-92555-0 · Mail: info@grafik-team.de · www.grafik-team.de



- Unterkunftsvermittlung
- Wohnmobilstellplätze
- Freizeithafen mit Liegeplatzverpachtung
- Ausgeschlidderte Radwegenetze
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Teeseminare und Gästeführungen
- Informations- und Ausflugsangebote

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

## Mitglieder stellen sich vor

### Rolf Wente MS Louis W

Bei mir klinge die das Telefon, „Guten Tag“ ich bin Rolf Wente. Bin 70 Jahre alt und habe eine Stahlbaufrma im Raum Woltenbüttel. Nun habe ich mir eine kleine Barkasse gekauft und möchte sie nach meinen Vorstellungen umbauen. Dazu habe ich auch noch eine Schute gekauft, die zum Wohnschiff umgebaut wird und bei Bedarf mit der Barkasse gekoppelt werden soll.

Na schön, dachte ich, mal wieder ein kleines Abenteuer. Wir haben uns bei mir an Bord der Patria getroffen und alle Möglichkeiten durchdiskutiert. Auch das WSA hat Rolf für seine Umbaupläne mit einbezogen. Rolf verwirklichte seine Pläne. Im Frühjahr 2018 machte ein kleiner niedlicher Schlepper mit dem Namen „Louis W“ in unserer Marina „Abbesbüttel“ MLK-KM 227 fest.

Top gebaut und auch bis ins Detail fertiggestellt. Man erkannte sofort, daß Rolf nicht nur mit Herz und Seele dabei, war sondern auch durch Fachkenntnisse den Umbau fertig stellte. Bei einem Besuch in seinem Betrieb zeigte mir Rolf die bereits im Rohbau fertig gestellte Wohnschute. Und er zeigte mir auch noch



ein Segelboot mit Trailer vom Typ Korsar. „Das ist für Euch“, Eure DTMV Jugendgruppe soll das Boot bekommen. Danke lieber Rolf. Dieses Boot wird unsere Jugendarbeit bereichern und bei unseren Veranstaltungen z.B. „Blauwestad“ zum Einsatz kommen.

Lieber Rolf, die DTMV wünscht dir weiterhin ein gutes Gelingen. Wir sehen uns beim nächsten Stammtisch und natürlich auch auf dem Wasser. **2**  
Peter Meyer

## Mittelungen für Traditionsschiffer

### Traditionsschiffer geraten in Rage

In der deutschen Traditionsschiffahrt baut sich neuer Ärger auf und das, nachdem eigentlich im August 2018 alle Unstimmigkeiten rund um das Thema „Schiffssicherheit“ etwa zwischen dem Bund und den Schiffsbetriebern, sowie deren Fachverbänden beseitigt schien.

Die aktuelle Verstimmung war auf einer Ende vergangener Woche in Rostock abgehaltenen internationalen Fachtagung mit Händen zu greifen. „Wir sehen uns mit immer neuen und nicht abgesprprochenen Forderungen konfrontiert“, erklärte unter anderem Jan-Matthias Westermann, Vorsitzender des Dachverbands der deutschen Traditionsschiffe in Rostock.

Die Forderungen der Behörden betreffen beispielsweise die deutschlandweit fünf großen maritimen Veranstaltungen für Traditionsschiffe. So soll bei den Schiffen unter Deck die gleiche Anzahl von Sitzplätzen vorhanden sein, wie Gäste während der Ausfahrt an Deck sind. „Es ist ja gar nicht die Absicht, dass die Menschen bei solchen Veranstaltungen dauerhaft unter Deck sind“, stellte Holger Bellgardt, Chef der Rostocker Hanse Sail fest. Gefordert werde auch, dass ein Eigner vor der ersten Teilnahme an einer Veranstaltung die maximale Personenzahl an Bord nehmen muss, um eine Evakuierung zu üben. EHA/dpa **3**





Nutzfahrzeuge Service



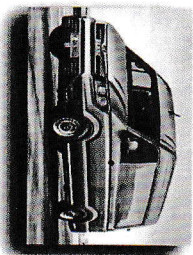
Notdienst 24 Stunden

Wir holen Ihren LKW ab und bringen ihn zurück!

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

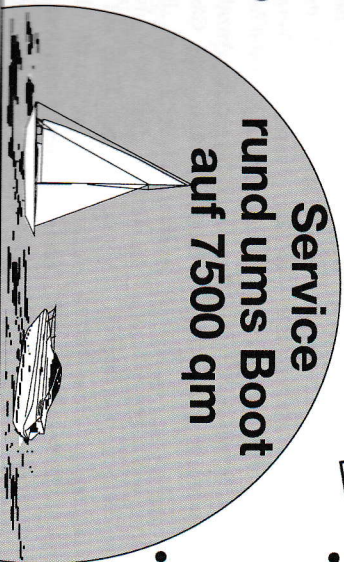


Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Zubehör
- Trailerslip

Service  
rund ums Boot  
auf 7500 qm



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

Hth. Johann Meyer · Potkumer 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)

## Verschollen / Gesucht

### Schiffshistorisches Archiv sucht Hinweise

#### MMY FRIEDRICH

1921 baute die Störwerft Friedrich Sternemann unter der Leitung von Gustav Junge den russischen Minenleger „Hely“ zu einem 3-Mast-Gaiffelschoner um. Der Rumpf des stählernen Minenlegers kann aus der Konkurrenzmasse der Norddeutschen Werft in Glückstadt.

Dieser Datensatz ist schon 1986 von Joachim Kaiser angelegt und mit weiteren Daten von Herbert Kating, Schiffe aus Wewelsfleth, ergänzt.

Nach 1986 verliert sich die Spur in griechischen Gewässern. Sachdienliche Hinweise sind hochwillkommen.

#### Die JUNGFER MARIA

Die „Jungfer Maria“ war nach der Eintragung im Einwohnerregister (Brandkataster) 1882 eine „Mot“ vermutlich eine „Mute“. Die Mutten sind eigentlich ostfriesisch/holländische Schiffstypen ähnlich den Tjalken.

Wo und wann und auf welcher Werft dieses Schiff gebaut wurde und wie es in den Besitz von Paul Ipsen gelangte ist nicht bekannt.

#### Die FREUNDSCHAFT

Schmackschiff Heimathafen Husum ca. 1798, Schiffer Paul Ipsen. Dieses Schiff liegt im Zeitraum von 1798 eigentlich noch vor unserem „Sammlungs-Zeitfenster“.

Es ist aber ein hochinteressanter und für unsere norddeutsche Küstenkultur bedeutsamer Schiffstyp der möglicherweise nicht nur als Frachtschiff sondern in der Personenbeförderung Wallfängerbesatzungen von den nordfriesischen Inseln nach Amsterdamm und anderen Wallfängerhäfen dient hat.

P.S.: Wir arbeiten daran, die Schiffsnamen mit den Datensätzen zu verlinken, so dass Sie von hier direkt auf den Datensatz gelangen können



Ein aufmerksamer Shiplover, Udo Herzog, hat durch Zufall das Bild der verrosteten CAPITANO gesehen, das Schiff ist in Norwegen gebaut, 1951 zu Wasser gelassen, wurde als Postschiff dort eingesetzt, ging in Private Hand in Norwegen als CAPITANO, ging 1991/1992 nach Germany ins Register, wurde in der Jöhnkwerft in Harburg entrümpelt und dann in die Türkei verhoht. Später

wieder verkauft und vermutlich als Taucherbasisschiff eingesetzt. Das Schiff ist ca. 27 mtr. lang ca. 6,50 mtr. breit und hatte einen Tiefgang von ca. 2,60 mtr., die Maschine (Wätsela) hat ca. 500 PS, 3 Zylinder 2 Takt, BBC Turbolader + Ruts Gebälge, Verstell-Propeller mit Kupplung und Getriebe, Hydraulische Ankerwinde mit Kupplung.

# Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

## Veranstaltungen 2019

|                       |   |              |
|-----------------------|---|--------------|
| ◇ 01. Mai             | Eröffnung der Puntersaison  | Wittshausen  |
| ◇ 30. April - 17. Mai | Ossilooop „Vom Meer bis nach Leer“                                  | Innenstadt   |
| ◇ 23. Juni            | Julianenparkfest  | Julianenpark |
| ◇ 29. Juni            | Bauernmarkt   | Innenstadt   |
| ◇ 29./30. Juni        | Grenzenlos Treffen  | Coldam       |
| ◇ 06./07. Juli        | Töpfermarkt   | Innenstadt   |
| ◇ 01.-04. August      | <b>Leer Maritim mit Intern. Tourenskippertreffen, Freizeithafen</b> |              |
| ◇ 04. August          | Kunst- und Handwerkermarkt  | Altstadt     |
| ◇ 09.-11. August      | Treffen der Traditionsschiffe                                       | Museumshafen |
| ◇ 08.-09. Okt.        | Galliviehmarkt  | VOST-Gelände |
| ◇ 09.-13. Okt.        | Gallimarkt  | Große Bläcke |
| ◇ 25. Nov.-30. Dez.   | Weihnachtsmarkt in der Innenstadt                                   | Innenstadt   |
| ◇ Adventssonntage     | Weihnachtsmarkt achter´d Waag                                       | Waageplatz   |

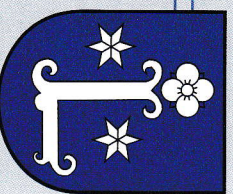
Stand: 15.11.2018 Änderungen vorbehalten. Alle Angaben ohne Gewähr  
Weitere Veranstaltungen finden Sie unter [www.touristik-leer.de](http://www.touristik-leer.de).

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

Touristinformation 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)



Veranstaltungskalender im Internet: [www.touristik-leer.de](http://www.touristik-leer.de)

### Neues von ELWIS

## Zulassung marinsierter LKW-Motoren

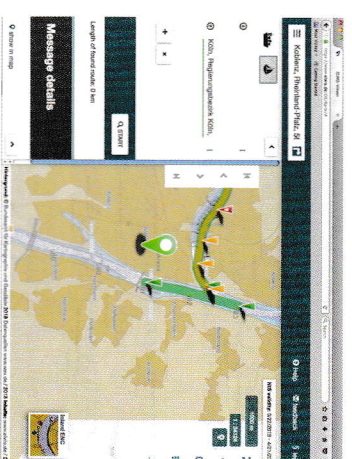
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat bis zur Vorlage eines international abgestimmten Prüfverfahrens ein nationales Prüfverfahren (internby-ite, Datei ist nicht barrierefrei) zur Zulassung von marinsierten LKW-Motoren für die Binnenschifffahrt bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung (Intern) (PDF, 7 Kilobyte, Datei ist nicht barrierefrei) des Prüfverfahrens „Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus von marinsierten Motoren (VEMM)“ vom 14. Dezember 2018 wurde am 20. Dezember 2018 im Bundesanzeiger (Banz AT 20.12.2018 B7) veröffentlicht.

### Neue Kartenansicht in ELWIS freigeschaltet!

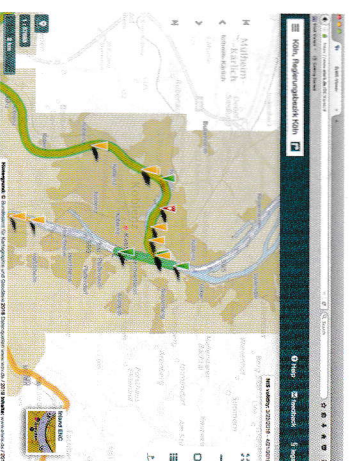
Schifffahrtsrelevante Informationen jetzt im regionalen Kontext anzeigbar: Neue Kartenansicht (Interner Link) in ELWIS bietet ab sofort noch mehr individuellen und regionalen Service. Gemäß dem Motto „Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte“ können sich die Nutzer schifffahrtsrelevante Informationen auf einer Karte anzeigen lassen. So ist zusätzlich zu der detaillierten Fachinformation einer Liegestelle jetzt auch das regionale Umfeld ersichtlich, z.B. gibt es dort eine Straßenanbindung, oder wie weit ist es bis zur nächsten Stadt?

Es bestehen die Möglichkeiten der Umgebungssuche, um einen individuell gewählten Ort als auch einer streckenbezogenen Suche von, bis, über: Der neue Service startet im Binnenbereich mit der Anzeige von Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Wasserständen und Eislageninformationen sowie den schifffahrtsrelevanten Infrastrukturinformationen von Schleusen, Brücken und Liegestellen. Es wird diesen Service Schritt für Schritt entsprechend den Nutzerinteressen weiter ausbauen.



Alle Informationen werden im responsiven Webdesign dargestellt. Design und Inhalte reagieren aktiv auf die jeweiligen Endgeräte - Desktop, Tablet oder Smartphone. Für Nutzer, die unterwegs nur eine schwache Mobilfunkverbindung nutzen können, steht weiterhin die textlich tabellarische Informationsdarstellung in ELWIS zur Verfügung.

Der jeweils erste Aufruf eines Kartenausschnittes in einer bestimmten Zoomstufe dauert etwas länger; da die Kartenausschnitte zunächst in den Browsercache geladen werden müssen. Weitere Informationen und Hilfe mittels kurzer Videosequenzen erhalten Sie auf der Hilfesite (Interner Link), über die Sie einen schnellen Einstieg in unseren neuen Service erhalten, der einfach und intuitiv zu bedienen ist.



## Aquare Charter spart mit Megapulse®

„Vor etwa 2 Jahren las ich in einer Fachzeitschrift über die wundersame Wirkung des Megapulse® auf Bleibatterien“, berichtet David Setzermann, Prokurist der Aquare Charter GmbH in Brandenburg.

„Da ich den im Internet breit gestreuten, vorwiegend positiven Erfahrungsberichten nicht trauen wollte, bestellte ich drei Exemplare zum Test“.

„Zu meinem Erstaunen verbesserte die mit dem Megapulse® bepulste Starterbatterie schon nach 2 Wochen ihr Startverhalten. Die Versorgungsbatterien für das zum Test ausgewählte „Bunbo Bungalow-Boot“ lieferten ebenfalls länger Strom für Kühltechnik, Licht usw.“.

„Heute - nach zwei Jahren Erfahrung kann



ich sagen, dass sich die Investition in über 100 Megapulse® voll gelohnt hat. Batterieausfälle sind seltener geworden“.

# Am nassen Dreieck

## Cafe , Restaurant

**Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen  
**Bootsanleger** - Frühstück mit Anmeldung  
**Hafenterrasse** - tägl. ab 11 Uhr geöffnet

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)

## Informationen für Traditionsschiffer

### Ist eine Eichung notwendig für die Eintragung ins Schiffsregister?

Die Schiffszeichnung basiert auf dem Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen vom 15. Februar 1966, das von verschiedenen Staaten HYPERLINK „<https://www.elwis.de/DE/Untersuchung-Eichung/Eichung/Staaten/Staaten-node.html>“ (Interner Link) ratifiziert wurde. Deutschland hat das Übereinkommen am 19. April 1974 ratifiziert und durch die Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen (BinschEO) HYPERLINK „<https://www.elwis.de/DE/Untersuchung-Eichung/Eichung/BinschEO/BinschEO-node.html>“ (Interner Link) vom 30. Juni 1975 national umgesetzt.

Die Eichung von Sportbooten ist freiwillig.

Zur Feststellung der Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung bei Schiffen oder Sportbooten muss ein Antrag auf Eichung (intern) (doc. 84 Kilobyte, Datei ist nicht barrierefrei) beim Schiffsamt gestellt werden.

Die Eichung besteht darin, das Volumen des Schiffskörpers und die damit verdrängte Wassermenge festzustellen.

Der Satz aus der Hydrostatik, der dem griechischen Mathematiker und Physiker Archimedes (ca. 287 bis 212 v. Chr.) zugeschrieben wird, sagt über die Eichung: „Ein schwimmender Körper taucht so weit ein, bis das Gewicht der von ihm verdrängten Flüssigkeitsmenge gleich seinem Eigengewicht ist“. Dieses sog. „Archimedische Prinzip“ ist der Grundstein der Schiffszeichnung, auf dem das Eichverfahren HYPERLINK „<https://www.elwis.de/DE/Untersuchung-Eichung/Eichung/Eichverfahren/Eichverfahren-node.html>“ (Interner Link) beruht.

Die für das Schiffsregister notwendigen Angaben zur Wasserverdrängung bei größerer Eintauchung nach § 13 Schiffsregisterordnung HYPERLINK „<https://www.elwis.de/DE/Untersuchung-Eichung/ZBBD/SchRegO/Zweiter-Abschnitt/-13/-13-node.html>“ (Interner Link) sind auch durch andere geeignete amtliche Urkunden möglich.

Stand: 26. Januar 2018

#### § 13 Schiffsregisterordnung

(1) Die in § 11 Absatz 1 Nummer 3, 4, 6, 7, Absatz 2, § 12 Nummer 3, 4, 6, 7 bezeichneten Angaben sowie die Maschinenleistung sind glaubhaft zu machen.

Der Messbrief (§ 11 Absatz 1 Nummer 5), der Eichschein oder eine andere zur Bescheinigung der größten Tragfähigkeit oder der Wasserverdrängung bei größter Eintauchung bestimmte und geeignete amtliche Urkunde (§ 12 Nummer 5) ist vorzulegen; ist das Schiff im Inland noch nicht amtlich vermessens (§ 11 Absatz 2) oder geeicht, genügt zu § 11 Absatz 2, § 12 Nummer 5 die Vorlegung der Vermessungsurkunde oder des Eichscheins der ausländischen Behörde oder einer anderen zur Glaubhaftmachung der Angaben geeignete Urkunde.

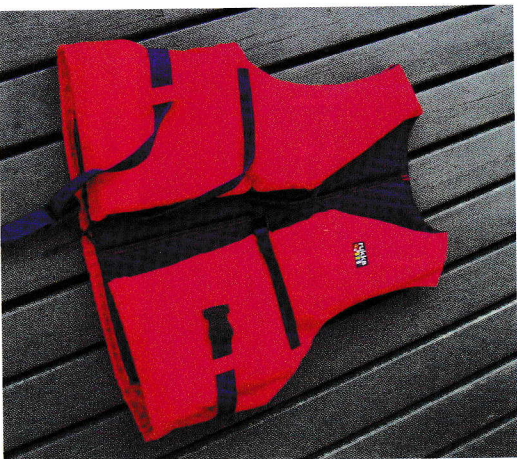
(2) Bei der Anmeldung eines Seeschiffs sind die das Recht zur Führung der Bundesflagge begründenden Tatsachen nachzuweisen.

Stand: 25. Dezember 1993

## Mindestausrüstung für „große Sportboote“ nach Sec-Sportbootverordnung

Bei gewerblicher Nutzung vorgeschriebene Zubehör - für Privatyachten ein hilfreicher Maßstab.

- Positionslaternen
- Ankerlaternen
- Ankerball
- Fahrregel
- Nebelhorn
- Feuerlöscher min. 2 kg Pulver
- Log
- Kompass
- Handpeilkompass
- Radarelektor
- Ferriglas
- Handlampe mit Morsetaste
- Rechtungsring bis 6 Pers. 1x sonst 2x
- 1 Reichtungsweisse je Person
- Reichtungsinsel passend zu Anzahl der Pers.
- 4K Fallschirmsignal rot
- (Nur über den Waffenhandel zu beziehen)
- 4x Handtaffel rot
- 2x Rauchsignal orange
- Flaggenn Nationalflagge, „N“, „C“
- Erste-Hilfe-Kasten
- Anker
- Schlepppresse
- Bootsstaken
- Wurfleine
- Pendler min 4x
- Festrmacher min. 4x
- Kocher
- Echolot
- Weltempflinger
- Navtex
- Barometer
- Logbuch
- Seekarten
- Seehandbuch
- Leuchtfeuerzeichen (auf Anfrage)
- Navigationshilfsmittel
- Bug- Heckkorb (nicht lieferbar)



Rechtungswesten sind unerlässlich auf jedem Sportboot.

- Reiling
  - Außenbordtreppe
  - Toilette
  - Kojen
  - Wassertank
  - Kraftstofftank mit Absperrventil
  - Fäkalinetank/-aufbereitungsanlage
  - Treibanker
  - Werkzeug
  - Leckdichtungsmaterial
  - Feuertöschanlage im Motorraum
  - Sturmfock
  - Reifeinrichtung
  - Drahtschere, Bolzenschneider, Kappbeil
- Zusätzlich für Boote über 12 m Länge**  
 Fahrtstörungslaternen, Bälle (auf Anfrage)  
 Baumustergeprüfte Schallsignale (auf Anfrage)  
 DSC-fähige Seefunkstelle  
 Navigationsanlage (GPS)  
 zusätzlicher Feuerlöscher min. 2 kg Pulver

## Länge über alles Wie lang ist das Schiff nun wirklich?

Im Messbrief ist die Länge mit amtlichem Siegel mit Lpp/L1=14,95 Meter angegeben und der unbedarfte Laie sagt: Bestler Mann, wenn mein Augenmaß nicht trügt, sind das aber gute 16,50 Meter!?

Was stimmt denn nun?  
 Beide haben recht, es kommt darauf an wo für die Längenangabe verwendet wird.

Da gibt es die LüA (Länge über Alles) für den Halenmeister; fürs Halengeld, für die Anmeldung zur RUM-Regatta (man will ja noch in die 10m oder 16m oder 20m Klasse reinrutschen).

Wir wollen wissen, wie lang der Rumpf denn wirklich ist. Im Schiffsdatenarchiv werden die Schiffsmaße nach der vereinfachten Vermessung des BSH für „Sportfahrzeuge“ – das sind alle nicht kommerziellen Schiffe bis 55 Meter Rumpflänge – angegeben, aber auch – wenn vorhanden – die Angaben lt. Messbrief: Lad = Länge an Deck, vom vordersten bis zum hintersten festen Punkt (Vereinfachte Vermessung s.u.).

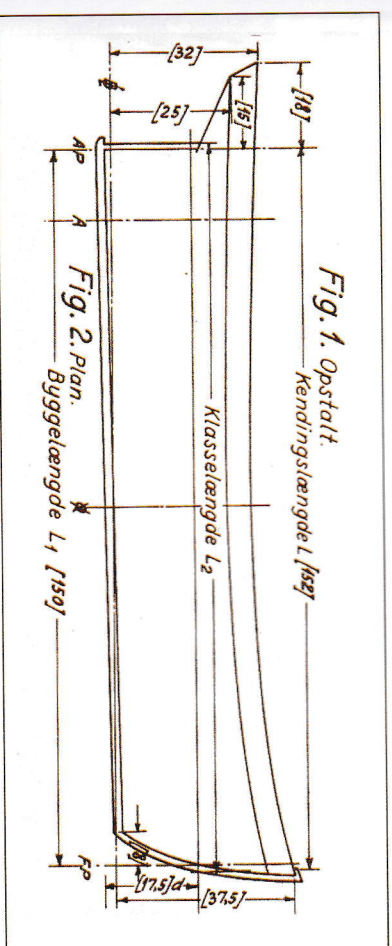
Auf den Internet-Seiten von Ship-Lovers und auf den Internet-Seiten der Schiffteiger, wo möglich in deren eigenen Papieren, sind die Längenangaben auf magische Weise unter-

schiedlich! Wer von seinem Schiff einen amtlichen Messbrief – oder wenn es schon älter ist – den sogenannten Beilbrief/dän. Bilbrev besitzt, kann sich glücklich schätzen.

Aber was bedeuten LüA und Lad oder L1/Lpp zwischen den „Perpendikeln“ (Loten) gemessen?

Die Angaben zu den Schiffsabmessungen sind fast nur von Experten oder durch eingehenden Studien der Vermessungsregeln zu verstehen. Hier die wesentlichen Auszüge: Für den dänischen Messbrief malebrev oder bilbrev (Beilbrief) ist die Bygge- oder Berechnungslänge L1 (Bau- oder Berechnungslänge) maßgeblich, diese wurde und wird nach wie vor in dänischen Zoll im Messbrief angegeben, 1 Zoll = 31,39 cm (1 engl. Zoll 30,48 cm).

Beachte die verschiedenen Zollmaße in den verschiedenen deutschen und europäischen Ländern in den Zeitläufen. Siehe Maßsysteme Klassifikationsgesellschaften wie BUREAU VERITAS beziehen sich auf die Kendingslänge L1 für die Klassifikation von Schiffen. (Messung Innenkante der Steven).  
 Quelle: C.J Holck, Ole Nielsen Fagtegningsopgaver for Traskibyggerne og Skibstørnere, Odense 1956.



**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 folgenschwere 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**

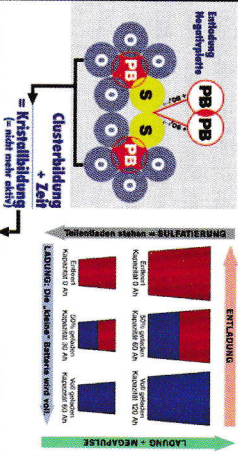


• Minderung der Ladespannung • Anstieg der Säuredichte  
• Verbeibehalt des Stromverhaltens der Batterie



Alsbachstr. 15 • D-66115 Saarbrücken  
Tel. 0681-992740 • Fax 0681-9927421 • [info@novitec.de](mailto:info@novitec.de) • [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

**Sulfatierung:**



**Berichte der Mitglieder**

**Der Wolf wurde gerettet**

Dieser „Wolf“ hatte keine vier Beine sondern war der Name eines Fischkutters vom Typ Waalschokker. Bei uns in Deutschland als Aalschokker bekannt. Gerettet wurde dieser „Wolf“ in letzter Minute vor der Verschrottung. Ein westfälischer Berufsfischer an der Mittelweser verlor seine Existenz durch das Verbot der kommerziellen Aalfischerei.

Unterhalb der Wehranlage Schlüsselburg war das Schiff mitten im Strom verankert. In diesem Wehrraum lag das Schiff jahrelang abseits der Durchgangs-Schiffahrt. Stolz, mitten im Fluß mit aufgestelltem Mast, zwei schräg aufgestellten Bäumen je zu einer Schiffseite. Über Winden und Umlenkrollen wurden die sogenannten hölzernen Schokkerbäume an denen die Netze aufgespannt waren, zu Wasser gelassen.



Die richtigen Leute am richtigen Ort zur richtigen Zeit. Das Schiff sollte nun von der Mittelweser zur Ems geschleppt werden. Im Mittellandkanal ist das Schleppen verboten, es mußten nun erst einmal Sondergenehmigungen beim zuständigen WSA eingeholt werden und entsprechende Auflagen erfüllt werden.

Die Brüder Martin und Manfred Deymann, begleitet vom Vater Rudolf Deymann (DTMV Gründungsmitglied) setzten es in die Tat um. Mit von der Partie war Oliver Kratz und Anton

van Megen, die auch die Restauration dieses Schiffes übernehmen werden.



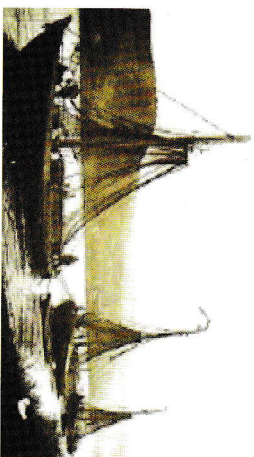
Mit den Schleppern „M 206“ und „Stadt Haren“ ging es Anfang Februar von der Ems in Richtung Mittelweser. Im Schlepp ein Opluver (Minischlepper), der benötigt wurde um den Schokker aus dem Flachwasserbereich zu ziehen.

Ein ganzer Tag harte Arbeit bei schlechtem Wetter lag nun vor ihnen. Die Winden mussten gangbar gemacht werden um die Drahtseile einzuholen und die Masten zu legen. Um die Natur sauber zu hinterlassen wurde noch ein weiterer Aallänger, die „Edelgard“ mitgenommen. Dieser etwas modernere Ponton wurde 1972 bei der Rosemeyer Werft in Minden gebaut und hat ca. 40 Jahre auf der Weser gefischt. Beide Schiffe mussten mit den Schleppern starr verbunden werden.





Der Wolf wird im Rheindelta ankern und den Fischfang demonstrieren. Im Museumshafen von Amsterdam soll der Waalschokker seinen festen Liegeplatz bekommen und in der ausgebauten Kajüte Übernachtungen für Amsterdam-Touristen anbieten.



Der „Wolf“ wird auch wieder in Deutschland zu sehen sein. Anton kommt regelmäßig mit seinem Schlepper zu den Traditionsschiffstreffen. Dann sehen wir auch, was er im Schlepp für einen Anhang hat.

Danke an die Retter, für ihre gemeinnützige Arbeit. **3** Peter Meyer

## Waalschokker

**Die Waalschokker ist ein Schiff welches aus dem Schokker entstanden ist.**

Es wurde ein Schiff benötigt, daß viel Stauraum hat und dazu noch preisgünstig war. So wurde das vordere Teil immer runder und größer gebaut. Damit glich der Waalschokker eher einer Botter als einem Schokker.

Die ersten Schiffe hatten die Abmaße 15 x 4,8 Meter. Zum Schluss wurden Waalschokker bis 17,60 Meter Länge gebaut. Der Waalschokker erhielt seinen Namen, da er aus dem Schokker (niederländischer Schiffstyp) entstanden ist und die meisten Schiffe auf dem Fluß Waal fischten. Irrglaube ist es das der Name von dem Walfang kommt. Auch in Deutschland wurden die Schiffe auf dem Rhein eingesetzt. Obwohl die Waalschokker Seeschwerver besaßen wurden sie meistens auf Flüssen eingesetzt. Auf dem Rhein wurde das Schiff im Frühjahr zum Fanggebiet gefahren und verblieb dort bis zum

Herbst vor Anker. Das Schiff machte also keine Fahrt über Grund. Lediglich die Fahrt durchs Wasser, die Strömung, wurde zum Fischen genutzt. Die Fangzeit über blieb die Besatzung an Bord. Ein Aufbau war vorhanden welcher sich aber nur über die Hälfte des Schiffes an der Backbordseite erstreckte, dadurch hatte man an der Steuerbordseite freien Raum für das Arbeiten mit den Netzen. Das Schiff hatte ein Loch in dem die gefangenen Fische gesetzt wurden. Diese blieben am Leben und waren immer frisch. Durch Rückgang der Fischbestände in den Flüssen verschwanden die Waalschokker wieder.

Zwei Werten in den Niederlanden bauten Waalschokker Firma Ethink in Leeuwen a. d. Waal und Firma Janssen in Druten. Die letzte Waalschokker wurde von der Firma Ethink im Jahr 1937 gebaut.

Ein Reisebericht von Meckes Wilms

## Urlaub 2018 – von Maastricht bis Travemünde

Erstens kommt es anders....

.... zweitens als man denkt. So geht es uns in diesem Jahr. Anderthalb Wochen bevor wir los wollen, kommt die Information, dass wir ein Boot von Maastricht zurück in den Heilmathafen Duisburg-Ruhrort bringen müssen, weil der Skipper einen Unfall hatte und dies nicht mehr selber kann. So planen wir kurzfristig um.

Am Mittwoch, 2 Tage eher und anders als geplant, geht es nach Feierabend mit Sack und Pack in Maastricht im Yachthafen T'reech an Bord. Wir richten uns erst mal ein und genießen den lauen Abend auf dem Achterdeck. Am kommenden Morgen ist der Halennetster ab 10 Uhr anwesend. Nachdem wir bei ihm die Liegeplatzgebühren entrichtet haben, können wir los. Bei herrlichem Wetter genießen wir die Fahrt durch Maastricht. Es klappt alles gut und wir erreichen am Abend unser heutiges Ziel, den Yachthafen von Venlo. Zum Essen gehen ist es uns zu spät, aber ein Eis hier im Restaurant passt immer.

Am Freitag brauchen wir nicht ganz so früh los, wir wollen bis Plasmoen und dann am nächsten Tag früh auf die Waal, um ein gutes Zeitpolster zu haben, falls wir bei dem niedrigen Wasserstand nicht in die Häfen kommen.

Start in Plasmoen ist um 5.40 Uhr, wir sind fast allein unterwegs. Im Maas-Waal Kanal überholt uns das Berufsschiff Bubi und eine Yacht, mit denen wir ohne Wartezeit durch Schleuse Weurth kommen. Auf dem Fluss ist schon ein bisschen mehr los als sonst, die Berufsschiffe können auf Grund des niedrigen Wasserstandes nicht so viel laden, die Ladung muss auf mehrere Schiffe verteilt werden.

Aber ansonsten ist Vater Rhein, wie er ja bei uns heißt, diesmal recht gnädig und beschert

uns eine relativ ruhige Fahrt. Die Einfahrt in die Bijland ist sehr schmal, man sieht nicht genau, wieviel Wasser noch da ist. Auch in der Einfahrt zum Yachthafen Emmerich sieht es nicht gut aus. So nehmen wir als gute Alternative den neuen Wasserwanderrastplatz in der Einfahrt zum Stadthafen Emmerich. Dort ist bei der Einfahrt an der linken Seite ein Schwimsteg von ca. 20 m Länge mit Zugang zum Land. Der Anstieg ist auf Grund des Niedrigwassers steil, das Tor auf der Schräge fällt von alleine zu. Und wir haben den richtigen Tag erwischt. Die Stadt feiert mit Musik, verschiedenen Köstlichkeiten zum Essen und Trinken und einem Feuerwerk zu später Stunde. Uns wird viel geboten für einen kostenlosen Liegeplatz.

Am nächsten Tag starten wir früh und sind bereits um 6.00 Uhr wieder auf dem Rhein. Es läuft gut gegen den Strom. Nach Rückfrage bei der RTGW bekommen wir die Information über die Wasserziele in der Halennefahrt. Sie reicht für uns und auch für den nächsten Tag wird genug Wasser da sein, um wieder aus dem Hafen herauszukommen. Um die Mittagszeit liegen wir fest am Steg und genießen den Nachmittag an Bord.

Weiter geht es am kommenden Morgen, wieder starten wir um 6.00 Uhr in der Frühe. Nach 7 Stunden ohne Probleme können wir das Boot in seiner Box im Heimathafen festmachen. Wir packen zusammen, lassen uns abholen und fahren zu uns an Bord nach Datteln. Hier ist alles starker für den nächsten Morgen, sodass wir 4 Tage später als geplant zu unserem eigenen Törn Richtung Ostsee starten können.

Es soll wieder ein heißer Tag werden, und so starten wir wie gewohnt um 6.00 Uhr am

Dienstagmorgen. Wir kommen gut durch, auch in Münster müssen wir zum Schleusen nicht groß warten und so biegen wir gegen 16.00 Uhr in den MLK ein. Bei KM 10,8 ist an der dortigen Liegestelle um 17.00 Uhr Feierabend. Mit am Steg liegt die Marielle aus Mühlheim. Wir verbringen einen ruhigen Abend bei warmen Temperaturen.

Weiter geht es diesmal ab 5.30 Uhr Richtung Osten. Das Wasser „dampft“, Schwaden ziehen über die Wasseroberfläche. Wieder eine ruhige Fahrt, heute bis Minden. Um 14.00 Uhr liegen wir mit Blick auf die Schachtschleuse an der Liegestelle. Im Moment wird nur mit der neuen Weserschleuse gearbeitet, obwohl das Signal der Schachtschleuse Betriebsbereitschaft anzeigt.

Wir nutzen den Abend mit etwas angenehmen Temperaturen zu einem Spaziergang in Richtung Schleuse, um uns das neue Bauwerk anzusehen. Abends sitzen wir noch lange mit den Bootfahrern vor uns zusammen.

Am frühen Morgen klingelt der Wecker vor 5.00 Uhr und dann sind wir auch schon wieder unterwegs. Gegen 6.30 Uhr überholt uns das Berufsschiff „Avanti“, obwohl wir ein Berufsschiff im Gegenverkehr haben. Wir haben nicht viel Platz und auf den Funkspruch, was das soll, kommt zur Antwort, wir hätten ihn ja schon lange kommen sehen und hätten ja schon lange vorher langsam machen können, um ihn vorbeizulassen.

Zum Tanken stoppen wir an der Marinemarktschiffahrt in Hannover. Weiter geht es Richtung Amderten. Dort müssen wir warten und schleusen dann mit 2 Berufsschiffen und 2 weiteren Sportbooten.

Nachdem heute Morgen erst ein paar dunkle Wolken unterwegs waren und es sich abgekühlt hat, kommt jetzt die Sonne wieder voll durch und es wird heiß.

Unser Liegeplatz heute ist eine Liegestelle bei KM 202, vorm Hafen Peine. Sie ist nicht extra als Liegestelle für Kleinfahrzeuge ausgewiesen, aber in der Ecke am Ende sind die Lütken in der Spundwand auf etwa 20 m mit Eisenplatten zugemacht. Wir bekommen später noch Gesellschaft, ein Berufsschiff macht in der Dämmerung vor uns fest. Aber alles passt gut und wir haben eine ruhige Nacht.

Als wir am nächsten Morgen wieder kurz nach 5 Uhr starten, sind bald auch die ersten Berufsschiffe unterwegs. Unterwegs auf dem ESK hören wir über Funk von einem „abgesoffenen Ponton“ an der Liegestelle Bad Bodeenteich, die heute unser Ziel ist.

Als wir gegen 13.00 Uhr dort ankommen, liegen hier schon Sportboote, aber wir finden noch eine Lücke, die passt. Am Abend sind es insgesamt 6 Sportboote und hinter uns liegen doppelreihig einige Berufsschiffe. Netze Wäserschutzpolizisten kontrollieren uns und so erfahren wir auch, dass die Besatzung der Berufsschiffe hier, auch aufgrund der Länge, so ausgelegt ist, dass sie nicht rund um die Uhr fahren können. Darum liegen abends auch so viele Berufsschiffe an den Liegestellen. Außerdem ist dieser Ponton nicht „abgesoffen“, sondern ein sogenannter Böschungsponton. Wird er auf die Böschung geschoben, die ja schräg ist, liegt er wieder gerade und dient als Anleger für die Berufsschiffe an der Baustelle, die eingerichtet werden soll.

Ich gehe noch in den Ort und fülle unsere frischen Vorräte auf, da wir das Wochenende vor der Nase haben und nicht so genau wissen, wann die nächste gute Möglichkeit zum Einkauf ist.

Ganz so heiß ist es heute Morgen nicht, als wir vor der Schleuse Uelzen ankommen. Es ist noch kein Berufsschiff unterwegs, und wir warten fast eine Stunde, bevor wir dann alleine geschleust werden. Auch vor Scharnebeck

# Ahoi Emden

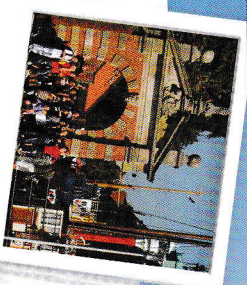


## Kurs auf den Emdener Binnenhafen

Legen Sie Ihr Schiff im Emdener Ratsdelft an

- günstige Liegeplätze (Trages-, Monats- und Saisonlieger)
- Toiletten und Duschen
- Strom- und Wasserversorgung
- Filialschlammreinigung
- Ladestation für E-Bikes

Das Tor zum Binnenhafen: Die Nesserländer Schleuse ist wieder geöffnet!



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

**www.FIKKERS.NL**  
**Hooge der A 36/37**  
**Groningen**  
**0031 503111404**

**DE RIKUS**

**ref.9052**

Ist viel los, wir warten wieder fast eine Stunde. Es muss erst ein Teil eines Koppelverbandes mit Hilfe des Schleppers herausgezogen werden. Dann können wir mit dem Berufsschiff „Ursa Minor“, der Barkasse „Uhu“ und einem weiteren Sportboot schleusen. Der Trog wird vollgepackt, wir liegen ganz schön eng, das wäre in einer normalen Schleuse sogar nicht möglich. Aber in einem Trog vom Hebewerk muss man die Leinen ja nicht umsetzen, da passt das schon.

Nach der Ausfahrt rufen wir in der Marina Lauenburg an, ob für uns ein Liegeplatz frei ist. Wir bekommen die Info, dass wir erst mal für eine Nacht am Steg vor der Tankstelle liegen können, für die zweite Nacht müssen wir dann schauen.

Also geht es am Ende des Kanals rechts herum die Elbe aufwärts. Wir achten bei dem niedrigen Wasserstand auf die Zeichen am Ufer, die Betonung und vor allem auf unser Echolot. So kommen wir gut bis zur Marina und finden unseren Platz. Die Haltemeistenin kommt später und wir nutzen die Zeit für einen Spaziergang durch die Altstadt von Lauenburg mit einem anschließenden Besuch des Restaurants „Zum Allen Schifferhaus“ und einem leckeren Essen mit Blick auf die Elbe. Es ist überall voll, wir haben Wochenende und gutes Wetter, da sind viele Leute unterwegs.

Am kommenden Tag ziehen wir um auf einen Liegeplatz am Außensteg, etwas kurz, aber wir können gut festmachen und kommen auch gut von Bord. Den Vormittag benutzen wir für einen Besuch im Elbschiffahrtsmuseum mit seiner Schatzkammer im Keller, am Nachmittag bekommen wir Besuch von den ehemaligen Eignern unseres Vagabund, die aus Geesthacht zum Kaffeetrinken kommen. Am Abend laden die lauen Temperaturen zum Spazieren gehen ein und so besuchen wir die Palmachse, eine der ältesten erhaltenen Kammerschleusen.

Unsere Wartezeit vor der Schleuse Lauenburg am nächsten Morgen beträgt fast eine Stunde, bevor wir mit 3 Booten einfahren können. Auch im Oberwasser warten schon einige Boote auf die Einfahrt. Sowohl im Unter- wie im Oberwasser gibt es gute Anlegemöglichkeiten, an denen man auch mal übernachten könnte.

Nach gut 4 Stunden Fahrt und einer weiteren Schleuse kommen wir in Mölln an. Es gibt ein bisschen Boote schieben, als der Haltemeister kommt, damit alle Platz haben, aber dann liegen wir gut. Wir erkunden die Eulenspiegelstadt und verbringen den Rest des heißen Tages an Bord.

Die 1. Schleuse ist am nächsten Morgen die Domerschleuse. Es gibt gestern Abend noch die Info, das aus Personalmangel erst um 9.30 Uhr geschleust wird, also haben wir keine Elbe. Mit 5 Booten im Konvoi geht es durch alle Schleusen bis Lübeck.

Da es noch recht früh am Tag ist, als wir Lübeck erreichen, entschließen wir uns bis Travemünde durchzufahren. Wir nehmen den Weg über den Stadtgraben, der Wasserstand am Pegel passt. Nach der Fahrt über die Untertrave vorbei an Werften und den Anlegern der Fähren, winkt bei der Einfahrt zur Böbs Wert schon unser Club-Kollege Peter. Wir finden Platz in einer Dalbenbox mit Blick auf die Untertrave.

Das bietet uns später ein tolles Kinoprogramm, als die „Queen Elisabeth“ ausläuft, vor uns ohne Schlepphilfe dreht und mit viel Tamtam und Booten, die sie begleiten, verabschiedet wird. Außerdem ist direkt vor uns der Wendepunkt der einlaufenden Fähren aus Schweden und Finnland. Das Programm haben wir an allen 3 Tagen, die wir hier sind. Beim Spaziergang Richtung Passathafen fallen uns die Änderungen dort auf. Rund um das Hafenbecken ist eine große Baustelle, es



Die „Queen Elisabeth“ beim Auslaufen

werden mehrstöckige Wohnhäuser gebaut. Alles wirkt ziemlich eng und nicht sehr einladend.

Am letzten Abend zieht eine Unwetterfront über Travemünde. Über Kanal 13 können wir verfolgen, dass die großen Fähren dadurch außer der Reihe auch mit Schlepphilfe einlaufen.

Auf dem Weg zur Tankstelle am nächsten Morgen jagt ein Schauer den anderen. Aber dazwischen können wir ohne Wasser von oben tanken und dann geht es gemütlich zurück Richtung Lübeck. Hier finden wir Platz in der neuen Marina im Hanshafen. Zwischen Schauern machen wir eine Runde rund um die Altstadt, abends sitzen wir gemütlich an Bord und die Musik vom Duckstein-Festival schallt herüber.

Hier in Lübeck sieht man, wie stark der Wasserstand der Trave schwankt, wir haben auch

mal fast 50 cm Unterschied innerhalb relativ kurzer Zeit. Das ist wichtig zu wissen, da man danach auch den Weg durch Lübeck wählen muss. Bei zu niedrigem Wasserstand haben wir im Stadtgraben nicht genug Wasser unter dem Kiel, bei zu hohem Wasserstand passen wir nicht mehr unter allen Brücken durch.

An den Tagen in Lübeck besuchen wir das Kontor des Museumshafens, der direkt an der Marina liegt und bekommen eine Führung. Ist auf jeden Fall empfehlenswert. Außerdem nutzen wir die Zeit auch zum Besuch des Naturkundemuseums Waldbaum, wo wir uns im Café Kaffee und Kuchen gönnen. An einem Abend lassen wir uns ein Essen im „The Newport“, dem zur Marina gehörenden Lokal, schmecken.

Weiter geht es früh am Morgen Richtung Lauenburg. Die Hubbrücke für die Rückfahrt durch die Kanaltrave öffnet auf Anruf für uns, ohne dass wir warten müssen.

Die nächste Station mit Wartezeit ist die Schleuse Büssow. Dort liegt schon ein Boot. Wir können schleusen, als zwei weitere Boote eintreffen. So geht es im Konvoi bis Lauenburg, diesmal für uns ohne Stopp in Mölln, und wir können dort unseren Liegeplatz wieder einnehmen, den wir auf der Hinfahrt hatten. Hier treffen wir auf Karl-Heinz und Christa Sauer mit ihrer „Molly“, neben denen wir 2016 in Walchum lagen. Außerdem liegt die „Bertillac“ hier mit Fred und Toni, die aus England kommen und, auf ihrem Schiff lebend, durch Europa touren, vor allem durch Belgien, die Niederlande und Deutschland. Die Freude ist auf allen Seiten groß. Leider klappert es nicht, eine Strecke gemeinsam zu fahren, da wir andere Pläne haben als sie.

Das Wetter zeigt sich weiter wechselhaft, immer wieder mal kommen Schauer und Gewitter. Aber die Zeit dazwischen reicht aus, um an unseren Halentag in Lauenburg, diesem neuen Städtchen, weiter zu erkunden und





Lohbeck mit Holstenort

Foto Wikipedia

mit den anderen Skippern zu klönen. Auch heute sind wir wieder früh auf Tour. Es sind Baggerarbeiten auf der Elbe gemeldet, vor der Einfahrt zum ELK. Als wir dort sind, kommen gerade zwei Berrusschiffe aus dem Kanal und wollen zu Tal. Das Baggerschiff mit den Pontons, die beladen werden, müssen wir umfahren und dann auf die Berufsfahrer achten. Aber alles klappt.

Vor Scharnebeck müssen wir warten, der Trog ist oben und bringt seine Fracht mit runter. Danach können wir hinter „Niedersachsen 2“ einfahren. Oben bei der Ausfahrt können wir an ihm vorbei, denn er koppelt seinen vorderen Teil wieder an, der als erstes und allein nach oben fahren durfte, da die Länge des Troges nicht für den kompletten Koppelverband ausreicht. Oben ist nichts los, aber unten warten mehrere fünf Schiffe auf den Lift.

Ein halbtrocken bei einem Sonne-Wolken-Mix mit angenehmen warmen Temperaturen. Unser

Ziel heute ist der Yachthafen von Uelzen. Wir finden Platz am Gästesteg, haben dort noch gerade mal 30 cm Wasser unterm Kiel. Aber es reicht, trotz des stark schwankenden Wasserstandes durch die Schleusungen.

Es ist noch früh am Tag, als eine gute Gelegenheit, die Waschmaschine vor Ort zu nutzen. Wir sehen uns den kleinen Ort an und essen am Abend lecker in der Gaststätte, die zum Hafen gehört. Es ist relativ voll, aber das liegt vielleicht auch an einigen Wohnmobilen, die hier auf dem Stellplatz stehen.

Vor der Schleuse Uelzen müssen wir am kommenden Morgen auf den Schubverband Argo warten und können dann mit ihm schleusen. Bei wolkenlosen Himmel und Sonnenschein fahren wir die Strecke hinter ihm bis zur Liegestelle Ostloß, dort ist für uns Schluss für heute. Später gesellen sich noch drei weitere Sportboote und am Abend auch einige Berufsschiffe dazu. Es ist wieder heiß heute, vie-

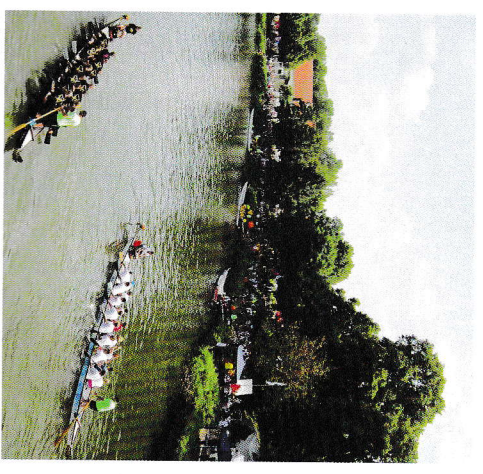
le Spaziergänger sind am Ufer unterwegs und wir sitzen bis spät auf dem Achterdeck und genießen den schönen Sonnenuntergang.

Die kommende Nacht verbringen wir an der gleichen Liegestelle wie auf der Hinfahrt bei KM 202 des MLK in Peine. Von dort geht es am nächsten Tag weiter. Vor Schleuse Andernten müssen wir auf einen Koppelverband warten, mit dem wir dann schleusen können. An der Tankstelle in Hannover tanken wir nochmal nach, bevor es weitergeht. In Seelze ist eine Liegestelle im Kanal nach Hannover-Linden auf der Ecke. Dort bleiben heute. Ich nutze an diesem Samstag noch die Gelegenheit zum Einkaufen. Es ist immer noch warm, auch wenn wieder Wolken unterwegs sind.

In Minden an der Liegestelle am kommenden Tag treffen nach uns noch Peter und Mecki mit „Sirius“ ein, außerdem spät ein norwegisches Segelschiff auf dem Überführungsgürt vom Mittelmeer in Richtung Norden. Es ist Hafenfest und auf der Schleusenseite ist einiges los an Aktionen und unterschiedlichen Essensständen mit internationalen Leckereien.

Wieder sind wir früh unterwegs, es ist warm und stark bewölkt. An der Liegestelle gegenüber der Marina in Bad Essen finden wir Platz, Peter und Mecki kommen etwas später an. Wir nutzen diesmal die Gelegenheit für einen Stadbummel durch die Altstadt. Es geht ein bisschen rauf und runter und wir finden nette kleine Läden zum Stöbern.

Der nächste Morgen startet mit Sonnenschein und Nebelbänken. Es ist einiges an Berufsschiffen unterwegs, einmal wird es beim Überholmanöver vor uns richtig eng, weil sich nicht alle am Funkverkehr beteiligen und wahrscheinlich auch kein AIS angeschaltet haben. Aber alles geht gut. Wir haben heute eine kurze Etappe, es geht bis zur Liegestelle auf KM 10,8 im MLK. Am Abend liegen wir mit vier Sportbooten dort, Sirius und zwei



Der Mittellandkanal bei Bad Essen - hier mit Drachenbooten beim alljährlichen Hafenfest.

dänische Boote sind noch gekommen. Nächstes Ziel ist die Marina Fuestrup, dort bleiben wir zwei Nächte. Wir bekommen Besuch, ansonsten genießen wir das schöne Wetter. Am 2. Tag kommen Wilfried und Carola mit Lida, die auch auf dem Rückweg vom Urlaub sind. Abends feiern wir zusammen Peters Geburtstag. Zwischendurch kommt in den Nachrichten eine Meldung über die Explosion eines Sportbootes vor der Schleuse Münster. Beide Bootsfahrer sind verletzt worden, das Boot ist ausgebrannt. Kurz zuvor war das Boot an uns vorbei aus der Marina Fuestrup ausgefahren.

Die letzte Etappe nach Hause fahren wir mit allen 3 Booten vom MBC-Lünnen. In Gelmer hängt das ausgebrannte Boot zur weiteren Ursachenforschung am Kran, vor der Schleuse in Münster kann man die Brandstelle am Ufer erkennen.

Im Oberwasser der Schleuse treibt ein herrenloses Schlauchboot, das Peter und Mecki einfangen und an die Wasserschutzpolizei übergeben können. Ansonsten verläuft der Rest der Fahrt ohne besondere Vorkommnisse, und wir landen alle wieder gut im Heimathafen. **2**

Internationales

# Traditionsschiffertreffen



## Rhauderfehn

### 3.-5. Mai 2019



## 250 Jahre Fehnjubiläum Rhauderfehn



05. Mai 2019 Bierfest & 10 Jahre Kneipenfestival



05. Mai 2019 Großer historischer Festumzug



06. Mai 2019 Karerfrühstück mit eigenem Picknickkorb

 facebook.com/fehnjubiläum

**Seien Sie dabei im Rhauderfehner Hafent!**  
Besuchen Sie uns in Rhauderfehn und freuen Sie sich auf unser Int. Traditionsschiffertreffen. Viele Schiffe werden an dem Wochenende dabei sein. Es wird ein tolles Programm geben.

Eine Fahrt nach Rhauderfehn lohnt sich jedoch im gesamten Jahr. Die Gemeinde Rhauderfehn feiert das Fehnjubiläum und bietet viele Veranstaltungshöhepunkte.

**Infos zu Liegeplätzen/Anreise:**  
Schiffergilde Rhauderfehn e.V.  
Johann Hescmus, Tel. 04952 / 1040  
WSC Rhauderfehn e.V.  
Thorsten Habben, Tel. 04952 / 7358  
Handy: 0152 / 08969190

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

## Berichte der Mitglieder

**Enno Farwig**

### Eine kurze Biographie für den „Klönsschnack“

Als frischgebackener Eigner der TITAN III und wenige Tage nach meinem Erstkontakt zur DEUTSCHEN TRADITIONS MOTORBOOT VEREINIGUNG wurde ich zu meiner Überraschung von Peter Meyer gebeten, eine kurze Biographie vom Boot und von mir für den KLÖNSCHNACK zu schreiben. Angenehm verwundert habe ich zugesagt und mich ans Werk gemacht.

Mein Name ist Enno Karl Wilhelm Farwig, ich wurde am 22.02.1956 in Unna / NRW geboren, lebe seit fast 40 Jahren in der nördlichen Region Hannover, genauer gesagt in der Wedemark und bin mit meiner Frau Ramona seit 35 Jahren glücklich verheiratet. Die Familie wird durch 2 Töchter, 2 Schwiegeröhne und 2 Enkelöhne komplettiert.

Ich habe früh in meinem Leben eine technische Ausbildung in „Pütt und Hütte“, also im Bergbau und in der Stahlerzeugung durchlaufen, war viele Jahre bei der PREUSSAG in der Planung und Instandhaltung, Bereich Öl- und Gasgewinnung und Aufbereitung tätig und leite seit ca. 15 Jahren als Ingenieur die Konstruktionsabteilung eines mittelständischen Ingenieurbüros. Wir planen und bauen Verdichterstationen, Meß- und Regelstationen, Gasspeicher und Aufbereitungsanlagen für Erdgas und Erdöl. Unsere Kunden sind die europäischen Energieversorgungsunternehmen.

In meiner Freizeit war ich schon immer dem Wassersport verbunden. In meiner Jugend stand das Segeln im Mittelpunkt, dann haben meine Frau und ich mit dem Wasserrwandern in Kanus begonnen. Schon immer habe ich dabei aber nach alten Binnenschiffen und seegehenden Fischkuttern Ausschau gehalten. In den letzten Jahren trat der Traum von einem älteren „besonderen“ Stahlboot dann

immer mehr in den Vordergrund. Vielleicht auch, weil die finanziellen Möglichkeiten inzwischen ein großzügigeres Denken zuließen.

Anfang Februar habe ich mal wieder in verschiedenen Bereichen des Internet mehr oder weniger beliebig nach allem möglichen geschaut und wohl auch mal wieder den Suchbegriff „Halenschlepper“ oder „Barkasse“ verwendet. Und dann war er auf dem Bildschirm, der TITAN III, ein ehemaliger Halenschlepper und Eisbrecher aus Rotterdam.



Das ist das erste Bild, das ich vom TITAN III gesehen habe.

Ich habe sofort alles in Bewegung gesetzt, um dieses wirklich schöne Boot zu besichtigen und, wenn möglich, auch zu fahren. Am 17. 02. 2019 durften wir dann auf der Havel bei Potsdam eine mehrstündige Besichtigung- und Probetour durchführen. Ich war dem Boot sofort verfallen, obwohl es in der Realität viel kleiner wirkte als auf dem Foto und in meiner Phantasie. Meine Frau reagierte verhalten und murmelte so etwas wie „klein, laut, langsam und stinkt wie ein Großer“. Aber nach einem kritischen Blick in mein Gesicht hat sie sich in das Unvermeidliche gefügt und ist inzwischen ebenfalls stolze Mitgeignerin des TITAN III.



Ich stehe am Steuer ( I. von J.) und man erkennt die knappen Bemessungen. Aber zum Zeitpunkt dieses Fotos waren bei mir die Würfel schon gefallen.

ten geblieben. Bei den dabei erforderlichen Umbauarbeiten wurden die ursprünglichen Druckflaschen und der Kompressor für die Startluft ausgebaut und Batterieblöcke für Bordnetz und Motorstart eingebaut. Zusätzlich wurde noch ein Stromgenerator mit HATZ-Motor installiert.



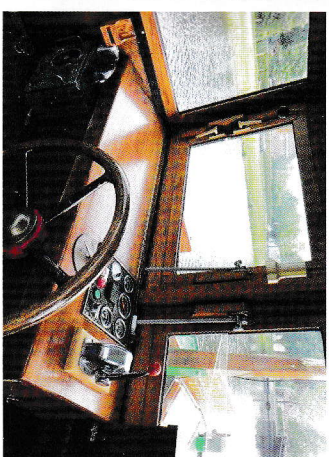
Mit mir an Bord kann man erahnen, wie knapp die Holländer 1937 noch gebaut haben.

Der TITAN III wurde 1937 in der Roterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) gebaut (Baunummer: 3587BAST1937) und hat im Roterdammer Hafen lange Jahre als Hafenschlepper und Eisbrecher gearbeitet. 1979 wurde, inzwischen in Privatbesitz, der ursprüngliche Motor durch einen Scania D8 – LKW-Motor mit 122 kW und einem Twin-Diele-Getriebe ersetzt. Die mächtige Schraube mit einem Durchmesser von 1,05 m ist erhal-

Außer den erforderlichen Anpassungen am Steuerstand (Instrumentierung, Motor- und Getriebesteuerung) wurden keine weiteren Veränderungen vorgenommen und optisch ist das Boot im unveränderten Originalzustand. Auch die Steuerung läuft noch über Kette und Hebelgestänge, Bugstrahlruder oder Hydraulik sucht man vergebens. Es gibt keine Logge, kein Echolot und erst recht kein Radar. Lediglich Funk habe ich installieren lassen und auch eine GPS-Antenne für einen mobilen Kartenplotter. Das ursprüngliche „Vietnam-Funkgerät“, groß und grün, ist noch eingebaut, aber außer Betrieb genommen, hier fehlt leider die ATIS-Fähigkeit.

Hier einige aktuelle technische Daten:  
Länge: 12,95 m; Breite: 3,10m; Tiefgang: 1,40 m  
an der Ruderhackle; Verdrängung: 24 t

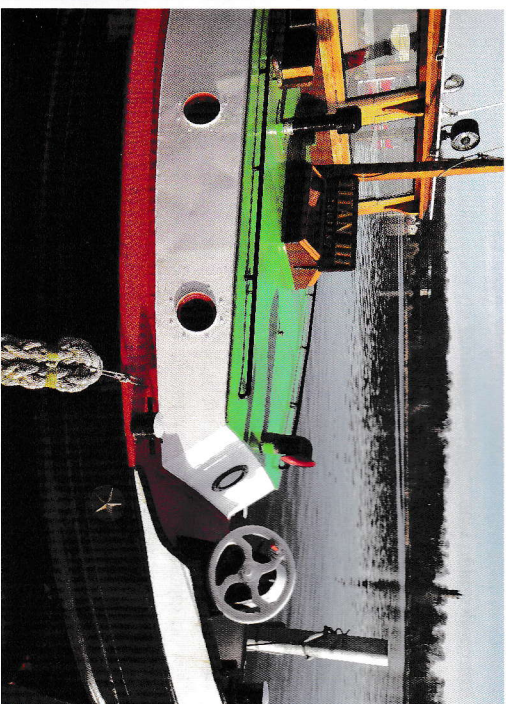
Die Höchstgeschwindigkeit wird vom Verkäufer mit maximal 10 Knoten angegeben, eine angenehme Reisegeschwindigkeit habe ich mit 5 bis 6 Knoten festgestellt. Dabei stellt



sich dann auch ein leicht zu berechnender Kraftstoffverbrauch von 1 Liter Diesel auf 1 km ein. Die Bunkerkapazität beträgt 1200 Liter im Haupttank und 150 Liter im Tagesstank. Das Umpumpen muß von Hand bewältigt werden.

Ein besonders für mich wichtiges Detail muß ich hier noch herausstreichen. Auf der Steuerbordseite am Bug ist ein Stern angebracht. Meiner Kenntnis nach hieß das in Holland damals, das Schiff ist bezahlt! Darauf legen auch wir allergrößten Wert, der Stern bleibt dran.

Wir werden den TITAN III in der ersten Aprilwoche 2019 von Potsdam in seinen



neuen Heimathafen am MLK in Idensen bei Wunstorf auf eigenem Kiel schwimmend überführen. Dabei ist die Reiseroute über die Havel, den Elbe-Havel-Kanal und den Mittellandkanal vorprogrammiert. Da hier aber der Weg das Ziel ist und wir etwas Zeireserve haben, kann es zu Abstechern, z.B. auf die Elbe, kommen.

Für die Zukunft haben wir noch keine konkreten Pläne. Der Erwerb des Bootes, die Umwidmung vom holländischen Berufsschiff in ein deutsches Sportboot, die Suche nach einer bereitwilligen Versicherung und einem Yachthafen, der den TITAN III zulässt, war spannend und interessant, aber auch anstrengend. Wir werden wahrscheinlich erstmal die deutschen Binnengewässer Schritt für Schritt erkunden, wollen auf jeden Fall nach Holland und in der Theorie ist auch die Donau bis zum Schwarzen Meer denkbar.

Wir besitzen schon lange eine Ferienwohnung in Cuxhaven in Döse direkt an der Grimmershörn und können uns auch vorstellen, den TITAN III irgendwann dorthin zu verlegen. Dort ist auch die Werfsituation vielfältiger als im Binnenland und das zwingend kommende „auf Helling ziehen“ eines schweren Bootes deutlich unkomplizierter als im Raum Hannover.

Lieber Peter, daß muß reichen. Ich denke, Du wirst viel kürzen und redigieren müssen, aber Du hast es so gewollt. Viel Spass.

Liebe Grüße  
aus der Wedemarek  
von Ramona und  
Enno Farwig **2**

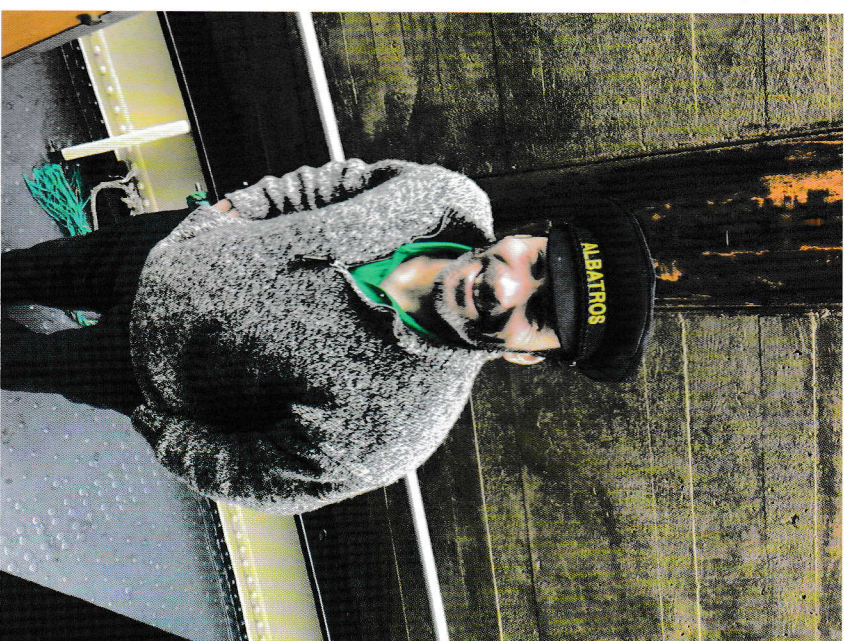


## Introductie Anton van Megen voor de DTMV

Geboren in 1958 in Rotterdam maar dat had overal langs het water kunnen zijn. Mijn ouders waren schippers en bevoeren met hun Friese maatkast Actief internationale wateren. Met een Opa en Oma die in Duisburg woonden heb ik veel tijd in mijn jeugd doorgebracht op en bij de Duitse wateren. Op 8 jarige leeftijd naar het internaat. Zoals alle schipperskinderen naar de laagste opleiding want met 15 jaar gingen alle schipperskinderen van school om te varen. Ik had mazzel, mijn ouders konden het schip verkopen waar ik en mijn oudere broer op zouden varen. Omdat ik heel goede cijfers had mocht ik doorleren. Na de Universiteit waar ik pedagogiek gestudeerd heb, ben ik in 1981 begonnen als schipper op een bunkerboot. Voor de woning kocht ik een klipper uit 1899, nog steeds in mijn bezit. Het schip is inmiddels aan zijn derde reif toe. Mijn eerste el-

gen bedrijf heb ik opgestart in 1992, ook een bunkerstation. Ik was toen inmiddels vijf kinderen rijker, twee werken in mijn bedrijf.

Opgegroeid op de Friese maatkast heb ik razendsnel de ontwikkeling van de scheepvaart meegemaakt. Ik kan mij nog herinneren dat we zeilden, met alleen een opduwer als er geen wind stond. Later de zijschroef met een 3 cilinder lister, en de inbouw van de eerste motor. Ook de ruzie tussen mijn Opa en vader toen deze de mast liet verza-gen tot buikdenning planken, wat als er geen olie meer is kun je niet varen? Met name de scheepsmotoren hebben mij geïntrigeerd. Misschien wel omdat ik als kind altijd een beetje bang was voor de 3 cilinder lister van de zijschroef. Toen mijn bedrijf de crisis overleefte had en ik het verantwoord achtte ben ik gaan investeren in schepen die ik



vindt dat behouden moeten blijven; een houten speedboot uit 1966, een echte grote sleepboot de Albatros uit 1959 met de originele Deutz motor erin, 8 cilinder 1320 pk max 380 toeren. Dat schip hebben we van de sloop gehaald in Engeland, het heet een gemeenschappelijke Duits/Nederlandse geschiedenis. Gebouwd als bugstier 24 met toen een revolutionaire stuurbare straalbuis. Naar Nederland verkocht in 1984 om daar de concurrentie aan te gaan met monopolist Smit. De boot is zo berekend/berucht dat van de drie appartement complexen die er in Massluis gebouwd worden er een naar de Albatros vernoemd is. Ook op mijn pad kwam een bunkerbootje tegen uit 1954 zwaar verwaarloosd. Het is inmiddels het kleinste tankertje van Europa met zijn 29 ton. Het is compleet gerestaureerd en doet nog dienst als bunkerboot voor de kleinere schepen die blanke diesel nodig hebben. Want ik ben er wel van overtuigd dat restaureren en daarna gebruiken werkt. Je blijft voortdurend gemotiveerd om aan je schip te werken, te vaak zie ik projecten stranden met de haven in zicht. Als begeleidingschip voor het bunkerbootje hebben we een oud bunkerbootje omgebouwd met een kleine woning erop.

Ja en nu de Wolf een Waalschokker, waar-schijnlijk gebouwd in Nederland en in de loop der jaren verhuist naar Germersheim en nu in st Peetershage. Als kind was ik altijd gefascineerd hoe er gezinnen konden woning op die kleine schepen. Er zijn nog best wel wat Waalschokkers maar zij staan of aan de

wal of zijn gemotoriseerd of zeilend gemaakt. Mijn bedoeling is het schip weer voor zijn originele functie geschikt te maken oftewel voor de rivier visserij. De tuigage en de netten worden gerestaureerd en de romp weer in originele uitvoering. Ook de woning zal in zijn oorspronkelijke staat van 1915 gerestaureerd worden. Als dat klaar is dan zullen we inderdaad minimaal een paar maanden het schip gaan gebruiken voor de rivier visserij. Daarna zal het waarschijnlijk in de museumhaven van Amsterdam aan liggen.

Oh ja en ik ontwerp ook nog wat moderne schepen, een project genaamd Q Barge gaat over kleine koppelbare schepen, een ander project is een elektrische speedboot de Amclie.

# 10 HANNA

Erstklassiger Service für Werbepräsentie  
 Werbemittel • Verkaufsförderung

Was

zeichnet einen guten  
 Werbeartikel aus?

Ein guter Werbeartikel  
 ist qualitativ hochwertig,  
 individuell und originell und  
 bietet ein außerordentlich

günstiges Preis-Leistungsverhältnis.

Fragen Sie uns –  
 auch nach kleinen Auflagen

- Kaffebecher
- Tischflaggen
- Caps
- Mousepads
- USB-Sticks
- Flaggen
- Buttons
- Kalender
- Baumwoll-Tragetaschen
- Feuerzeuge
- Kugelschreiber
- Polo-Shirts
- und mehr

Rolf Ohmanns  
 Werbemittel • Verkaufsförderung  
 Mühlenweg 5 • 26789 Leer  
 Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26  
 e-mail: YoHANNA2@gmx.de



# Lieblingslektüre!



seit 1745  
**a.w.n.**  
 a.w.niemeyer  
**ALLES AN BORD**  
 + + a.w.n.de + + +49 (0) 40 89 96 97-500 + +



**MIT UNS BLEIBEN SIE AUF KURS!**

**MOTORENINSTANDEZUGUNG. IHR PROFI SEIT 55 JAHREN!**

BÜCKER + ESSING ist seit 55 Jahren zuverlässiger Spezialist für die Instandsetzung von Dieselmotoren. Mit fachgerechten Reparaturen und Instandsetzungen von Dieselmotoren sorgen wir dafür, dass Ihre Schiffe noch lange auf dem richtigen Kurs bleiben.

- Zeitwertgerechte Reparaturen
- Grundüberholungen
- Tauschmotoren
- Ersatzteile & Komponenten
- Aus- und Einbauservice

**TECHN. BERATUNG & VERKAUF!**

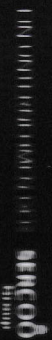
Bücker + Essing GmbH  
 Friedrich-Ebert-Str. 125  
 49811 Lingen (Ems)  
 T 0591 7105-239 oder -242  
 E [vertrieb.diesel@buecker-essing.de](mailto:vertrieb.diesel@buecker-essing.de)



**HIGH PERFORMANCE  
 FÜR IHREN MOTOR.**



[www.buecker-essing.de](http://www.buecker-essing.de)



# Klönsschnack

Nr. 38 · April 2019



Zeitschrift der Traditionsschifffahrt,  
 Werften und Ausrüster

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