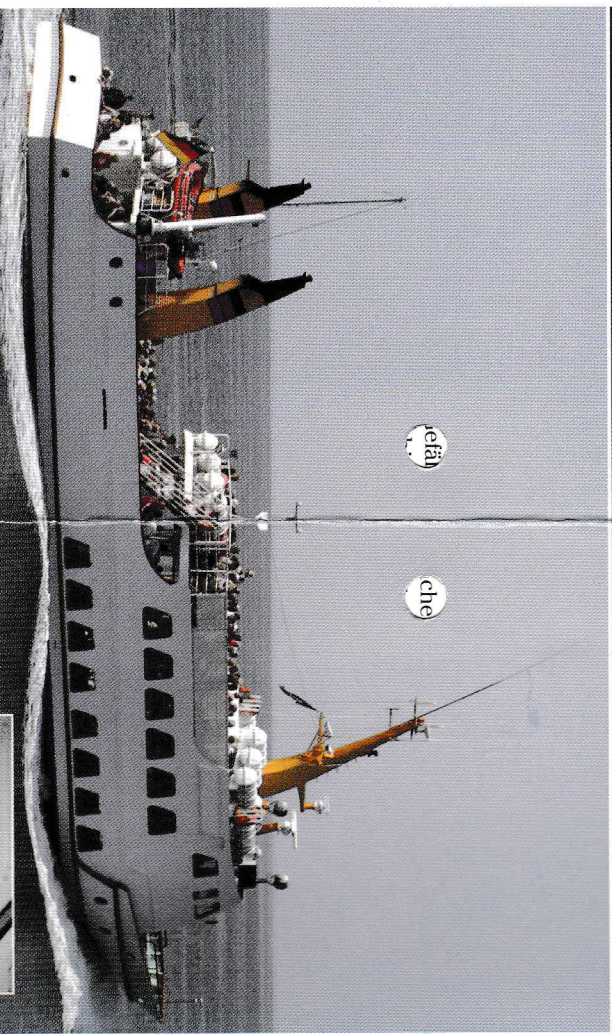


Ihr Ansprechpartner...



GmbH & Co. KG

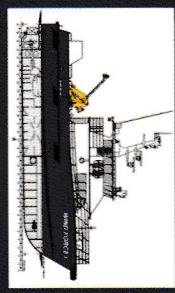
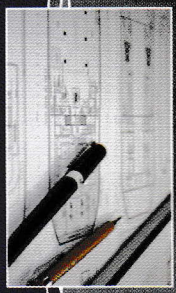
Schiffswerft
DIEDRICH



... für Planung, Konstruktion und Fertigung

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

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



Hafenstraße 20 · 26802 Moormerland

Telefon 04924 91900

www.schiffswerft-diedrich.de

Info@schiffswerft-diedrich.de

Klönsschnack

Nr. 23 - Mai 2011



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

Hafen und Tourismus GmbH Weener • Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)
Tel. 04951/305 10 • Fax 04951/444 39 www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelstockfischen
- Rodwandelstaps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthafen

- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnenwasser und Nordsee
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- Bunkerstation D+S, Föklentisierung
- Entsorgung von Altköhl und Bilgenwasser
- 3200 qm Winteranlieger
- moderner Woschplatz
- Woschschlond

i Tourist Information
Tel. 04951/30510



Schleuse
Tel. 04951/1691

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Weener lohnt sich...!

Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
02.06.2011 11:00-17:00 Uhr	4. Hafkonzert	Vorplatz „Am Alten Hafen“	Tonerkleinklein e.V. Weener Hafen- und Tourismus GmbH Weener
11.06.2011 bis 13.06.2011	Konzert Liederabend mit 5 Duos	Kunsthof im Heseepark Weener	Kunsthof Heseepark, Heseepark 1 www.kunsthofheseepark.eu
19.06.2011 Beginn: 09.30 Uhr Start: 11:00 Uhr	2. Duathlon	Tiefpunkt: Friesenhof	TUS Weener, Polizei Kommando Weener Netzwerk Riedelland Hafen- und Tourismus GmbH Weener
09.07.2011 12:00-01:00 Uhr	Free for all 6. (Musikfestival)	Festwiese Stapelmoor Park	Interessengemeinschaft Kultur und Natur www.frs-stapelmoor.de
23.07.2011 17:00 Uhr	4. Weinfest	„Am Alten Hafen“ Weener	TfW Weener und Deutsch-Französischer Freundeskreis Riedelland
30.07.2011 bis 31.07.2011	Altstadt- und Rathausfest	Rund ums Rathaus	Stadt Weener
13.08.2011 11-00 Uhr	4. Drachenbootrennen	„Am Alten Hafen“ Weener	DRG Weener
21.08.2011 09:00-19:00 Uhr	3. Seifenkistenrennen	Weener Innenstadt	Hafen- und Tourismus GmbH Weener und der TfW Weener e.V.
10.09.2011 19:30 Uhr	„Trio“ Konzert – Blues and more	Pflanzgarten der Kirche Stapelmoor	Ev.-ref. Kirchengemeinde Stapelmoor
18.09.2011 11:00-18:00 Uhr	2. Weenerer Hobby- und Kreativmarkt	Landsburg-Halle Weener	Hafen- und Tourismus GmbH Weener, Verkehrs- und Verschönerungsverein Weener e.V.
08.10.2011 bis 09.10.2011	Energie-Messe Weener	Landsburg-Halle Weener	Konzert, Leer



Klönschnack

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

Nr. 23

Mai 2011

Inhalt

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote	Seite
Terminkalender	3
Die DTMV - Wir über uns	6
Veranstaltungen der DTMV: Besuch des DTMV auf der Meyer Werft in Papenburg	8
Informationen für DTMV-Mitglieder: 1. DTMV-Stützpunkt - Saar km 54,570	11
Berichte der Mitglieder: Ein Schiff wird kommen - von Thomas Waldmann und Corina Metschke	15
Schiffe der DTMV Schlepper Motor 1	22
Schiffahrtsrecht: Die Kontrolle	26
Berichte der Mitglieder: Winter auf den Wasserstraßen	30
Der Untergang der Nora von Bremen	43
Schiffe der DTMV: MS Luctor	44
Wasserwege: Säuft der Lahn-Tourismus ab?	45
Buchbesprechung: „Mit Butler und Bootsmann“	48
Wassersport-Haftpflichtversicherung	48

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
Titelfoto:
Fotos im Textteil:
Gestaltung + Herstellung:
Anzeigen:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
Frank-Hilmar Bockhacker, Schiff ANIMO, AM Halen 59, 26826 Weener,
E-Mail: Hilmar.Bockhacker@web.de
Uwe Freibote, Kohlenka „Täucher K“, 27572 Bremerhaven, Tel.: 0471-3020401
e-mail: taucherschiff@nord-com.net
Käpt'n Schnacksprudel/Hamburg -
„Skagen - das Meer nimmt sich nur das, was ihm gehört
Kurt Fritzsche, Werner Heilenhal, Thomas Waldmann, Catharina Bockhacker
und Käpt'n Schnacksprudel.
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in
inhallich verantwortlich
Grafik-Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26, e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team, Johanne Othmanns

WIBOTEC GBR

Industriebedarf
Yacht- & Bootszubehör
Edelstahlarbeiten
Bootsaufbereitung

Süderstr. 14

26802 Moormerland / Neermoor

Tel.: 04954 / 94 21 88

Fax.: 04954 / 94 21 87

email: info@wibotec.de

www.wibotec.de

www.nautic-direct.de

Am nassen Dreieck

- Cafe , Restaurant** - gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
- Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen
- Frühstück mit Anmeldung
- Bootsanleger** - tägl. ab 10 Uhr geöffnet
- Hafenterrasse** - warme Küche 12-21 Uhr

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

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

Homepage: am-nassen-dreieck.de

Vorwort

Liebe Freunde der Traditionsschifffahrt

die nächste Saison fällt wieder einmal in bewegte Zeiten. Die politische und atomare Wetterlage scheint eher darauf hin zu deuten, den Kahn im Heimathafen zu lassen. Auch haben uns die arabischen Revolutionen die Spiritpreise nun wiederum recht hoch an den Himmel gehängt, die Finanzkrisen und ihre Nachwuchskräfte lauern auch immer wieder am Horizont: Vor allen Dingen ist aber die alte Bekannte, die Trägheit der Masse zu überwinden!



Grund genug: „jetzt erst recht zu sagen“ und die nächste Saison wie ein junges Leben zu begrüßen, die Nase in den Wind zu halten und sich auf die nächsten Monate maritimer Lebensfreude einzulassen. Denn was zählt schon, wenn man am Ende eines langen Skipperlebens in der Umkleidekabine auf seine Törns zurückblickt? Ja genau: jede einzelne kleine Geschichte, jeder urige Hafen und jede kernige Bekanntschaft und nicht zuletzt jedes schöne alte Schiff!

Wir würden uns mit Euch zusammen freuen, wenn es in diesem Sinne eine tolle und unvergessliche Saison für die große Mehrzahl von uns würde, unsere Schiffe die Aufmerksamkeit erhalten, die sie verdienen und vor allen Dingen, dass wir alle miteinander ein kräftiges Maß an maritimer Lebensfreude genießen können.

Der gesamte DTMV Vorstand wünscht Euch hiermit alles erdenklich Gute und mindestens eine Handbreit Wasser wo immer Ihr diese benötigt. ☞

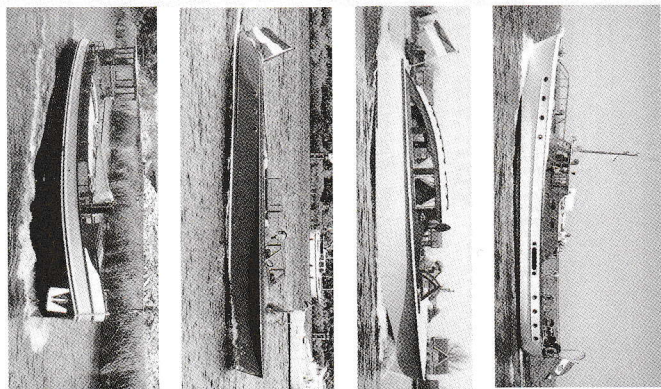
Euer Uwe Freibote



P BOAT CLASSICS

Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller Autoboote, Runabouts, Launchen, Slupen, holländische Plattboden- und kleine, ehemalige Frachtschiffe. Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.

Am Hafen 57 • 26862 Weener
Telefon: 049 51 - 915 885
Fax: 049 51 - 915 923
Mobil: 01 71 - 361 20 05
Email: info@pboatclassics.de
Internet: www.classicboatstamsterdam.nl



*Wenn es mal hart auf hart kommt, sollten sie vorgesorgt haben!
Wir stellen ihnen eine Bordapotheke zusammen.*

Löwen-Apotheke

Seit 1685 Familienbesitz
Inhaber Walter Bader
26789 Leer • Brunnstraße 19 • Tel.: 0491-2237

Termine

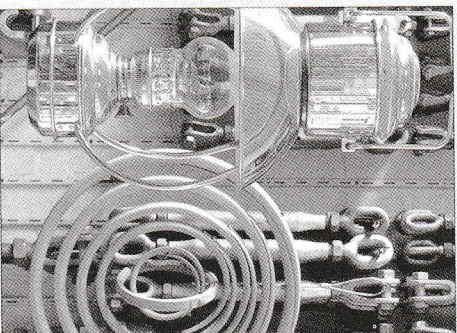
Rheinwoche	20.05 - 23.05.
Ender Majestage	02.06 - 05.06.
Kieler Woche	18.06 - 26.06.
Havel Klassik	25.06 - 26.06.
Wismarer Hafenfest	30.06 - 03.07.
Traditionsschiffreffen Leer	29.07. - 31.07.
Jahreshauptversammlung DTMV	30.07. - 31.07.
Festival Maritim Bremen-Vegesack	05.08. - 07.08.
Binnenhafenfest Brake	06.08. - 07.08.

TOPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werfausrüstung

Von Affenfaust bis Zitrone ...

Über 10.000 Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen kostenlos unseren Katalog: den berühmten "Kleinen Braunen", der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



Internet-Shop und Katalogbestellung:
www.toplicht.de

Toplicht GmbH
Friesenweg 4
D-22763 Hamburg
Tel: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten 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“ (Standort) 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. Einladungen zu kulturellen Veranstaltungen liegen von mehreren Städten vor. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der

zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur See. Er hat soeben seine erste Fahrtenzeit auf den Weltmeeren hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf Ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrtensträume um.

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

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betreiberin des historisch Halens Berlin an der Mühlendammschleuse
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer

- von 1909 - Leer,
- dem Förderverein Deutsche Museums-wert e.V., Köln sowie
- dem Schipper-Kloffe in 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).

„Klionschnack“

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

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies ist möglich für „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. Zurzeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglie-

der mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend) = 25 Euro

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind betragsfrei

Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Uwe Freibote,
Tel.: 0171-7430985 oder 0471-3020401
Leitung der Geschäftsstelle: Uwe Freibote
Kohlenkai „Tauscher K“
27572 Bremerhaven
taucherschiffk@nord-com.net

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

Besuch des DTMV auf der Meyer Werft in Papenburg am 12.2.2011

Am 12. Februar 2011 trafen sich ein paar Hände voll DTMV'ler mit „Anhang“ im Café Mozart in Papenburg. Die Jüngste der 21 Erwachsenen und 5 Kinder war Jana-Jasmin von den Kurles. Trotz Regen, Schneefall und Blitzes schafften es 26 Mitglieder zu diesem ausserordentlich interessanten Ereignis.

Nach kurzem Smaltalk, Butterkuchen, Kaffee und Austausch der neuesten Ereignisse, ging es rasch zur Meyer-Werft. Lausiger Wind und eisige Kälte konnte uns nicht davon abhalten die Werft aufzusuchen- wir sind ja alle samt Winddeen, Wassernixen und Seebären...

Unser Wertführer Herr Nee erwartete uns schon. Völlig beeindruckt und gespannt vom Außengelände wurden wir über eine gigantische Glasbrücke in das Herzstück der Werft geführt.

Im Besucherzentrum konnten wir im warmen auf Sitzbänken Platz nehmen und erfahren von der Geschichte der 1795 gegründeten Werft. Von der Standortbestimmung über Holzbau zum Stahlbau, vom Kampf Vater - Sohn bis hin zum heutigen in der 6. Generation geführten Familienbetriebes erfahren wir alles. Gründung, Werdegang, Risikobereitschaft, Pioniergeist, Glück und das richtige Händchen, machten die Meyer-Werft zu dem, was sie heute nach 215 Jahren ist.

Angesichts der Tatsache, dass 1860 etwa 20 Werften in Papenburg ansässig waren und nur die Meyer Werft als Einzige bis ins 21. Jahrhundert überlebte, zeigt uns, dass sich die Meyers immer auf dem richtigen Kurs

befanden. Eine Geschichte die uns stark beeindruckte.

Nach dieser Einführung sind wir dann in das Wertkino um einen Film zu sehen, der unter anderem den spektakulären seitlichen Stapellauf der MS Homeric zeigt. Dieser einzigartige Stapellauf machte die Meyer Werft bekannt. Durch die spätere Verlängerung dieses Kreuzfahrtschiffes von 204 auf 243,20 Metern erlangte die Meyer Werft weltweiten Ruhm. Es war die Eintrittskarte zu internationalen Märkten.

Nach dem Film, konnten wir uns beeindruckende Schiffsmodelle anschauen. Wir staunten nicht schlecht, als wir erfuhren, dass ein Schiffsmodell einen Wert von ca. 25.000,00 Euro hat. Kreuzfahrtschiffe, Fährschiffe, Flusskreuzfahrtschiffe, Tiertransporter, Containerschiffe und Gastanker - die gesamte Palette der Meyer-Werft in Miniaturausführung. Nichtjedes der über 400 gebauten Schiffe war zu sehen, jedoch von jedem eines und von den Gründungsjahren die bekanntesten.

Nachdem wir die Modelle im Masstab 1:100 bestaunt hatten, zeigte man uns die aktuellen Projekte. Disney, NLC und Aida um nur die bekanntesten zu erwähnen. Zum Anlassen waren Kabinen 1:1 ausgestellt und begehrbar. Schiffsrumpf, Tankwände usw. konnten genauestens untersucht und begangen werden.

Parallel dazu konnte man den Baufortschritt der halbfertigen Disney Fantasy in der

Werthalle verfolgen. Eine beeindruckende Kulisse. Auf der einen Seite das Schiff mit den vom Bug her fertiggestellten Kabinen bis achtern der Rohbau, der noch nicht abgeschlossen war.

Im Anschluss sahen wir noch einen Film über die Ausdockung und Ems-Überführung zum Ausrüstungskai. Jedes bei Meyer gebaute Schiff muß diese Prizedur durchlaufen.

Auf zur nächsten Halle. Da war Sie nun die AIDAsol. Achtern standen wir ihr gegenüber. Überwältigend. Als kleiner Gag, durfte jeder einmal ein Kettenglied der Ankerkette berühren, beziehungsweise heben. 96 kg - das wiegt manchem DTMV'ler sein gesamtes Ankergeschirr nicht...

An der Stelle, an der nun die meisten Führungen aufhören, durften wir die AIDA Spezial-Führung machen. Wir wurden in eine weitere Halle geführt und da war Sie nun - zum greifen nah - AIDAsol schwimmend mit lautenden Maschinen in voller Breite. Wir konnten uns frei bewegen und bis auf 5 Meter das fast fertige Schiff begutachten. Blitzlichtgewitter. Sprachlosigkeit. Beindruckt. Der Höhepunkt unserer Exkursion.

Im hinteren Teil der Halle zwischen Achse 1 und Achse 4 wurde bereits die AIDAmare auf Kiel gelegt und die ersten Sektionen sind zu erkennen. Jeder neue Mitarbeiter muss die Achsen lernen. Sie sind eines der Geheimnisse eines streng organisierten Ordnungssystems.

Mittlerweile ware es 17:30 Uhr und die zweieinhalbstündige Führung ging dem Ende zu. Im Souveniershop wechselten Erinnerungen und Mithringsel ihren Besitzer. Kaffee und Kuchen sowie die Führung wurde vom Verein getragen mit 17 Euro je Gast. Vielen herzlichen Dank.

Nach ein paar Minuten Fahrt saßen wir im Hotel-Restaurant Engeln zum gemeinsamen Abendessen. Es wurde geklönt und gesnack. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit dem Küchenchef wurde uns ein reichliches leckeres Abendessen gereicht. Es floss reichlich Bier und Wein und der Tag hatte somit einen schönen Ausklang.

Joachim Kurrie

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRUCHIGER

Sei dabei!

Als Förderer und Spender

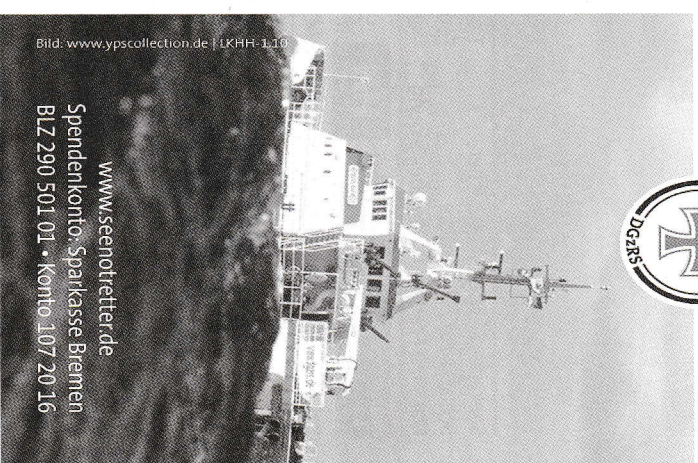
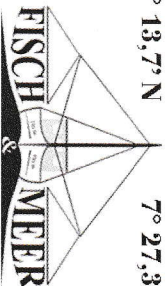


Bild: www.ypscollection.de | LKHH 1-10

www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen
BLZ 290 501 01 • Konto 107 20 16

53° 13,7' N

7° 27,3' E



Fischspezialitäten direkt vom Kutter
im Leeraner Hafen, an der Wilhelm-Klopp-Promenade



Kerblenbutter

SIRIUS

Telefon (0179) 39 43 639

Wir sind für Sie da,
jeden Tag von 11 – 19 Uhr,
außer Montag.

„Kommen Sie längselt,
bei uns gibt es
leckeren Fisch!“

Wasser - Sport - Outdoor / Camping - Nautiquitäten

Seekarten / Nautische Bücher	Tauwerk	Geschenkartikel	Geschirr
Schafsäcke / Rucksäcke	Fender	Beschläge	Zelte
Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung	Maritime Lampen	Nautiquitäten	Isomatten

Bei uns erhalten Sie folgende Marken:

KBMS	MUSO	MARINE	HH	Stiefel	H2O	REDGREEN
<small>BOATCOVERS</small>	<small>BOATCOVERS</small>	<small>POOLCOVERS</small>	<small>HELVETIKAMISEN</small>	<small>dubarry</small>	<small>ab Sommer bei uns erhältlich</small>	

Spezialausrüster für Chanty-Chöre: Fischerkittel / Tücher etc.

www.seesack-emden.de

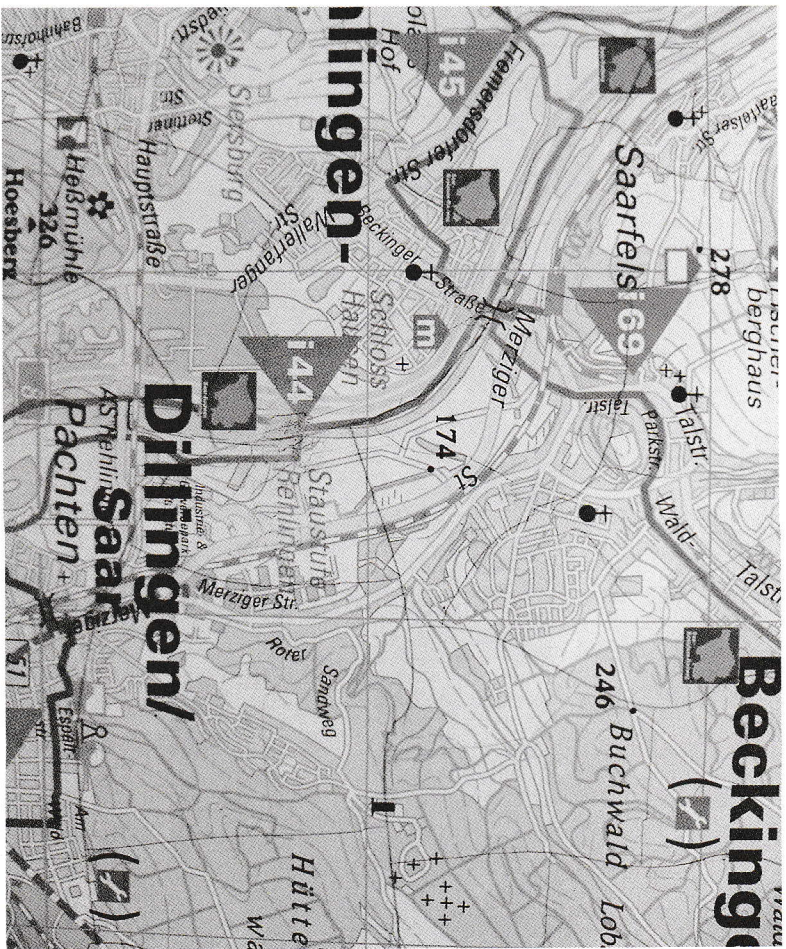
email: info@seesack-emden.de

Das Fachgeschäft für Boot, Skipper, Crew und Meer ...

Am Delft 10 - 26721 Emden - Tel. 04921 / 35511 - Fax 04921 / 35512 **P** Parken hinter dem Haus

SEESACK

Informationen für DTMV-Mitglieder

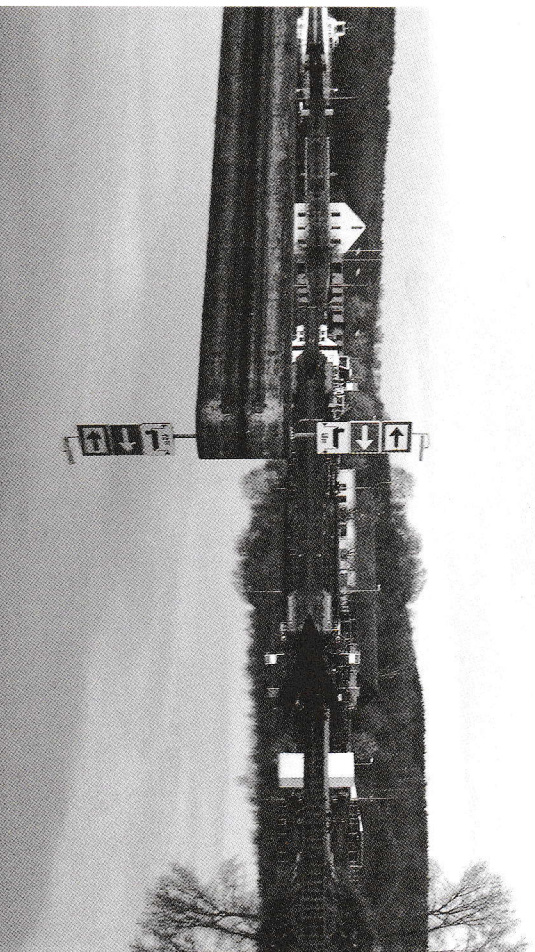


1. DTMV-Stützpunkt - Saar km 54,570

Die Idee: Vielleicht habe ich mir Gedanken darüber gemacht, wo und wie wir Traditionsschiffer mit unseren ja nicht so kleinen Booten auf der schönen Saar anlegen können. Jeder Sportboothalen kann zwar Schiffe bis ca. 20m als Gastlieger aufnehmen, wird aber nicht so gerne gesehen, da die Großen, Alten, kleine Sportfahrzeuge behindern. Außerdem ist das Manövrieren unserer Großen beispielsweise im Yachthafen Merzig eine einzige Qual. In Saarburg hängt man, entweder mit Heck oder mit Bug, schon fast in der Fahrtrinne. Im Sportboothafen Dillingen wäre der Gästesteg mit einem Schiff von 20m ausgeschrieben. Also brauchen wir einen Anleger

für Schiffe >15m mit Ansprechpartner vor Ort, ggf. Hilfestellung etc.
Lösungsideen: Klar können wir an den Spundwänden in Saarburg, Schwemlingen, Merzig oder vor dem Halen Dillingen liegen. Aber 1. gibt es dort keinen Ansprechpartner und 2. kann es des Nachts durchaus passieren, dass man von einem müden Frachtschiffer geweckt wird um Platz zu schaffen. (Die Saar wird bis Ensdorf von Schubverbänden bis ca. 170m Länge befahren). Nicht angenehm und nur im Notfall zu empfehlen.

Die Lösung: Vor drei Jahren habe ich durch einen Schiffmann des WSA Saarbrücken un-

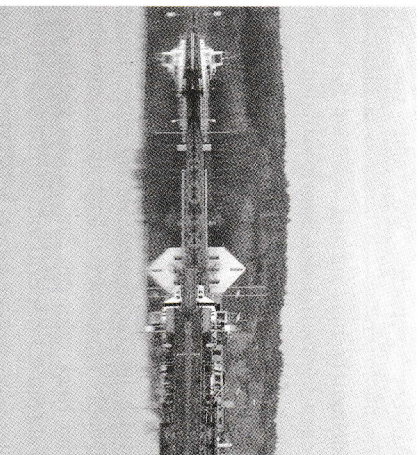


Lage des Stützpunktes

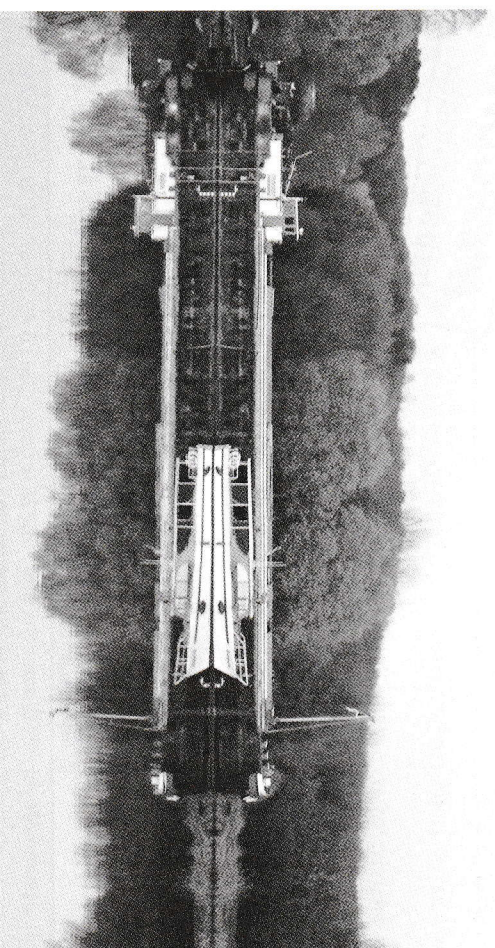
ser Mitglied Peter Wolfram kennengelernt. Peter liegt mit seiner Peniche „BELLA VITA“ an einem festen Liegeplatz am rechten Ufer der Saar im Oberwasser der Schleuse Rehlingen, für unsere Küstenschiffer: an der Backbordseite der Saar, unmittelbar an der Außenstelle Rehlingen des WSA Saarbrücken SAAR km 54,6. In vielen Gesprächen hat man sich angefreundet und Ideen entwickelt, wie man die „BELLA VITA“ und die Möglichkeiten mit und auf einer Peniche nutzen kann.

Über Peter kam ich auch in Kontakt mit dem Therapiezentrum Schaumberger Hof. Das dortige Team unter Dr. Hermann Simmer möchte mit den zu behandelnden, jugendlichen Patienten Aktivitäten auf dem Wasser entwickeln. Hermann und vier weitere Therapeuten wurden zunächst von mir ausgebildet und haben ihren Sportbootführerschein Binnen erfolgreich bestanden. (Die Ausbildung

habe ich im Namen des DTMV durchgeführt). Dem WSA Saarbrücken sind die Pläne des Schaumberger Hofes bekannt und werden wohlwollend gesehen. Unter diesem Hintergrund hat Peter eine zweite Wasserfläche, neben seiner eigenen, beim WSA beantragt und auch genehmigt be-



Lage des Stützpunktes - SAAR km 54,570



Hier geht es lang

kommen. Diese zweite Wasserfläche von 40m x 5m wurde an mich weitervermietet. Dort liegt jetzt der „Glanfäke“. Ein besonderer Glücksfall kommt hinzu: Der derzeitige Halenmeister, Mathias (Matze) Kelkel, des Sportboothafens Dillingen wird mittelfristig ebenfalls auf der „BELLA VITA“ einziehen und steht uns in seiner Freizeit ab sofort zur Verfügung.

Jetzt sind wir tatsächlich in der Lage Schiffe des DTMV, und nur diese, von >15m bis <40m als Gäste auf der Durchreise zu begrüßen. Es werden bis zur Dauer von 3 Tagen keine Liegegebühren erhoben. Anmeldung mindestens 1 Tag vorher ist allerdings zwingend erforderlich bei Mathias Kelkel, Tel.: +49(0)160 93173815, E-Mail keimat@ive.de. Übrigends sind alle notwendigen Infos über Saarkanal und Rhein-Marne Kanal Branche West hier erhältlich. Also keine Angst vor den französischen Kanälen, oder - hier werden Sie geholt. Kurt Fritzsche



Weißblick für die Stützpunktsuche



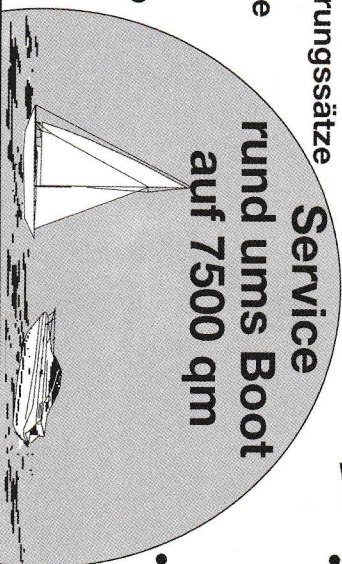
Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

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

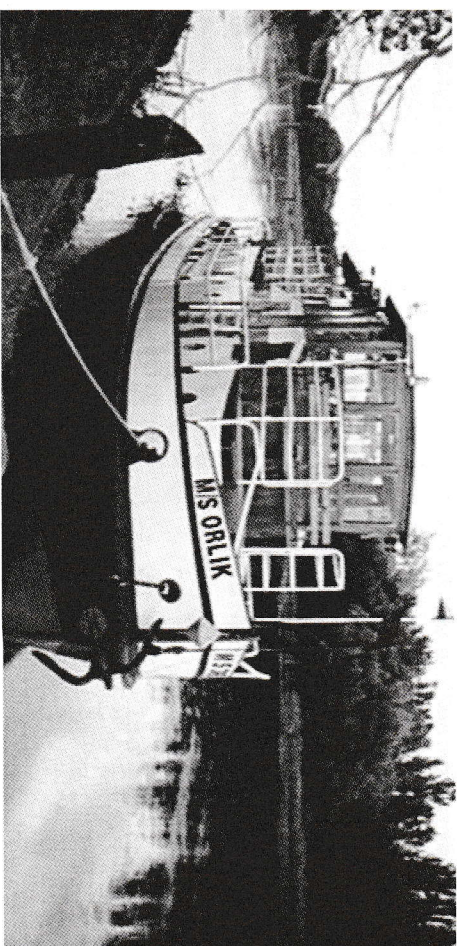
Service
rund ums Boot
auf 7500 qm

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



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

Berichte der Mitglieder



MS Orlik auf der Netze

Ein Schiff wird kommen

...oder, wie wir unser Traumschiff von Polen
nach Deutschland überführten
(Teil 1)

Ostern 2005: nach langer Suche war es endlich so weit.

Wir fahren mit dem PKW von Bremen über Berlin nach Bydgoszcz (ehemals deutsch Bromberg) in Polen, um unser Objekt der Begierde in Augenschein zu nehmen.

Einen historischen Binnenschlepper, der auf der damaligen Bromberger Werft 1897 als Dampfschlepper Irmtraut vom Stapel lief.

Am verabredeten Treffpunkt nahm uns der Verkäufer in Empfang und so fuhrten wir zum Liegeplatz von M/S Orlik (übersetzt: kleiner Adler) nördlich vom Stadtzentrum auf dem Fluss Brda der durch Bydgoszcz fließt und in die Weichsel mündet.

Das, was wir vorab nur von Fotos kannten, sollten wir in wenigen Minuten „live“ sehen können: der Gedanke, die weite Anreise könnte umsonst gewesen sein, liess die Spannung steigen über das, was uns erwartete.

Nach dem Motto, der erste Eindruck zählt, stiegen wir dann am Anleger – inmitten eines ausgedehnten Industriegebietes - aus dem Auto und gingen an Bord.

Und, was sollen wir sagen – es war Liebe auf den ersten Blick: Der erste „Rundgang“ – der Schlepper verfügt über eine Rundumgangsbord - ging es, was sonst – als erstes in den mittschiffs gelegenen Maschinenraum – im übrigen auch der „grösste“ Raum an Bord. Die Vorderkabine, mit Stehhöhe von knapp 2 m, bemisst ca. 8qm und die Achterkabine ca. 6 qm.

Nach eingehender Begutachtung der – zum Glück – einfachen und unverbastelten Technik eines ex-Berufsschiffes – Motor & Wendegeräte (Typ/Delphin I., polnischer Lizenzbau von Leyland) und eine simple Kettenzug-Steuerung legten wir gleich zur Probefahrt ab. Schön schiffing ist es, in diesem erhöhtem Ruderhaus am Steuerrad zu sitzen und zu kurbehln.

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

- Einbaudiesel
- Getriebe
- Wellenanlagen
- Propeller
- Kupplungen
- Außenborder

Direkt am Wasser
Citynähe – 300 m
v. Delft

Durchführung von:

- Schiffsreparaturen
- Motorinstandsetzung



HÖPPNER

Maschinen- und Waagenbau

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel: 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14
E-mail: hoepplerco@web.de

Die Fahreigenschaften erschlossen sich sofort – so ein Schlepper ist zum „ziehen gebaut“ und nicht unbedingt zum Manövrieren auf engstem Raum – aber das tat der Begeisterung keinen Abbruch.

Wieder zurück in Deutschland und nach mehreren Telefonaten mit dem Verkäufer & einige schlaflöse Nächte später, entschlossen wir uns zum Kauf.

Nun konnten wir die Überführung des Schiffes von Polen nach Bremen planen. Dabei galt es zu beachten, dass die Netze, Warthe und Oder nur im Frühjahr ausreichend Wasser führen, und wir nicht Gefahr laufen wollten mit dem Schiff „einzusommen“, weshalb wir einen zeitnahen Überführungstermin vereinbarten.

Das Schiff sollte bis Pflingsten nach Nowe Belice an der Notec (Netze) überführt werden, wo der Eigner eine kleine Datscha mit Anleger besitzt.

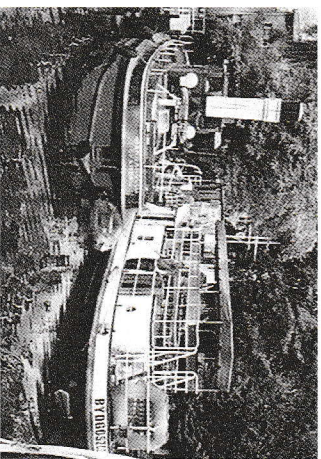
Endlich Pflingsten! Wir fuhren mit dem Auto nach Berlin, von dort aus ging es ab BfH Berlin-Lichterfelde mit dem Nahverkehrsbus zur polnischen Grenze Kostzyn (Küstrin). Zu Fuß gingen wir über die deutsch-polnische Grenze und stiegen in einen polnischen Zug der uns nach Krczyz (Kreuz) bringen sollte. An dieser Stelle sei erwähnt das wir - als Polen-Unterfahrere - erst zum 2ten Mal mit Land, Leuten und der Sprache in Kontakt waren. Diese Zugfahrt erinnerte an die Zeit wo es Fernsehen nur in Schwarz-Weiss gab und war ein echtes Highlight.

Schöne Holzstizbänke in den Abteilen mit Fenstern, die man öffnen konnte und das eine oder andere Huhn im Korb einer älteren polnischen Bauerfrau mit Kittelschürze und Kopftuch. Die Aussicht aus dem Zugabteil war fantastisch, denn sie führte zum grossen Teil entlang der Wasserstrecke die wir später mit dem Schiff fahren sollten.

Ankunft in Krczyz (Kreuz), wo uns der Noch-Eigner schon erwartete, eine kurze Autofahrt im Lada Niva zum Haus. Hier erwartete uns ein Grillabend mit den polnischen Nachbarn mit hausgemachter polnischer Wurst und dem obligatorischem Wodka zur Verdauung.

Nach einem morgendlichen Erfrischungsbad in der Netze, hiess es gegen 10 Uhr am Pflingstmontag „Leinen los!“ Bei sommerlichen Temperaturen ging es im gemächlichen Tempo die Netze zu Tal, vorbei an traumhaften, unberührten Landschaften und 1000en von Storchennestern auf alten Bauernhöfen und alten Ziegeleien. Nach 2 Stunden hatten wir eine Begegnung mit Seltenheitswert und zwar mit einem polnischen Behördenschiff – die erste und einzige Schiffsbegegnung auf der Fahrt bis zur Grenze. Wir lernten, dass es bislang so gut wie keine Sportschiffahrt und die entsprechende Infrastruktur in dieser Region gibt; so dass wir mit der M/S Orlik bei Passagen durch Brücken, an ufemahen Ortslagen und einzelnen Gehöften für ein grosses Hallo bei den Polen sorgen.

Nach ca. 40 km mündet die Netze in die Wartha (Warthe), Ortslage Santok. Vorbei an Landsberg, als nächst größere Ortslage, schon mit Uferpromenade aber ohne Festmacher-Möglichkeit, erreichen wir am späten Nachmittag unser Etappen-Ziel Kostzyn. Wir halten Ausschau nach einem



MS Orlik zurück in Deutschland in Spandau auf Seite vom Schlepper Barbarossa

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 toterglaube 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

Batterien regenerieren mit MEGAPULSE

Neue Batterieplatte (Aktiv)

Sulfatierte Batterieplatte (Inaktiv)

Batterieplatte mit MEGAPULSE behandelt (Reaktiviert)

Sulfatierung:

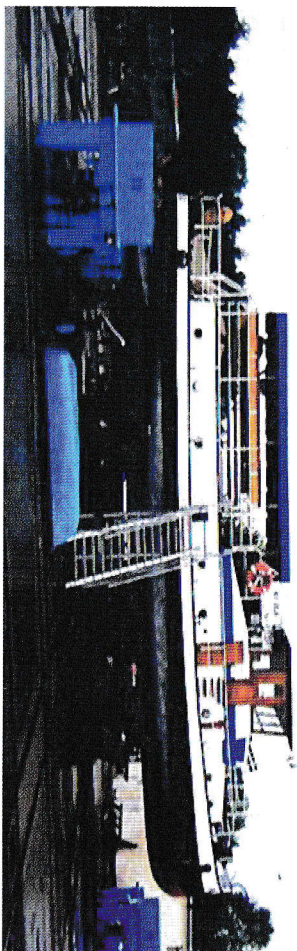
Clusterbildung + Zell = Kristallbildung (= nicht mehr aktiv)

→ ENTWICKLUNG →

→ LÖSUNG + MEGAPULSE →

NEUE BATTERIE MANAGER Alsbachstr. 15 · D-66115 Saarbrücken

NOVITEC Tel. 0681-992740 · Fax 0681-9927421 · info@novitec.de · www.novitec.de



MS Orlik auf der Schiffswerft Malz. Technische Daten: Länge: 17,30 m, Breite: 3,40 m, Tiefgang 1,10 m, Motor: Delphin I, 163 PS

geeignetem Liegeplatz für die Nacht und finden am rechten Ufer die Beton-Kaimauer einer stillgelegten Wert.

Am nächsten Morgen dann die Überraschung. Nach dem Starten stirbt der Motor sofort wieder ab. Aber wir haben Glück: Arbeiter von der Wert haben uns beobachtet und trotz Verständigungsschwierigkeiten kommen zwei von Ihnen hilfsbereit zu uns an Bord. Sie sind mit der Maschine bestens vertraut, verfügen über das berühmte polnische Improvisationsgeschick und 1 Stunde später war der Defekt (Entlüftung der Einspritzpumpe) behoben und wir konnten ablegen. Noch 1,5 km auf der Warthe und wir treffen auf die Odra (Oder). Ein vergleichsweise breiter Strom, aber mit vielen Untiefen und so fahren wir – auch hier ohne Revierkenntnis – im spärlich ausgewiesenen Tonnenstrich bei kleinem Wasser zu Tal und rutschen so einige Male über Sandbänke ohne uns festzufahren.

Nach ca. 50 km, die uns am Oderbruch vorbei führten, bogen wir bei Oder km 667 backbord in die Havel-Oder-Wasserstraße ab, ins Untwasser der Schleuse Hohensaten. Hier wollten wir einklarieren, doch der Zoll winkte uns – nach kurzem Gespräch im Zollhäuschen - ohne weitere Formalitäten durch, so dass wir sofort in die Schleuse einfahren konnten.

Ein historischer Augenblick: Denn das Schiff war nach dem Krieg in Polen verblieben und passierte nun, 60 Jahre später, erstmals wieder die Grenze.

Nach dem Schiffshebewerk Niederfinow, einem beeindruckenden Baudenkmal, fanden wir am Abzweig zum alten Finowkanal, einen Liegeplatz für die Nacht. Am nächsten Morgen ging es weiter bis zur Schiffswerft Malz, wo wir einen Termin zur Hellingnahme hatten um das Unterwasserschiff zu schallen; bei dieser Gelegenheit bekam das Schiff auch gleich einen neuen Anstrich im Unterwasserbereich. Nach drei Tagen Landgang setzten wir die Reise fort und machten am Abend wohlbehalten auf Seite des Schleppers Barbarossa im Oberwasser der Schleuse Spandau fest.

Hier durfte die Orlik sechs Wochen liegen bleiben, bis alle Formalitäten zum Eignerwechsel und der Schiffsmeldung erledigt waren und wir dann die Reise von Berlin nach Bremen fortsetzen konnten.

Thomas Waldmann, Corina Metschke

Teil 2 des Reiseberichtes (nächster Klön-schnack) wird sich auch mit der wechselvollen Geschichte des Schiffes befassen und die weitere Überführungsfahrt von Berlin nach Bremen beschreiben. **2**



Wir bieten Ihnen maßgeschneiderte Bedingungen, die sich wirklich an der Praxis von Bootseignern orientieren. Alle unsere Erfahrungen und die unserer starken Partner fließen permanent in die Optimierung ein. Das garantiert Ihnen einen Schutz, um den Sie sich auch nach Jahren nicht sorgen müssen.

Unsere Versicherungen beinhalten immer:

Feste Taxe Wir bewerten Ihr Schiff persönlich und garantieren die Auszahlung der vollen Summe im Schadensfall	Einhalt des Schadensfreiheitsrabatts Keine Rückstufung bei einem Erstschaden nach 5 schadensfreien Jahren
Weltweite Haftpflicht Was sie auch mit Ihrem Schiff vorhaben ist mit unserer Haftpflichtversicherung bereits abgedeckt	Klare Bedingungen Reduktion der Versicherungsbedingungen auf das Wesentliche und damit verbundene günstige Prämien
Kostenloser Wechsel des Fahrtgebiets Verlassen Sie im Urlaub Ihr kaskoversichertes Fahrtgebiet, ist dies bis zu sechs Wochen kostenfrei – bei voller Deckung	Allgemeindeckung Ob Diebstahl, Mastbruch oder Strandung – die Kaskoversicherung haftet immer in vollem Umfang

Die kompletten Versicherungsbedingungen finden Sie im Internet unter: www.deutsche-yachtversicherung.de

WIR UNTERBREITEN IHNEN GERN IHR INDIVIDUELLES ANGEBOT!

Versicherungskontor Krautsand, Versicherungsmakler, Kirsten Heinrich
Abteilung **DEUTSCHE YACHTVERSICHERUNG**, Elbinsel Krautsand 41, 21706 Drochtersen
Tel. **04143 913353**, Fax 04143 5560, www.deutsche-yachtversicherung.de
kontakt@deutsche-yachtversicherung.de

Wir wissen, wie kostbar Ihre Tage auf dem Wasser sind!



Skipper begeistert - Borgeigenes Miniwasserwerk von EVERS e.K. Sauberes, frisches Trinkwasser zu jeder Stunde

ANZEIGE

Das wünscht sich jeder Skipper: Frisches und sauberes Trinkwasser an Bord zu haben und zwar zu jeder Stunde. Mit dem Miniwasserwerk EVERS WATER WONDER® mini ist das möglich. Dieses einfach zu installierende und außerdem sehr wirtschaftliche System setzt sich immer stärker durch. Begeisterte Skipper loben es als überzeugende Alternative.

„Wasserhahn statt Flaschenwahn“

Viele Skipper schleppen Kisten mit Wasserflaschen aus dem Getränkemarkt an Bord. Dem auf Wasserfiltration spezialisierten Unternehmen EVERS e.K. aus Hopsten gelang es, eine überzeugende Alternative zu präsentieren. Entwickelt hat sie Ingenieur Werner Evers, Erfinder der so genannten Mehrschichtfiltration und weltweit anerkannte Kapazität auf dem Gebiet der Wasseraufbereitung.

Als aktiver Skipper beschäftigt er sich nun mehr als Pensionär seit mehreren Jahren speziell mit der Wasseraufbereitung an Bord von Sport- und Berufsschiffen. Im Jahr 2009 brachte er das System EVERS WATER WONDER® mini auf den Markt. Besonders mit Blick auf Umwelt und Klimaschutz ist es eine bedeutsame Innovation.

Die montagefertige Kleinfiltrieranlage für die Aufbereitung von Wasser aus borgeigenen Tanks zur direkten Abfüllung von Trinkwasser besteht aus einem 3-stufigem System – Vorfilter, Aktivkohle, Membrane. Werner Evers: „Die Anlage ist beidseitig mit flexiblen Verbindungschläuchen mit Überwurfmutter 3/8“ ausgerüstet und wird in die bestehende Trinkwasserleitung integriert. Nach Inbetriebnahme pro Saison nur die Filterpatrone im Hauptfilter erneuern.

Die unterschiedlich feinen Membranen der Filteranlage sorgen für beste Wasserqualität nach der deutschen Trinkwasserverordnung (DIN 2000). Es stehen vier Versionen zur Verfügung: Zum Beispiel EVERS WATER WONDER® mini Typ micro mit kleinem Vorfilter, Einbaulänge 14,5 cm, für Schiffe bis 10 m Länge. Oder den EVERS WATER WONDER® mini Typ

ultra, mit kleinem Vorfilter, Einbaulänge 14,5 cm, für Schiffe bis 10 m Länge. Auf deutschen Gewässern reicht der Typ „micro“, in internationalen Gewässern empfiehlt EVERS den Typ „ultra“ mit zusätzlichem Virenschutz. Auf eine Leistung von 3000 Litern ist der Hauptfilter ausgelegt. Aus hygienischen Gründen muss er zu jeder Saison ausgetauscht werden, selbst wenn er weniger als 3000 Liter gefiltert haben sollte.

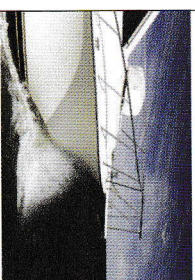
Die Besatzung der „Hydra2“ testete das EVERS - System mit gutem Erfolg und resümierte: „Jetzt hört das Wasserschleppen auf. Wir haben einen Wasserfilter, der aus unseren Bordtanks sauberes Trinkwasser filtert“. Und Skipper Wolfgang Siewert mailte: „Hallo Herr Evers, ich war die zweite Saison mit Eurem Filter im Mittelmeer unterwegs und bin sehr zufrieden“. Werner R. Wittpahl schrieb: „Erstmals konnten wir auf das mühselige Kaufen und Lagern von Wasserflaschen verzichten. Selbst nach 8-10 Tagen war dank EVERS der Geschmack unseres gebunkerten Wassers einwandfrei. Zum Ende der Saison bauten wir beide Filter aus. Der Membranfilter hatte gute Arbeit geleistet. Vom Umfang der ausgefilterten Partikel waren wir dann doch überrascht, obwohl wir vor Saisonbeginn den Wassertrank gründlich gestäubert hatten“.

Langfristig kostet das in dem borgeigenen Miniwasserwerk produzierte Trinkwasser pro Liter nur ca. 0,03 €. Das wirtschaftliche und oben-dreih einfach zu montierende System gibt es direkt beim Hersteller (HYPERLINK "<http://www.evers.de>" sowie im maritimen Fachhandel. Nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für Wohnmobile oder Ferienwohnungen eignet sich EVERS WATER WONDER® mini.

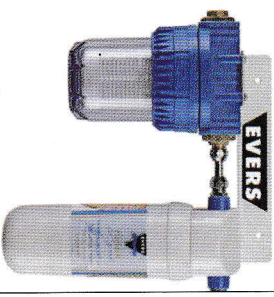
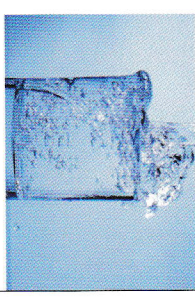
Tipp von Werner Evers: „Nach der Saison bauen Sie das Set aus und installieren es unter der Spüle in Ihrer Küche. Durch diese zusätzliche Filtrationsstufe verbessern Sie sogar die gute Qualität Ihres Trinkwasser um etliche Nuancen, und zwar nach dem Motto – Ihr eigener Tafelwassermacher.“

Sauberes Trinkwasser an Bord Ihrer eigenen Yacht

WATER WONDER® mini



*einfach
aber
genial!*

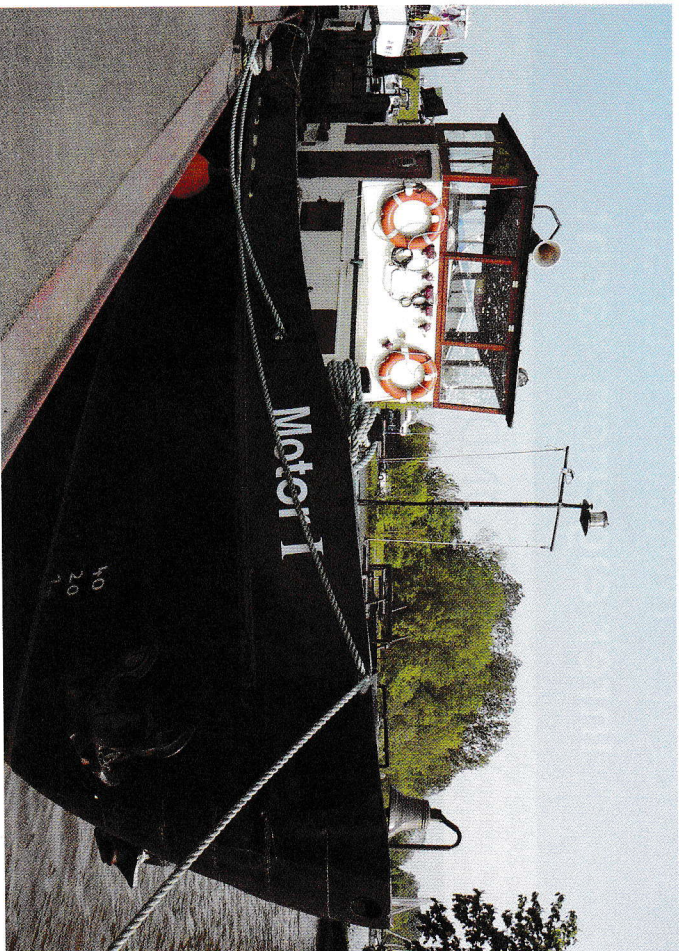


- Filtersystem zur Entfernung von Schwebstoffen, Bakterien und Viren aus dem Wasser
- macht praktisch aus jedem Tank eine Trinkwasserquelle
- nach Trinkwasserverordnung (TrinkwV 2001)
- Preis ab ca. 300,- Euro
- eine Filterpatrone für ca. 3.000 Liter oder eine Saison

EVERS
Technologien für die Wasseraufbereitung
Rheiner Straße 14a
48496 Hopsten (Germany)
Telefon: +49 (0) 54 58 / 93 07 - 0
Fax: +49 (0) 54 58 / 93 07 - 40
info@evers.de • www.evers.de

Zertifiziert
ISO 9001
ISO 14001

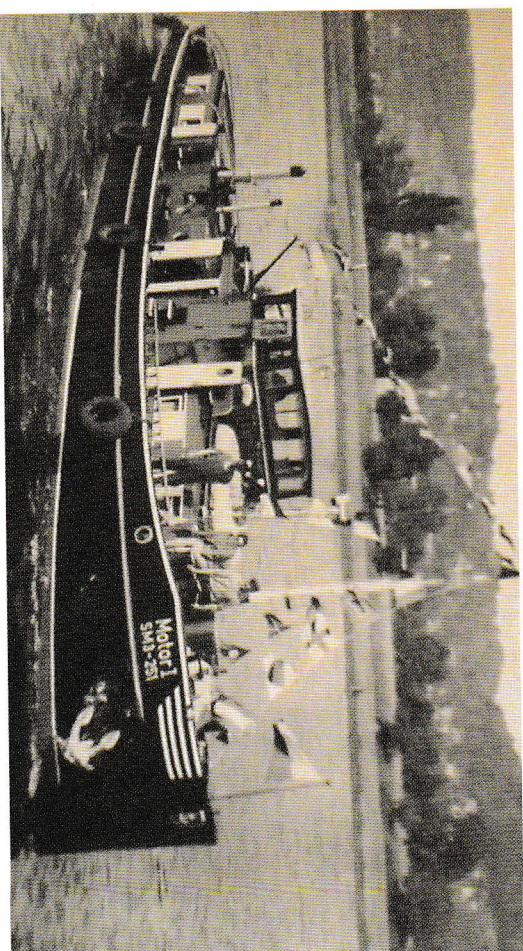
Wasserhahn statt Flaschenwahn®



Schlepper „Motor I“

„Zur Erweiterung der Schleppkraft der Binnenflotte werden im zweiten Fünfjahresplan Schlepper mit der Leistung von 200 PS gebaut. Sie sind für die Saale und die obere Elbe bestimmt“ heißt es in der Zeitschrift „Die Schifffahrt“ von 1957, dem Baujahr unseres Mitgliedbootes Motor I.

Der Schlepper mit Eisklasse ist ein stählerner Einschraubenschlepper mit Vollring-Kortdüse und einem Schraubendurchmesser von 1,10m. Folgende Daten zeichnen Motor I aus: Länge über alles 23,42m, Breite 5,18m, Tiefgang 0,90m, die Hauptmaschine wurde vom VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht Magdeburg gefertigt und ist ein rechtsdrehender 6-Zylinder-4-Takt-Diesel. Der Treibstoffverbrauch wurde mit 175g/PS + 10 Prozent und der Schmierölverbrauch mit 1,75kg/h angegeben!

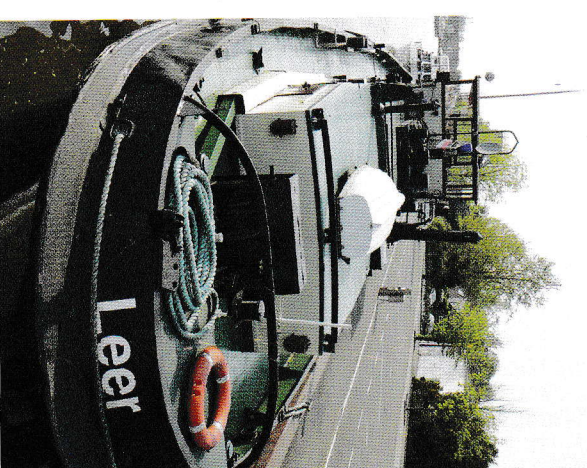


Der Motor vom Typ NVD 136 leistet max. 225 PS bei 375U/min, ist direkt umsteuerbar und mit der Welle gekuppelt, hat also kein Wendegetriebe. Gebaut wurde Motor I in Fürstenberg an der Oder und ist mit einem Hilfsdiesel Typ 1 NVD 18 ausgerüstet von dem die Lichtmaschinen über Kellertrennen, sowie Feuerlösch- und Bergungspumpe über eine Kupplung angetrieben werden. Die Verdrehung liegt bei 57m³. In der Serie wurden nur 9 Schiffe gebaut, außer der 1 ist nur noch die 9 im Wasser.

Nachdem Eigner Björn Hellenthal sich in das alte Schätzchen verliebt hatte, wurden die ebenfalls wasserbegeisterten Eltern Christina und Werner Hellenthal schnell in den Fanclub und Arbeitsclub Motor I aufgenommen. Motor I und Björn Hellenthal sind seit Oktober 2002 Mitglied der DTMV, der gegenwärtige Liegeplatz ist Weener/Ems, der Heimathafen ist Leer. Seitdem Björn auf großer Fahrt die Weltmeere durchstreift, sind Werner und Christina häufiger mal da und kümmern sich, so auch als im letzten Jahr der langjährige Matrose Herr Holtert zu seinem 65. Geburtstag von seinen Kindern einen Besuch auf seinem ehemaligen Arbeitsplatz

geschenkt bekam und die alten Geschichten nur so sprudelten.

Herr Holtert sah bei dieser Gelegenheit auch zum ersten Mal den Kapitänsbereich von innen, obwohl er etliche Jahre Dienst tat auf Motor I. Ja die Zeiten ändern sich..... **28**



Stadt Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2011

- ◆ 03.-20. Mai Ossilooop, Start im Julianenpark
- ◆ 23.-29. Mai Jüdische Woche
- ◆ 29. Mai Pünktenmarsch
- ◆ 25. Juni Bauernmarkt in der Innenstadt
- ◆ 26. Juni Julianenparkfest im Julianenpark
- ◆ 02.+03. Juli Topfermarkt in der Innenstadt
- ◆ 29.-31. Juli Traditionsschiffstreffen im Leeraner Hafen

04.-07. August

Leer
mit 31. Int. Tourenskippertreffen
im Leeraner Hafen

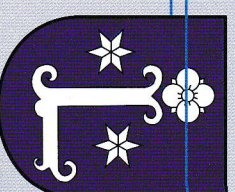
- ◆ 10.-14. August Nds. Frauenmuskitage
- ◆ 19.+20. August Weinfest im Rathaus-Innenhof
- ◆ 27.+28. August Ruderregatta in Leer, Leeraner Hafen
- ◆ 02.-05. September Schützenfest Loga auf dem Schützenplatz Loga
- ◆ 03. September Fest der Kulturen am Denkmalplatz
- ◆ 04. September Citylauf in der Innenstadt
- ◆ 10.+11. September Stadtmeisterschaften im Drachenbootrennen, Leeraner Hafen
- ◆ 19. Oktober Galliviehmarkt auf dem VOST-Gelände
- ◆ 12.-16. Oktober Gallimarkt rund um die „Große Bleiche“
- ◆ ab 21. November Weihnachtsmarkt in der Innenstadt
- ◆ Alle Adventssonntage Weihnachtsmarkt achter d' Waag auf dem Waageplatz
- ◆ ... und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

Tourist-Information der Stadt Leer, Ledastr. 10, 26789 Leer

Tel. 04 91/91 96 96-70, Fax 04 91/91 96 96-69

e-mail: touristik@leer.de, Internet: www.leer.de



Veranstaltungskalender im Internet: www.leer.de

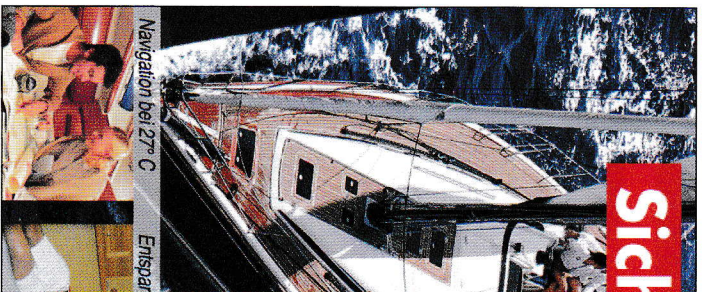
Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für
Schiffselektrik und Dieseltechnik

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

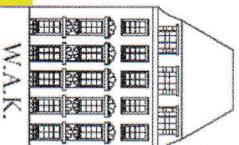


Kfz-Elektrik GmbH & Co KG
Helfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33
www.aaww-bosch.de · eMail: info@aaww-bosch.de



Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C



Bootsversicherungen vom Fachmann

Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

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

Am Wall 149/150, 28195 Bremen
Telefon 04 21 - 369 11-0, Fax 04 21 - 369 11-19

www.weser-assekuranz.de

Die Kontrolle

Ungläubiges Staunen. Was ist denn hier los? Im Oberwasser der Schachtschleuse Rechicourt am Rhein-Marne Kanal ein Menschenauflauf. Hierverritt sich doch sonst keiner hin, außer den Schleusenwärtern, allenfalls ein paar Angler.

Aber was hier angeboten wurde war schon allerhand. VNF (franz. Wasser- und Schifffahrtsamt), Zoll und Gendarmerie (hier franz. Wasserschutzpolizei). Da war richtig was los. Und worum ging es eigentlich? Das ganze Angebot nur um eine Kontrolle der Sportboote durchzuführen? Hier wurde eigentlich alles kontrolliert. Während sich die einen auf die Überprüfung der Vignetten und Bootspapiere konzentrierten, kontrollierten die Anderen die Vollständigkeit der Schiffsausrüstung. Und, damit nicht etwa ein Charterboot mit holländischen

Drogenbaronen hindurch schlüpfte, (jeder weiß, die rauchen in ihren Coffee Shops ja alle Gras) wurden auch Drogenhunde eingesetzt. Und zum guten Schluss wurde auch nach illegalen Waffen und „rotem Diesel“ gefahndet. Sollte jemand eine Signalpistole mitführen, so benötigt er neben der Waffenbesitzkarte einen „Europäischen Feuerwaffenpass“. Wer diese Kontrolle passiert hatte konnte sicher sein: Bei mir ist alles in Ordnung.

Nachdem ich selber mit dem Traditionsschiff GLANFALKE dieses Jahr das erste Mal seit über 10 Jahren auf den Kanälen Frankreichs im Haken von Einville, nicht weit von der Schachtschleuse entfernt, zwar nicht ganz so heftig kontrolliert wurde, und in Zukunft vermutlich öfter derartige Kontrollen durchgeführt werden, sollten wir jetzt einmal ei-

Schiffahrtsrecht

nen kurzen Blick auf die französischen Vorschriften werfen:

Neben vielen sinnvollen Dingen gibt es hier auch einiges was einem seltsam vorkommt. Vorgeschrieben ist zum Beispiel (laut französischer Übersetzung ins Deutsche):

- 2 Ruder oder ein Wriggruder
- 1 Schöpffelle (außer es ist eine schwimmende Wasserpumpe vorhanden)
- 1 Eimer mit Seil für die Boote
- mit einer Länge von über 5 Metern
- 1 Festmacherklampe vorne
- und 1 Abschleppklampe hinten
- 2 Fangleinen, von denen jede mindestens die Länge des Bootes haben soll
- Erste-Hilfe-Kasten
- 1 CE-gemortmer Rettungsring
- 1 Bootshaken
- Alle Boote müssen darüber hinaus wie folgt ausgestattet sein:
- 1 Rettungsring pro Person
- (isotherme Kleidung ausgenommen)
- 1 oder mehrere Feuerlöscher

Es sieht bestimmt interessant aus wenn jemand versucht ein 10t-Schiff zu rudern. Außerdem könnte ich mir vorstellen (und so ist es tatsächlich), dass statt des Rettungsrings pro Person ersatzweise auch Rettungswesten mitgeführt werden können.

Auf den innerfranzösischen Wasserstraßen ist das Führen und Steuern eines Bootes für die Personen verboten, bei denen die Alkoholkonzentration im Blut 0,5 Promille erreicht. (Diesen Passus sollten sich einige Damen und Herren von der Charterbootfraktion mal zu Herzen nehmen.)

Passagiere an Bord: Auf einem Kleinfahrzeug dürfen nicht mehr als 12 Personen an Bord sein. Kinder unter 12 Jahren müssen Rettungswesten tragen, sobald sie sich außerhalb des Steuerhauses/Kabine befinden. Dokumente: Alle deutschen Dokumente sind

auf den französischen Wasserstraßen anerkannt. Und da haben wir ein Problem: Wer Inhaber eines internationalen Bootsscheins des DMYYV ist, der sollte tunlichst dafür sorgen, dass der auch nicht abgelaufen ist. Zwar ist der als Nachweis über das zugeeilte Kennzeichen auch weiter gültig (?), selbst wenn er nicht verlängert wurde, aber ich habe inzwischen von mehreren Skippern gehört, dass es da schon mal Ärger geben kann. Achtung: Bei Kontrollen wir in jedem Fall ein Versicherungsnachweis für das Boot verlangt.

Wer einen Internetzugang hat kann sich das „Merkblatt Mosel“ herunterladen. Dieses ist stark veraltet (Stand Okt.2010) aber es beinhaltet das „MERKBLATT BEIM FÜHREN VON KLEINFAHRZEUGEN IN DER FRANZÖSISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT“. In diesem sollte alles noch einmal ganz genau erläutert sein. Erheblich genauer ist eine französische Internetadresse (mehrsprachig).

<http://www.elwis.de/Freezeitschiffahrt/Verkehrsvorschriften/wasserstrassenbezogen/Merkblatt/MerkblattMosel.pdf>
<http://www.sn-nord-dest.de/developement-du-rable.gouv.fr/?lang=de>
<http://www.vnf.fr>

Noch 'n Tip für Frankreichfahrer der DTMV: Ruft einfach jemanden aus dem Revier an: Peter Wolfram – BELLA VITA, Franz Schneider – POSEIDON (Liegeplatz z.Zt. Sarreguimines /F) oder auch mich Kurt Fritzsche – GLANFALKE. Die Telefonnummern findet ihr in unserer Mitgliederliste.

P.S.: Die Kontrolle des GLANFALKE ergab, für die Bordkasse sehr beruhigend, keine einzige Beanstandung!

Originalartikel aus „Der Fender“, Clubzeitschrift des Yacht- und Wassersport-Club e.V. Dillingen/Saar, Ausgabe 3-2010.


Autor: Jürgen Hector.
 Überarbeitet von Kurt Fritzsche, DTMV

DRUCKHAUS
W. DAHLHEIMER
QUALITÄT MACHT DRUCK

DAHLHEIMER
gbr
DIGITAL
 Qualität im Digitaldruck

NORMANNENSTRASSE 1A · 26723 EMDEN · T. 04921 58918-0 · F. 04921 58918-20
 INFO@DAHLDRUCK.DE · DRUCKVORSTUFE@DAHLDRUCK.DE · WWW.DAHLDRUCK.DE

ERFRISCHEND ANDERS



Ein guter Berater kann Sie
hören, Ihnen zuhören und
genau hinhören. Unsere
nehmen sich auch die Zeit
dafür.

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

www.ostfriesische-volksbank.de

TV Ostfriesische Volksbank eG

Jetzt
beraten!
lassen!

Schiffsmaklerei
Fikkers.nl
Mitglied
Holländische
Schiffmaklersverein

ref. 5009
ref. 1995
ref. 1571
ref. 9007
ref. 1683
ref. 8041

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

TV Grafschafter
Volksbank eG präsentiert

Fest der Kanäle
Sonntag, 19. Juni 2011
in Nordhorn

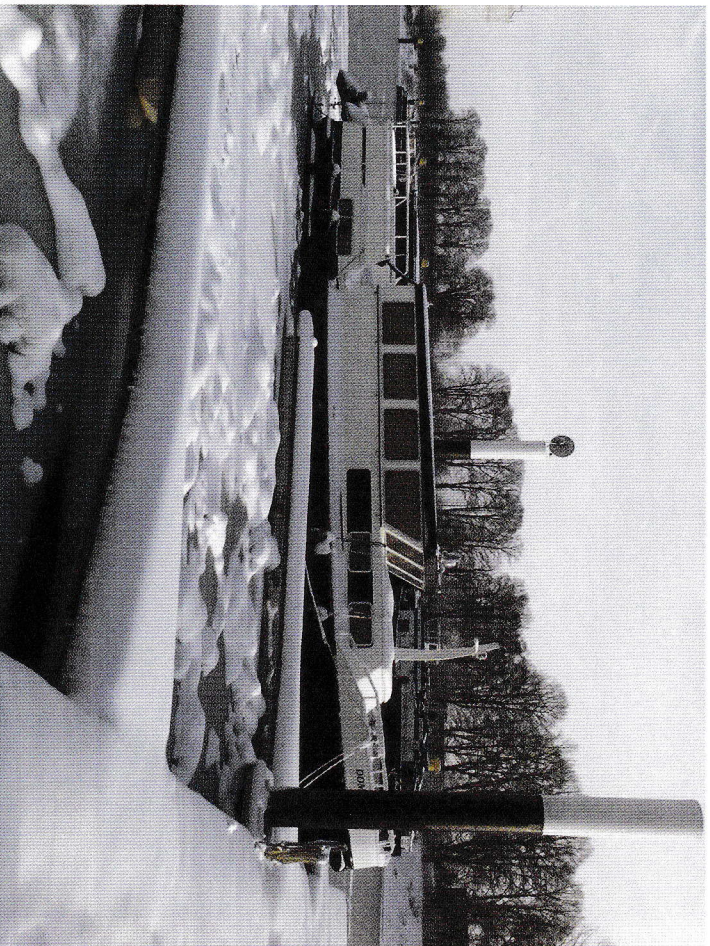
Von 11.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Programm an den Nordhorer Kanälen



WV Nordhorn

ERLEBE DIE WASSERSTADT

WV-Stadtmärkte Nordhorn e.V. | Firmhaberstraße 17 | 48529 Nordhorn
Tel. 05921 8039-0 | Fax 05921 8039-39 | www.wv-nordhorn.de



Winter auf den Wasserstraßen

„Laß uns mal probieren, gibt ja sowieso keinen Winter mehr“

Überführung Lobith/Tolkamer (Rhein, NL)
nach Güster am ELK (Schleswig – Holstein)

Über viele Jahre waren wir mit unserer 104 Jahre alten Hamburger Hafenbarkasse „Gambinus“ glücklich – sehr zuverlässig ist gewesen, jedes Jahr haben wir zwischen 1.500 und 2.500 sm mit ihr zurückgelegt. Unser Traum – eines Tages auf dem Schiff zu wohnen – läßt sich mit ihr aber nicht realisieren. Am Ende ist sie, wieherum wir die Skizzen auch drehen und halten, immer ½ m zu schmal und ein paar zu kurz. Und ein Außererstand geht auch nicht. Sehr schade.

Jetzt, auf der Höhe der Wirtschaftskrise und des sehr verbilligten professionellen

30

KLÖNSCHNACK Nr. 23

Schiffsangebotes, lief uns (wirklich zufällig! Echt! Man kann doch mal nur so bei www.boten.nl gucken, nur um Ideen zu sammeln und zu träumen! Nein, nicht kaufen ... :nee wirklich, war nicht geplant) ein Ex-WSA-Schiff über den Weg. Lang genug. Breit genug. Ausbau solide vor einigen Jahren gemacht. Liegeplatz in den Niederlanden. Dort kennen wir uns aus, sprechen die Sprache.

Wir sind hin, und haben fast sofort zugesagt, nach einer halbtägigen Probefahrt, unter der Bedingung, daß die Ankaufsunteruchung nichts Verstecktes mehr an den Tag bringt



HARTMANN REEDEREI

SETTING THE RIGHT COURSE

In der Welt zu Hause. In Leer daheim.

Aus Meer mehr machen. Unter dieser Maxime wurden wir zur bewegenden Größe im weltumspannenden Seeverkehr. Das Herz unseres globalen Dienstleistungs- und Logistiksystems schlägt im „Haus der Schifffahrt“ an Deutschlands zweitgrößtem Reederstandort. Von hier aus überzeugen wir anspruchsvolle Kunden über alle Ozeane hinweg mit zahlreichen modernen Schiffen und hochwertigen Leistungen.

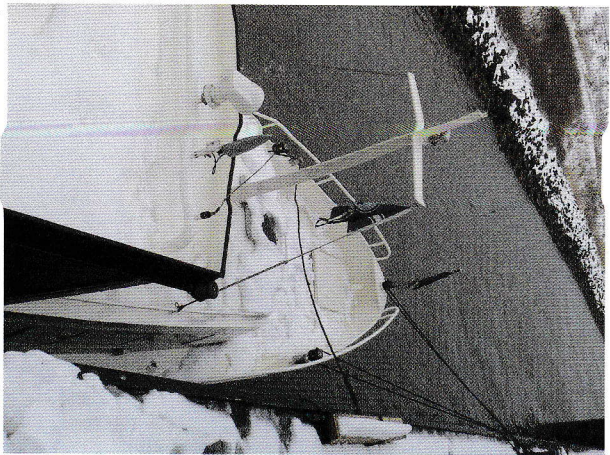
www.hartmann-reederei.de



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP

KLÖNSCHNACK Nr. 23

31



(Keuring heißt das auf Niederländisch, klingt ein bißchen so wie Körnung bei den Tieren, was ja auch 'ne Art von Eignungsprüfung ist :-)

Es gibt ja eh keinen Winter mehr. Laß es uns doch Probieren es und noch im Winter holen. Klar, es war ja immer warn gewesen die letzten Jahre, wann haben unsere Söhne (14/16) denn schon mal Schlittschuh laufen können? Auf dem alten Schiff verhängerte ein Kohleofen die Saison von Ende Februar bis November, Reif und Schnee kennen wir also an Bord.

Also denn, wir wollen nach Weihnachten los, über Sylvestertag bis zum 1. Wochenende im neuen Jahr fahren.

So haben wir dann geplant, (binnen: Rhein, Wesel-Datteln-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal, Elbe-Elbe-Lübeck-Kanal) und verproviantiert. Und dann würde es schon im Dezember kalt. Eis bildete sich auf den Kanälen. Es kam zu Behinderun-

gen. Wir planten nun auch die Variante buten, außenrum: bei kaller Ostwindlage auch nett zu fahren: Rhein, IJssel, IJsselmeer, Prinzess-Margriet-Kanaal, Nordzeekanaal, Eems, Nordsee, Elbe, Elbe-Lübeck-Kanal.

Weihnachten wurde es doch ein wenig wärmer und unbeständiger. Westwindlagen. Also eben binnen. Mit dem Zug ging es nach Lobith, Nachtzug, sehr gemütlich und romantisch, so den 2. Weihnachtsfeiertag ausklingen zu lassen.

Dann ging es am nächsten Morgen an Bord:

27. Dezember, Tag 1

Das Schiff ist kalt – aber trocken. Schon der erste Fortschritt gegenüber unserer alten Dame. Die Heizung springt auf Knopfdruck an – noch ein Pluspunkt vor allem bei meiner Frau.

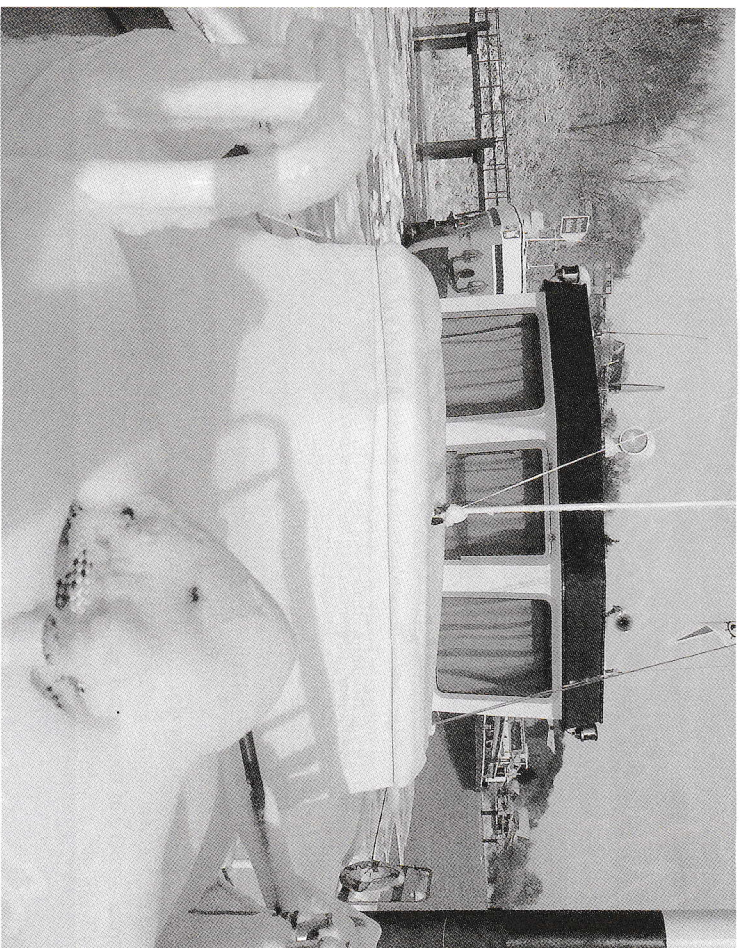
Der niederländische Voreigner weist uns nochmal ein, dann verholen wir zum Bunkerschiff Lobith: er am Ruder. Ob er uns nicht traut oder es sein letzter Anleger werden soll, er fährt.

Als die Tanks voll sind, holen wir aus den schwimmenden Supermarkt auch noch reichlich Stroopwafels, ge vulde Koek und Hagelstag, könnten ja schlechte Zeiten kommen und wir sind eh viel zu selten in den Niederlanden.

Nach der Übergabe sinkt die Flagge der Voreigner im Mast, die Gösch wird auch niedergeholt. Im Mast steigt dafür der Stander des DTMV, vorne eine neue Gösch, der zukünftige Heimathafen: Niendorf an der Stecknitz.

Am Heck weht weiter die niederländische Nationale, vorläufig. Noch ist das Schiff nicht im Seeschiffsregister eingetragen und wir können als niederländische Funkstelle zumindest kommunizieren.

Also los. Alle Leinen weg, rein in Strömung des Rheins. Mehr Gas. Der alte OM 204 a (12,8l



Hubraum, der zwar nach dem Krieg gebaut wurde, aber Vorkriegstechnik (st) ging zuverlässig auf Drehzahl: also 820 U/min. Durchs Wasser fahren wir jetzt 16-17 km/h. 20 gehen auch, bei Höchstdrehzahl von 950. Aber wer will schon rasen...

Etwas eierig queren wir den Rhein – mehr so im Slalom. So eine hydraulische Steuerung fühlt sich doch anders an als die alte Kettensteuerung. Wo ist hier eigentlich mittelschiffs?

Im Mast geht nach 10 min die nächste Flagge hoch: ein kleiner Adenauer, wir brauchen ja eine Gaslandflagge, bei den Farben, die noch am Heck wehen.

Man gewöhnt sich an alles, auch daran, mit einem neuen Schiff geradeaus zu fahren. Es liegt gut im Wasser, läuft sanft durch die Wellen und den Schwall der Verkehr auf

dem Rhein. Noch ein Pluspunkt, viel weniger Geschaukel als vorher.

Noch im Hellen laufen wir in den Reeserward. Unser erstes Anlegen mit diesem Schiff. Da es ein See ist, lassen sich die Reaktionen des Schiffes noch prima probieren, vor und zurück, Ruder hart Steuerbord und Backbord.

Dann geht es los. Langsam an den Steg, Steuerbord soll die „gute“ Seite sein, Wenden, spitzer Winkel, Vorsprung legen, aufstoppen, langsam eindampfen. Geklappert. Wer sagt es denn, geht doch. Nur der Radefekt nach Steuerbord war nicht so, wie erhofft.

Der Schwimmsteg ist vereist. Auf der Inseite liegen einige Schiffe im dünnen Eis. Auf dem Ponton, dem Vereinsheim, ist Leben.

Alte Emden

„Emder Binnenhafen“

Nehmen Sie Kurs auf den Emder Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Ratsdelf 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

Hafenmeister-Mobiltelefon
0160/3624744

www.ag-ems.de

Senfter-Telefon 01805/180182*
* nur gültig, wenn von 18. Dezember, außer Mobil

H. LOHMANN

SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt

Preiswerter Internetshop – über 4000 Artikel
www.lohmann-webshop.de

Schiffs- und Industriebedarf e. K.
49733 Haren (Ems)
Telefon (0 59 32) 7 34 70

Bunkerboot Lohtank III
45711 Datteln
Mobil (01 71) 3 56 22 17

Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster

Bunkerboot Lohtank I

49733 Haren (Ems)
Mobil (01 60) 96 45 66 71

Bunkerboot Lohtank II

48145 Münster
Telefon (02 51) 23 56 19

Berichte der Mitglieder

Wir werden sofort eingeladen, den Rest der Weihnachtsskeise mit ihnen zu vertilgen und uns bei Punsch zu wärmen. Fahren will heute weder von unseren Gastgebern noch von uns keiner mehr, aber schnacken über Wasser und Schiffe, Wind und Wellen ist drinnen gut, wenn es warm ist und draußen bitterkalt.

Das wurde auch die Nacht, also bitterkalt, nicht warm. Heizung aus, einkuscheln in die große Doppelkoje im Vorschiff. Unsere erste Nacht an Bord unseres neuen Schiffes. Keine Blumen für meine Frau, aber Eisblumen an den Fenstern.

28. Dezember, Tag2

Wenn an diesem Tag irgendetwas Sinnvolles passieren soll, das normalerweise nach dem Aufsehen angegangen wird, dann muß ich zuerst raus. Zumindest um die Heizung anzustellen. Da ich Schiff fahren will: Aufstehen, sprinten zum Schalter, drehen, zurück ins warme und Hoffen aufs Kuschen. Der heldenhafte Einsatz wird nur mit einem Quitschen: "Ihnh, wo kommst du denn her. Kalte Füße, nimm sie weg!" quittiert.

Irgendwann, schneller als gedacht, wird das Schiff warm. Frühstück, ein Blick in den „Keller“ zu „den Hamstern“, wie jeden Morgen auch schon auf dem alten Schiff. Hier sind es viel weniger Kontroll- und Schmierstellen und es gibt viel mehr Platz da unten.

Die alte Dame startet sofort. Das Ablegen ist unproblematisch. Eis hat sich auf dem See nur an wenigen Stellen gebildet. Wir nutzen die Möglichkeit, noch ein paar Manöver zu fahren um zu üben, bevor es durch den Verbindungskanal zum Rhein geht. Weiter geht es zu Berg. Wir kommen gut gegenan voran, nach nur drei Stunden ist schon Wesel in Sicht. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal kein Eis, außer am Rand. Die Schleuse ist frei. Also dann. Unsere erste Schleuse mit dem neuen Schiff.

Es liegt in der Wartezeit gut still im Wasser, läßt sich auf einer Position halten. Wir legen wieder Steuerbord an – alles klappt, gleich beim ersten Versuch. Das Vertrauen in das Schiff und uns wächst. Obwohl: Das mit dem Radeflekt geht eigentlich viel wirkungsvoller, war zumindest auf dem alten Schiff so.

Über den Tag auf dem Kanal ist nicht mehr zu erzählen. Im Winter, grau, bei Schneegrieseln ist seine Attraktivität doch arg begrenzt.

Für die Nacht gehen wir an die Spundwand in Dorsten, fast im Zentrum. Ein kleiner Stadtbummel, frische Vorräte bunkern, ein Glühwein am Weihnachtsmarkt schmeckt auch nach Weihnachten noch und verlangt sofort eine Wurst hinterher, mindestens!

Zurück am Liegeplatz sehen wir Strompoller. Hin mit dem Kabel, einstecken. An Bord bleibt es tot. Andere Dose. Wieder nichts. Direkt mit einer Lampe an die Dose, kann ja sein das Kabel hat ne Macke. Nichts. Bei Störungen rufen sie bitte 0236x-xxxx an. Klar machen wir, ist ja Werktag, wenn auch zwischen den Jahren aber die Schleusensände sind noch besetzt. Ob wir denn auch einen Schlüssel hätten? Klar, haben wir, Schiff, Auto, Haustür... -Nee, für die Energiesäule. - Nö, haben wir nicht – Kann man aber kaulen, sagen die auf der Schleuse, die Poller stehen jetzt überall. – Klar, machen wir morgen dann, ist ja ne tolle Idee, ein kompatibler Schlüssel für die Kanäle. – Gute Nacht dann, bis Morgen.

Wir bleiben also erstmal autark, die Heizung brummelt, die mitgenommenen Bücher sind spannend. Was brauchen wir eigentlich Strom?

29. Dezember, Tag 3

Aufwachen, aufstehen unterscheidet sich nicht wesentlich vom Vortag, außer daß leichter Schneeflaum an Deck ist. Frühstück, Hamster füttern, und los. Der Kanal ist frei.

Berichte der Mitglieder

- Und ähnlich spannend wie am Vortag. Auf der ersten Schleuse kommen wir zu unserem Schlüssel, durch die folgenden Schleusen zu immer mehr Übung und Selbstvertrauen. Nur der Radeffekt stellt sich nicht ein.

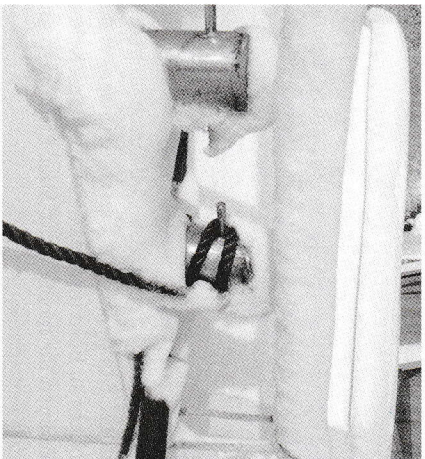
Wir wechseln den Kanal, fahren jetzt auf dem Dortmund-Ems-Kanal gen Norden. Kaum Eis. Dafür Schnee von oben. Drinnen ist es zwar warm, aber die Fenster beschlagen und überfröhen, von außen legt sich auch Schnee drauf. Es wird dunkel und die Sicht dadurch nicht wirklich besser. Der Suchscheinwerfer - von drinnen mit Joystick zu steuern, Fernlicht und Nahbereich, toll, was es alles gibt und es gehört uns! - tut seinen Dienst und hilft wirklich sehr.

Im Stadtgebiet von Münster kommt von vorn ein kleines Schiff auf uns zu: die WaSchPo. Läuft vorbei. Ey, die drehen, ruf meine Frau. Sie kommen näher. - Wollen die was? - Wenn die was wollen, machen sie sich bemerkbar! Was auch prompt geschieht: Neben uns geht der noch imposantere Suchscheinwerfer an und blinkt.

Na gut, Fahrt raus, Jacke über und an den Außenfahrstrand. Het Licht doet het niet! Stuurboord.

Aha, Steuerbordlaterne geht nicht. Naja, gestern ging sie noch - sagt jeder, war aber so. Also lieber freundlich für den netten Hinweis bedanken. Das reichte schon, sie waren zufrieden mit der Auskunft und zogen von dannen. Keine Kontrolle und warum der niederländische Anruf? Klar, an unserem Heck wehen sie ja noch, rot weiß blau, die niederländischen Farben. Die können ja nicht wissen... - das macht Hoffnung für das unbehelligte Funken mit niederländischer Frequenzzuteilung und ATIS.

Wir gehen im Mittelhafen, direkt in der Spitze an die Spundwand. 'N Büschen wenig Poller für einen Gästehafen und keine Energiepoller



für unseren tollen, neuen Schlüssel, dafür aber eine klasse Lage. Essen im Restaurant nebenan, dann ins Kino gegenüber und morgen kann ich Brötchen holen, während die Heizung das Schiff auf die Kompatibilitätstemperatur mit meiner Frau bringt...

30. Dezember, Tag 4

Früh geht es los, noch in der Dämmerung (der Fehler für die ausgefallene Steuerbordlaterne war nicht zu finden gewesen...), denn wir sind beim Bunkerschiff vor der Schleuse angemeldet. Die nächsten Tage hat eh alles zu, also nochmal randvoll. Wir werden schon erwartet, die Leinen werden angenommen. Wir wissen wo der Tank ist - aber leider nicht wie wir ihn aufkriegen. Wo ist den der passende Schlüssel für den Deckel. 2 Löcher, 4 cm auseinander, 0,6cm tief. Das muß es doch an Bord bei uns geben. Der Vorbesitzer geht nicht ans Handy. Mist. Oder kann uns zumindest auf dem Bunkerschiff einer einen ausleihen? Fehlanzeige.

Auf der anderen Seite arbeitet das WSA an der Böschung (bei dem Wetter, der Temperatur und einem Tag vor Silvester!). Unser Schiff ist doch auch ein Ex-W.SA. Wir sind doch in

Berichte der Mitglieder

Deutschland. Da gibt es doch bestimmt eine Norm oder amtsinterne Bauvorschrift zu den Tanks. Könnten die nicht, leihweise?

Per Funk angefragt sind sie sofort hilfsbereit und kommen längsseits. Sie kramen nach ihrem Tankschlüssel - aber die es hat sich die Norm wohl tatsächlich doch geändert. Sie haben einen 3 cm langen Schlitz. Liegt wahrscheinlich an der europäischen Harmonisierung oder der Wiedervereinigung, was weiß denn ich.

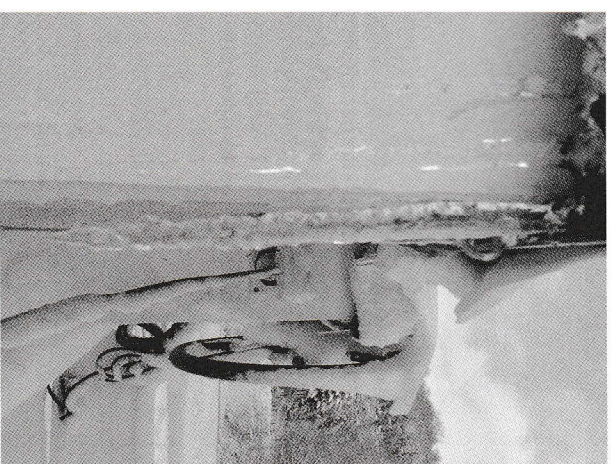
Und nu? Vorsichtig brutal, wie eben nur Männer sein können wird beraten in dem man handelt und wenig redet. Besatzung Bunkerschiff, WSA und wir. Schraubendreher in eines der Löcher, Hammer und dann im richtigen Winkel schlagen. Das mußte gehen. Geht auch! Alle sind wir froh: erstens hat es geklappt, zweitens hatten die Kollegen vom WSA eine Pause bei der Kälte und drittens kann die Bunkerrfirma noch an uns Geld verdienen!

Wir bedanken uns herzlich bei allen Beteiligten (Was die gedacht haben, weiß ich nicht... wie kann man mit so einem Schiff fahren und keinen Schlüssel haben...), legen ab, warten vor der Schleuse, werden mit hineingekommen und fahren weiter.

Bald haben wir den Mittellandkanal erreicht. Ist schon mehr Eis hier.

Wir gehen an wieder an eine Spundwand für die Nacht, bei Achmer, bei der WSP, dicht am Sperttor, gegenüber der Eimmündung des Stichkanals nach Osabrück, ein ausgewiesener Liegeplatz. Wieder keine Energiesäulen und keinen Ort für unseren schönen, teuren Schlüssel.

Wir stapfen durch den Schnee um uns die Beine zu vertreten. Mächtig viel Landschaft, das ist im Dunklen noch zu sehen. Das war's dann aber auch.



31. Dezember, Sylvester, Tag 5

Wir wachen auf, es ist kalt, wie üblich. Allerdings gibt es hier und da mehr Eis. Auch die Schönheit des MLK ist Winter, bei Schneeschauern sehr übersichtlich. Uns aber geht es gut, das Schiff bewährt sich. Mehr als ausreichend, fast schon gut isoliert, eine Heizung mit einer angemessenen Leistung, und wir können uns regelmäßig am Ruder ablösen, Tee kochen, lesen dösen...

So erreichen wir in der beginnenden Dämmerung Minden. Schreck: Der Yachthafen ist nicht nur zugefroren sondern auch gesperrt. Also weiter. Bis kurz vor die Brücke. Dort muß man auch liegen können. Richtig, eine Spundwand aber wieder kein Ort für unseren Zauberschlüssel. Dafür müssen wir schneefegen, an Deck und ein wenig auch am Ufer, wegen der Sicherheit.

Wir gehen runter in den Ort zum Italiener. Sylvestermahl. Danach in eine der großen Kir-

chen, Althahresabenddacht. Ca. 2 Stunden vor Mitternacht sind wir wieder an Bord und so müde, daß wir schlafen gehen, obwohl wir allein sind (Sturmfreier Dampfer!) und unsere Kinder nicht mit.

1. Januar, Tag 6

Es ist deutlich kälter, als wir kurz nach Mitternacht durch die Knallerei aufwachen. Frohes Neues Jahr! Am nächsten Morgen müssen wir erneut Schnee fegen an Bord. Auch ist das Eis auf dem Kanal nicht weniger geworden in dieser Nacht.

Wir machen uns auf nach Hannover. Unterwasser der Schleuse Anderen, so heißt das Etappenziel. Die Fahrt geht - abwechselnd am Ruder - ohne Vorkommisse vor sich. Drinnen warm, draußen kalt und kälter.

In Hannover dann immer mehr Schollen und vom Ufer her festrierende Eisdecke. Noch geht es, unser Schiff hat ja immerhin eine Eisverstärkung im Bugbereich. Obwohl - es tut weh, das Eis krachen zu hören, zu spüren, wie die Stöße auf den Rumpf einwirken.

Aber wir kommen nicht an. Ca. zwei Kanal-kilometer vor Anderen, beim Abzweig des Stichkanals bei Misburg ist die Eisdecke plötzlich schnell zunehmend und nach nur 200m geschlossen, weil noch nicht durch vorfahrende Schiffe gebrochen. Heute ist Neujahr, die Schleuse hat zu. Wir wagen uns langsam in das Eis. Aber warum sollen wir es brechen und unser Schiff so belasten? Wir beraten uns, mitten auf dem Kanal. Sobald die Maschine steht, bewegt sich nichts mehr, wir treiben nicht - auch eine neue Erfahrung.

Im Stichkanal soll es doch einen Yachthafen geben, da wollen wir nur hin. Hinter uns kommt ein Binnenschiff auf, biegt in den Stichkanal und steckt fest. Es wurschtelt

sich wieder heraus, achteraus. Wenn es bei denen nicht klappt, dann geht es bei uns auch nicht. Zeit zum Überlegen haben wir ja, so mitten im Eis.

Plan C lautet nun, achteraus aus dem Eis, dann wenden und zurück zum YH Hannover. In der durch uns gebrochenen Spur ziehen wir uns unter Maschine achteraus langsam die 150m wieder raus.

Achteraus dreht das Heck immer ein wenig nach Backbord - sollten wir den Voreigner so mißverstanden haben bei der Frage nach dem Radefekt und der „guten“ Seite beim Anlegen? Es scheint so.

Heute abend gehe ich den Keller und sehe nach, wieweit die Welle sich dreht. Hätte ich auch schon mal vorher machen können... Na ja.

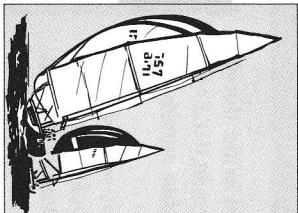
Wieder im verhältnismäßig freien Wasser wenden wir und laufen die XXXm zurück zum Yachthafen. Zwischen den Dauer- und Winterliegern ist eine geschlossene Eisdecke, außerdem sind die Boxen zu klein für uns. Aber längsseits des ersten Sieges ist noch Platz, das Eis wirkt dünner - klar, der hier steht der Schwell der vorbeifahrenden Schifffahrt rein. Also mit langsamer Fahrt voraus an den Steg, das Eis brechen. Dann achteraus auf den Kanal, wenden, und wiederum achteraus anlegen, vorher die Schollen mit der Maschine auf den Kanal spülen. Dann ist der Bug morgen Richtung offenes Wasser und zusammenführende Schollen sind kein Hindernis.

Es ist unser kompliziertestes Manöver bisher. Aber es klappt. Meine Frau und ich fahren seit vielen Jahren zusammen und es geht in der Regel ohne Worte, nur mit Handzeichen, aber in jedem Fall immer ohne Rufen und Schreien. Das ist mir immer peinlich (fremdschämen), wenn ich es in Häfen erlebe, daß Crews Steuerfehler, mangelnde Erfahrung

Die Segelmacher

Maßanfertigungen von Meisterhand

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



Propangas-Station

Salverius Nachf. GmbH

Inhaber:
Vollborth & Battermann
26789 Leer
Neue Straße 20
(in der Altstadt)
Telefon:
0491/2874
Fax:
0491/9923249

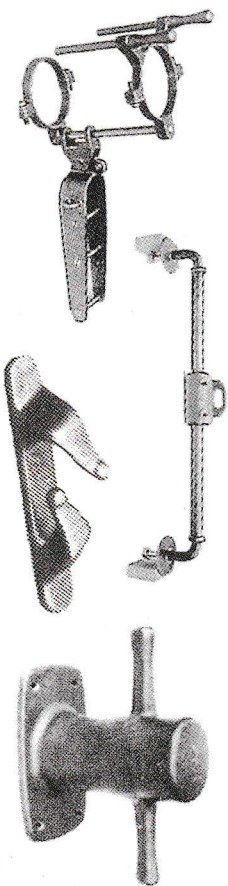


www.DerSegelmacher.de • salverius@t-online.de

GRAFIK-TEAM - LEEER

Bronzebeschläge, Zubehör und Ausrüstung für klassische Yachten und traditionelle Schiffe

Yachtbeiboote - Masten



GD Boote
Dauelsberg

D-27751 Delmenhorst / Deichhausen · Ochsenweiderweg 6
Tel. 0049 - 42 21 4 12 07 · Fax 0049 - 42 21 4 37 57

oder schlicht den seitlichen Wind durch Lautstärke ausgleichen wollen. In der Regel ändert sich durch Heckik nichts, zumindest nicht zum Guten.

Mit solchen Gedanken im Kopf machen wir fest. Und? Ein Ende eines Festmachers hängt im Wasser. Ein letzter Schubs mit der Maschine, bei hart gelegtem Ruder, damit das Heck rankommt, Ruder wieder mittschiffs und ich gehe kurz in den Keller, Feierabend für die Maschine. Meine Frau kommt nicht wieder rein, wo ist sie denn bei der Kälte? Draußen, auf dem Steg am Heck. Und sie zieht an einem Festmacher, der unter dem Heck im Wasser verschwindet. Mist. Leine in der Schraube, ist mein erster Gedanke.

Maschine steht, Schiff liegt fest – die Lage ist stabil und kann sich nicht verschlimmern, es sei denn, wir machen selber Fehler. Also auch hier: ruhig bleiben. Vielleicht hilft es ja, wenn ich selber mal ziehe und ruckle, ich bin ja schließlich der Mann. Es hilft aber auch nicht.

Was nun? Tauchen? Selber? Im Eis – kein echtes Vergnügen, im Gegenteil, viel zu viel Risiko, sehr schnell zu unterkühlen und zu viel zu riskieren. – Scheidet also aus.

Fremder Taucher? DLRG? Feuerwehr? Firma? Jetzt am 1.1., Neujahr? Ist doch keine Gefahr im Verzug.

Buch macht kluch sagt meine Frau und holt das betagte Buch (mit so vielen Gruselstitionen) „Notfälle an Bord“ von unten. Als Rat zur Situation lesen wir: „Welle mit der Hand drehen“. Klar, nicht mit der Maschine, da ist das Seil schnell aufgewickelt, selbst bei langsamster Fahrt. Mit der Hand hat außerdem den Vorteil, daß der Partner sofort sehen kann, ob die Drehrichtung stimmt: wird das Ende länger oder kürzer. Aber auch das

hilft nichts. Weder rechts- noch linksrum. Einfach gar keine Veränderung, überhaupt nichts.

Was nun? Erstmal runter, Teewasser aufsetzen, denn wir haben ja Zeit zum Nachdenken. Aber auch mit Tee fällt uns nichts ein.

Dann eben nochmal schneefegen an Deck. Und dabei passiert es. Einer von uns dreht am Rad (nicht dreht durch, sondern „in echt“, am Ruder).

Draußen klatscht es? was ist den jetzt in Wasser gefallen? Der Blick über die Reling zeigt: Das Ende des Festmachers. Es war garnicht in der Schraube, oder an der Welle, sondern klemmte zwischen Ruderblatt und Rumpf. So einfach geht das. Gott sei Dank! Wir sind beide erleichtert.

Wir gehen am Abend an Land, spazieren, flüchten aber vor der schneidenden Kälte nach einer Stunde wieder ins Warme.

2. Januar, Tag 7

War das diese Nacht bitterkalt. Besser kann das mit der Eislage nicht geworden sein, im Gegenteil. Aber es führen schon früh Schiffe vorbei. Ein Anruf bei der Schleuse klärt, daß dort zumindest gebrochen wurde und der Verkehr wieder läuft, wenn auch durch Treibeis.

Also los. Vor der Schleuse Scholleneis – und Wartezeit an der Spundwand.

Im Oberwasser ist überraschend wenig Eis. Es wird bis zum Elbe-Seiten-Kanal auch nicht wirklich mehr.

Auf dem ESK allerdings ist richtig viel Eis, fest am Ufer, aufgebrochene Schollen in der Mitte. Wir müssen mit der Fahrt runtergehen. Vor uns fährt in einigen Kilometern offensichtlich



ein Binnenschiff und löst das Eis. Wir überlegen: Weiter? Ins dichter werdende Eis? Oder zurück und auf einen freien Yachthafen hoffen? Oder bis Magdeburg und dann die Elbe runter? Aber dort sind die Häfen, so meldet www.elwis.de -> Eislage, zum Teil schon zu. Also weiter, hilft ja nichts. Wir kommen langsam zum Binnenschiff auf und beschließen, dahinter zu bleiben, den im Kielwasser ist es relativ eisfrei – dafür aber deutlich schwerer durch das Schraubenwasser, Kurs zu halten.

Es wird dunkel, der nächste Yachthafen ist Gifhorn, wenn wir nicht an die Spundwand wollen, was bei der Eislage nicht schön sein dürfte, wenn Schiffe passieren.

Voraus ist (es schneit wieder) nur das Hecklicht des Binnenschiffes zu sehen. Sonstige Ausleuchtung des Kanals: Fehlanzeige!

Diese Art zu fahren ist viel anstrengender als gedacht. Stur auf das Licht zu, immer wieder mit der Drehzahl spielen, um den Abstand zu halten und die schlechte Sicht bei Dunkelheit. Würde er doch nur einen Trick schneller fahren. Der YH Gifhorn ist geschlossen und fest zugefahren. Also noch weiter durch die Dunkelheit. Hilft ja nichts.

Von achtern kommt ein weiteres Schiff auf und fragt den Vorausfahrenden, ob Überholen möglich ist. Er darf, der andere „macht langsam“. Wir fragen auch nach: den einen,

ob wir mit vorbei dürfen, den anderen, ob wir in seinem Kielwasser bleiben können. Wir dürfen beides.

Nach einiger Zeit werden offensichtlich wir angerufen: „Kleine Schiff, kleine Schiff, muß schneller fahren!“ Der Vormann will noch Strecke machen. Gerne doch! Die Maschine freut sich, wieder in einer vernünftigen Drehzahl arbeiten zu dürfen. Bis Lüneburg will der Vorausfahrer – mal sehen, wie weit ich noch durchhalte. Meiner Frau ist das in der Dunkelheit nicht geheuer, selber zu fahren. Aber sie unterhält mich und hält mich wach.

Dichtes Eis in Oberwasser Schleuse Uelzen. Mann o Mann. Wir kommen nicht mit der ersten Schleuse mit, dürfen aber bei der zweiten mit rein, ein wirklich netter Kollege auf dem Leitstand. Es arbeitet nur der neue Teil der Anlage.

Es ist fast 22.00, als wir durch sind, wir sind geschafft. Ein weiterer Anruf auf dem Leitstand, wir dürfen im Untervasser liegen bleiben. Ein letzter Anruf beim Vorausfahrer, Gute Wache und vielen Dank!

Wir machen fest und Feierabend für heute. Die Eislage wirkt bedrohlich. Schollen, überall. Dazwischen Griespuddings. Und Schnee von oben. Wenn das nicht in Bewegung bleibt, friert das sofort fest und uns ein! Durch das Schleusen bewegt sich die ganze Nacht immer mal wieder etwas (furchbare Geräusche, wenn der Kopf unter der Wasserlinie ist... es knirscht und reibt und drückt, das einem Angst und Bange wird. Zweimal spüle ich mit unserer Maschine den Bereich um uns frei...

3. Januar, Tag 8 – der letzte in Fahrt

Ab 6.00 habe ich das Funkgerät an, damit wir uns bei einer Falschleusung direkt anhängen

Berichte der Mitglieder

können. Es ist aber kein Verkehr. Wer fährt schon bei so einem Wetter! Nicht mal Berrisschiffahrt.

Der sehr nette Mitarbeiter des WSA auf dem Leitstand ist immer noch im Dienst – er hatte wegen der Geburt eines Kindes bei einem Kollegen die Dienste getauscht. Also wirklich nett.

Gegen 8.00 werden wir angerufen, daß eine Talschleusung läuft. Das vorletzte angemeldete Schiff. Also wecken wir unsere Hamster und machen uns fertig. Ein 87m Schiff. Wir dürfen uns wieder bei ihm anhängen und im Kielwasser mitfahren. Das ist Klasse, denn soviel Eis, Wahnsinn!

Im Oberwasser von Scharnebeck sollen wir uns an den Warteplatz legen, bis eine mögliche Schleusung aufgerufen wird. D.h., das Risiko des Einfrierens steigt. Unten ist dann nicht gebrochen. Nette Gespräche und Verhandlungen mit dem Vorausfahrer und dem Leitstand und ein pragmatisches Ergebnis: er macht fest, zuerst normal, geht dann aber mit dem Heck auf die gegenüberliegende Seite, so daß er diagonal liegt, wir gehen in die Lücke mit unserem Bug – so kommen wir beide mit einem Trog mit Klasse, was nicht alles geht, wenn keine Saison ist und man als Kleinschiffahrt allein auf weiter Flur! Herzlichen Dank an alle Beteiligten und los geht's.

Im Unterwasser bleiben wir bis zur Elbe hinter dem Binnenschiff. Richtung Elbe wird das Eis weniger. Der Vorausfahrer geht dann zu Tal, Richtung Hamburg, wir zu Berg, nach Laubenburg. Es ist kaum Eis auf der Elbe. Den wenigen Schollen kann man ausweichen. Wie sieht es auf dem Elbe-Lübeck-Kanal aus? Gestern war er laut elwis noch nicht gesperrt... Der Hafen Laubenburg scheint frei. An der Hitzler Werft kommen wir gut vorbei, aber nach der Straßenbrücke beginnt das Eis.

Hier ist lange kein Schiff mehr gefahren. Das wird nichts, 28km durch festes Eis bis Güster...

Also, hierbleiben, bzw. erstmal hinkommen an den Yachthafen Laubenburg, 200m Eis, mal fester und dicker, mal lockerer und dünner. Was dieses Schiff nicht alles kann!

Wir machen am Schwimmgast fest. Ende Gelände. Na ja, wir haben es fast geschafft. Weit über 400 km in 8 Tagen, vom Rhein in den Niederlanden bis fast nach Hause.

Mitten im kalten Winter, wohl zur Hälfte zur Nacht. Wie wir erfahren, tatsächlich als vorletzte Schleusung in Scharnebeck, bevor auch der ESK gesperrt wurde.

Schäden am Schiff: Keine, außer daß im vor-dereren Drittel ein 10 – 25 cm breiter Streifen ist, an dem der Lack und das Antifouling fehlt.

Unser neues Schiff hat seine Feuertaupe bestanden, wir bereuen es nicht (auch wenn wir das alle immer noch gern haben und es uns abgeht, es im Frühjahr verkaufen zu sollen...) Solide Technik, starke Maschine, und: gute Heizung. Das kann man mal wieder machen, bei weniger Eisgang. Aber schließlich leben wir in der Zeit des Klimawandels, also ist, zumindest an dieser Stelle, noch Hoffnung...

Wir bleiben diesen Winter eingefroren bis Anfang März. Der Schlepper von der Hitzler Werft hält immer wieder gegenan und bricht das feste Eis im gesamten Schutzhafen Laubenburg. Viel kann so in die Elbe treiben und der Eisdruck hält sich in Grenzen. Danke an Hitzler!

Den Schlüssel für die Strompoller haben wir übrigens zurückgeschickt. Wir haben nirgendwo je wieder einen gesehen.

Im Februar bekam das Schiff die Vermessung und dann die Eintragung in das deutsche Seeschiffregister.

Berichte der Mitglieder

Name: Ardea alba (lat. für Silberreiher), Ex: Reiher (WSA Lübeck – bis 1999), Ex: Scorpio (NL, bis 2004), Ex: Dominique (NL)

Heimathafen: Niendorf an der Stecknitz
Länge Rumpf: 14,71, mit hoch/runtergeklappter Badeplattform: 14,95/16,25

Breite: 3,20
Tiefgang: 1,10
Ca 20 t

Gebaut 1951/52 von der Telow-Werft AG in Berlin für das WSA Lübeck
Umgebaud 2004/5

Stahl, 6 mm, eisverstärkt 12mm, bis heute kaum Substanzverlust (laut Schallung)

Motor Mercedes OM 204a (4 Zyl., 12,81 Hubraum ca. 100PS bei max. 950 U/min), Reintjes 1:1 hydr. Wendegetriebe (zusammen 1,9 t schwer)

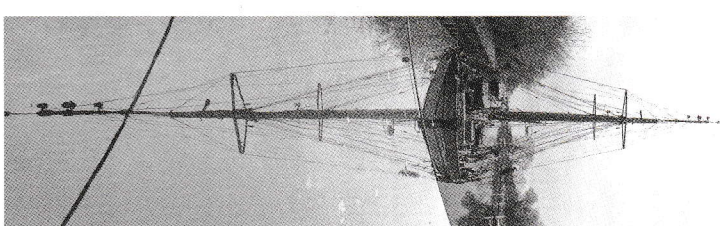
4 Kojen, 2 Kajüten, Küchenzeile, elektr. WC, Durchlauferhitzer, Dusche, Waschmaschine, großer Salon, rundum verglast.


Innen- und Außensteuerstand, großes Achterdeck (15m²) 

„Tiefergelegt“

Der Untergang der Nora von Bremen bei der Sturmflut im Hafen von Weener Anno 2009

„Guck an, die original friesische Sitzgruppe beisammen,“ Hubbi war eingelaufen. Stille mit Troyer bekleidet setzte er sich zu den üblichen Verdächtigen an den Tisch. „Nix zu tun?“ fragte er in die Runde. Es dauerte, aber dann wurde ihm doch geantwortet. „Doch!“ Es dauerte nochmals, bevor Jan ihn mit der Frage konfrontierte: „und sült's?“ „Mann zwei Stunden im Stau gestanden, das halbe Revier ist auf den Beinen. Wo die alle hinwollen, hant die kein zuhause?“ Watt heest hier auf den Beinen? Rädern meinst du wohl?“ „Und dann“, mische Ole sich ein, du stehst nicht im Stau, du bist der Stau, zumindest zum Teil.“ „Wie? Ich bin der Stau?“ „Ja, wenn du nicht wärs, dann könnte ja keiner vor dir sein und keiner hinter dir, also wär auch kein Stau, nich?“ „Da hat der Ole recht, datt muss ich unverwundet zugeben, dass er da recht hat, hat er nämlich!“ Wenn Jan das sagte, gab es nichts mehr zu diskutieren. Hubbi fühle sich schuldig und noch schlechter. „Na trink ma erst, n lütten dann wird datt all wier“. „Da hat der Ole

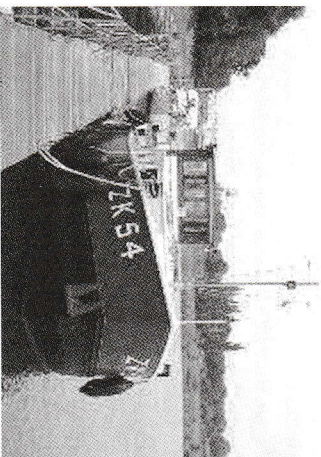


recht.“ Hubbi glaubte Jan und bestellt. „Watt iss denn mit der Nora? Abgesoffen?“ „Nó, tief ergelegt, iss ja heute modern, nich!“ Hein gluckste und fügte dann hinzu: „abgesoffen“. „Und wie?“ „Tscha, man so nach unten, nöcht?“ „Ja, ich mein warum, son Schiff säuft doch nicht einfach ab.“ „Nicht?“ „Nee, nich dass ich wüßte.“ „Da hat er recht, der Hubbi,“ Ole wagte sich hervor. „Das war auch man nicht einfach, dass war jetzt schon das dritte mal.“ Rüdiger Freichmann, Weener 

MS LUCTOR

Die Bauwerft der kleinen Tralk (Buertjeship) ist Hartwig Stichternoth, dem Eigner und DTMV-Mitglied unbekannt, das Baujahr steht allerdings fest, 1920. LUCTOR wurde als kleines Frachtschiff gebaut und mit einem 1 Zylinder Kromhout im Fahrgelände der holländischen Gewässer eingesetzt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Frachtverkehr dieser kleinen und flexibel einsetzbaren Bootsklasse durch die beginnenden LKW Transporte verdrängt. Die 14,9m lange und 3,30 breite LUCTOR wurde etwa 1946/1947 durch Fischer aus Zoutkamp bei Groningen gekauft. In Zoutkamp war dies durchaus üblich, da der Schiffstyp nach verhältnismäßig überschaubaren Umbauten im Krabbenfischgeschäft eingesetzt werden konnte. Nachdem ein Glatdeck, ein kleines Steuerhaus, Mast- und Schurpäume sowie ein Cummins Motor installiert war, ging es in den heftigen Arbeitseinsatz auf See. Der



runde Bug erwies sich für diesen Einsatz als problematisch und wurde, wie üblich für die Zoutkamp Fahrzeuge, durch einen spitzeren und schlankeren Bug ersetzt.

Bis in die späten 80er Jahre arbeitete LUCTOR unter der Kennung ZK54 in der Fischerei und bekam auch nochmal einen neuen Antrieb, einen DAF 6Zyl. mit Conventry Getriebe, der auch heute noch seinen Dienst tut und Hartwig noch nie im Stich gelassen hat.

Ende der 80er ging LUCTOR außer Betrieb und wurde als Freizeitsschiff weiter genutzt. Vor etwa 6 Jahren übernahm Hartwig das Schiff und legte es in den Heimathafen Krefeld. Eine interessante Episode zum Schiff ist die lückenlose Dokumentation von ZK 54 im Schifffahrtsmuseum von Zoutkamp, wo Hartwig nicht nur viele Neuigkeiten recherchieren konnte, sondern auch mit einem der alten Kapitäne und Mannschaftsmitgliedern Kontakt bekam.

LUCTOR geht auch weiterhin etwa 4-5 Monate pro Jahr auf Reisen, dieses Jahr wohl in die polnischen Gewässer. Hoffentlich geht alles weiterhin gut mit LUCTOR und Hartwig, die beide seit 2008 als prima Team bei der DTMV sind. Wir wünschen stets genügend Wasser, wo immer es benötigt wird.



Set dabei! Als Förderer und Spender

DEUTSCHER TOURISMUSVERBAND

Säuft der Lahn-Tourismus ab?

Vereine, Verbände, Unternehmen und Politiker schlagen Alarm

Flankiert von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und begleitet vom Lärm der benachbarten Baustelle haben sich Interessensverbände und Politiker gestern für den Erhalt der Lahn als Tourismusader formiert.

Diez. Der laute Vortrieb der Stahlsplundwände in den Boden lässt die Umgebung erzittern und stößt in der Nachbarschaft des Halens auf wenig Freude. Vereine, Verbände und dem Lahn-Tourismus verbundene Unternehmen schlagen Alarm. Sie befürchten, dass der Fluss schon Mitte des Jahrzehnts nicht mehr zu befahren und der Tourismus in all seinen Verzweigungen massiv gestört sein könnte.

Sollte nämlich eine Reform des Bundesverkehrsministeriums, die Lahn zum touristischen Gewässer abzustufen und nur noch Aufgaben zur Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, Wirklichkeit werden, hätte das fatale Folgen: Marode Bauwerke könnten mangels finanzieller Mittel nicht instand gesetzt werden und wären zwecks Gefahrenabwehr umgehend zu schließen. Schleusen und Uferanlagen würden verfallen, der Fluss zunehmend versanden und verschlammten – eine Renaturierung wäre nicht aufzuhalten und die Existenz von Campinganlagen über Bootsverleih bis hin zur Ausflugs-Schiffahrt nachhaltig bedroht.

„Wir müssen uns riesengroße Sorgen machen“, sagte SPD-Bundestagsabgeordneter Gustav Herzog, der zusammen mit den SPD-Landtagsabgeordneten Frank Puchler und David Langner nach Diez gekommen war. Die Situation ist mittlerweile so ernst, dass der Abgeordnete den Interessensvertretern riet, die Bundesverbände zu mobilisieren, eine Postkarten-Protestaktion an Verkehrsminister

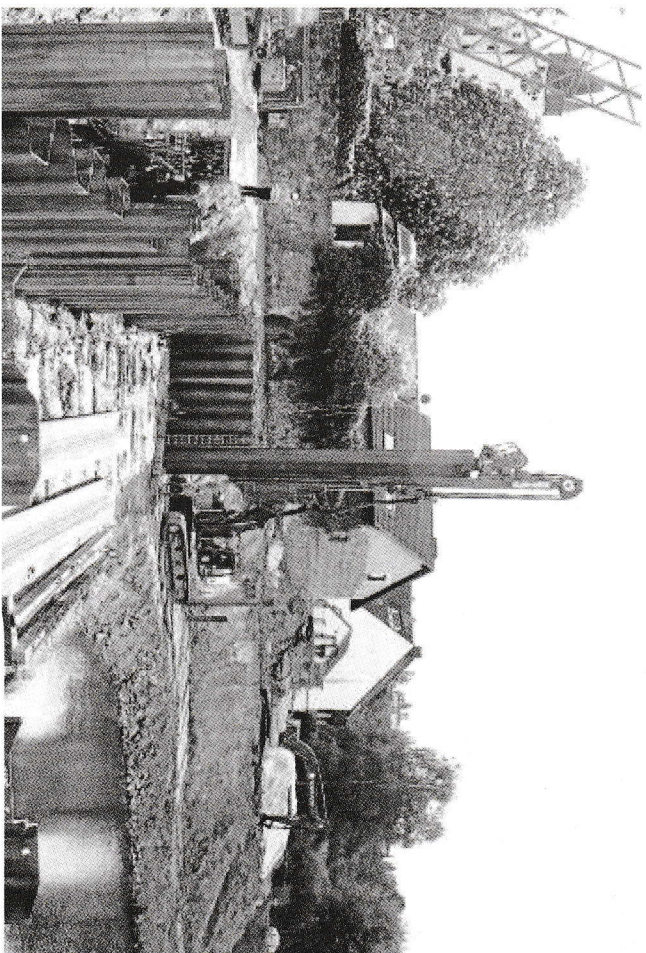
Ramsauer zu starten und über Parteigremien hinweg Bundespolitiker anzusprechen, darunter den einflussreichen Westerwälder Wahlkreisabgeordneten Joachim Hörster (CDU).

Der Kampf um den Erhalt der Lahn als Bundeswasserstraße geht über den Einsatz für eine touristische Lebensader hinaus – die Lahn gilt als Lebensader der Region. Ihre Bedeutung skizzierte WSV-Leiter Günther Werner: Oberhalb von Limburg (16 Verleibetriebe) tummeln sich Jahr für Jahr zwischen 100 000 und 150 000 Paddler und Ruderer, unterhalb der Domstadt (vier Vermietler) werden außerdem 800 Bootsliegstellen vorgehalten.

Zehn Millionen

Die Zahl der Boote in den Schleusen hat sich zwar nach dem Rückgang des Sportbootbetriebs seit Ende der 90er Jahre bei gleichzeitig angewachsenem Paddelbetrieb von einst 80 000 bei 50 000 bis 60 000 pro Jahr stabilisiert, doch das Gewässer bringt es mit Fahrgastschiffahrt und Wasserwirtschaft auf eine Wertschöpfung von jährlich rund zehn Millionen Euro. Dem steht (inklusive Personalkosten) ein Unterhaltsaufwand von 6,5 Millionen Euro gegenüber.

Lahn, das heißt 150 Kilometer Flussstrecke, 30 Wehre, 23 Schleusen und ein Tunnel. Für die WSV-Außenstelle Diez, die beim Marktführer im Wassertourismus den voll staugeregelten Abschnitt von Steeden bis Lahmstein betreut, bedeutet das mit rund 50 Beschäftigten Verantwortung für 66 Kilometer Strecke, zwölf Schleusen, fünf feste und acht bewegliche



Wehre, drei Pegelanlagen und drei Bauhütten.

Auf 40 Millionen Euro beläuft sich das Investitionsvolumen für die Jahre 2010 und 2011, unter anderem für die Modernisierung der Schleusen Limburg und Diez als Voraussetzung für Automatisierung und Selbstbetrieb, Ertüchtigung des Tunnels in Weilburg und neue Schleusentore an der oberen Lahn. Noch nicht enthalten sind Kosten für Ersatz der Wehre in Diez, Cramberg und Scheidt.

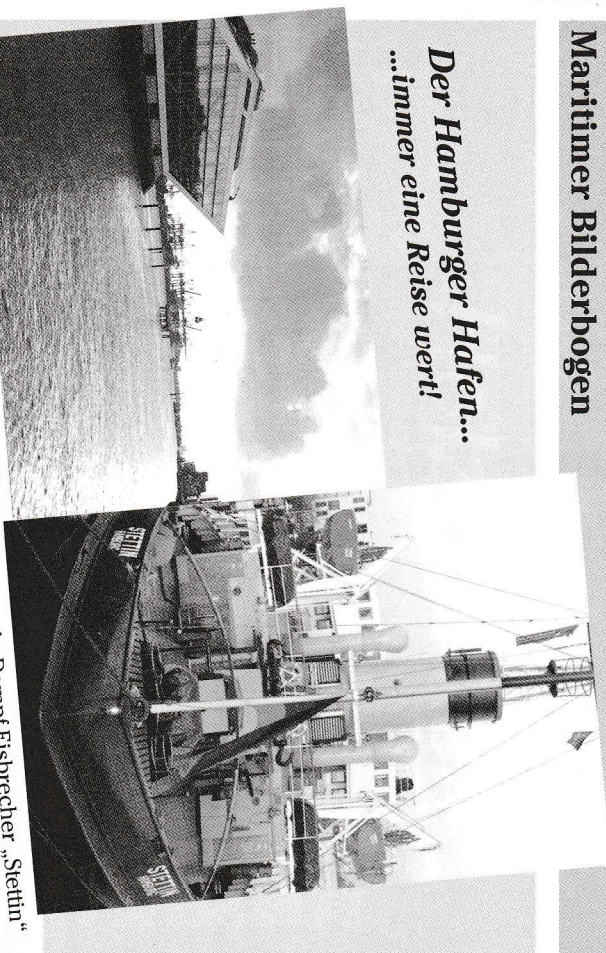
Während draußen Spezialgeräte Spundwände für die 2,5 Millionen Euro teure Hatemodernisierung geräuschvoll in den Boden trieben, malten drinnen Gisbert König und Manfred Wagner von den Motorbootsport-Landesverbänden Rheinland-Platz und Hessen vor aufmerksamen Zuhörern aus Initiativgruppen, Bootclubs, Landkreis-Wirtschaftsförderung, Schifffahrtsdirektion und ADAC-Tourismus für das Heimatgewässer von elf Vereinen mit 500 Mitgliedern den Teufel an die Wand. Zur Schwächung eines

nicht unerheblichen wirtschaftlichen Potenzials käme nach ihren Angaben ein großer sozialer Verlust und – nach erheblichen Investitionen in Sachwerte – das finanzielle Ende der Vereine.

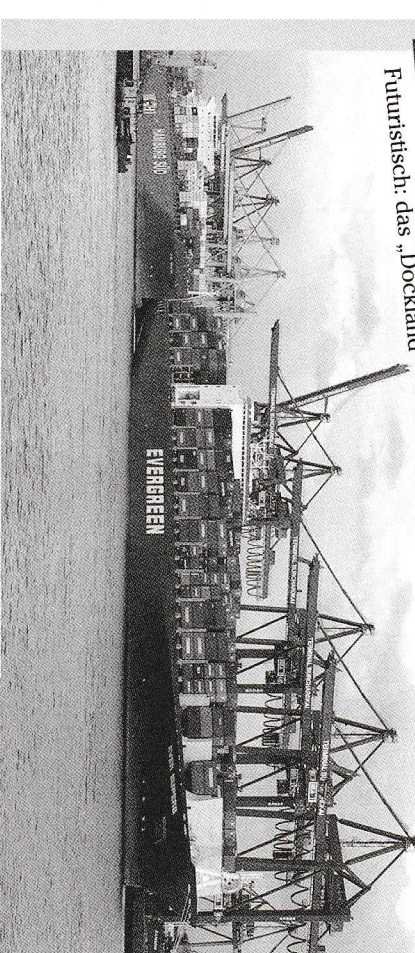
Gemeinsamer Widerstand

Die Lahn dürfe „nicht sich selbst überlassen“ werden, kritisierte Herzog die Abkehr der Bundesregierung von der integrierten Verkehrspolitik (Schienen und Wasserwege würden demnach nur noch aus Steuernmitteln finanziert). Es wäre ein Schlag ins Gesicht all jener Menschen, die sich entlang des Flusses etwas aufgebaut haben. Beim Widerstand gegen die Reformpläne müssten alle an einem Strang ziehen, forderte der Bundespolitiker. „Die Menschen an der Lahn, dazu gehören auch die Beschäftigten der WSV, brauchen eine Perspektive“, pflichtete Frank Puchler bei. „Es geht um den Erhalt der Strukturen, um unsere Lebensader...“ hbw (hbw) **24**

*Der Hamburger Hafen...
...immer eine Reise wert!*



Nostalgisch: Dampfeisbrecher „Stettin“



Containerverladung



Schlepper vor der neuen Hafencity

„Mit Butler und Bootsmann“

Das Buch „Mit Butler und Bootsmann“ von H.M. Doughty beschreibt einen Bootstörn im Jahre 1890. Die Route des britischen Gentleman zieht sich über Friesland durch Norddeutschland, die Mecklenburgische Seenplatte, die Elbe hinauf bis nach Böhmen.

In einer Zeit in der ein wohnlich umgebauter 16m* 4m Lastensegler noch wie ein Gefährt aus einem anderen Universum erschien, schrieb der adlige Henry Montagu Doughty eine Pioniergeschichte in Sachen Freizeitschifffahrt, drapiert mit vielen erstaunlichen Details der Wasserwege.

Er beschreibt aus seiner Sicht Land und Leute, die Wasserstraßen und Rahmenbedingungen des deutschen Lebens und der deutschen Mentalität. 1892 erstmalig verlegt, ist das Buch wohl eine der ungewöhnlichsten

Törnbeschreibungen der deutschen Binnen- und Freizeitschifffahrt.

Der zum Zeitpunkt der Reise etwa 50 jährige Doughty geht mit seinen Kindern, einem Bootsmann und natürlich einem Butler auf diese Reise und beschreibt aus durchaus gefühlter Distanz die Begegnungen mit dem einfachen Volk. Die kleine Reisegruppe genießt häufig erhebliche Aufmerksamkeit und wird zum Magneten der dörflichen Neugierde. Ein herrliches Buch aus einer vergangenen Epoche, aber auf Wasserstrassen die, bis auf Details, auch heute noch bestehen und genutzt werden. Eine echte Empfehlung.

250 Seiten, 11,80 Euro
ISBN: 978-3-9808910-8-0
www.quickmaritim.de

Schiffsversicherung

Wassersport-Haftpflichtversicherung

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Haftpflichtversicherung sind in den §§ 100-124 VVG (Versicherungsvertragsgesetz) geregelt. Eine für Wassersportler wichtige Art der Haftpflicht ist die Wassersporthaftpflichtversicherung.

Sie deckt Schäden für Personen-, Sach- und Vermögens ab, die durch ein Schiff oder einen Schiffsführer an Dritten verursacht werden. Dies gilt nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Seit 2008 schreibt der Gesetzgeber dem Versicherer den Einschluss des Umweltschadensrisikos vor, was bedeutet, dass im Falle einer Havarie auch Umweltschäden mitversichert gelten. Daraufhin sollte jeder, der im Besitz eines Bootes ist seinen Versicherungsschutz überprüfen. In Deutschland werden unterschiedliche Deckungssummen

für die Wassersporthaftpflichtversicherung angeboten; am gebräuchlichsten ist die Variante mit einer Versicherungssumme von 5 Mio. pauschal. Die Beitragsunterschiede sind marginal und richten sich in der Regel bei Sportbooten nach der Motorleistung in KW oder der Segelfläche in m².

In Deutschland ist der Abschluss einer Wassersporthaftpflichtversicherung keine Pflicht, sollte jedoch für jeden verantwortungsbewussten Schiffsführer selbstverständlich sein. Ausnahmen gibt es im Europäischen Ausland z.B. in der Schweiz, Italien und Spanien. Deshalb sollte jeder, der mit seinem Schiff ins Ausland fährt, sich vorher nach den landesüblichen Gesetzen erkundigen.

Autor: Thomas Waldmann

Lust auf mehr?

HolzWerken

Die Zeitschrift für den ambitionierten Holzwerker

Lesen Sie alle 2 Monate:

- ✓ Anleitungen und Pläne für Möbel- und Objektbau
- ✓ Werkzeug-, Maschinen- und Materialkunde
- ✓ Tipps von erfahrenen Praktikern
- ✓ Tischlern, Drechseln, Schnitzen
- ✓ Reportagen aus den Werkstätten kreativer Holzwerker
- ✓ Veranstaltungstermine

Jetzt bestellen!
Tel. +49 (0) 511 9910-025
www.holzwerken.net

HolzWerken –
gehört in jede
Werkstatt!



Vincentz Network GmbH & Co. KG
HolzWerken
Platnerstraße 4c
30175 Hannover

Tel. +49 (0) 511 99 10-025
Fax +49 (0) 511 99 10-029
zeitschriften@vincentz.net
www.holzwerken.net