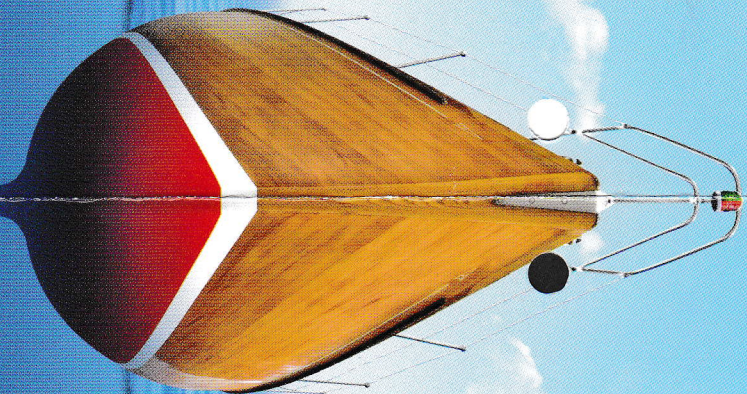


Die Maritime Erlebnis-Messe 2012

BOATFIT



24.-26. Februar
MESSE BREMEN

www.boatfit.de



Klönnschnack

Nr. 24 - Dezember 2011



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

Weener (Ems)

Städtlich anerkannter Erholungsort!

Hafen und Tourismus GmbH Weener • Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)
Tel. 04951/305 10 • Fax 049 51/44 39 www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauscholarangements
- Teeseminare
- Angeliskorfen
- Radwandertipps
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Bootstift bis 20 T
- Slipanlage
- Bunkerstation D+S, Fokaldienstleistung
- Entsorgung von Altföl und Bilgenwasser
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Woschplatz
- Woschsalon

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
08.01.2012 17:30 Uhr	Neujahrskonzert mit Manfred Dohle Im Anschluss: Kaffee mit Vorstellung der Instrumentensammlung in Organeum	Georgstraße Weener	ORGANEUM Orgelakademie Griefstand
14.01.2012 19:30 Uhr	Neujahrskonzert TMV Weener	Aula der Karl-Bruns-Realschule Weener	TurnerMusikverein e.V. Weener
10.02.2012 19:15 Uhr	Alan Jay Lerner und Fredrick Loewe: „My Fair Lady“	Aula der Karl-Bruns-Realschule Weener	Stadt Weener und der Freundeskreis „Londeshöhne Rhetlerland“
19.03.2012 19:15 Uhr	William Shakespeare: „Romeo und Julia“	Aula der Karl-Bruns-Realschule Weener	Stadt Weener und der Freundeskreis „Londeshöhne Rhetlerland“
29.04.2012 bis 30.04.2012	Johannimarkt	Vogelstungparkplatz	Stadt Weener
06.05.2012	Gartenkonzert	ORGANEUM Weener, Nordstr. 18	ORGANEUM Orgelakademie Ostfriesland
17.05.2012	5. Hafenkonzert	Vornrdr „Am Alten Hafen“	TurnerMusikverein e.V. Weener Hafen und Tourismus GmbH Weener
09.06.2012 bis 01.10.2012	Fußball EM 2012 , Public Viewing	Weener Landstungshalle	Kick off 2012
16./17.06.2012 12:00-17:00 Uhr	Kunst am Alten Hafen	„Am Alten Hafen“	Initiative Stummisch Weener
22.06.2012 bis 24.06.2012	Hafenfest	„Am Alten Hafen“	Hafen und Tourismus GmbH Weener



Klönschnack

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

Nr. 24 Dezember 2011

Inhalt Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote 3

Grüße zum Weihnachtstfest..... 5

Wir über uns..... 6

Veranstaltungen für Traditionsschiffer
- Seminar „Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“ 9

Berichte der Mitglieder
- Eine Reise auf ostfriesischen Gewässern 11

Schiffe der DTMV
- „Luxe Motor „Kabeljauw“ 13
- „Trenje“ das kleine Strandretungsboot 16

DTMV-Zielfahrt 2012
- Einladung zu einer gemeinsamen Rundreise und Zielfahrt 2012 nach Weener/Ems 26

Schiffe der DTMV
- Regina Rhemi - Ehemaliges Motorbootboot Klasse 1 der deutschen Reichsmarine 34

Berichte der Mitglieder
- Überführungstörn von Leeuwarden nach Danzig

Bücherecke
- Die Lippewasserstraße - Schifffahrt auf der Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der norddeutschen Schifffahrtsgeschichte..... 48

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
Titelfoto:
Fotos im Textteil :

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
Frank-Hilmar Bockhacker
Uwe Freibote, Kohlenkai „Taucher K“, 27572 Bremenhaven, Tel.: 0471-3020401
e-mail: taucherschiff@nord-com.net
Catharina Bockhacker
Jens Christ, Peter Meyer, Hans Gerd Tillmann, Johann Schepers, Guido Dielen
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in inhaltlich verantwortlich

Gestaltung:
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@grafikteam.de

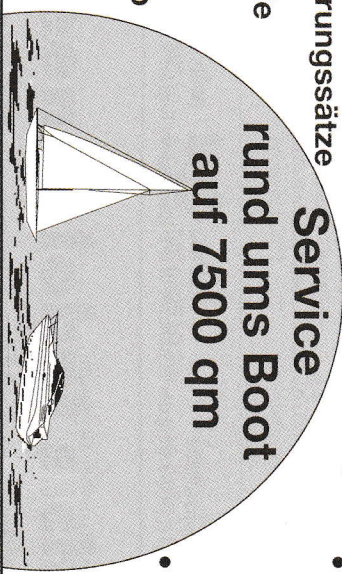
Anzeigen :
Druck :
Druckhaus Dahlheimer, Emden



Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

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



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

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

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

- Einbuddiesel
- 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
Email: hoepnerco@web.de

Berichte der Mitglieder

Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

In einer bewegten Welt von abstrakten Gefahren der Finanzwirtschaften, den Akzeptanzfragen der globalen Märkte, den virtuellen Wellen von Cyberattacken und Grundsatzfragen ob denn die westliche Welt ihrem Niedergang zusteuert oder nicht, haben unsere Schiffe, und hoffentlich auch wir, einen echten Kontrast zu bieten!

Welch dauerhafte Kontinuität doch ein Traditionsschiff mit 100 Jahren Alter diesen Aufreglichkeiten gegenüberstellt ist nicht nur tröstlich sondern auch beruhigend. Das vorletzte Jahrhundert ging zu Ende, das letzte Jahrtausend auch, die Weimarer Republik, das tausendjährige Reich, die Zonenrennen, der kalte Krieg und nun auch noch die EU?



Den medialen Schrecken einer modernen Welt, die im Minutentakt vor sich selbst davomlauft setzen alle Schiffe eine beruhigende Perspektive entgegen. Unsere Nielen halten immer noch!

Ist das eventuell auch ein Grund zunehmender Beliebtheit alter Schiffe in unseren Häfen? Die atmosphärische Anziehungskraft alter Schiffskörper wird zunehmend durch lokale Tourismusverantwortliche, Ratsherren und Hafenbetreiber erkannt. Als im Mief der Adenauerzeiten die alten Schiffe zahlreich dem Turbo des Wirtschaftswunders geopfert wurden und die Rümple zu tausenden in die Schmelzöfen gingen, verloren wir viele schwimmende Kulturschätze. Seitdem entwickelt sich allerdings ein Wertewandel, der uns immer mehr entgegenkommt.

Wir werden heute eher umworben, um den alternden maritimen Städten einen Hauch von Authentizität und maritimes Flair der Vergangenheit zu schenken, da die Nachfrage hier immer größer wird, aber keine alten Schiffe nachwachsen, sollten wir die günstige Lage ausnutzen können und evtl. den ein oder anderen Zeitgenossen für ein altes Schiff begeistern können. Alte Schiffe im Hafen sind ein Magnet, Ausdrück auch einer Melancholie die sich eher in einer alternen Gesellschaft verbreitet, Spiegelbild einer Lebensbetrachtung, die mindestens die Vergangenheit so gewichtet wie die Zukunft.

Ein hundert Jahre altes Schiff erzählt von vielen Perioden die vor überzogen und deutet durch diese Gelassenheit auch vorsichtig die weiterhin kommenden an.

Wir hoffen doch sehr dass sich der Trend zur Wertschätzung von schwimmenden Kulturgütern fortsetzt, noch mehr kommunale Wirtenträger versuchen zu verstehen, was einen attraktiven Hafen eigentlich ausmacht und wir noch leichter einen freundlichen Liegeplatz finden können.

Der gesamte Vorstand der DTMV wünscht Euch in diesen verrückten Zeiten die ruhige Gewissheit Eurer alten Schiffe, packt Euch gemeinsam warm ein, bleibt im erweiterten Sinne ohne verschärften Rosttrakt und nutzt die winterliche Zeit für eine gelassene und souveräne Gegenwehr, einfach dadurch das Ihr im Frühjahr wieder präsent seid! ☺


Euer DTMV Vorstand

zu verkaufen
te koop



**P BOAT
CLASSICS**

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

Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.

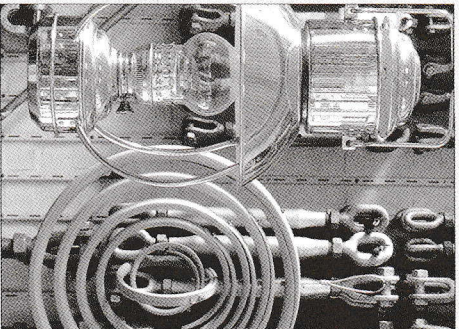
Am Hafen 57 · 26826 Weener · Telefon 0 49 51 / 91 58 85
Mobil 01 71 - 361 20 05 · E-mail: info@pboatclassics.de
www.classicboatsamsterdam.nl

TOPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Verfäusung

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

Liebe Freunde

der Traditionsschifffahrt,

wir wünschen frohe Weihnachten

und einen guten Rutsch

in ein neues Jahr mit vielen

schönen Tagen auf dem Wasser:



Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V.
DTMV

wünscht für den gesamten Vorstand der

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

Uwe Freibote 1. Vorsitzender

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahren-wassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Einladungen zu kulturellen Veranstaltungen liegen von mehreren Städten vor. Unsere diesjährige Zielfahrt führte uns an die Unterweser zum schönen Städtchen Brake. Davor aber werden die Schiffe der DTMV in Elsfleth, Oldenburg, Emden und Leer eintreffen. Auch an der Sail Bremerhaven und am Kanalfestival in Datteln werden Schiffe der DTMV teilnehmen. Einige wird es auch wieder zum Tourenskipper-Treffen nach Ketzin ziehen. 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 Fahrzeit 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 Fahrten-träume um.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt. Das erklärt sich auch aus der Mitgliedschaft, denn ein großer Teil unserer Mitglieder schip- per-einst beruflich auf Flüssen, Kanälen und Meeren. Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motoryachtverband 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 Traditionsschiffverei-nigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schif-fahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhal-tung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des

- historischen Halens Berlin an der Mühlendammschleuse
- dem Schweizerischen Schleusen-schiffer 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-Klotje in Leer e.V.

Die DTMV wurde im Juli 1998 in Leer ge-gründet. 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 (Abzugs-fähigkeit von Spenden).

„Klönsschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fach-agentur „Klönsschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschifffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Infor-mationen, Berichte der Mitglieder und Fach-beiträge von Gastautoren. „Klönsschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschifffahrt kos-tenlos abgegeben. Mit „Klönsschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düssel-dorf, der „hanseboot“ in Hamburg sowie auf der „BOATFIT“ in Bremen.

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Per-sonen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschifffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden füh-len. Dies ist möglich für „aktive“ Tradition-schiffer sowie deren Partner und Familien-angehörige mit einem traditionellen Wasser-

fahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „för-dernde“ 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.

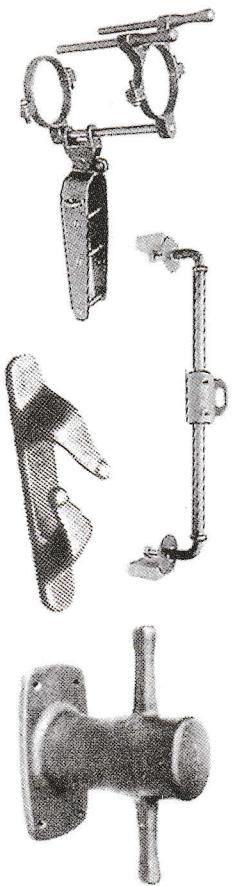
Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr = 55 Euro (einmalig, je Schiff/Boot)
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootseigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro
- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)
- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro
- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle
 1. Vorsitzender: Uwe Freibote,
 Tel.: 0171-7430985 oder 0471-3020401
 Leitung der Geschäftsstelle: Uwe Freibote
 Kohlenkai „Tauer 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

Bronzebeschläge, Zubehör und Ausrüstung für klassische Yachten und traditionelle Schiffe Yachtbeiboote - Masten



GD
GD Boote
Dauelsberg

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

Veranstaltungen für Traditionsschiffer in 2011 / 2012

Seminar „Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“

Im Herbst fand an der Ostf. Ev. Landvolkshochschule Potshausen ein Seminar statt zum Thema „Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“. Neben einer Führung im „Museumgemaal“, ein historisches Schöpfwerk im niederländischen Ternunterzijl, wurden im Leeraner Hafen die Restaurationsarbeiten des Traditionsschiffes

„Prinz Heinrich“ besichtigt. Außerdem fand ein Vortrag mit Führung im Deutschen Siel-hafenmuseum in Carolinensiel statt.

Diese Veranstaltung wurde übrigens im „Friesischen Rundfunk“ gesendet. Fachvorträge zum Thema „Traditionsschifffahrt“ rundeten das Programm ab.



Das Foto zeigt die Seminarteilnehmer während einer Hafenrundfahrt mit dem Traditionsschiff „Friedrich“ im Leeraner Hafen

Auch 2012 Seminar an der Ostf. Ev. Landvolkshochschule in Potshausen

In der Zeit vom 20.02. - 24.02.2012 findet an der Ostf. Ev. Landvolkshochschule Potshausen ein Seminar statt zum Thema „Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“.

Die Schifffahrt hat seit jeher die Entwicklung Ostfrieslands geprägt. Die Ems hat dabei als Lebens- und Wirtschaftsadler eine große Bedeutung für die Ems-Dollar-Region gehabt und u.a. das Ziegeleiwesen im Rheiderland, den Transport des abgebauten Torfes, die Binnenschifffahrt und damit den Handel in den Häfen Emden, Leer, Weener und Papenburg ermöglicht.

Im Rahmen der Veranstaltung findet eine Fahrt nach Groningen zum Schifffahrtsmuseum statt. Im Leeraner Hafen werden die Restaurationsarbeiten des Traditionsschiffes „Prinz Heinrich“ besichtigt, in der mittlerweile die Dampfmaschinen eingebaut wurden. Im Leeraner Hafen findet eine Hafenrundfahrt statt, das Wasser- und Schifffahrtsamt Emden wird besichtigt. Geplant ist außerdem die Besichtigung einer Fregatte in Wilhelmshaven. Fachvorträge zum Thema „Traditionsschifffahrt“ runden das Programm ab. Anmeldung und weitere Informationen unter Tel 04957/9288-0 oder halfwassen@potshausen.de

Ahoi Emden

„Emder Binnenhafen“

Nehmen Sie Kurs auf den Emder Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Ratsdelft an!

Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: sehenswerte Ausstellungen, ein interessantes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln.

Angebote / Leistungen

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



www.ag-ems.de
TICKETS & SERVICE
01805/180 182

In eigener Sache

DTMV-Stammtisch in Weener/Ems

Mit unseren Hunden um den Weeneraner Hafen bummelnd, stellten Wolfgang (MS Christine) und ich fest, dass immer mehr DTMV-Schiffe Weener zu ihrem Heimathafen erklären.

Gegenwärtig sind es die Schiffe Lauenburg, Luctor, Motor 1, Lilo, Pomponette, Christine, Kabeljauw, Austria Queen und Animo. In der Nachbarstadt Leer tummeln sich auch DTMV Schiffe. Man kennt sich, man sieht sich mal dann und wann. Aber mal ab und zu einen Abend mit Infos, Klatsch und Tratsch und

Anregungen zu verbringen wäre doch nett in diesem aufsergewöhnlichen Verein, dessen Mitglieder über die Republik und deren Nachbarstaaten versprenkelt sind.

Warum also nicht einen Stammtisch des Nordens in Weener ins Leben rufen?

Der Betreiber des Restaurants ‚Klabautermann‘ am Sportboothafen Weener bietet uns die Möglichkeit, uns jeden ersten Mittwoch im Monat ab 18.00 Uhr in seiner ‚Captain’s Lounge‘ zu treffen.

Bisher wird diese Möglichkeit gut angenommen. Die Leeraner und Weeneraner ‚Boat People‘ nutzen die Möglichkeit der Zusammenkunft, des Austausches, des Hunger-Stilens und Durstlöschens mit, wie es schien, Wissen, Neugier, Spaß, Hunger und Durst.

Besonders, jedoch macht den ‚Skipper-Treff der Besuch von ‚Butenlanners‘, DTMV-Mitgliedern, die entweder auf der Durchreise sind oder extra von weither her anreisen. Am ersten Abend waren es Regina und Henning aus Hoya. Thomas aus Syke und Jan aus Haren folgten. Von der Entfernung wahrscheinlich nicht mehr zu toppen ist der Besuch von Jan Werkhoven aus Portugal, der, zu Besuch in den Niederlanden, am Stammtisch auch einmal teilhaben wollte.

Es bleibt die Einladung an Euch alle: solltet Ihr am ersten Mittwoch des Monats im Großraum des Nabels der Welt Weener, unterwegs sein, kommt doch mal vorbei. Der Stamm des Tisches würde sich sehr freuen.

Auch Nicht-DTMV-Mitglieder mit Anregungen und Interesse an unserem Verein sind natürlich immer herzlichst willkommen. ¹²

Catharina Bockhacker

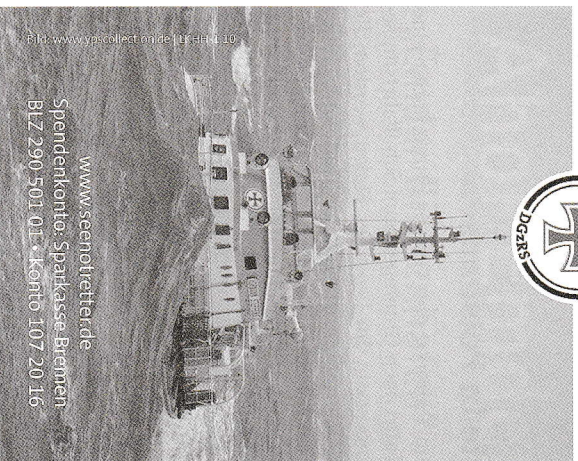


Photo: www.collectonline.de/Photo/4110

www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen
BLZ 290 501 01, Konto 107 20 116

Berichte der Mitglieder

Eine Reise auf ostfriesischen Gewässern

... oder die bange Frage: „Habe ich die richtige Telefonnummer... um den jeweils zuständigen Brücken- oder Schleusenwärter zu erreichen.

Ganz persönliche Eindrücke eines Törnris im Sommer - von Hans Gerd Tillmann

Damit ich nicht falsch verstanden werde, ich habe die Gewässer Ostfrieslands lieben gelernt:

ihre verträumte Schönheit, unterschiedliche Landschaften, der Reiz der großen und kleinen Tidengewässer mit ihren speziellen Herausforderungen, immer wieder begleitet von meist beeindruckenden Wolkengebilden.

Kurz: Ostfriesland ist ein wunderschönes Revier für „Booie-Fahrer“. Ein Revier, das den Vergleich mit niederländischen Gebieten nicht scheuen braucht.

Auch den hohen Anforderungen an den ortskundigen Skipper, sein Schiff sicher zu manövrieren, habe ich mich gerne gestellt. Zwar bin ich am Rhein zu Hause und weiß Strömungen mit ihren Tücken zu respektieren und zu beherrschen, aber der Tidenstrom in Leda und Jümme bescherte mir so einige Überraschungen. Denn der Tidenstrom drückt oder zieht das Wasser um die engen Windungen und durch unterschiedlich breite Flussläufe und das ist eben doch anders und somit anders zu meistern. Dies brachte mir die Freude, mein Schiff auch durch solche Gewässer zu steuern, aber auch den Ärger über ein paar Schrammen, wenn dann doch ein Manöver schief gegangen ist.

Nun hatte ich gelesen, dass Reisen auf diesen Gewässern in der Kunst bestche, zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zu sein, aber ich habe nicht geahnt, wie mühsam dies sein würde.

Ich hatte den Tidenkalender der deutschen Bucht mit den Tidenunterschieden gegenüber Emden, Seeschleuse und zwei Gewässerkarten, davon eine im letzten Jahr neu aufgelegt und eine Broschüre, die jährlich von den örtlichen Wassersportvereinen herausgegeben wird. Aber dies war nicht ausreichend, um planen zu können. Wie der Tidenunterschied an einer bestimmten Stelle zu Orten, die in Tabellen zu finden sind? Reich die Wassertiefe, habe ich unter der festen Brücke noch ausreichend Platz?

Dabei ist mein Schiff mit 2,25 m Höhe und einem Tiefgang von einem knappen Meter recht bescheiden. Wer kann mir zuverlässige Informationen geben?

Wann muss ich in Stückhausen zum Beispiel in Richtung Barsel losfahren, um unter der Brücke in Determ durchzukommen, aber später noch genügend Wasser zu haben? Ist der Informant vor Ort doch nicht so ortskundig ist wie erwartet und dann? Dann ist es plötzlich nötig, bei respektinlösender Stimmung, die einen auf die Brücke zuschiebt, die passen sollte, dann aber doch zu niedrig ist, aufzustoppen und zu wenden. Dann misslingt eben schon einmal ein Manöver und es gibt Schrammen.

Aber damit nicht genug: Zu den Planungsvariablen Richtung des Tidenstroms, Wassertiefe und Brückenhöhe kommt noch eine Weitere: Wer öffnet wann eine Brücke und wie erreiche denjenigen?!

Die Informationen der genannten Planungunterlagen und die auf den entsprechenden Internetseiten sind unterschiedlich. Ob ich

Berichte der Mitglieder

unter einer genannten Telefonnummer dann auch die zuständige Dame oder den zuständigen Herrn erreichte oder eine weitere Telefonnummer genannt bekomme oder auch niemanden erreiche ... das sind banale Fragen.

Am Nordgeorgsfehkanal bin ich gescheitert: Entsprechend meiner Informationen, meldete ich mich brav zwei Tage vor der geplanten Passage beim NLWKN in Aurich. Ein freundlicher Herr teilte mir mit, ich solle mich, wenn ich dann in Stickshausen sei, noch einmal melden. Als ich nun anderntags in Stickshausen ankam und wieder anrief, meldete sich zunächst niemand, später erreichte unter einer anderen Nummer in Aurich einen anderen ebenfalls freundlichen Herrn, der mir mitteilte, der Kollege, mit dem ich wohl zuvor gesprochen hätte, sei jetzt in Urlaub und er selbst sitze in Wilhelmshafen und mit Bedauern gestand er ein, vom Nordgeorgsfehkanal nicht wirklich Ahnung zu haben.

Da habe ich aufgegeben und bin über Barfjel zurück nach Leer gefahren. – Schade!

Insgesamt gesehen fand ich leider das Urteil des DTMW-Mitglieds Kurt Frey über Ostfrieslands Wasserwege bestätigt: Ostfriesland sei „für den Binnenskipper ein sehr angenehmes Revier ... Voraussetzung dafür wäre eine Wasserkarte Ostfrieslands, welche ... genaue Angaben liefert. Von großem Vorteil wäre auch eine flexiblere Handhabung der starren Betriebszeiten ...“ (Kanäle, Flüsse & Seen, 4 2010).

Dabei war ich davon ausgegangen, dass ich mit den genannten Karten und der Broschüre der Wassersport-Vereine besser ausgerüstet sei als Frey. Und ich war sicher, kompetente Ratgeber zu finden, denn: Vor unserer ersten Etappe: Weener – Stickshausen fragte ich den Schleusenwärter in Weener nach der



Der Nordgeorgsfehkanal bei Wiesmoor

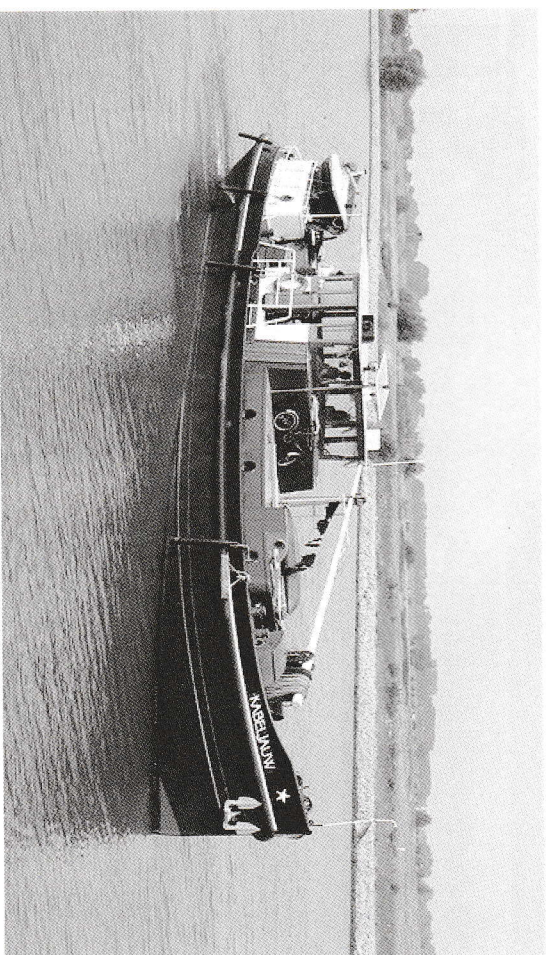
günstigsten Zeit, Weener zu verlassen: „Ich schleuse Dich in die Ems, wenn Du an der Schleuse gerade noch genug Wasser hast, gehst mit ablaufendem Wasser die Ems runter und in die Leda und wartest hinter dem Leda Sperrwerke am Dalben bis das Wasser wiederkommt und kannst dann mit dem Strom die Jümme 'trauf.' Dies zu realisieren war einfach, aber dann ... Angesichts der geschilderten Erfahrungen an Leda und Jümme war ich freudig überrascht, dass am Ems-Jade-Kanal die Brücken- und Schleusenbedienung völlig unproblematisch war ... nachdem ein hilfsbereiter Skipper aus Wilhelmshafen mir ein Falblatt schenkte, das der Yachtclub von Marcardsmoor jährlich herausgibt.

So bleibt die Erinnerung an ein wunderschönes Gebiet für Wasserwanderer, das zu bereisen einem Ortsunkundigen schwer gemacht wird....

... vielleicht denken die Ostfriesen auch, ihr Revier sei viel zu schade für auswärtige Touristen

... oder sollte ich im nächsten Sommer einen zweiten Versuch unternehmen? **24**

Schiffe der DTMW



Luxe Motor „Kabeljauw“

Zuhause unterwegs

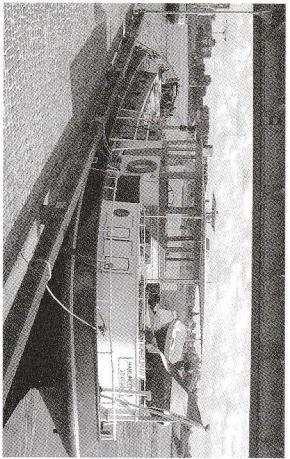
von Jens Christ

Ich kann mich noch sehr gut an eine der ersten Fahrten erinnern, die wir mit dem „Kabeljauw“ unternommen haben. Es war im Sommer 1986 bei wahrhaft schlechtem Wetter. Die Reise sollte vom friesischen Makkum quer über das Jisselmeer nach Den Oever gehen. Immer schön in der Nähe des Abschlussdeiches, so hofften wir, würde uns das stürmische Wetter nicht viel anhaben. Weit gefehlt. Wir hatten auf der normalerweise recht unspektakulären Überfahrt große Mühe uns auf den Beinen zu halten und wurden ordentlich durchgeschüttelt. In dem zum Umbau bereits vorbereiteten Frachtraum, flogen Werkzeug und Farbtöpfe umher. Das Anlegemanöver in Den Oever bei Sturm und heftigem Regen gestaltete sich schwierig und war durchaus beängstigend.

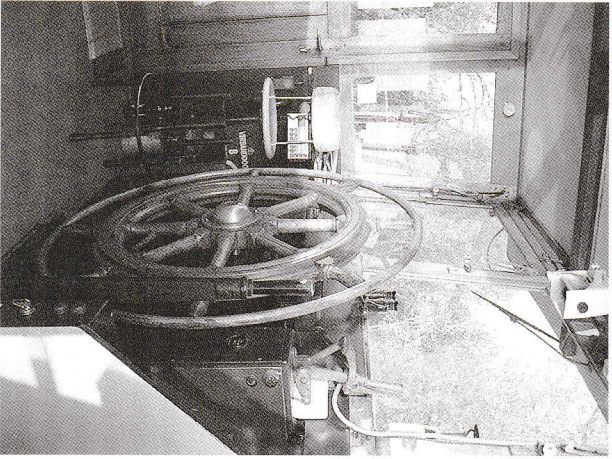
Heute lachen wir darüber und es ist ja beliebig nicht die einzige Erinnerung aus über 20

Jahren Schifffahrt mit dem „Kabeljauw“. Es folgten bis heute sehr viele schöne Fahrten auf Europas Flüssen und Kanälen, die überwiegend sehr viel positiver verliefen und genügend Gesprächsstoff und Geschichten für die nächsten 20 Jahre hinterlassen haben.

Gerne erinnere ich mich auch an die Zeit des Umbaus, der sich gute fünf Jahre hinzog und an dem ich mich immer dann beteiligte, wenn es meine Zeit erlaubte. Zunächst einmal erscheinen fünf Jahre eine sehr lange Umbauphase. Betrachtet man jedoch die damit verbundenen Bemühungen und die akribische Planung, verging die Zeit aus heutiger Sicht überraschend schnell. Es war von Anfang an das Ziel, den „Kabeljauw“ so umzubauen, dass er am Schluss als ganzjährig nutzbares Wohnschiff einsetzbar sein würde. Hierbei war es von Vorteil, dass die Substanz so hervorragend war, dass unmit-



Kabeljauw an der Pier



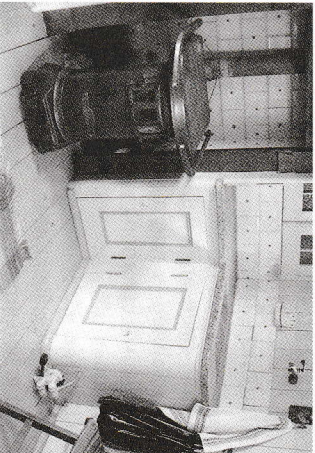
Blick ins Steuerhaus



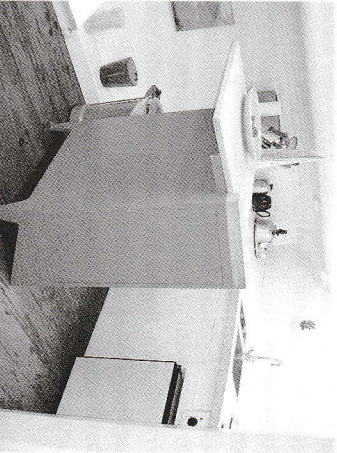
Steuerhaus mit Tisch und Bank



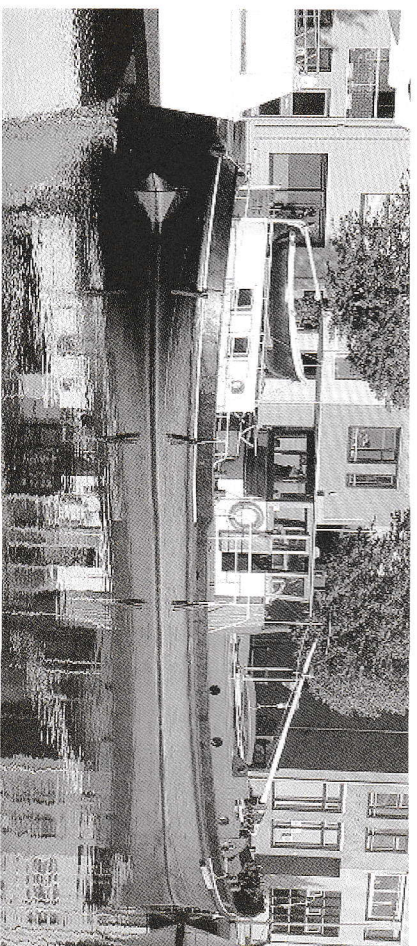
Alkoven achtern



Küche achtern



Anrichte und Küche



teilbar mit dem Umbau begonnen werden konnte. Aufwändige Arbeiten am Rumpf waren nicht notwendig. Lediglich zwei Vorbesitzer, die immer großen Wert auf die Pflege des Schiffs gelegt haben, erleichterten die Arbeit im Nachhinein.

Viel Arbeit bereitete das Versetzen des Steuerhauses und das damit verbundene Aufschweißen eines Stahldachs auf den ehemaligen Frachtraum. Der neu entstandene Wohnraum ist seitdem über eine große Treppe direkt durch das Steuerhaus erreichbar. Große Dachenster sorgen für, bei Schiffen dieser Art nicht selbstverständlich, sehr viel Helligkeit. Unter Deck wurde, neben dem großzügigen Essbereich, eine geräumige Küche geschaffen, in der schon so einnige mehrgängige Menüs zubereitet werden. Der komplette Raum ist mit Holz verkleidet und folgt in seiner Form dem Verlauf des Rumpfes. Die beiden Schlafräume schließen sich dem Wohnraum an und bieten großzügigen Platz. Im neben der Küche befindlichen Badezimmer wurde ebenfalls darauf geachtet, auch auf langen Reisen ausreichend Platz zu haben. Eine Badewanne gehört ebenso zur Ausstattung wie eine Waschmaschine.

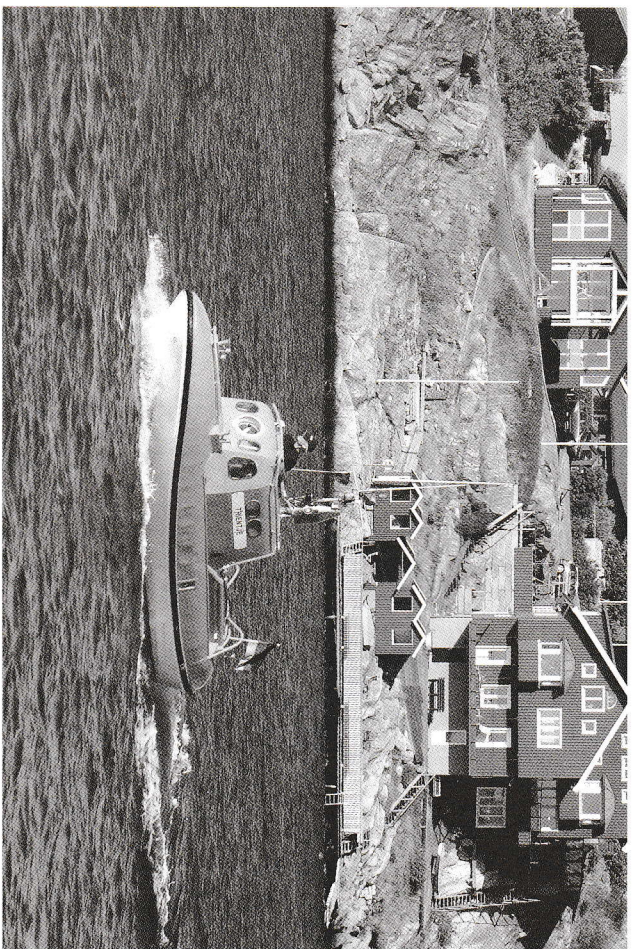
Gerne habe ich auch schon viele Nächte in der ehemaligen Kapitänskajüte ver-

bracht. Diese befindet sich genauso wie die Matrosenkajüte noch im Originalzustand von 1924. Lediglich ein neuer Anstrich war notwendig und auch in kalten Wintern fand ich es hier immer sehr gemütlich. Etwas anders sah das vermutlich bei der Schifferfamilie aus, die sich den Raum früher mit mehreren Personen teilen musste.

Auf eine Terrasse, wie sie sich heute hinter dem Steuerhaus befindet, musste man damals natürlich auch verzichten. Heute ist hier bei schönem Wetter der Mittelpunkt des Schiffs. Das Herz des „Kabeljauw“, der Maschinenraum, befindet sich direkt unter besagter Terrasse und ist sowohl über die Backbord- und Steuerbordseite begehbar. Bis 1990 arbeitete hier noch der Original-Motor von 1924.

Frankreich, Belgien, die Niederlande und Deutschland. Der „Kabeljauw“ war und ist auf vielen Gewässern daheim. Es ist immer wieder ein Erlebnis zu sehen, wie die Menschen auf das Schiff reagieren. Man kommt ins Gespräch und lernt so Land und Leute kennen. Das Reisen auf dem Wasser eröffnet ein ganz eigene Welt. Ganz gleich ob es die kleinen Kanäle in Nordfrankreich sind oder der Rhein und die Mosel.

Mit dem „Kabeljauw“ ist man einfach – Zuhause unterwegs. **2**



In den Schären nördlich von Göteborg

TRIENTJE – das kleine Strandrettungsboot

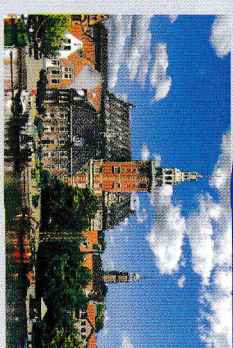
Die TRIENTJE ist ein ehemaliges Strandrettungsboot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Sie ist das erste Boot dieser in den 70er Jahren in Dienst gestellten „7m-Klasse“.

Die 6,92 Meter langen, selbstaufrichtenden und selbstlenzenden sog. „Strandrettungsboote“ wurden aus den Tochterbooten der Seenotkreuzer entwickelt. Als kleinste selbstständig operierende, unbegrenzt seefähige Einheiten des deutschen Seenotrettungs-Dienstes wurden sie - von Küstenstationen aus - vornehmlich in den Flachwassergebieten des Küstenvorfeldes eingesetzt und unterstützen dabei die benachbarten Seenotkreuzer. So wurde Anfang der 70er Jahre den Problemen, die durch den ständig zunehmenden küstennahen Verkehr mit zumeist kleineren Fahrzeugen aller Art - insbesondere Sportbooten - entstanden, wirksam begegnet.

Ab 1971 stellte die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) zwölf dieser Seenotrettungsboote in Dienst, davon acht in der Ostsee, gebaut bei der Evers-Werft in Niendorf an der Ostsee und vier in der Nordsee, gebaut bei der Fr. Schweers Werft (heute Lürssen) in Bardenfleth an der Unterweser. Die Boote bekamen (aus regionaler Verbundenheit) norddeutsche Mädchennamen (bemerkenswerterweise jedoch, ohne jemals getauft zu werden).

Bei einer Gesamtlänge von 6,92 Metern, einer Breite von 2,34 Metern und einem Tiefgang von nur 0,60 Metern verdrängen die Boote ausgerüstet einschließlich Besatzung rund

Stadt Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2012

- ◇ 05. Februar Logbirumer Winterläufe
- ◇ 18. März 20. Wüstenrot Staffelmарathon
- ◇ 01. Mai Eröffnung der Püntensaison, Willshausen
- ◇ 01.-18. Mai 31. Ossilooop, Dankmalsplatzumgebung
- ◇ 20. Juni 16. Schöne Aussichten-Cup, Mitsommernachtslauf
- ◇ 30. Juni Bauernmarkt auf dem Denkmalplatz
- ◇ 07.-08. Juli Töpfermarkt auf dem Denkmalplatz
- ◇ 08. Juli Julianenparkfest – Jubiläum, Julianenpark

26.-29. Juli

Leer



mit 32. Int. Tourenskippertreffen

im Leeraner Hafen

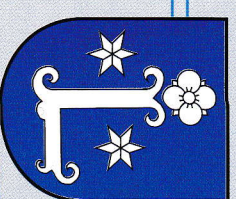
- ◇ 29. Sept.-07. Okt. Ostfrieslandschau, Nessegeleände
- ◇ 30. September 12. Wallheckenduoathlon
- ◇ 10. Oktober Galliviehmarkt auf dem Vost-Gelände
- ◇ 10.-14. Oktober Gallimarkt rund um die „Große Bleiche“
- ◇ ab 26. November Weihnachtsmarkt in der Innenstadt
- ◇ Alle Adventssonntage Wiehnachtsmarkt achter d' Waag auf dem Waageplatz
- ◇ ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

Tourist-Information der Stadt Leer, Ledstr. 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





TRIENTLE im Watt zwischen Juist und Norderney

1,7 Tonnen und erreichen eine Geschwindigkeit von rund 10 Knoten. Die Gesamtleistung der Maschine beträgt 54 PS, übertragen auf einen Propeller.

Bauweise und Konstruktionsmerkmale des Rumpfes ähneln im Prinzip weitgehend jenen der Seenotkreuzer. Als Werkstoff wurde die hochfeste Leichtmetall-Legierung Al Mg 4,5 Mn verwendet. Der Bootskörper wurde im Netzspannsystem ganzgeschweißt hergestellt. Entsprechend den speziellen Erfordernissen dieser überwiegend in Brandungszone, Strand- und Wattgebieten sowie im Bereich flacher Sandbänke und Riffe zum Einsatz kommenden Boote wurde wegen der zu erwartenden Grundberührungen die Konstruktion sehr stark ausgeführt. Der Tiefgang ist mit 0,60 Metern sehr gering und ermöglicht ein Abbergen von Personen auch in flachen Wattgebieten.

See und Kälte sowie gegen brechende, zurückschnellende Schleppleinen.

Vom achteren, selbstlenzenden Arbeitscockpit kann auch mit der Pinne von Hand gefahren werden, die zugleich bei Ausfall der öldrucktauischen Steuerung als Notsteuerung dient. Außerdem ist Achterkante Aufbau eine zweite Motorbedienung vorhanden. Im Aufbau kann ein Gereteter eingeschallt sowie ein Verletzter liegend auf einer Trage untergebracht werden; weitere Gerettete, im Bedarfsfall auch eine in der Transporthängematte liegende Person, finden im offenen selbstlenzenden Arbeitscockpit Platz.

Wasserdicht ist auch die UKW-Sprechfunkanlage. Scheinwerfer und Radarreflektor kompletieren die Ausrüstung. Havarierte Fahrzeuge können mit einer robusten Schleppvorrichtung, die bei Bedarf auch von innen

halb des Aufbaus entriegelt werden kann, in Sicherheit gebracht werden.

Die Boote sind als Selbsttaucher konstruiert und richten sich im Falle einer Durchkenterung binnen kürzester Zeit wieder auf. Die besondere Problematik bei den Versuchen während der Entwicklung bestand in der Schmierölversorgung des mit laufendem Motor durchkenternden Bootes. Der Abgasdruck ist beträchtlich höher als der Wasserdruck bei größter Lage des Auspuffausstrittes unter Wasser (bei 180 Grad), so daß keine Gefahr für den Motor durch Wassereinschlag bei laufendem Motor besteht. Sämtliche Lufteintritte am Aufbau können mit einem Knopfdruck schlagartig geschlossen und anschließend schnell wieder geöffnet werden. Für die sehr kurze Zeit des Kentervorganges ist im Aufbau eine genügende Luftreserve vorhanden, so daß weder der mit geringer Drehzahl lau-



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

Ostfriesische Volksbank eG

Jetzt
beraten!
lassen!

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für

Schiffselektrik und Dieseltechnik

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




ARDIC  **SIEMENS VDO**  **YANMAR** 

Wibasto  **WAFECO**  **Pruma** 

A&W  **BOSCH Service** 

Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

Heisfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40-0d, 92 55 33
www.cuw-bosch.de · eMail: info@cuw-bosch.de

Navigation bei 27° C  Entspannung bei 20° C 

Schiffe der DTMV



TRIENTJE bei der ILc (Int. Lifebot Conference) in Göteborg, quer am Heck der HERMANN MARWEDE

fende Motor stehenbleiben kann, noch die Insassen an Luftmangel leiden. In der Praxis des Rettungseinsatzes indessen ist ein totales Durchkentern eines der Boote tatsächlich nie vorgekommen.

Die Ausrüstung des Bootes ist vielseitig und umfassend: UKW-Seefunkanlage, Fremdenzpumpe, Kletternetz, Sanitätsausrüstung mit Verbandsmaterial sowie Rettungstrage. Über die Bergepforte können im Wasser treibende Personen nahezu waagrecht auf Wasserlinien-Niveau abgehoben werden. Dadurch wird vermieden, sie über die Bordwand hieven oder zur Bergung aus der Waagerechten aufrichten zu müssen, was insbesondere bei starker Unterkühlung zum sofortigen Tod führen könnte (sog. Bergelod).

Die Strandretungsboote dieses Typs haben sich während ihrer Dienstzeit bei zahlreichen Einsätzen in der Nord- und Ostsee sowohl an offenen Seestränden als auch in Wälgelieten unter oftmals härtesten Bedingungen gut

bewährt, wobei einige Boote sich während der Zeiten größten Kleinbootsverkehrs oft ganzjährig auf See in Bereitschaft befanden oder vor den Stränden Positionen bezogen.

TRIENTJE wurde 1971 von der Evers-Wert gebaut. Als Neuentwicklung und erstes Boot der Klasse wurde sie 1971 noch vor der Indienststellung zur „International Lifebot Conference“ in den USA präsentiert. Am 07.08.1971 und somit rechtzeitig für die bevorstehenden Olympischen Sommerspiele in der Kieler Förde wurde sie dann auf der Station Maasholm an der Schlei/Ostsee stationiert und löste dort KRT 1 (die spätere KURT GRUNDMANN) ab.

Während der rund 22-jährigen Dienstzeit gab es mitunter auch Kurioses zu berichten. So vollbrachte die TRIENTJE 1975 einen „Krat-akt“ besonderer Art, als sie ein Fahrgastschiff „auf den Haken“ nahm, daß manövriertunfähig in der Ostsee trieb. Anlaß genug für die DGzRS, einen entsprechenden Bericht darüber im Jahrbuch von 1976 zu veröffentlichen:

„Maasholm. Um 21.45 Uhr am 5. August (Ann.: 1975) ruft man unsere Station Maasholm über UKW und bittet um Hilfeleistung für ein Passagier-Motorschiff, das mit Maschinenschaden in Höhe von Falshöft treibt; ein Schlepper stünde zur Zeit nicht zur Verfügung.

Das 830 PS starke Rettungsboot „Günter Kirchenbecker“, dem solcher Kraftakt anstünde, ist gerade anderweitig disponiert. „Dat moot wi“ (das machen wir) meint jedoch Maasholms freiwilliger Vormann der „Trientje“, „schnapp!“ sich einen weiteren Freiwilligen aus dem Fischerdorf auf der Schlei-Halbinsel, wo niemand weiter als drei Minuten vom Schiff entfernt wohnt, passiert wenig später mit „Trientje“ die enge Durchfahrt von Schlemünde und ist eine Stunde nach dem Anruf bei dem in der einbrechenden Dunkelheit hell erleuchteten Haavarsten.

„... dann haben wir das Schiff in Schlepp genommen; eine Meile vor Schlemünde hat ‚Stadt Flensburg‘ uns abgelöst...“ – so schreibt der Vormann in seinem Einsatzbericht, der mit 21.45 Uhr beginnt und als Ende der Hilfeleistung 02.45 Uhr ausweist.

Nicht etwa Ehrgeiz, mit dem kleinen Strandretungsboot das 34 m lange, fast 7 m breite und 151 BRT vermessene Fahrgastschiff abzuschleppen, bewog unseren Vormann zu dem David-Goliath-Spiel. Er weiß: Im Flachwassergebiet vor der Küste bei Falshöft liegen dicht unter die Wasseroberfläche ragende dicke Steine, viele Meter im Durchmesser große Findlinge aus der Eiszeit. Das Motorschiff droht bei dem steilem Nordostwind genau in diese Gefahrenzone hineinzuwerden, falls die Anker nicht halten. Und es hat 213 Passagiere und 10 Mann Besatzung an Bord!

Mit maximal 54 PS stehen „Trientje“ nur sieben Prozent der Maschinenkraft des Passagiermotorschiffes zur Verfügung. Index: Langsam, aber sicher schleppt das kleine Boot den Haavarsten

Meile für Meile, bis dann ein Motorschiff seiner Reederei eintrifft und „Trientje“ die harte Arbeit abnimmt.

Wie auf den meisten Fahren und Fahrgastschiffen steht auch hier ein Sammelschiffchen unserer Gesellschaft. Und in jener Nacht haben die über zweihundert Passagiere gefunden, daß es doch recht nützlich ist, wenn der Kleine dem Großen hilft. Durch Münzen und zusammengerollte Scheine wurde die „Ladenmarke“ des Sammelschiffchens weit übersritten!“
Quelle: DGzRS, Jahrbuch 1976, Seiten 58/59

Gut zwanzig Jahre versah TRIENTJE ihren Dienst in Maasholm an der Schlei, bis sie nach der Wende im Mai 1992 zu neu gegründeten Station Leckermünde verlegt wurde. Im November des Jahres wechselte sie kurzzeitig zur Station Freest an der Peenemündung, bis sie im Juli 1993 außer Dienst gestellt wurde. Nachdem sie für einige Jahre bei einem Segelverein in Kiel-Schilksee war, kam sie im August 2000 in private Hände. Seit 2004 sind nun wir die Eigner der TRIENTJE.

TRIENTJE ist heute in der ursprünglichen Farbgebung der Indienststellung in den 70er Jahren. Sie wird von uns primär als Exponat (zusammen mit zwei anderen ehemaligen Rettungseinheiten) erhalten. Alles an Bord ist Original und stammt noch aus der aktiven Dienstzeit, nur zum Funkgerät hat sich ein zweites gesetzt, welches über DSC und ATIS verfügt, denn Sicherheit geht vor.

Als Exponat verbietet sich ein Umbau zu Sportbootzwecken, was deutliche Einschränkungen an Komfort mit sich bringt. Da das Boot ein Rettungsgesetz war, mit dem in Küstennähe operiert wurde, sucht man Toilette, Pantry oder Kojen an Bord vergeblich ... übernachten kann man allenfalls in der offenen Pflicht.

Der Motor steht im Deckshaus offen, oben abgedeckt mit einem Holzblech, auf dem man



Auf der Ems bei Schietwetter

zum Fahren steht, mit dem Kopf oben aus dem Deckshaus schauend ...

... außer bei Schiewetter: dann kann man sich im Inneren niederkaufen und das Luk über dem Kopf schließen. Da der Motor nicht weiter verkleidet ist, ist es innen stets warm (Sommers wie Winters) – und laut. Fahrten mit der TRIENTJE sind also eher spartanisch und das Zeit darf dabei nicht fehlen.

Nichtsdestotrotz haben wir manche Tour unternommen. So sind wir von unserem Verein (AMC Castrop-Rauxel, am Rhein-Herne Kanal bei der Schleuse Herne-Ost) den Dortmund-Ems-Kanal entlang über Emden (Zwischenstopp beim Museumskreuzer GEORG BREUSING, mit Übernachtung dort) durchs Watt nach Norderney gefahren. Wir waren auf verschiedenen Veranstaltungen zum Thema Seenotrettung und DGzRS als Exponat, bei Schiffstaulen von neuen Rettungsbooten (z.B. im Dezember auf Baltrum), um den Jahreswechsel bei Sturm im Watt und auf der Nordsee unterwegs, und wir waren bei der Internationalen Lifeboat-Conference als Gast in Göteborg, zu der Museums-

Rettungsboote aus aller Welt geladen waren. Dort hingefahren sind wir auf dem Wasserweg ... allerdings nicht auf eigenem Kiel. Anlässlich der Lifeboat-Conference hat die Stena Line freundlicherweise den Transport über die Ostsee für uns übernommen.

Und da wir schon mal da waren, haben wir nach der Konferenz die Gelegenheit genutzt, durch die Schären nördlich Göteborgs bis nach Kärिंगön zu fahren.

Unsere „Sonntags-Kaffeefahrten“ führen uns meist zum Allen Schiffsbauwerk Herrenchenburg: die Lage bedingt es – in der entgegengesetzten Richtung stoppt uns nach wenigen Metern die Schleuse Herne-Ost auf (und zweimal Schleusen für einmal Kaffee ist ein bißchen aufwendig.)

Zu Tal sind wir in diesem Frühjahr aber dennoch gefahren. Anlass war die Außerdienststellung des Seenotrettungskreuzers JOHN T. ESSBERGER, des zu Dienstzeiten der TRIENTJE größten Rettungskreuzers der DGzRS. Die ESSBERGER kam von der Ostsee auf eigenem Kiel über den Rhein bis nach


Duisburg, und wurde dort im „Heavy Lift“ auf einen Schwerlastponton verladen, der sie ins Technikmuseum Speyer brachte. In Abstimmung mit dem Museum, dem neuen Eigentümer der ESSBERGER, waren wir beim Kranen vor Ort, was uns ein „Mitwirken“ beim zugehörigen TV-Beitrag in SAT11 eingetragen hat.

Allerdings hat diese Tour eindrucksvoll gezeigt, daß unsere TRIENTJE für den Rhein nicht gebaut ist: zu Berg, gegen den Strom, schaffen unsere 54 PS mit Mühe 5 km/h über Grund (zu Tal sind es immerhin 14 km/h). Die TRIENTJE eignet sich also nicht so wirklich für eine Tour auf dem Rhein, es sei denn man bringt viel Zeit und ordentlich Diesel mit.

Der Name „TRIENTJE“ ist übrigens ein weiblicher Vorname mit friesischen Wurzeln (von Katharina - die Reine). Vor einigen Jahren, auf dem Tourenskippertreffen in Leer, kam eine Frau auf uns zu und freute sich sehr, dass

es ein Boot mit ihrem Namen gibt, der heute zutage nicht mehr ganz so gebräuchlich ist.

Technische Daten TRIENTJE:

Länge:	6,92 m
Breite:	2,34 m
Tiefgang:	0,60 m
Verdrängung:	1,65 t
Motor:	Mercedes OM 615
	2l, 4 Zylinder, 54 PS
(40 kW)	
Geschwindigkeit:	10 Knoten
Material:	Aluminium (Al Mg
	4,5 Mn / W28)
Baujahr:	1971
Bauwert:	Evers (in Niendorf
	an der Ostsee)
Wertnummer:	504-72
DGZRS-Baunummer:	KRST 11 

Schiffsmaklerei

Fikkers.nl

Mitglied
Holländischer
Schiffsmaklerverein





ref. 5009



ref. 1571

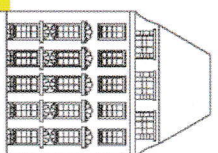


ref. 1683



ref. 3041

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



Bootsversicherungen

vom Fachmann

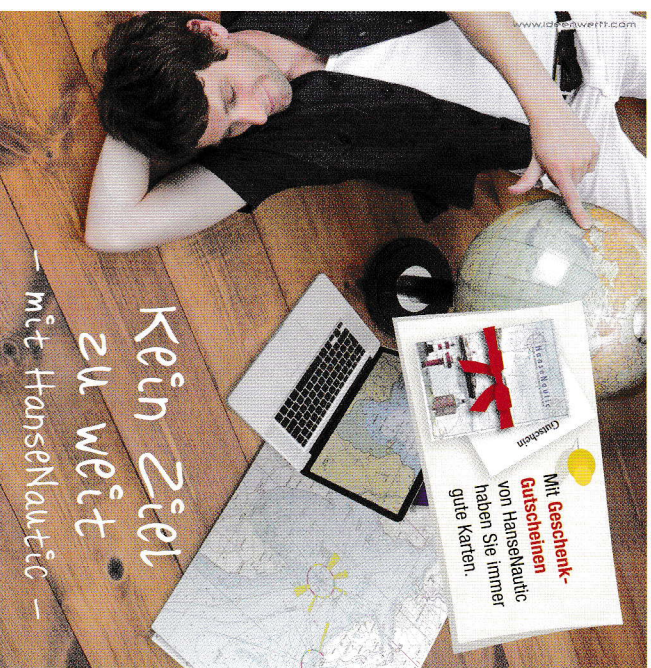
Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

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-asseskuranz.de



Kein Ziel zu weit mit HanseNautic

Mit **Geschenk-Gutscheinen** von HanseNautic haben Sie immer gute Karten.

Seekarten,
 elektronische
 Navigation,
 Törn- und
 Revierführer
 sowie
 ausführliche
 Beratung



HanseNautic GmbH Herrngang 31 20459 Hamburg 040-37 48 42-0 www.hansenautic.de

Einladung zu einer gemeinsamen Rundreise und Zielfahrt 2012 nach Weener /Ems

Die Liebe zum alten Schiff verbindet Menschen und macht sie zu Freunden.

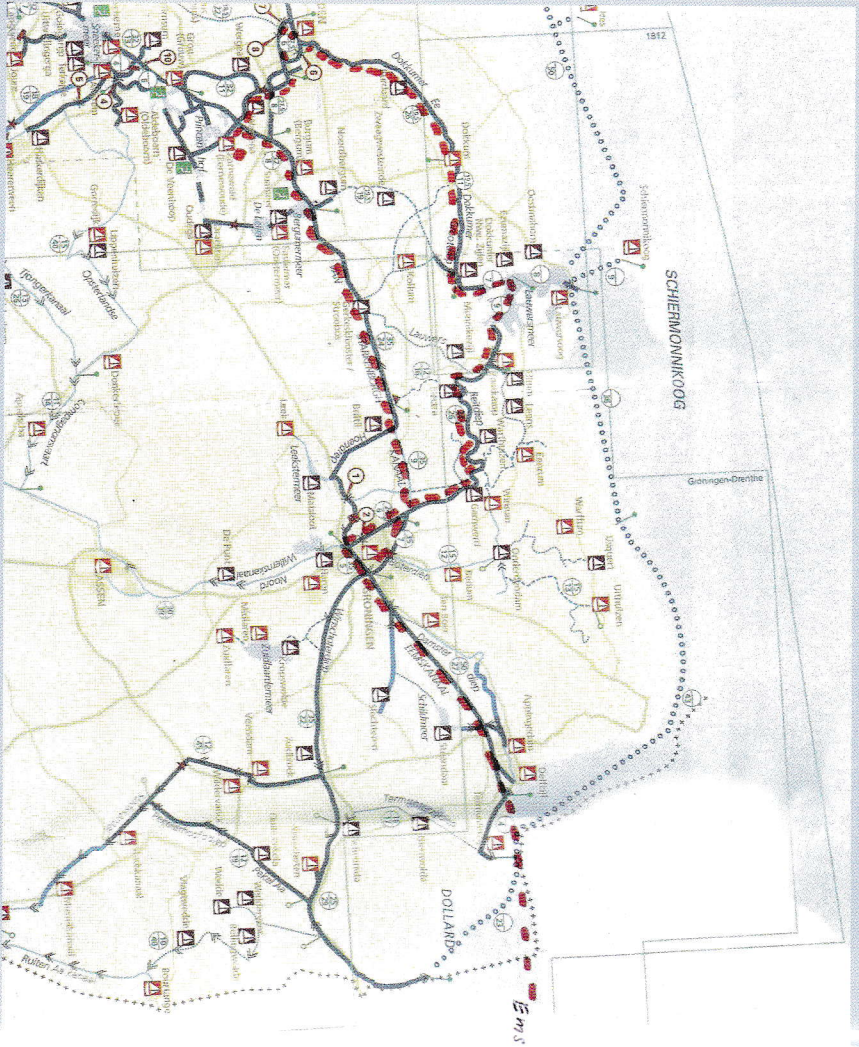
Wir wollen gemeinsam mit unseren Schiffen eine einwöchige Tour unternehmen.

den Wasser über Delfzijl nach Groningen. (Genauere Abfahrzeit vor Ort)

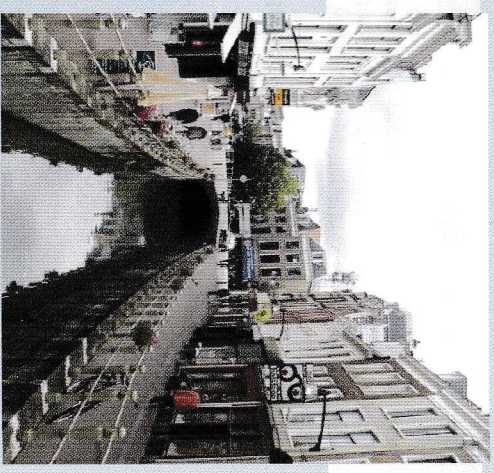
Treffpunkt: Leer/Ostfr.

1. Reisetag
16.06.2012 schleusen wir gemeinsam in Richtung Leda, treffen uns mit den Schiffen von Herbrum und Weener kommend auf der Ems und fahren mit dem abtaulen-

2. Reisetag
17.06.1012 9:00 Uhr startet der Konvoi durch die Innenstadt von Groningen in Richtung Reitdiep. (Ehemalige Lagune und Verbindung zur Nordsee) Es ist sehr zeitaufwendig aber interessant. Wir überqueren den van Starckenborghkanaal in Richtung



Reitdiep - Groningen am frühen Morgen



Im Herzen von Leeuwarden

“Norden” und werden gegen 15:00 Uhr in Zouthkamp anlegen. Zouthkamp ist ein kleines Städtchen mit Fischereihafen und es gibt viel zu entdecken.

3. Reisetag
18.06.2012 10:00 Uhr Abfahrt in Richtung Lauwersoog. Im Lauwersmeer geht es westlich in das “Dokkumer Diep” bis Dokkum. Ankunft ca. 14:00 Uhr und Gelegenheit die Innenstadt zu Fuß oder per Beiboot zu erkunden.



Dokkum

4. Reisetag
19.06.2012 10:00 Uhr Abfahrt in Richtung Leeuwarden. Vorbei an wunderschönen Orten bis zum Stadtpark Leeuwarden. Auch hier kann man zu Fuß oder per Boot die Innenstadt besichtigen. (Gemeinsamer Grillabend)

5. Reisetag
20.06.2012 10:00 Abfahrt in Richtung “Warena” bis Ernewald (Ernewoude) Hier können wir gemeinsam mit den Booten den Nationalpark “Prinzenhof” und “Oude Feenen” erkunden. Gelegenheit das Skutsejummuseum zu besuchen. (Thema: Das Leben der früheren Generation von Zeischepem die auf Skutjes lebten und führten.

6. Reisetag
21.06.2012 7:00 Abfahrt via “Princess Margriet Kanal” und Emskanal nach Delfzijl-Aussenhafen.

7. Reisetag
22.06.2012 von Delfzijl mit dem aufblauen Wasser nach Weener und Teilnahme am Hafenfest der Jahreshauptversammlung und Beurkundung der Zielfahrt. **8**

KAMPF DEM BATTERIETOD!

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

Wird 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 Laderfähigkeit 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 Laderfähigkeit zurück. So behandelt können selbst totergelaube 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

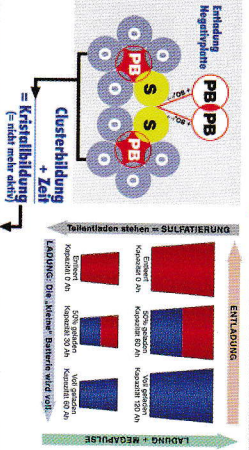


- Steigerung der Ladespannung • Anstieg der Säurefichte
- Verbessert das Startverhalten der Batterie

NOVITEC

THE BATTERY MANAGERS
Alsbachstr. 15 • D-66115 Saarbrücken
Tel. 0681-992740 • Fax 0681-9927421 • Info@novitec.de • www.novitec.de

Sulfatierung:



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



Schiffe der DTMV

Regina Rheni
Ehemaliges Motorboot Klasse I der deutschen Reichsmarine

Angaben zum Schiff und seiner Geschichte



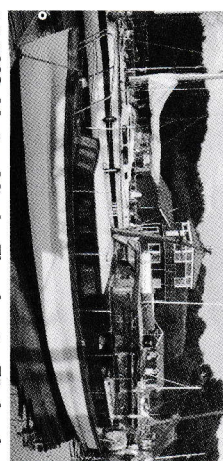
In der Flensburger Förde mit dem Vorbesitzer, noch ohne Verbleiterung des Gangbords und Relling

Wir haben dieses Schiff 2003 gekauft. In der Beschreibung hieß es: „Klassische Schönheit für Liebhaber“ und „wunderschöne, alte Lady mit Geschichte“ Diese „alte Dame aus Flensburg“ ist ein 10 Meter langes Holzschiff: der Rumpf Eiche auf Eiche karweelgeplankt, die Aufbauten massives Mahagonie-Holz.

Nach Angaben des Vorbesitzers war das Schiff eine „Offizierspinasse“ des Linienschiffs SCHLESWIG-HOLSTEIN der Deutschen Kriegsmarine.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Pinasse in der Nähe der „Ochseninsel“ in der Flensburger Innenförde versenkt, um es vor Plünderung durch die Alliierten zu bewahren; es wurde gehoben und gelangte nach Dänemark, wo der Vorbesitzer das Schiff 1957 kaufte.

Nach ausführlichen Testfahrten auf der Flensburger Förde wurden die Stahlbauten



2.8.2003, Marina Minde, Flensburger Förde, der erste Halen, den wir mit unserem neuen Schiff anliefern.

breitert und mit einer Relling versehen sowie das hölzerne Unterwasserschiff mit Polyester („Leichtentuch“) laminiert.
Die Tatsache, dass es sich zumindest bei dem Rumpf um den eines Beiboots der

Kriegsmarine handelt, findet sich bestätigt durch die Angaben von A.Brix in seinem Buch, Bootsbau (Berlin 1926; Reprint Hamburg 1990):

Der Rumpf der Regina Rheni ist also der eines „motorisierten Beiboots der Klasse I“.

Gebaut wurde der Rumpf vermutlich auf der Deutschen Reichswerft (oder in ihrem Auftrag) zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Das Beiboot wurde wohl zunächst mit einer Dampfmaschine angetrieben, die vermutlich in den 20er Jahren durch einen Dieselmotor ersetzt wurde (Brix, s.o.)

Für die Angabe, es sei ein Beiboot der „Schleswig-Holstein“ gewesen, fand ich keine Hinweise. Auf historischen Fotos konnte ich erkennen, dass Beiboote diesen Typs auf solchen Schiffen neben einem Ladebaum an

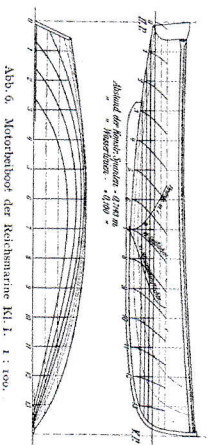
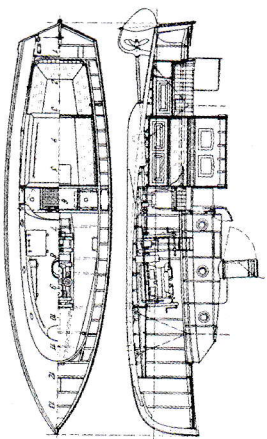


Abb. 6. Motorboote der Reichsmarine Kl. I. 1 : 100.

Deck waren. Weiterhin wird auf einer Ausrüstungsliste ein Dampfbeiboot I. Klasse genannt (S.Breyer, Linienschiffe Schleswig Holstein

u. Schlesien in: Marine Arsenal Bd 21, Hanau 1992). Auf die Frage wie das Beiboot von der „Schleswig“ zur Flensburger Förde gelangt sein konnte, fand ich ebenfalls keinerlei Hinweise, zumal die SCHLESWIG-HOLSTEIN am Ende des II. Weltkriegs vor Gotenhafen (Gdynia) sank.

Im Sommer 2003 haben wir (Regina und Hans Gerd Tillmann) das Schiff in Flensburg übernommen und auf eigenem Kiel in den neuen Heimathafen, Hittorf/Rhein (Leverkusen) gebracht.

Während der Überführung von Flensburg nach Leverkusens-Hittorf / Rhein zeigten sich dann die Gebrechen und Schwächen der „alten Lady“: der Rumpf war nicht wirklich dicht, bei starkem Regen waren auch die Aufbauten nicht dicht. Weiterhin war die Ausstattung verbesserungswürdig: die Chemie-Toilette in einem Schrank der Achterkajüte, Wasser aus dem 10-Liter-Kanister, Gaskocher mit Gasflasche lose neben dem Steuerstand ohne Entlüftung, schließlich das Wendegertriebe: Das Umsteuern auf Rückwärtsfahrt erforderte viel Kraft und lange Reaktionszeiten.

Deshalb war ich sehr froh, zu erfahren, dass fast in der Nachbarschaft ein Bootsaumeister wohnte, der uns dann mit Rat und Tat unterstützte. Ohne seine Hilfe wäre das Reift nicht möglich gewesen, denn für Arbeiten an einem Schiff reichten meine handwerklichen Kenntnisse und Fähigkeiten, die ich bei der Sanierung zweier Altbauwohnungen und beim Bau von Schränken erworben hatte, bei Weitem nicht aus.

Die Mängelanalyse, wirtschaftliche Erwägungen und unser Wunsch, den Charme der „klassischen Schönheit“ zu bewahren einerseits und andererseits eine Yacht zu haben, die leicht zu manövrieren ist und auf der sich auch während längerer Törns bequem

leben lässt, führten zu einem Großprojekt, deren Realisierung dann drei Jahre dauerte:

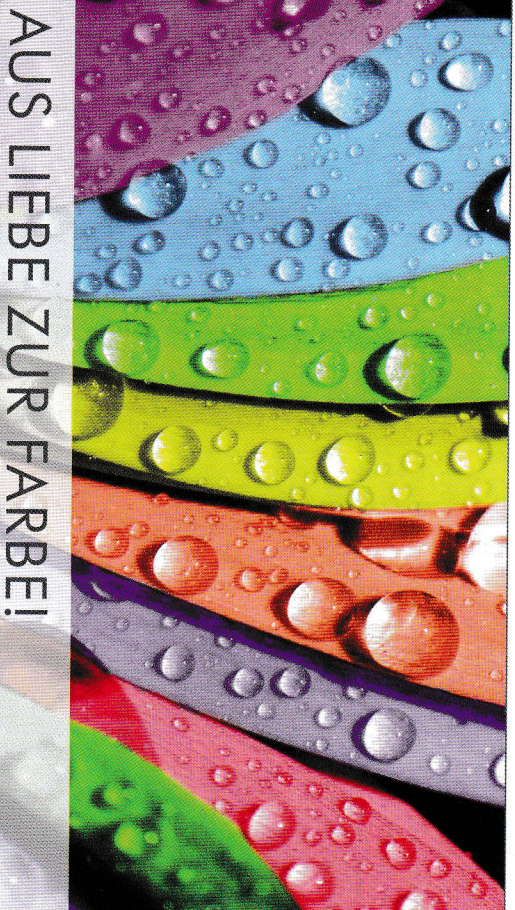
Das Laminat musste etwa zur Hälfte erneuert werden, weil es lose vor den Planken stand, Borddurchbrüche waren nicht sachgemäß ausgeführt, die Befestigung der Ruderhacke zum großen Teil durchgerostet, weil die ursprünglichen Bronzeschrauben durch Eisenschrauben ersetzt worden waren und diese rosten in feuchten Eichenholz. Das Getriebe zu tauschen und die restliche Antriebsanlage erhalten zu wollen machte wenig Sinn, denn:

- das einzige Getriebe, das auf die Hanomag Schwungscheibe gepasst hätte wäre in un-verhältnismäßig teuer gewesen wäre.
- Wegen der tiefen Ölwanne des LKW-Hanomag ragte dieser hoch ins Steuerhaus.
- Der LKW-Motor gehörte nicht ursprünglich in dieses Schiff.

Aus diesen Gründen folgten wir dem Rat des Bootsbauers und kauften einen Deutz-Motor mit drei Lierer Hubraum und 65 PS,



Wegen der nötigen Reparaturen und Umbauten ließen wir unser Schiff in Hittorf aus dem Wasser holen. Die Arbeiten am Schiff selbst und in eigener Regie durchführen zu können, stellt sich sofort als eitle Selbstüberschätzung heraus. Schon beim Aufpallen gab's größere Schwierigkeiten.



AUS LIEBE ZUR FARBE!

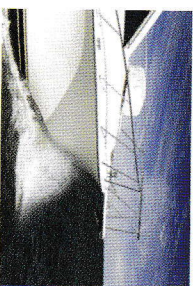
NORRANNENSTR. 1A · 26723 EMDEN
T. 04921 58918-0 · F. 04921 58918-20
E-MAIL: INFO@DAHLDRUCK.DE
WWW.DAHLDRUCK.DE

DRUCKHAUS
W. DAHLHEIMER
QUALITÄT MACHT DRUCK

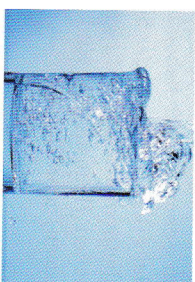


Sauberes Trinkwasser an Bord Ihrer eigenen Yacht

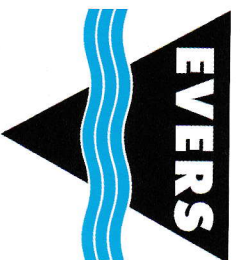
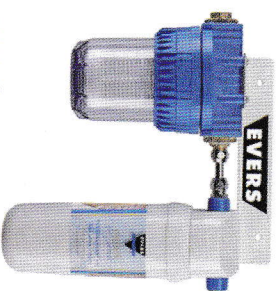
WATER WONDER® mini



*einfach
aber genial!*



- Filtersystem zur Entfernung von Schwabstoffen, 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

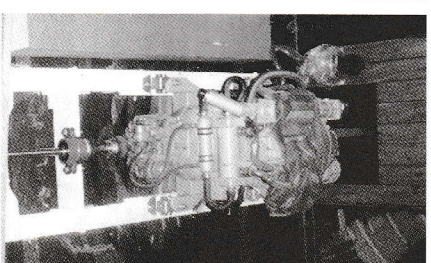
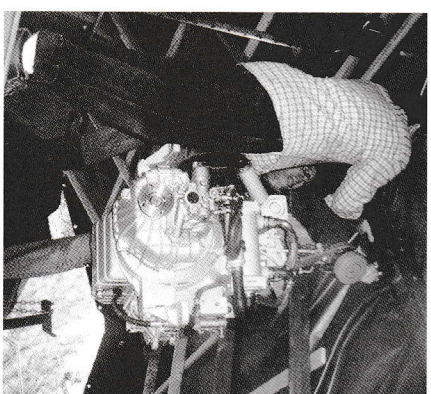
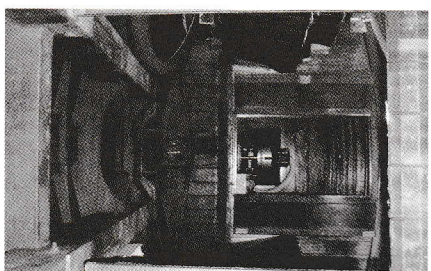


EVERS e.K.
Technologien für die
Wasseraufbereitung
Rheiner Straße 14a
48496 Hopsten (Germany)
Telefon: +49 (0) 54 58 / 93 07 - 0
Fax: +49 (0) 54 58 / 93 07 - 40
info@evers.de • www.evers.de



Wasserhahn statt Flaschenhahn®

Schiffe der DTMV



Einbau der neuen Maschine

was ausreichend ist um die Rumpfgeschwindigkeit von 7 – 8 Kts zu erreichen.

Die Wellenanlage war, wie sich später zeigte, nicht zu retten; die Welle nicht mehr ganz gerade, eingelaufen und wohl schon einmal gebrochen und wieder zusammengeflückt, das Sternlager ebenfalls eingelaufen, der Wellenbock fluchtete nicht mehr mit dem Stevenrohr. Konsequenz: Ausbauen und Neuaufbauen.

Um für längere Törns zu taugen, sollte unser Schiff darüber hinaus wie folgt ausgestattet sein: Sprechfunk, Echolot, Logge, elektrische und manuelle Lenzpumpen, Kojen für vier Personen, Druckwasseranlage für Waschbecken und Pantry, Marinefollette - um für die Zukunft gerüstet zu sein: Fäkalientank - Heizung, Herd (min.-zwei Kochstellen, Backofen! - (Auch auf dem Schiff will der Skip anständig kochen!), Spüle o.ä., Kühlkasten, eine entsprechende Elektroanlage mit Landstromversorgung; ..., Stauraum.

Eine solche Ausstattung auf diesem Schiff hielt der Bootsbauer zwar für reichlich übertrieben, aber zusammen mit ihm brachten wir all das unter und schulen ein Schiff, mit wir gut handhaben können und einigermaßen bequem leben können (... hoffentlich

noch lange, denn „seniorentauglich“ ist das Schiff nur eingeschränkt).

Das gesamte Projekt in all seinen Phasen, mit allen Entscheidungen, die getroffen werden mussten, mit den Enttäuschungen, dass alles so lange dauerte, ist hier nicht sinnvoll.

Abmessungen u. Gewicht:

(lt. Angaben der Normalen der ehem. deutschen Reichsmarine für Motorbootboote der Klasse J)

Länge über alles: 10.000 mm

Breite über alles: 2.560 mm

Gewicht: ca 5.180 kg
(beladen, incl. Besatzung)

Motorisierung: 30 PS

Geschwindigkeit: 8,8 Knoten

karwelgeplankt Eiche auf Eiche mit einer Lage imprägniertes Segelholz dazwischen
Der Rumpf der Regina Rheni entspricht dieser Beschreibung (Masse, Details wie Lage der Spannten, Position der Heißaugen, Kiel usw.).

Die Abweichung der Masse von den Normmassen ergibt sich durch eine Vergrößerung der Decks durch den Vorbesitzer; das Unterwasserschiff blieb dabei weitgehend unverändert. **2**



Die „Marinella“, eine Akerboom Classic, vor ihrem Törn von Leeuwarden nach Danzig

Überführungsstörn von Leeuwarden nach Danzig

Mitglied Johann Schepers

Etwa am 20. Juni bin ich per E-Mail von einem Geschäftsführer einer Telefontgesellschaft aus dem Taunus, der durch eine Anzeige im Internet auf mich aufmerksam geworden war, gefragt worden, ob ich eine größere Jacht von Holland (Leeuwarden) nach Danzig überführen könnte.

Es handelte sich um die noch unter spanischer Flagge laufende „Marinella“, eine Akerboom Classic (Länge 16,80m, Breite 4,50m, Tiefgang ca. 2,00m, 2x102 PS, Baujahr 1966). Diese Jacht soll in Polen komplett überholt werden.

Am 27. Juni ging es dann los. Am Vormittag wurde ich von Zuhause abgeholt und wir sind nach Leeuwarden gefahren. Die Jacht war ziemlich heruntergekommen und bedurfte wirklich einer Überholung. Es war nicht möglich, an Bord zu schlafen oder zu essen, so dass wir jeden Abend ein Hotel angelaufen haben. Außer mir und dem Geschäftsführer war als dritter Mann noch ein Mechaniker mit von der Partie.

Um 12.45 Uhr sind wir dann bei gutem Wetter gestartet, haben gegen 16.30 Uhr die Schleuse Gaarkeuken und um 19.30 Uhr die Schleuse

Groningen passiert und haben im Hunzehafen festgemacht, da uns die Einfahrt in den Jachthafen bei der Oosterluis doch etwas zu schmal vorkam.

Zeitig um 07.45 Uhr am nächsten Morgen haben wir Groningen verlassen und nach der Beschaffung von Seekarten und Proviant und einer neuen Antenne für das UKW-Gerät in Delfzijl gegen Mittag durch die Seeschleuse Farmsum die holländischen Binnenengewässer verlassen und sind bei immer noch gutem Wetter die Ems abwärts gefahren, haben die Insel Borkum umrundet und waren um 18.25 Uhr in Norderney fest.

Bei weiter gutem Wetter, vor der Jade war der Wind auf Null herunter gegangen, wurde um 07.20 Uhr Norderney verlassen und waren, auf Höhe Scharhörn hatte der Wind wieder

stark zugenommen und Wind und Strom standen gegen an, nach einiger Suche um 18.45 Uhr in Cuxhaven fest. Das Schiff ließ sich bei der unruhigen See nur recht schlecht steuern, da offenbar die Manschette in der Ruderanlage ein Leck hatte und das Ruder immer wieder zur Mitte lief.

Am nächsten Tag (30. 06.) ging es um 07.45 Uhr wieder weiter. Von 10.25 bis 10.45 wurde die alte Stütschleuse in Brunsbüttel durchfahren, um 14.45 Uhr Rendsburg passiert und nach einiger Wartezeit konnte von 18.15 bis 18.45 Uhr die alte Nordschleuse in Hottenua passiert werden. Im Nordostseekanal erreichte das Boot ziemlich genau die höchstzulässige Geschwindigkeit von 15 km/h. Gelegentlich musste etwas langsamer gefahren werden, da die Motoren abwechselnd zu heiß wurden. Um 20.35 Uhr waren wir dann fest



Berichte der Mitglieder

in der Marina Wendtorf. Nach dem ich über diese Marina schon einiges gehört hatte, war ich über den schlechten Zustand vor allem der Steganlagen sehr enttäuscht. Da meine beiden Mitreisenden andere Termine hatten, haben wir das Boot gut vertäut und sind am nächsten Morgen mit einem Leihwagen nach Hause gefahren.

Am 08. 07. bin ich mit der Bahn nach Osnabrück gefahren, wo ich meine Mitfahrer wieder getroffen habe, von dort ging es mit dem Leihwagen weiter nach Kalifornien (Gemeinde Schönberg/Ostsee), wo wir übernachtet haben und am 09. 07. wurde die Seereise dann fortgesetzt. Da wir uns nicht sicher waren, ob der vorhandene Brennstoff noch bis Heiligenthal reichen würde, die Brennstoffuhr zeigte nicht sehr genau an, sind wir vorsichtshalber das kurze Stück nach Strande zurückgefahren und haben dort gebunkert. Um 14.40 Uhr wurde die Fehmarnsundbrücke unterquert und um 20.00 Uhr waren wir im Alten Strom in Rostock-Warremünde fest. Beim Einlaufen standen beide Molten voll mit Menschen, wir haben schon gedacht, zu unserer Begrüßung, tatsächlich liefen aber mit unserem Einlaufen zwei große Kreuzfahrtschiffe aus. Direkt am Warnowufer im Zentrum wurde mit einem herrlichen Blick auf den Hafen das Abendessen eingenommen.

Am nächsten Tag waren wir um 07.50 Uhr wieder draußen, sind bei gutem Wetter an der Küste entlang gefahren und haben um 11.00 Uhr Darßer Ort passiert. Der Kurs wurde dann auf die Insel Hiddensee gerichtet, das Fahrwasser ist im übrigen sehr gut ausgetonnt, haben dann gegen 15.15 Uhr die Rügendambrücke unterquert und waren um 19.15 Uhr im Nordhafen von Peenemünde fest. Interessant war eine Mehrfachspananlage am Ende des Hafens, die noch aus der Kriegszeit stammte, später von der DDR-

Marine genutzt wurde und auch heute noch funktionsfähig ist.

Da es im Hotel so früh kein Frühstück gab, waren wir erst am nächsten Tag um 08.40 Uhr wieder auf See. Vorbei an den Inseln Ruden und Greifswalder Oie wurde der Kurs genau nach Ost gerichtet, das Fahrwasser nach Swinemünde gequert und am Nachmittag kam die polnische Küste in Sicht. Da wir tagsüber mehrfach langsam fahren mussten wegen der heißglühenden Motoren, wurde es langsam dunkel. Allerdings konnte man jetzt gut nach den Leuchtuern fahren, so dass wir gegen 22.30 Uhr in den Hafen von Darlowo (früher Rügenwalde) eingelaufen sind. Mit unserem Einlaufen kam gerade das russische Segelschiff „Shtandar“ (einer Replik des Flaggschiffes von Zar Peter dem Großen) aus dem Hafen, dass ich einmal bei einem Wertraufenthalt in Deltzil besucht habe und damals mit dem 1. Offizier ein sehr interessantes Gespräch geführt habe. Von der Hafenmeisterin, das Hafenbüro befindet sich gleich an Steuerbordseite an der Hafeneinfahrt, wurde uns erklärt, dass wir noch durch die Schiebrücke fahren sollten, die zu jeder vollen Stunde geöffnet wurde.

Um 23.00 Uhr öffnete sich die Brücke dann tatsächlich und wir konnten gleich hinter der Brücke an der Backbordseite festmachen, ein recht langer Tag war zu Ende. Dafür war aber das Hotel „Lidia“, vom feinsten und das Frühstücksbuffet am nächsten Morgen so reichhaltig, dass wir erst um 09.00 Uhr Darlowo verlassen haben und immer in Sichtweite an der polnischen Küste entlang nach Wladyslawowo (früher Grosseendorf) gefahren und um 19.00 Uhr eingelaufen sind. Nach einem Liegeplatzwechsel waren wir dann endlich um 20.00 Uhr fest. Wladyslawowo ist ein großer Fischereihafen, der Geruch hat mich an meinen früheren Wohnort Bremerhaven und an meine Tätigkeit als technischer Off-

Berichte der Mitglieder

zier bei der Hanseatischen Hochseefischerei AG. erinnert.

Am nächsten Morgen wurde noch gebunkert und um 08.30 Uhr haben wir den Hafen bei recht gutem Wetter verlassen. Da wir für das letzte Stück keine Seekarten erhalten konnten, sind wir versehentlich zuerst in Gängen gelandet, habe dort eine alte Karte erhalten und waren dann um 15.30 Uhr bei der Weichselfestung in Danzig fest. Ein Teil des Festungsgrabens wird vom Polski Klub Morski als Jachthafen genutzt. Übernachtet wurde im sehr schönen Hotel „Gdansk“, vor dem sich auch eine sehr schöne Marina befindet. Der Teil des Hotels, in dem wir übernachtet haben, befindet sich in einem ehemaligen Getreidespeicher aus dem 17. Jahrhundert. Am nächsten Vormittag bin ich dann mit Wizzair nach Dortmund geflogen

und anschließend mit dem Zug nach Hause gefahren. Insgesamt wurden bei dieser Fahrt 598 Seemeilen zurückgelegt.

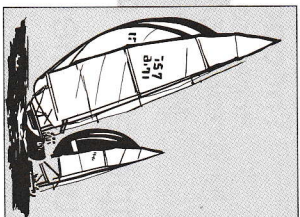
In der Zeit vom 01. bis zum 08. Juli, wo ich zu Hause war, erhielt ich eine E-Mail aus England, ob ich eine größere Yacht von Danzig nach Berlin bringen könnte. Man war durch meine Mitgliedschaft bei der DBA auf mich gestoßen. Es handelte sich um eine sogenannte „Dutch Barge“ mit einer Länge von 19,80m und einer Breite von etwa 3,80m, die von der englischen Firma Aqualine Marine in Polen gebaut werden, dieselbe Firma lässt dort sogar Narrowboats bauen. Der Bootsnahme war „Victor“.

Der Start war für den 04. August vorgesehen. Es wurde allerdings immer später, da das Boot offenbar doch noch nicht ganz

Die Segelmacher Mafsanfertigungen von Meisterhand

- Spray Hood und Persenning
- Markisen
- LKW-Planen
- Abdeckplanen
- Spleis- und Taklararbeiten
- Windschutz
- Freizeit-/Wassersportbekleidung
- Boots- und Yachtbedarf
- Maritime Geschenkartikel
- Nautiktitäten
- ✂ International Bootsfarben
- Tauwerk aller Art

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



Propangas-Station

Salverius Nachf. GmbH

Inhaber:
Vollborrh & Battermann

26789 Leer
Neue Straße 20
(in der Altstadt)

Telefon:
0491/2874

Fax:
0491/9923249



GRAFIK-TEAM - LEER

SCHIFFSAUSRÜSTUNG

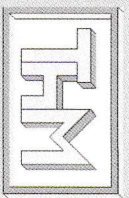
- von Profis für Profis -
Qualität hat einen Namen



WITTIG GmbH

Service hat eine Nummer:

Tel.: 0049-20 39 32 73-0 Fax: 0049-20 39 32 73-66
Internet: www.wi-du.de e-mail: info@wi-du.de



Theodor Meyer e.K.

Holzweide 4, 28307 Bremen
Tel. 0421/4 39 57-0, Fax 0421/4 39 57-77
www.thm-schleiftechnik.de

**Ihr kompetenter Partner für
Schleif- und Polierwerkzeuge**

Schleifbänder, Bogenware, Klett-, Fächer-, Fiber- und selbstklebende Scheiben, Schleifvlies, Schleifschwämme, Schleiföle, Trenn- und Schnruppscheiben, Polierscheiben und -pasten usw.

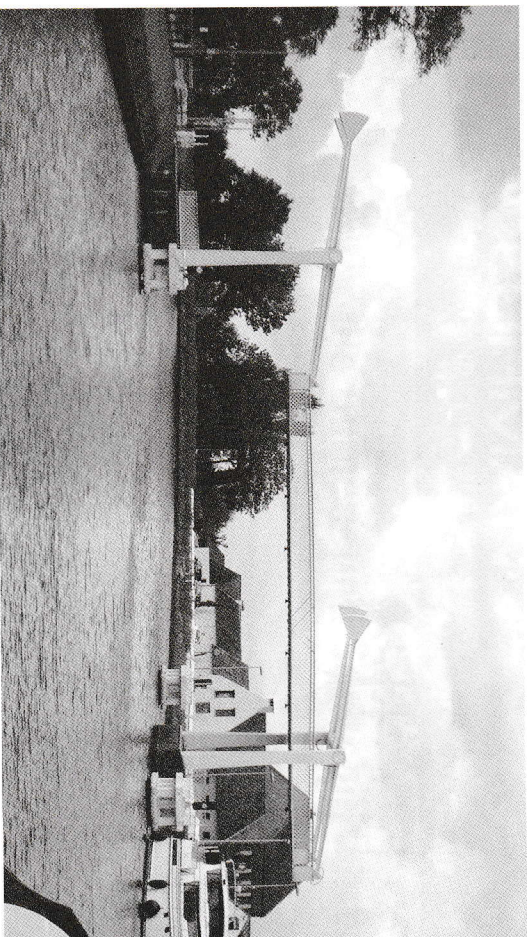
**Für Industrie, Handwerk und Hobby
von namhaften, europäischen Herstellern**

Wir können nicht alle unsere über 400.000 Artikel im Netz präsentieren.
Gern erstellen wir Ihnen Ihr spezielles Angebot. Fordern Sie uns!

Sonderangebote für Leser des Klönschnack
www.thm-schleiftechnik.de/kloenschnack
Code KS122011

BOAT
Wir stellen aus!
24.-26.02.2012 Bremen

Berichte der Mitglieder



fertig war. Mittlerweile war als Ziel England vorgesehen. Der Plan, von Rotterdam zur Themse zu fahren, wurde von der Versicherung abgelehnt, da das Boot in der Kategorie „C“ eingestuft war und nicht weiter als 20 Seemeilen von der Küste entfernt sein sollte. Es sollte dann von Dünkirchen aus nach Ramsgate gehen.

Am 29. 08. bin ich dann tatsächlich nach Danzig geflogen, allerdings konnten wir nicht bereits am nächsten Morgen auslaufen, da es noch Probleme mit der Hauptmaschine, einer Iveco mit 150 PS, und dem Generator gab. Im Fluss Mohlawa lag hinter einer großen Megajacht das deutsche Binnenkreuzfahrtschiff „Johannes Brahms“, dass wohl Reparaturen in Danzig gemacht hatte und wieder zur Oder wollte. Alle vorderen Fenster im Oberdeck waren durch Sperrholzplatten, sämtliche Fenster im Unterdeck durch Aluplatten für die Überfahrt gesichert worden. Bei einer Slippung des Hecks der „Victor“ beim Polski Klub Morski wurde eine Plastiktüte vor dem Kühlwassertritt gefunden. Nach deren Entfernung waren die Kühlwasserwerte in Ordnung und wir, außer mir ist noch das

Erwerberehepaar, Kat und Mark Warren mitgefahren, konnten dann am 01. 09. gegen 15.45 Uhr Danzig verlassen und sind bei ziemlich gutem Wetter nach Hela gefahren, wo wir um 18.25 Uhr festgemacht haben. Am Abend gab es in einem Restaurant direkt am Fischereihafen eine ordentliche Portion Fisch.

Am nächsten Morgen waren wir um 07.50 Uhr wieder draußen, das Boot stampfte und schlingerte ein wenig, sind an der Halbinsel Hela entlang gefahren, haben gegen 12.30 Uhr das Kap Rozewie (früher Rixhöft) umrundet und sind um 18.00 Uhr in Leba eingelaufen, wo wir im schönen ruhigen Jachthafen festgemacht haben.

Da die für diesen Tag vorgesehene Strecke recht lang war, sind wir bereits um 06.10 Uhr aus Leba ausgelaufen, es stand nur noch eine leichte Dünung, der Wind war fast völlig eingeschlagen. Wir mussten dann auf Anweisung von Uska Port Kontroll ein militärisches Sperrgebiet umfahren, nicht ganz einfach bei einem Kompass der völlig falsch anzeigte, haben Darlowo gegen 15.15 Uhr passiert und waren nach einer längeren Suche nach einem Liegeplatz, der Jachthafen



war wegen Bauarbeiten gesperrt, erst um 23.00 Uhr in Kolobrzeg (früher Kolberg) an der Fischereipier fest.

Auch am nächsten Morgen ging es zeitig um 06.00 Uhr wieder raus. Um 13.50 Uhr haben wir die Mole von Schwimmünde passiert, nach einer kurzen Passkontrolle, die Kontrollstelle befindet sich an der Backbordseite bei der Einfahrt zum Jachthafen, dort Brennstoff und Trinkwasser übernommen, sind durch das Stettiner Haf gefahren und haben um 20.40 Uhr in der schon etwas älteren, aber schönen Marina Goclaw kurz vor Stettin festgemacht. Der schon über 80jährige Hafenmeister sprach sehr gut deutsch.

Um 08.00 Uhr ging es am nächsten Tag weiter. Nach der Fahrt durch das Zentrum von Stettin fuhren wir durch den gemeinsamen deutsch-polnischen Nationalpark „Unteres Odertal“ (polnisch: Park Krajobrazowy) die Westoder aufwärts, sind um 11.45 Uhr in die

Hohensaatzen-Friedrichsthaler-Wassertrasse eingefahren und trafen bei der Passage von Schwedt wieder auf das Fahrgastschiff „Johannes Brahms“, das aller Sicherungen entledigt, wieder seine Fahrten zwischen Stralsund und Berlin aufgenommen hatte. Von 16.40 bis 17.00 Uhr haben wir die Schleuse Hohensaatzen-West passiert und sind von 19.00 bis 19.20 Uhr zusammen mit einem polnischen Schubverband im Hebewerk Niederfinow 36 Meter auf das Niveau des Oder-Havel-Kanals aufwärts befördert worden. Ein solch großes Hebewerk hatte meine Mitfahrer noch nie gesehen. Man hatte auch einen guten Überblick auf die Baustelle des neuen Hebewerks Niederfinow-Nord, welches zurzeit dort gebaut wird und wohl 2014 seinen Betrieb aufnehmen wird. Um 20.55 Uhr haben wir dann an einem Anleger für die Großschifffahrt in Eberswalde bei OHK-km 66 festgemacht.

Gegen 07.20 Uhr ging es am nächsten Tag weiter, die Schleuse Lehnitz wurde nach einer

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. Bunkerboot Lohtank III
49733 Haren (Ems) 45711 Datteln
Telefon (0 59 32) 7 34 70 Mobil (01 71) 3 55 22 17

Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster
Bunkerboot Lohtank I Bunkerboot Lohtank II
49733 Haren (Ems) 48145 Münster
Mobil (01 60) 96 45 66 71 Telefon (02 51) 23 56 19

Wasser - Sport - Outdoor / Camping - Nautiquitäten

Seekarten / Nautische Bücher	Tauwerk	Geschenkkartei	Geschir
Schlafsäcke / Rucksäcke	Fender	Beschläge	Zeile
Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung	Maritime Lampen	Nautiquitäten	Isomatten

Bei uns erhalten sie folgende Marken:

Clipper U.S.A. marin **BMS** **MARINE POOL** **H2O** **RED GREEN**
Spezialausrüster für Chanty-chöre: Fischerkittel / Tücher etc. **SILVERTAG**

SEE SACK

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



langen Wartezeit von 1,5 Stunden von 13,00 bis 13,20 Uhr durchfahren. Ein Versuch, an der Marina Meyer in Berlin-Spandau unsere Abwässer los zu werden, ist fehlgeschlagen, die Anlage trafs zwar Geld, pumpte aber nichts ab und es war keine verantwortliche Person zu erreichen. Nach der Passage der Schleuse Spandau von 18,20 bis 18,40 Uhr wurde das Schiff dann an der Bunkerstation von Ingo Gersbeck in Spandau gegen 19,00 Uhr festgemacht.

Am nächsten Tag wurde Proviant eingekauft, ich habe an der Hauptmaschine den ersten Ölwechsel durchgeführt und um 17,30 Uhr haben wir Spandau dann verlassen. An der Marina Lanke klappte dann auch die Entsorgung des Schmutzwassers, allerdings mussten wir wegen der Bootslänge rückwärts an die Absauganlage heranfahren und gegen 20,20 Uhr wurde am Anleger des Sportbootclubs Haveland in Potsdam festgemacht. Die Leute dort waren sehr behilflich, es wurde extra ein

anderes Boot an einen anderen Liegeplatz verholt, da die meisten Liegeplätze für Boote mit einer Maximallänge von 15 Metern gebaut sind und man mit einem 20 Meter langem Boot schon mal Schwierigkeiten bekommen kann.

Um 07,00 Uhr sind wir am nächsten Tag ausgelauten, es regnete fast ständig, haben vormittags die Vorstadtschleuse in Brandenburg und von 12,45 bis 13,00 Uhr die Schleuse Wusterwitz und von 16,35 bis 16,50 Uhr die Schleuse Zerben passiert und um 18,30 Uhr in Burg festgemacht um noch Einkäufe zu erledigen.

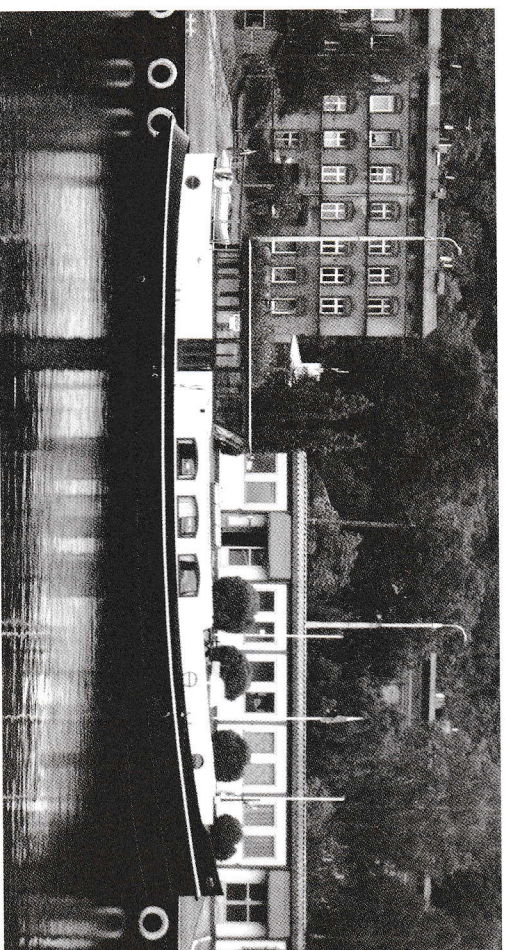
Burg wurde am nächsten Tag um 07,05 Uhr verlassen und nach einer Wartezeit von einer Stunde sind wir dann zusammen mit einem Frachtschiff und weiteren Sportbooten in der Schleuse Höhenwarthe rund 19 Meter aufwärts geschleust worden. Hinter diesem Frachtschiff wurde dann auch ohne weiteren Aufenthalt die Kanalbrücke über die Elbe

bei Magdeburg überquert und gegen Mittag eine knapp 2stündige Pause im Jachthafen Haldensleben zu weiteren Einkäufen eingelegt. Um 20,00 Uhr sind wir allein in die Schleuse Sülfeld eingefahren. Während des Schleusens blieb plötzlich wegen Brennstoffmangels der Motor stehen, auch bei diesem Boot zeigte die Brennstoffuhr sehr ungenau an, eine Möglichkeit zum Peilen war leider nicht vorhanden. Nach dem der Schleusenwärter über UKW verständigt worden war und wir das Schiff an einer langen Leine aus der Schleuse gezogen hatten, kam der Schleusenwärter mit einem 20-Liter Kanister Diesel, der eingefüllt wurde. Wegen mehrfacher Startversuche musste der Motor entlüftet werden, dabei habe ich in dem engen Maschinenraum nach vielen Jahren mal wieder eine Dieseldusche genommen, sprang der Motor wieder an und wir haben noch bis zum Ende des Schleusenanlegers verholt, es war inzwischen auch dunkel geworden.

Mit dem wenigen Brennstoff sind wir am nächsten Morgen vorsichtig zum nahe gelegenen Jachthafen des YCHF Fallersleben gefahren. Mit dem an Bord vorhandenen

20-Liter Kanister und einem geliehenen 30-Liter Kanister wurde dann per Fahrrad von einer Tankstelle Diesel geholt. Eine zweite Tour hat ein freundliches Mitglied der YCHF mit seinem Auto durchgeführt. Mit diesem Bestand von etwa 100 Litern haben wir Fallersleben dann um 10 Uhr verlassen und nach der Passage der Schleuse Anderten von 15,30 bis 15,50 Uhr an der Bunkerstation an der ehemaligen Arminiuswerft in Hannover unsere Tanks komplett gefüllt. Der Diesel war sehr teuer und es wurden keine Kreditkarten akzeptiert, so dass Herr Warren erst mit dem Bunkerwart zur nächsten Bank fahren musste, um Bargeld zu holen. Wir sind dann noch bis zum Anleger Hannover-Nordhafen-Ost weitergefahren. Dieser Anleger ist sehr günstig, wenn man in Stadt fahren möchte, denn in unmittelbarer Nähe befindet sich die Endstation der Stadtbahnlinie 6, mit der man in etwa 15 Minuten im Zentrum ist.

Um 06,25 Uhr wurde die Geradeausfahrt auf dem Mittellandkanal fortgesetzt, gegen 11,40 Uhr die Kanalbrücke über die Weser in Minden passiert und um 19,45 Uhr bei MLK km 11 in einem ehemaligen Wendedecken festgemacht, nachdem man uns im Jachthafen



Berichte der Mitglieder

Recke nicht gern sah, man hatte Angst, dass wir mit unserem etwa 35 Tonnen schwerem Boot die Anlage abreißen.

Wir hatten beschlossen, dass wir über Groningen und das IJsselmeer in Richtung Belgien fahren wollten, da ich nur über das Schifferpatent „A“ verfüge, mit dem ich auf dem deutschen Teil des Rhein Bootes über 15 Meter Länge nicht fahren darf. Also ging es nach dem Start um 06:25 Uhr in Bergeshövede rechts um die Ecke und es wurden nacheinander ohne besondere Vorkommnisse die Schleusen Bevergern, Rodde, Altenrheine, Venhaus, Hesselde, Gleesen, Varloh, Mepen und Hüntel passiert und das Boot um 18.45 Uhr im neuen Jachthafen in Haren festgemacht.

Den nächsten Tag haben wir in Haren verbracht, da der Wind ziemlich stark war und für den nächsten Tag Wetterbesserung

gemeldet wurde. Es wurden verschiedene Einkäufe, auch beim Schiffshändler, erledigt und ich habe Herrn und Frau Warren etwas von Haren gezeigt.

Da am nächsten Tag um 15.19 Uhr Hochwasser in Herbrum war, haben wir Haren erst um 09.00 Uhr verlassen, sind gegen 14.30 Uhr in Herbrum ausgeschleust und mit der dann einsetzenden Ebbe sehr flott die Ems abwärts gefahren. Da der Wind noch recht kräftig blies, sind wir unterhalb von Emden westlich des Hauptfahrwassers am Geiserücken entlang gefahren, haben in Farmsum in der kleinen Schleuse geschleust und das Boot unmittelbar hinter der Schleuse um 20.30 Uhr festgemacht. Um 07.00 Uhr haben wir Deltzijl bei sehr schönem Wetter verlassen, sind von 09.45 bis 10.00 Uhr durch die Oostersluis in Groningen, von 12.35 bis 12.50 Uhr durch die Schleuse Gaarkeuken gefahren und haben nachmittags

Berichte der Mitglieder

in Fonejacht gebunkert, auch sehr teuer. Da vor der Prinses-Margriet-Schleuse in Lemmer nur Wartepplätze für Sportboote sind, aber keine Liegeplätze, auch unterhalb der Schleuse gibt es keine geeigneten Liegeplätze, sind wir in Lemmer in die Stadt gefahren und haben dort um 20.00 Uhr vor der Zijlroedebrug festgemacht.

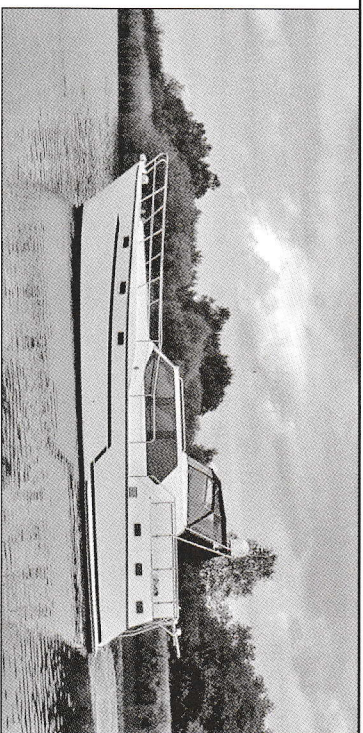
Da am nächsten Morgen diese Brücke erst ab 09.00 Uhr geöffnet wurde, sind wir um 08.00 Uhr zur Prinses-Margriet-Sluis zurück gefahren, haben dort von 08.25 bis 08.35 Uhr geschleust und sind bei gutem Wetter und guter Sicht (die Anlage der Flevozentrale am Rand des Polders Flevoland war gut zu sehen) über das IJsselmeer in Richtung Lelystad gefahren, haben die Houtribschleuse von 11.10 bis 11.20 Uhr durchfahren, von 14.55 bis 15.05 Uhr die Oranjeschleuse in Amsterdam durchfahren, dort bei der Esso gleich hinter der Oranje-Werf (die andern Bunkerstationen im Anfang des Amsterdamer Rhein-Kanals haben keinen weißen Diesel) gebunkert und unmittelbar hinter der Bunkerstation in einen Seitenarm einbogen und zwischen einer großen Anzahl von teilweise sehr schönen und großen Wohnschiffen zur

Marina Twellegge gefahren, wo wir um 16.30 Uhr festgemacht haben.

17.09.2001: um 06.55 Uhr ging es weiter durch den an diesem Tag recht ruhigen Amsterdamer Rhein-Kanal. In der Beatrixschleuse in Vreeswijk, haben wir mit einer großen Zahl von stählernen Ruderbooten, wie sie auch von Binnenschiffen als Beiboote gebraucht werden, geschleust. Die Boote waren jeweils mit etwa fünf bis sechs Schülern besetzt. Hinter der Schleuse ging es den Lek abwärts. Auf der Noord lief der Strom gegenan, so dass die Geschwindigkeit auf etwa 7 km/h zurück ging, auf der Oude Maas lief er dann mit und auf der Dortse Kil wieder gegenan. Im Hollands Diep war praktisch stehendes Wasser, so dass wir gegen 18.30 Uhr vor Willemstad waren. Da in beiden Jachthäfen in Willemstad keine Schmutzwasserabgabe möglich war, sind wir in nur fünf Minuten durch die Sportbootschleuse Volkerak geschleust worden und haben um 20.00 Uhr an der Marina in Dinteloord festgemacht.

Am nächsten Morgen musste zur Abgabe des Schmutzwassers wie gehabt das Boot gedreht werden, da der Absaugschlauch nicht lang

www.siemer-jachtservice.de



SIEMER - MOTORJACHTEN

Individuell nach Ihren Wünschen bauen wir Ihre STAHLMOTORJACHT in Längen von 11,50 bis 15,00 m. Profilieren Sie auch von unserer Erfahrung im Ausbau von Toldern.

S

Siemer
Jachtservice
Hunte-Ems GmbH

Neu-, Um- und Ausbau von Booten + Jachten
Winterlager • Reparatur • Wartung
Siemer Jachtservice GmbH • Barbel
Tel. (044 97) 92 68 26
Fax (044 97) 92 67 94 • Mobil-Tel. (01 62) 10 44 412

Direkt am
Elisabethkanal

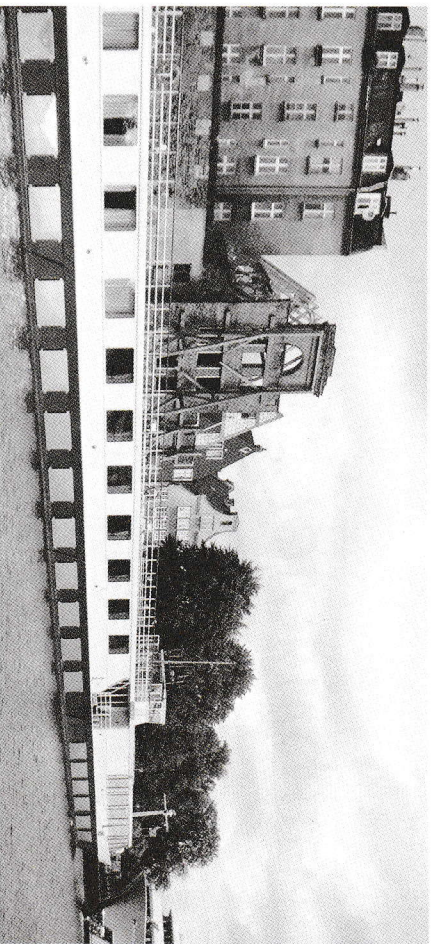


Berichte der Mitglieder

genug war, gegen 08.00 Uhr haben wir Dinteloord dann verlassen, sind durch die Kramerschleuse nach Hansweert gefahren, wo wir von 12.00 bis 12.20 Uhr geschleust haben und sind die an diesem Tag sehr ruhige und wenig befahrene Westerschelde nach Terneuzen abwärts gefahren, wo in der Ostschleuse von 15.25 bis 15.45 Uhr geschleust wurde. Um 17.00 Uhr wurde im Kanal Terneuzen-Gent die holländisch-belgische Grenze passiert, sind etwa eine Stunde später in die Genter Ringvaart eingelaufen und haben das Boot um 19.00 Uhr vor der Schleuse Evergem festgemacht.

Geschleust wurde am nächsten Morgen von 07.25 bis 07.40 Uhr. Kurz hinter der Schleuse Evergem biegt der Kanal Gent-Brügge-Ostende von der Ringvaart ab. In diesen Kanal sind wir eingefahren und haben um die Mittagszeit Brügge passiert. Die Fahrt entlang des Randes der Altstadt ist sehr schön und auch recht einfach.

Nachdem man sich einmal über UKW gemeldet hat, öffnen die Brücken und die einzige Schleuse, die historische Dammeportsluis, praktisch automatisch. Es wurden einige eigenwillige Brücken passiert (siehe Fotos). Kurz vor Ostende zweigt der Kanal Plas-



sendale-Nieuwpoort ab. Durch die Schleuse Passendale sind wir um 14.00 Uhr in diesen Kanal eingefahren, der von der Größe her etwa dem Haren-Rütenbroek-Kanal oder dem Ems-Jade-Kanal gleicht und in dem auch nur eine Geschwindigkeit von 5 km/h zugelassen ist. In Nieuwpoort, wo wir gegen 17.00 Uhr ankamen, fährt man durch die Graevenluis in den Haten (Tidegebiet) und durch die gleich Backbord um die Ecke liegende Veurnesluis in den Kanal Nieuwpoort-Dunkirk.

Beide Schleusen sind rund um die Uhr einsatzbereit, Schleusen aber nur in der Zeit von etwa drei Stunden vor bis drei Stunden nach Hochwasser. Wir hatten Glück und konnten gleich beide Schleusen in einem Zug durchfahren. Auf der Schleuse erhält man eine Magnetkarte für die Brücke in Wulpen, die man selbst bedienen muss. Vor der Eisenbahnbrücke in Veurne haben wir um 19.20 Uhr festgemacht, da auf unsere Anrufe über UKW niemand reagierte.

Bei einem kurzen Landgang bin ich dann in unmittelbarer Nähe der Brücke auf einen Kasten gestoßen in dem sich ein Telefon befindet, mit dessen Hilfe das Bedienungspersonal verständigt werden kann. Wegen des Eisenbahnverkehrs öffnet die Brücke zu

Berichte der Mitglieder


verschiedenen Zeiten, durchschnittlich aber mindestens einmal pro Stunde.

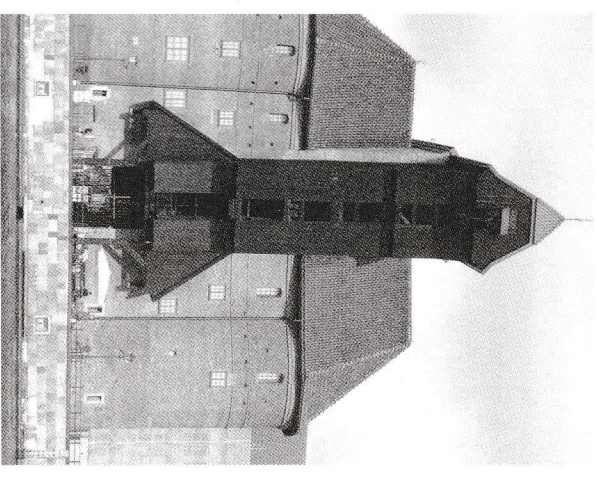
Am nächsten Morgen sind wir dann mit Hilfe dieses Telefons durch die Brücke gefahren, als wir dann aber wegen der Öffnung der nächsten Brücke, die sich nur knapp 100 Meter hinter der Eisenbahnbrücke befindet, die Schleuse Veurne über UKW gerufen haben, erhielten wir von dort die Nachricht, dass die Schleuse in Dunkirchen wegen Bauarbeiten für zwei Wochen gesperrt sei. Also wurde in dem engen Kanal zwischen den beiden Brücken gedreht, mittels des Telefons auf der anderen Seite erneut um die Öffnung der Brücke gebeten, der Brückenbediener war sehr erstaunt, dass wir gedreht hatten, da ihm über die Sperrung in Dunkirchen nichts bekannt war. Also ging es zurück nach Nieuwpoort, wo wir um 10.50 Uhr vor der Veurnesluis ankamen. Da aber Niedrigwasser war, konnten wir erst am Nachmittag gegen 15.30 Uhr ausschleusen. Herr Wären und ich waren in der Wartezeit mit den beiden an Bord vorhandenen Klapprädern losgefahren, haben Karten für die Überfahrt nach England besorgt und uns nach der Bunkerstation und den Jachthäfen umgesehen. Nach dem Schleusen haben wir dann an einer Selbstbedienungsbunkerstation wieder vollgebunkert und waren um 17.10 Uhr längsseits einer anderen englischen Barge fest.

Am anderen Tag blies der Wind recht stark, so dass wir liegen geblieben sind. Für den nächsten Tag wurde Wetterbesserung vorausgesagt. Der Wind hatte am nächsten Tag auch etwas abgenommen, so dass wir kurz nach acht Uhr ausgelauten sind. Es stand draußen aber noch ein ordentlicher Seegang, so dass das Schiff stark stampte und dadurch erheblich an Geschwindigkeit verlor. An ein Erreichen von Ramsgate vor dem dunkel werden war gar nicht zu denken. Wir sind dann an der Küste entlang nach Calais gelaufen, wo

wir um 17.10 Uhr im sehr großen Jachthafen festgemacht haben.

Der nächste Tag brachte eine völlige Wetteränderung, der Wind war fast völlig eingeschlagen und nach dem Einkauf von frischen Baguettes haben wir Calais um 09.25 Uhr verlassen und waren bereits um 15.00 Uhr in Ramsgate fest. Eine Reise von 976 Seemeilen war zu Ende.

Am darauf folgenden Tag bin ich dann mit einem Taxi nach Dover, mit der Fähre nach Calais und weiter mit der Bahn über Lille, Brüssel und Rotterdam nach Emmen, und von dort mit einem Taxi nach Hause gefahren. Insgesamt habe ich bei diesen beiden Überführungsfahrten 1574 Seemeilen (2915 km) zurückgelegt. Dabei wurden 44 Schleusen und ein Hebewerk passiert. Es war gelegentlich ein wenig anstrengend, es hat aber trotzdem sehr viel Spaß gemacht und ich freue mich schon drauf, eventuell im nächsten Jahr die überholte „Marinella“ wieder von Danzig zu holen. 



Die Lippewasserstraße Schiffahrt auf der Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der norddeutschen Schiffahrtsgeschichte

von Werner Koppe

Bei dem Buch „die Lippewasserstraße“ von Werner Koppe handelt es sich im eigentlichen Sinne um ein Lehrbuch, welches von der Hersbach-Stiftung Kalkar im Jahre 2004 herausgegeben wurde.

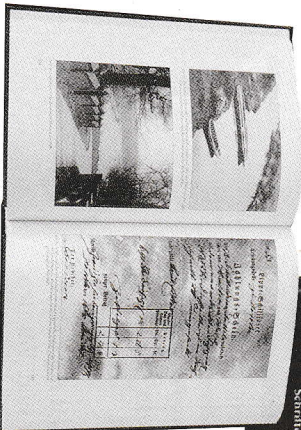
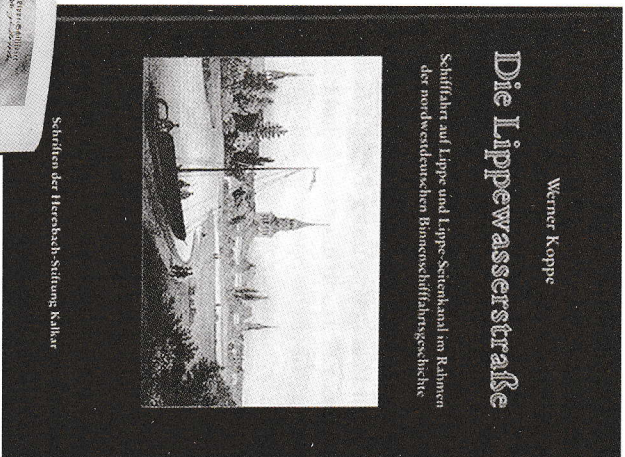
In diesem Buch ist vom Autor mit großer Genauigkeit und in klarer Gliederung der geschichtliche Werdegang der Schiffahrt auf der Lippe und des Lippe-Seitenkanals im Rahmen der nordwestdeutschen Binnenschiffahrtsgeschichte beschrieben.

Beginnend mit der Frühzeit als Handelsweg der Germanenstämme und als Transportweg für römische Heerlager, über den aufblühenden Handel im Mittelalter der aber auch durch Rechte vieler Anrainner mittels Flussszölle, Stapelrechte und das Mühlenwesen stark beeinträchtigt wurde.

Bis hin zum Transport von Massengütern wie Salz und Kohlen die bis ins 19.

Jahrhundert per Treidelschiffahrt transportiert wurden. Es entstand an mehreren Orten des Flussverlaufs ein reger Schiffsbau mit eigenen Bootstypen.

Mit zunehmender Industrialisierung im Einzugsgebiet der Lippe sowie den immer größer werdenden Wasserfahrzeugen, wurde der Bau einer Wasserstraße die den neu-



Schriften der Hersbach-Stiftung Kalkar

en Anforderungen gerecht werden würde, nötig. Die Entscheidung für den Bau eines Lippe-Seitenkanals wurde Anfang des 20. Jahrhunderts getroffen.

Diese geschichtlichen Vorgänge ergänzt mit sehr viel zusammengetragenem Hintergrundwissen, machen dieses Buch zu einer sehr informativen und gut lesbaren Lektüre für den interessierten Leser.

354 Seiten Preis 24,- Euro

ISBN 3-89534-438-9

Rezension von

Mitglied Hartwig Stichernoth



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 Schiffahrt“ 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