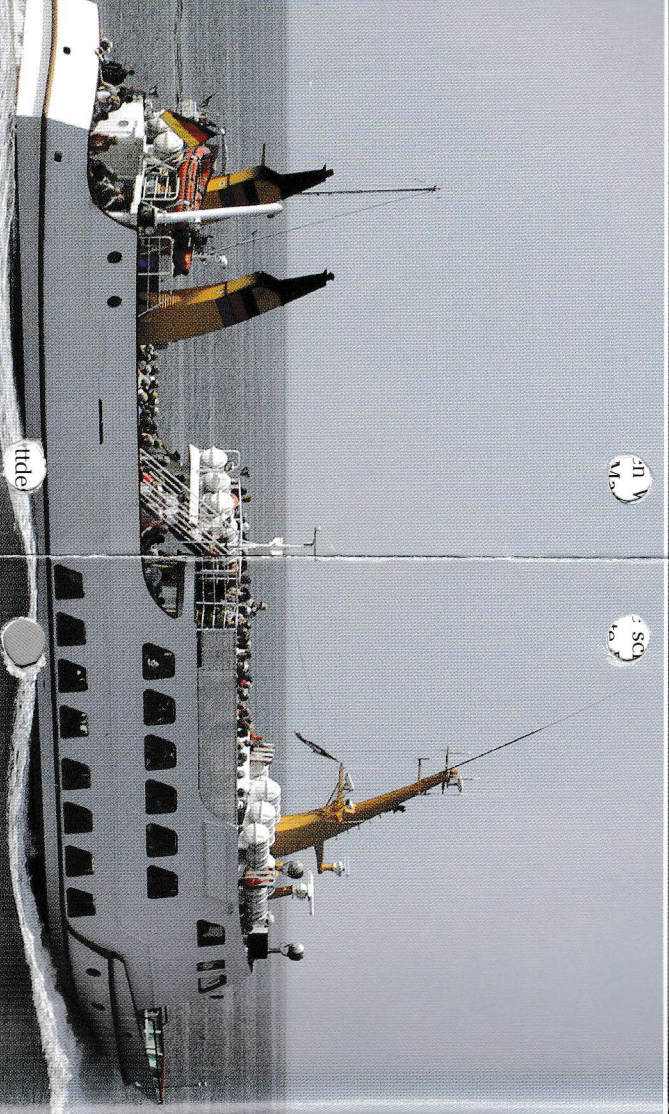


Ihr Ansprechpartner...



Schiffswerft
DIEDRICH

GmbH & Co. KG

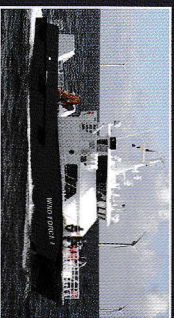
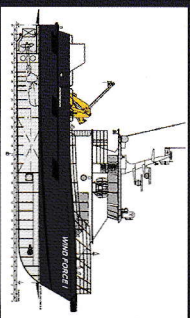
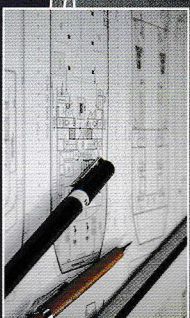


... für Planung, Konstruktion und Fertigung

Die Kombination aus hochmodernem Arbeiten und tiefen Wurzeln in der Tradition des Schiffbaus zeichnet uns seit über 80 Jahren aus.

Als Spezialisten für Neubauten, Umbauten und Reparaturen von Fahrgastschiffen und Fähren sowie von

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



Hafenstraße 20 · 26802 Moorerland · Telefon 04924 91900

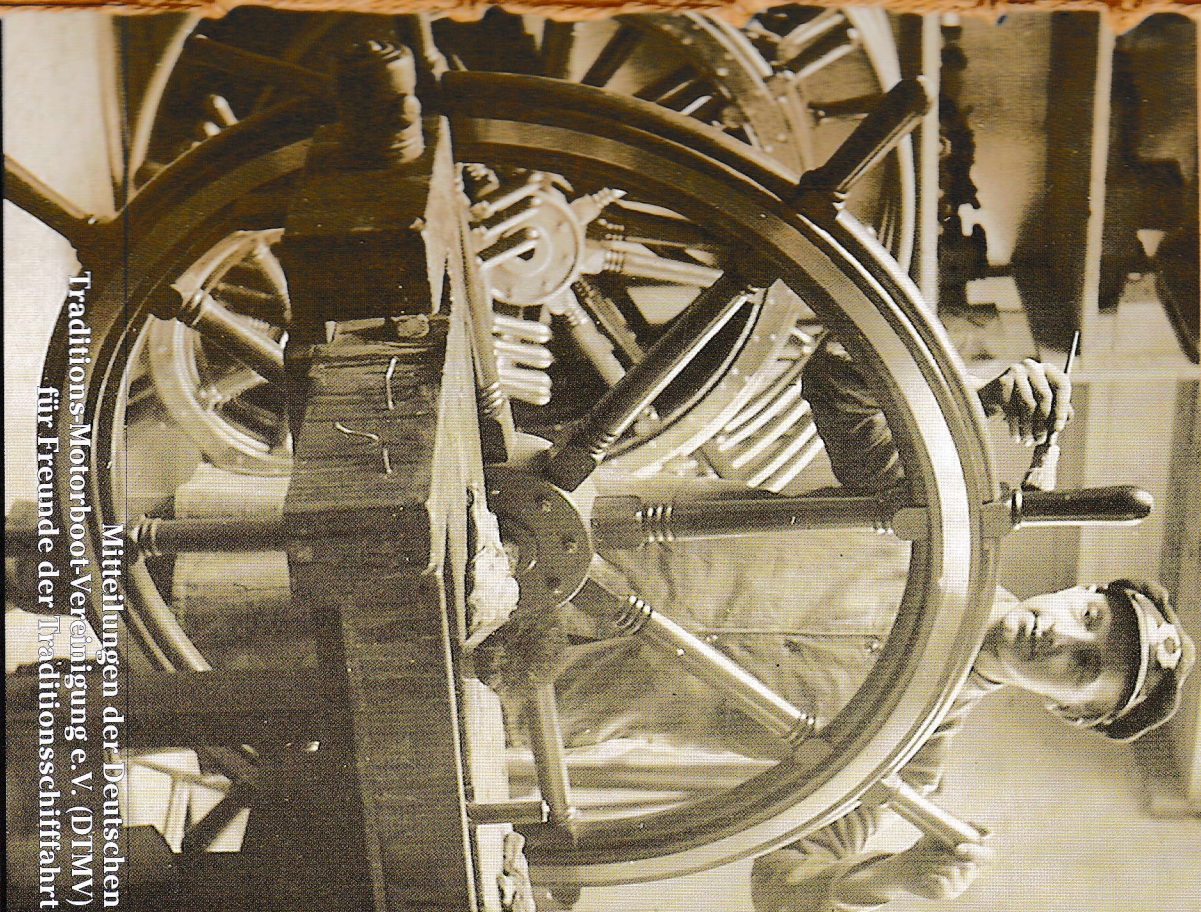
www.schiffswerft-diedrich.de · info@schiffswerft-diedrich.de



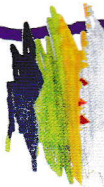
25. Ausgabe

Klönsschnack

Nr. 25 - Mai 2012



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



Weener (Ems)

Städtisch markantes Erholungsziel!

Hafen und Tourismus GmbH Weener • Osterstraße 1 • 26626 Weener (Ems)
Tel. 04951/30510 • Fax 04951/4439 www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauschlohnangebots
- Tessenmonie
- Angelgastkarten
- Radwandertipps
- Veronstaltungshinweise
- moderner Yachtladen

- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnenwasser und Nordsee
- Bootsflirt bis 20 t
- Slipanlage

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
14.07.2012 17:00-24:00 Uhr	5. Weinfest am „Alten Hafen“	„Am Alten Hafen“	Deutsch-Französischer Freundeskreis Riederland, Turnmusikverein Weener e.V.
21.07.2012 09:00-16:00 Uhr	18. Int. Flob- und Trodelmarkt	Festwiese Stoppelnoor Park	Interessengemeinschaft Stoppelnoor Park (ISF)
25.07.2012 18:00 Uhr	„Spiel ohne Grenzen“	Sportplatz Am Park 14, Möhlenwarf	Sportfreunde Möhlenwarf e.V.
05.08.2012 11:00 Uhr	Führung durch die Altstadt von Weener (Keine Anmeldung erforderlich) Kosten: 2,50 €/Pers.	Treffpunkt: Am Kalkofogen Weener, Norderstraße 3	Hafen und Tourismus GmbH Weener Tel.: 04951/30510, www.weener.de
11.08.2012 11:00 Uhr	Drachenhooten	„Am Alten Hafen“	Hafen und Tourismus GmbH Weener DLRG Weener e.V.
19.08.2012 09:00-18:00 Uhr	4. Seifenkistenrennen	Weener Innenstadt	Hafen und Tourismus GmbH Weener und der TMV Weener e.V.
01.09.2012 bis 02.09.2012	Gewerbeshau Weener	Weener Landungshalle	Weingemeinschaft Weener
21.09.2012 bis 23.09.2012	504. Michelsmarkt	Vogelstangplatz	Stadt Weener
23.09.2012 11:00-18:00 Uhr	3. Weenerer Hobby- und Kreativmarkt	Weener Landungshalle	Hafen und Tourismus GmbH, Verkehrs- und Versicherungsgesellschaft Weener e.V.
07.12.2012 bis 09.12.2012	2. Adventsmarkt „Am Alten Hafen“	„Am Alten Hafen“, Weener	Hafen und Tourismus GmbH Weener



Klönschnack

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

Nr. 25

Mai 2012

Inhalt

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote	3
25. Ausgabe des „Klönnschnack“ - Wie schnell doch die Zeit vergeht - von Brunnhilde Feddern	5
Wir über uns	6
DTMV/Termin kalender 2012	8
Berichte der Mitglieder	
- Deutschlands erste und einzige Steuernrad-Fabrik in Bremerhaven	9
Schiffe der DTMV	
- Ex Proviatboot „BERTA“	14
- Schlepper „AHOY“	16
Berichte der Mitglieder	
- Reisebericht Schiff „Ahoj“	21
25. Ausgabe des „Klönnschnack“ - Alle Titelseiten auf einen Blick	24
Berichte der Mitglieder	
- Vom Rheinland zu den Wikingern	26
Informationen für Traditionsschiffer	
- Der Schotter-Antrieb	30
- Blige lenzen ist immer mit einem Risiko verbunden	34
Traditionsschiffe	
- Neue Dampfmaschinen für die „PRINZ HEINRICH“	35
Wasserstraßen	
- Was ist AIS	38
- Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)	41
Berichte der Mitglieder	
- Abschied auf Raten	44
Bücherecke	
- Mit böhmischer Kohle nach Hamburg	47

Impressum

Herausgeber:
Erstvertragsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
Tiefkolo:
Fotos im Textteil:
Gestaltung:
Anzeigen:
Druck:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
Frank-Hilmar Bockhacker
Uwe Freibote, Kohlenkael „Tauercher K“, 27572 Bremerhaven, Tel.: 0471-3020401
e-mail: taucherschiff@nord-com.net
Hartmut Bauer
Hans-Jürgen Russow, Corina Meische und Thomas Waldmann, Anja Koegeleer,
Peter Meyer, Christine Giel, Andreas Thoben
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in
inhaltlich verantwortlich.
Grafik Team Wertegentur, Mithlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 - e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team, Johanne Oltmanns
Druckhaus Dahlheimer, Emden

zu verkaufen
te koop







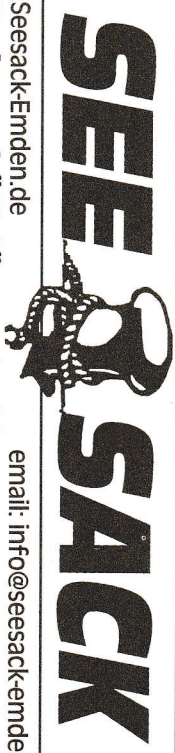
P BOAT CLASSICS


Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller **Autoboote, Runabouts, Launchen, Sloopen, 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

Wasser - Sport - Outdoor/ Camping - Nautiquitäten

- | | | | |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Seekarten / Nautische Bücher | Tauwerk | Geschenkartikel | Geschirr |
| Schlafsäcke / Rucksäcke | Fender | Beschläge | Zelte |
| Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung | Maritime Lampen | Nautiquitäten | Isomatten |
- Bei uns erhalten Sie folgende Marken:
-  **BMS**
 -  **MARINE POOL**
 -  **H2O**
 -  **REDGREEN**
 -  **SILVERTAG**
- Spezialausrüster für Chanty-Chöre: Fischerkittel / Tücher etc.



www.seesack-emden.de email: info@seesack-emden.de
Das Fachgeschäft für Boot, Skipper, crew und Meer ...
Am Deift 10 - 26721 Emden - Tel. 04921 / 35511 - Fax 04921 / 35512  Parken hinter dem Haus
Neue Filiale auf Borkum: Bismarckstraße 35 · Tel. 049 22 - 9 24 97 47

Berichte der Mitglieder

Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

auch heute will ich die Gelegenheit nutzen, ein Klönschnack-Grüßwort an die Leserschaft zu senden.

Ich hoffe, dass Ihr den teilweise sehr kalten Winter frostfrei überstanden habt und wünsche Euch auf diesem Weg einen guten Start in die Saison 2012.



Dieses Grüßwort ist für mich ein ganz Besonderes: Wenn Ihr die Titelseite dieser Klönschnackausgabe besonders aufmerksam betrachtet, stellt Ihr fest, dass es sich um eine Jubiläumsausgabe, nämlich die 25., handelt. Ich erinnere mich noch an die Zeit der Geburtsstunde unseres Klönschnacks. Damals hatte der Verein vielleicht gerade mal 30 Mitglieder. Und trotz der geringen Mitgliederzahl wollten wir gerne ein vereins eigenes „Medium“ einrichten. Bei den ersten Überlegungen dachten wir eher an eine Art Falblatt. Es sollte damals zum einen ein Sprachrohr für die Mitglieder geschaffen werden, zum anderen wollten wir aber auch etwas für interessierte „Nichtmitglieder“ schaffen. Aus dieser Überlegung wurde dann schon bei der ersten Ausgabe ein Klönschnack, der auch damals schon in gebundener Form verlegt wurde. Und nun haltet Ihr die 25. Ausgabe mit einer Auflage von 2.000 Stück in der Hand.

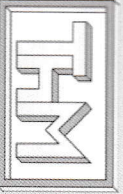
Wenn sich nicht immer wieder Mitglieder des Vereins mit großem Engagement um jede einzelne Klönschnack-Ausgabe gekümmert hätten... wer weiß ob es ihn dann noch in dieser Form geben würde. Daher nutze ich gerne die Gelegenheit all denen, die sich hierum bemüht haben, meinen ganz besonderen Dank auszusprechen. Bedanken möchte ich mich aber auch bei den Sponsoren, die durch ihre Anzeigen im Klönschnack (manche sogar ununterbrochen seit der ersten Ausgabe) dafür sorgen, dass wir den Klönschnack auch heute noch kostenlos verteilen können.

Aber der Klönschnack lebt eben auch von den vielen Beiträgen und Berichten der Mitglieder und Nichtmitglieder. Daher appelliere ich an jeden Leser dieser Ausgabe: „Wenn Ihr eine interessante Route vorstellen wollt, von einer besonderen Reise berichten wollt, wenn Ihr Euer neues – altes Boot vorstellen wollt oder einen rechtlichen Tipp für uns habt, oder sonst eine interessante Sache vorstellen wollt... schreibt sie doch bitte auf und stellt sie der Klönschnack-Redaktion zur Verfügung. Denn nur so kann auch nach weiteren 25 Ausgaben ein „Jubiläumsgrüßwort“ an Euch gerichtet werden.“

Somit bleibt mir nun, Euch allen einen möglichst sonnigen Sommer und eine schöne Saison 2012 zu wünschen, und freue mich schon jetzt auf möglichst viele persönliche Wiedersehen bei unserer Zielfahrt zum Hafenfest in Weener. 

Euer Uwe Freibote





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
Schruppscheiben, 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!

Made in Germany
Sonderangebote für Leser des Klönschnack
Braunkörper Gewebebogen 230 x 280 mm, für Holz und Metall
Korn P60 bis P 800 € 0,90 per Stück incl. MWSt.

Code 2012010



25. Ausgabe des „Klönschnack“

Wie schnell doch die Zeit vergeht

von Brunnhilde Feddern

Ich sehe uns – den damaligen Vorstand – noch bei uns zu Hause auf der Vorstandssitzung eifrig darüber nachdenken, was wir anstelle des kurzlebigen und wenig aussagekräftigen Flyers über unsere Vereinigung herausgeben wollten und mit welchem Sinn und Inhalt.

Fest stand: Das zukünftige „Produkt“ sollte über unsere Vereinigung nach außen und innen informieren. Wer sind wir, was bezwecken wir usw. usw. Wir wollten kein innerbetriebliches Blättchen werden, sondern auch die Probleme der traditionellen Schifffahrt – nicht nur der großen – sondern auch der kleineren unter uns, die am Anfang in der Überzahl waren, vertreten. Das nur einmal vorweg.

Mein Mann, Dieter Feddern, damals 2. Vorsitzender der DTMV, hatte eine Idee und alle waren begeistert – bis auf eine (ich). Dazu muss man wissen, dass ich 13 Jahre lang – als Pressewartin des Bonner Yacht-Clubs 1911 e.V. die „FLÜSTERTÜTE“ für den BYC nicht nur erstellt habe, sondern auch meine eigene Redaktion war und zuständig für die Anzeigen – denn auch die „FLÜSTERTÜTE“ sollte natürlich dem Verein nichts kosten. Viel Herzblut meinerseits war auch damals hier geflossen.

Ich wusste natürlich, wo der Zug jetzt auch wieder hingehen sollte – nur natürlich noch professioneller – in der heutigen Zeit ticken die Uhren anders. Jedenfalls stand an diesem Abend schon einmal fest, dass wir (die DTMV) so etwas ähnliches herausgeben wollten. Den Namen unseres „Produktes“ haben wir – wenn ich mich recht erinnere – unser lieben Uschi Stumpf zu verdanken. Somit war „Klönschnack“ schon einmal geboren. Da ich mich für die Öffentlichkeitsarbeit habe wählen lassen, war mir klar, auf wen das „Los“ fiel und ich muss ehrlich sagen, mir hat

auch diese Arbeit viel Spaß gemacht und – ich hoffe, mir ist jetzt niemand böse – denn ich betrachte „Klönschnack“ als mein Kind.



Wie ging es jetzt aber weiter: Durch ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Heimatvereins in Leer kamen wir auf eine Idee: Es existierte in diesem Raum bereits das Heft „Wassersport Jahrbuch“. Es gefiel uns sehr. Die Frage: Wie finanzieren die das, brachte uns mit dem Grafik-Team in Leer in Verbindung. Ein Gespräch mit den Geschäftsführern, Herrn Oltmanns und Herrn Langwisch, brachte Klarheit für uns. Die ursprüngliche Idee war eine Seite Anzeige für eine Seite Text oder Fotos für den Verein. Nur hatten wir damals gehofft, die Mitglieder diesbezüglich zu mobilisieren – das war leider ein Irrglaube und so kamen die Anzeigen zum großen Teil bei der Redaktion noch dazu. Später schaltete sich für die Anzeigenakquisition usw. Frau Oltmanns ein und wir hatten ein recht freundschaftliches Verhältnis – generell lief die Sache gut mit dem Grafik-Team und ich glaube auch mein Nachfolger Hilmar Bockacker hat hier keine Probleme.

Ich persönlich bin froh, dass „Klönschnack“ durch seine Arbeit weiter „lebt“ und wünsche ihm weiterhin viel Erfolg!

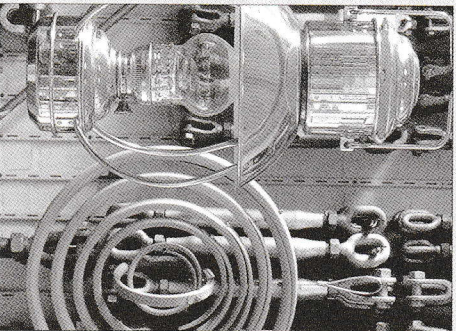
Eine Meldung ist mir jedoch noch wichtig. Nach der 1. Ausgabe des „Klönschnack“ habe ich mich besonders über die vielen Zuschriften von außen und innen gefreut. Ganz besonders über das Lob des Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. ²⁵

TOPPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten Verfäusung

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

Über 10.000 Artikel
liefern wir sofort aus
unsrem Lager.
Gern schicken wir
Ihnen kostenlos
unsren Katalog:
den berühmten
„Kleinen Braunen“,
der in keinem
Bücherschapp
fehlen darf.



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

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

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (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 Eilsfleth, Oldenburg, Emden und Leer eintreffen. Auch an der Sailer Bremnerhaven und am Kanalestival 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 sollen 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 Spritzzuschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur See. Er hat soeben seine erste Fahrtenzeit auf den Weltmeeren hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrtensträume um.

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

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmal-schutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereini-gung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schiff-fahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhal-tung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betreiberin des

- historischen Hafens Berlin an der Mühlenammschleuse
- 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 Traditionsschiffahrt - 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 Traditionsschiffahrt kos-tenlos abgegeben. Mit „Klönsschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düssel-dorf, der „hauseboot“ 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 Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden füh-len. Dies ist möglich für „aktive“ Traditions-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 (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro

- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsigner = 54 Euro

- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

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

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle
1. Vorsitzender: Uwe Freibote,
Tel.: 0171-7430985 oder 0471-3020401

Leitung der Geschäftsstelle: Uwe Freibote
Kohlenkai „Tauerchen 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

DTMV Terminkalender 2012

11.05.-13.05.	Hamburger Hafengeburtstag, Hamburg
11.05.-13.05.	Oldenburger Hafenfest
25.05.-29.05.	Rheinwoche Rhein
01.06.-03.06.	Emder Matifestage, Emden
08.06.-10.06.	Wismarer Hafentage, Wismar
16.06.-22.06.	DTMV Zielfahrt
23.06.	DTMV Jahreshauptversammlung
22.06.-24.06.	Hafenfest Weener
30.06.-01.07.	Havel-Klassik, Berlin
07.07.-15.07.	Warnemünder Woche, Rostock
26.07.-29.07.	Tourenskippertreffen Leer
11.08.-12.08.	Hafenfest Brake

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Einbaudiesel
Getriebe
Wellenanlagen
Propeller
Kupplungen
Außenborder

Direkt am Wasser
Citynähe – 300 m
v. Delft

Durchführung von:

Schiffsreparaturen
Motorinstandsetzung



HÖPPNER

Maschinen- und Waagenbau

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel. 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14

Email: hoepnerco@web.de

Berichte der Mitglieder

Deutschlands erste und einzige Steuerrad-Fabrik in Bremen-Vegesack

von J. Weber

„Wer ist John Maynard?“

*„John Maynard war unser Steuermann,
aushielt er, bis er das Ufer gewann!“*

In Quahn und Brand

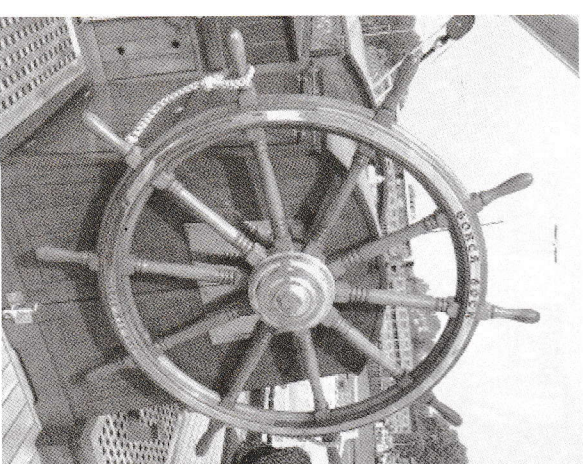
hielt er das Steuer fest in der Hand,

...soweit Theodor Fontane

Aber wer waren die „Künstler? Handwerker?, Hersteller?“ dieser wunderschönen Gebrauchsgegenstände, um es im heutigen Sprachgebrauch zu sagen.

Ich möchte behaupten: Wir haben es hier mit Handwerkern zu tun, die leider ganz in Vergessenheit geraten sind. Sie, die wir hier abgebildet sehen, waren wahre Künstler, die handwerklich excellent gearbeitet und dabei form schöne Kunstwerke für lange Zeit bis heute geschaffen haben.

Bei meiner Suche nach Informationen über Steuerräder hatte ich das Glück, Herrn Hartmut Bauer aus Vegesack, den Enkel des Firmengründers, kennen zu lernen. Er stellte mir freundlicherweise Bilder, Zeugnis, Arbeitsbescheinigung und einen sehr informativen Gesamtkatalog aus dem Jahr 1956 zur Verfügung. Ganz besonders gefreut habe ich mich über einen von ihm selbst gedrehten schwarz/weiß-Film über das Herstellen eines



Steuerrades („Ein Steuerrad für die „Gorch Fock“) aus den 1950ziger Jahren. Hier kann man sehen, wie in reiner Handarbeit ohne Automaten/Roboter das oben abgebildete Steuerrad entstand. Die Rechte aller hier abgebildeten Bilder liegen bei „Herrn Hartmut Bauer Bremen – Vegesack.“

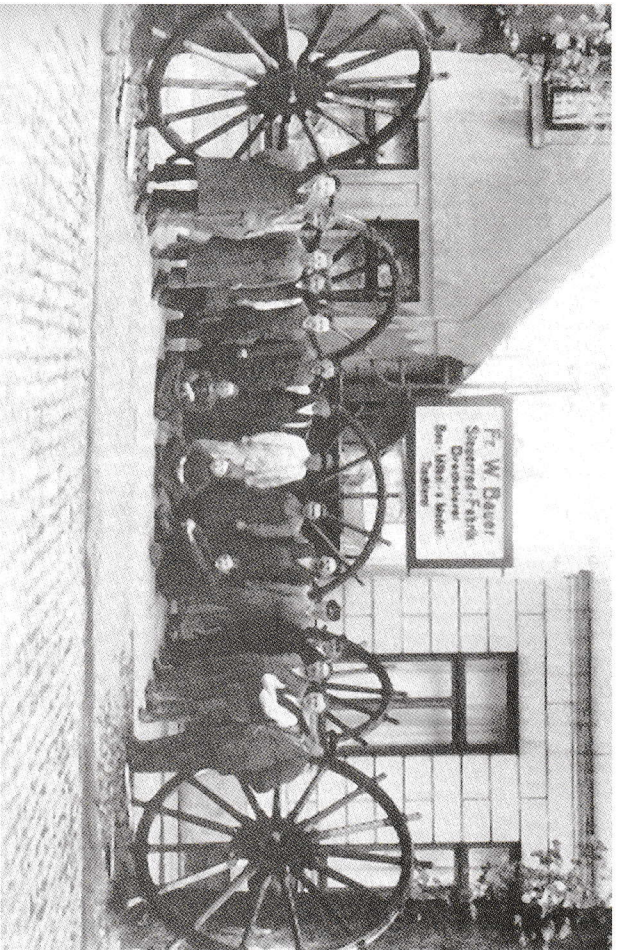
Um 1900 zog Friedrich Wilhelm Bauer aus der Nähe von Magdeburg an die Weser nach Vegesack und heuerte als Modelltschler beim

FR. W. BAUER

Steuerrad- und Steuerapparate-Fabrik
Erste und älteste Spezialfabrik · Geogr. 1906

BREMEN-VEGESACK

Weserstraße 8/9 · Postfach 55 · Ruf Bremen 6 23 80



Die Belegschaft der Firma Bauer posiert vor großen Steurrädern



Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

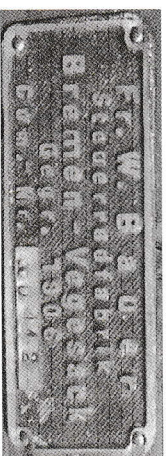
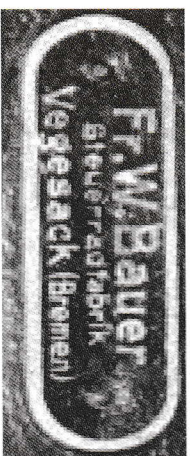
- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip

Service
rund ums Boot
auf 7500 qm



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

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



3 Arten von Typenschildern sind mir aufgefallen. Die Commissionsnummern erscheinen auf einigen Typenschildern und immer auf der Nahe eingeschlagen und sind meist 5-stellig z.B. Com.Nr.: 173 35. Da bei einigen meiner Rädern die Herkunft bekannt ist, vermute ich, dass es sich bei o.g. Nr. um das 173igste Steurrad aus dem Jahr 1935 handelt.

Bremer Vulkan an 1906 schied er auf eigenen Wunsch aus, machte sich selbstständig und gründete Deutschlands erste und einzige Steurradfabrik in Bremen - Vegesack in der Weserstraße. (siehe Zeugnis/Beschneigung)



RIEGER VULKAN
Kupplungs- und
Steuerfabrik
Vegesack
Bremen

BEZEUGNIS

Kir. hochwürdigster Herr
Herrn
P. E. K. B. O. G. R. · von dem ich zu diesem Besatze, Anst.-
1000 Reichsmark (1000 RM) vom 01. März 1900 bis zum 01. Juni 1900
als Kolonnenführer tätig gewesen ist und während dieser Zeit
Tätigkeit empfangen hat.

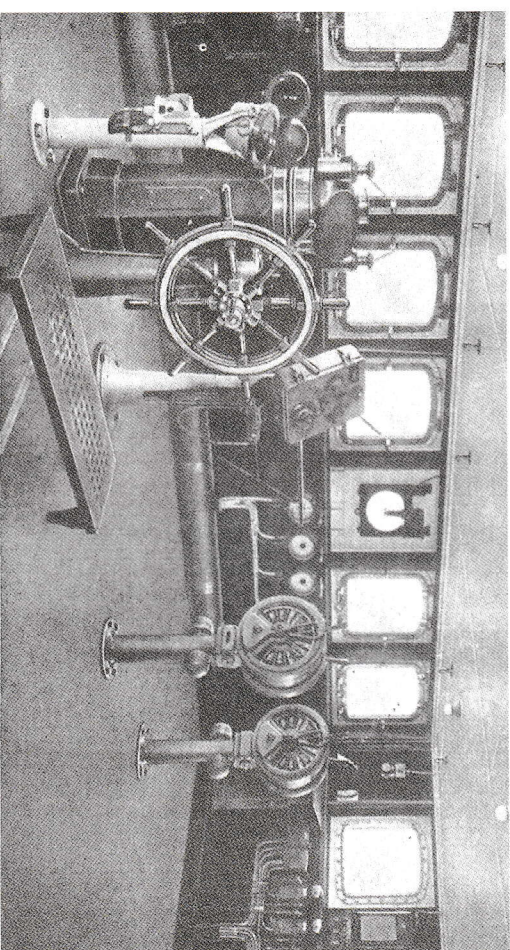
Tageslohn, am 01. November 1900.

Zeugnis.

Ich, **Richard Müller**, der Sohn von **Richard Müller**
geboren am **03. März 1881**
in **Bremen**, bin seit dem **01. März 1906**
als **Kolonnenführer** tätig gewesen und während dieser Zeit
Tätigkeit empfangen hat.

Zeugnis vom **01. März 1906**

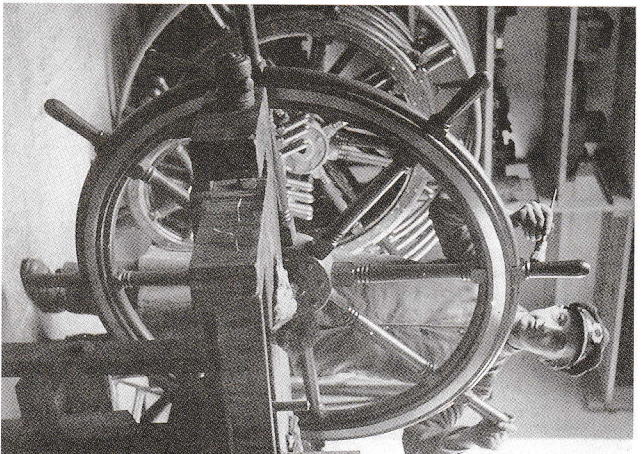
Richard Müller
Bremser Vulkan
Kupplungs- und Steuerfabrik
Vegesack
Bremen



Ruderhaus D „Bremen“ und „Europa“, Steurrad Ausf. 8, mit Kupplungseinrichtung



Beim Einleimen der Hölzer



Bei der Endlackierung



Drehsehn der Speichen




Eine neue Holzlieferung trifft ein

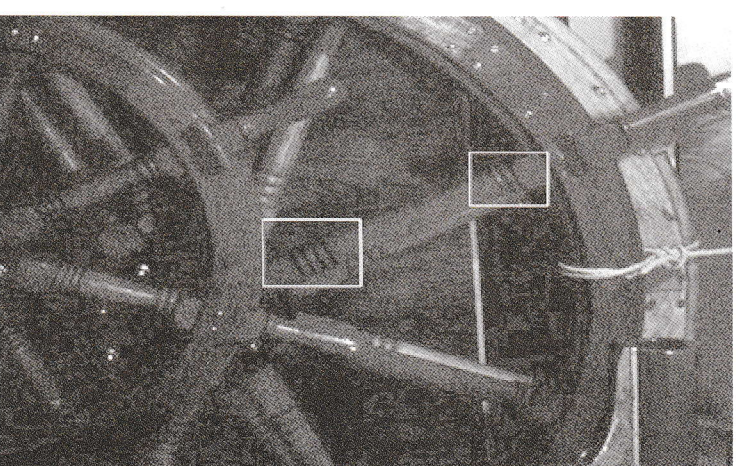
Die Firma Bauer rüstete viele in Vegeesack gebaute Logger, „ die Schiffe des „Norddeutschen-Loyd“- die „Bremen und die Europa“, viele Binnenschiffe und später auch das Segel-Schulschiff „Gorch Fock“ mit seinen Steuerrädern aus und soll insgesamt über 100.000 Steuerräder in 60 Jahren hergestellt haben.

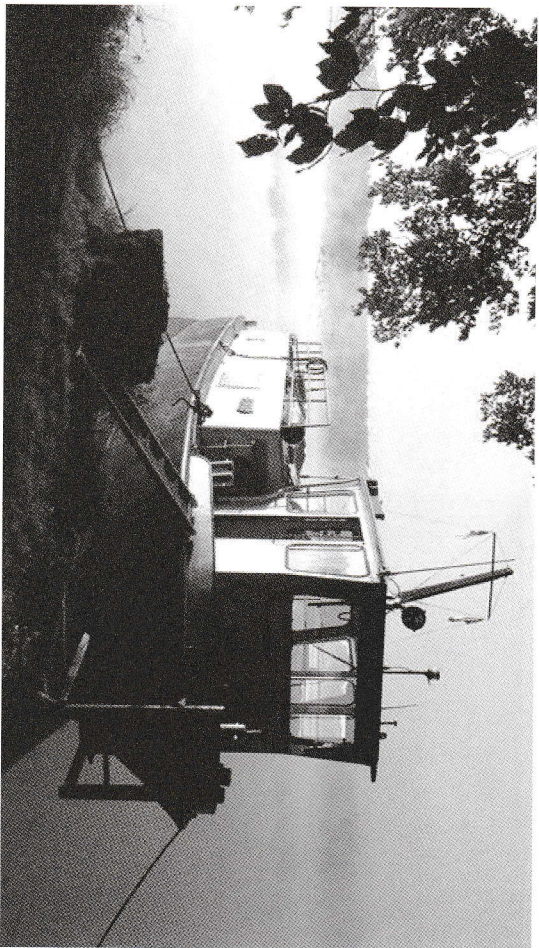
1966 wurde der Betrieb eingestellt. Heute, nach noch nicht einmal 50 Jahren, scheint die Firma Bauer total in Vergessenheit geraten zu sein.

Als Sammler von Nautikartikeln sind einige „Bauer-Steuerräder in meinem Besitz.

Dabei sind mir, neben der hervorragenden handwerklichen Arbeit und der schönen Form, einige „Bauertypische Dinge“ aufgefallen. Die Nabe war als DRGM geschützt. 

Die Speichen haben auf der Nabenseite 3 Ringe/Rillen und auf der Außenseite 2 Ringe/Rillen, wie gut auf den Fotos zu sehen ist.





Ex-Proviantboot BERTA

von Hans-Jürgen Russow

Als ehemals eifriger Fahrtensegler sowie Wohnmobilstuchte ich eine Synthese dieser Reisemöglichkeiten, und das sollte ein komfortables Motor-Kajütboot sein.

Beginnend ein Jahr vor meiner Pensionierung im Jahre 1999 reiste ich in meiner Freizeit kreuz und quer durch Deutschland auf der Suche nach einem passenden Oldtimer, dessen Innenraum zwei Meter Stehhöhe haben sollte. Was ich dabei zu sehen bekam war zunächst enttäuschend: Elektrische Anlagen, die nur als Zeitbomben bezeichnet werden konnten, „generalüberholte“ Motoren und schimmeliges Interieur, angebotenen von Schiffseignern, die offenbar unter Realitätsverlust litten, was den Kaufpreis betraf.

Im November 1999 wurde ich schließlich in Kester am Rhein fündig: Ein ehemaliges Proviantboot, dessen Betreiber, Herrmann Karbach, von 1965 bis 1997 an den fahrenden Binnenschiffen längsseits ging und wäh-

rend die BERTA mitgeschleppt wurde, kamen die Schiffer an Bord und kauften nicht nur frische Lebensmittel sondern auch verschiedene Dinge des täglichen Bedarfs. In einer Zeit ohne Mobiltelefon und Internet war die BERTA auch so etwas wie eine „schwimmende Sozialstation“ auf der Neuigkeiten und allgemeiner Klatsch ausgetauscht wurden.

Nicht nur aus Altersgründen stand das Schiff zum Verkauf, denn die Binnenschiffe wurden immer komfortabler ausgerüstet, hatten Tiefkühltruhen und Mikrowellenherde sowie immer häufiger ein Auto an Bord, das an den Liegestellen für Großeinkäufe an Land gesetzt wurde. Das Proviantboot hatte ausgedient!

Der ehemalige Verkaufsraum auf der BERTA bot mit hindernisfreien 22 qm Grundfläche und einer Höhe von 2,1 m die Ausbaumöglichkeiten, die ich mir wünschte. Außerdem verfügte es über einen

Schottel-Ruderpropeller, d.h. das Schiff hat kein Ruderblatt und die gewünschte Fahrtrichtung wird durch einen um 360 ° drehbaren Propeller bestimmt.

Als argloser Inhaber eines Führerscheins „Binnenfahrt (A) für Yachten unter Segel und unter Motor“ dachte ich mir dabei zunächst nichts Böses. Bei einer Probefahrt demonstrierte Herrmann Karbach die eindrucksvolle Manövrierbarkeit der BERTA, nur war er unfähig zu vermitteln, wie er das bewerkstelligte: von dem banalen Hinweis abgesehen, daß ich zum Einleiten einer Rechtskurve das Steuerrad nach rechts drehen sollte und umgekehrt. Darauf wäre ich ohne große geistige Anstrengung selbst gekommen.

Unter den Kaufinteressenten für die BERTA war u.a. ein Holländer, der das Schiff im Hafen von Rotterdam als schwimmende Kifferstube, Tarnbezeichnung „Coffee-Shop“, betreiben wollte. Doch ich wurde mit Herrmann Karbach handelseinig und es folgten zwei Lehr- und arbeitsreiche Jahre. Zahlreiche Übungsfahrten, die ich ohne Versenkung von Plastikbooten und hölzernen Anlegestegen bewältigte sowie die guten Tipps von freundlichen Berufsschiffern gaben mir schließlich die notwendige

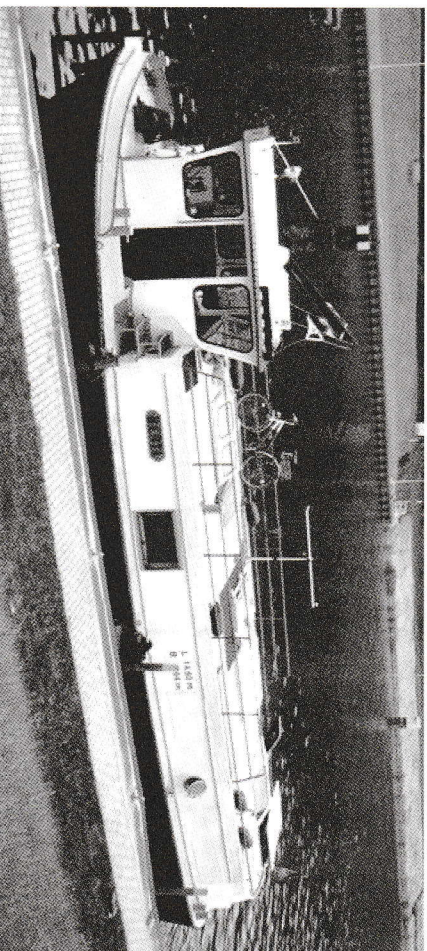
Sicherheit, das Schiff allein zu manövrieren, ohne unangenehm aufzufallen. Und da ich gern fahre, war ich in den ersten Jahren mit einer schwimmenden Baustelle unterwegs. Jetzt ist (fast) alles perfekt, einschließlich Fußbodenheizung!

Von allen Reisen in den vergangenen 12 Jahren durch Deutschland, Polen, Holland, Belgien und Frankreich war die mit meiner Partnerin Regina im Jahre 2011 unternommene die schönste: Berlin, Unterhavel, Elbe, Elbe-Müritz-Wasserstraße, Müritz, Oberhavel, Berlin. Sehr empfehlenswert!

Der Bekanntheitsgrad des „Bouletenfrachters“ erstaunt immer wieder. Noch heute werde ich in Häfen, an Liegestellen, in Schleusen oder über Funk von Berufsschiffern gefragt: „Ist das die BERTA aus Kester?“ **☑**

Technische Daten

Wert:	Schmidt & Söhne, Oberkassel
Baujahr:	1964
Länge:	14,6 m
Breite:	4,0 m
Tiefgang:	1,15 m
Verdrängung:	15 t
Motor:	Mercedes OM 315, 112 PS





Schlepper Ahoy

Gebaut 1897 auf der Schiffswerft in Bromberg für den Schiffer Otto Rabold in Berlin-Charlottenburg.

Ausgerüstet mit einer 2 Zyl. Zisch-Expansions-Dampfmaschine mit 65 PS, Geschwindigkeit 12 km/h und getauft auf den Namen „Irmtraut“.

Vermutlich schlepte „Irmtraut“ Kähne in den Berliner Gewässern bis 1940, dann wurde sie nach Bromberg an die Ostfront verlegt zum Arbeiten zwischen Oder und Weichsel, jetziger Besitzer die Reederei Berndt&Schultz in Bromberg.

Nach Kriegsende wurde sie in Kreuz auf der Netze versunken aufgefunden und von der staatlichen Reederei Bydgoszcz(=Bromberg)

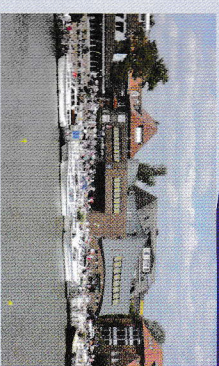
als „Czerwinsk“ wieder in Fahrt gebracht. Bis 1952 schlepte sie wieder auf den Flüssen und Kanälen zwischen Oder und Weichsel. Im Jahr 1952 wurde der Schlepper auf der staatlichen Werft in Culm an der Weichsel generalüberholt. Hier wurde die Dampfmaschine durch einen 75 PS starken 4 Zyl. Skoda-Diesel ersetzt.

1954 wurde die „Czerwinsk“ als „Certa“ wieder in Fahrt gesetzt.

Doch schon 1 Jahr später erfolgte der Einbau eines 120 PS starken Skoda-Diesels.

Mit diesem Schiffsdiesel lief sie bis 1967; dann wurde auch diese Maschine durch einen 150 PS starken 6 Zyl.-Diesel aus Russischer Produktion ersetzt.

Stadt Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2012

- ◆ 26. Mai Oldtimerrallye Veendam-Leer, Denkmalsplatz
- ◆ 03. Juni Puntmarsch und „Leeraner Soldatentag“ Evenburg-Kaserne
- ◆ 16.-17. Juni BMW-Sailing Cup im Freizeithafen
- ◆ 30. Juni Bauernmarkt auf dem Denkmalplatz
- ◆ 07.-08. Juli 21. ostfries. Töpfermarkt auf dem Denkmalplatz

26.-29. Juli

Leer mit 32. Int. Tourenskippertreffen

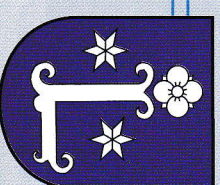
im Leeraner Hafen

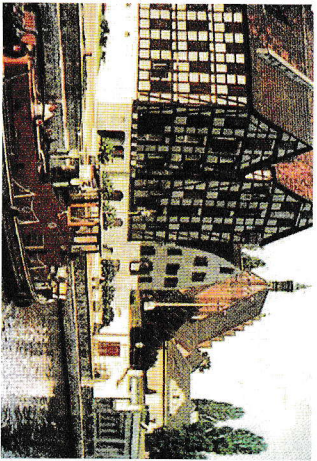
29. Juli „Leeraner Teetied“ auf dem Denkmalsplatz

- ◆ 08. Juli Julianenparkfest – Jubiläum, Julianenpark
- ◆ 10.-11. August 14. Weinfest, Rathaus Innenhof
- ◆ 01. September Fest der Kulturen in der Innenstadt
- ◆ 02. September Citylauf in der Innenstadt
- ◆ 01.-02. September Ruderregatta im Hafen/Innenstadt
- ◆ 08. September 3. American Wheels in der Altstadt
- ◆ 08.-09. September Drachenboot-Stadmeisterschaft, Freizeithafen
- ◆ 29. Sept.-07. Okt. Ostfrieslandschau, Nessengelände
- ◆ 10. Oktober Galliviehmarkt, Vost-Gelände
- ◆ 10.-14. Oktober Gallmarkt, Große Bleiche
- ◆ ab 26. November Beginn des Weihnachtsmarktes, Innenstadt
- ◆ Adventssonntag Weihnachtsmarkt achter d'Waag, Waageplatz

...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erreicht Ihnen gerne:
Tourist-Information der Stadt Leer, Ledastr. 10, 26789 Leer
Tel. 04 91/91 96 96-70, Fax 04 91/91 96 96-69
e-mail: touristik@leer.de, Internet: www.leer.de

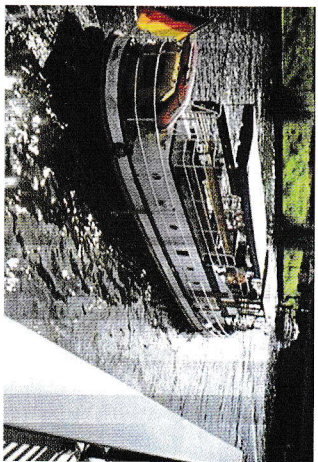




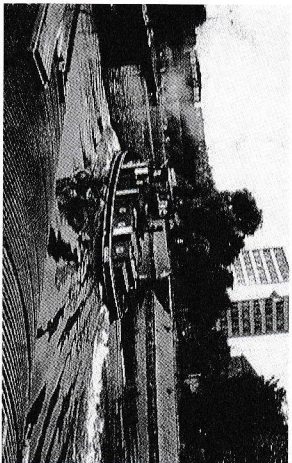
CERTA in Landsberg, 1988, in Fahrt

Das war der letzte Motorentausch bis die „Certa“ 1995 aus der Fahrt genommen wurde. Stillgelegt lag sie nun im Bromberger Hafen, wo sie dann nach einem Brand in der Achterkajüte 1997 sank.

Doch nur einen Monat später wurde die „Certa“ auf Initiative des Werftbesitzers, Jan Maslanka hin gehoben und auf der Bromberg Werft überholt und in Stand gesetzt.



Ausfahren aus der Schleuse Spandau

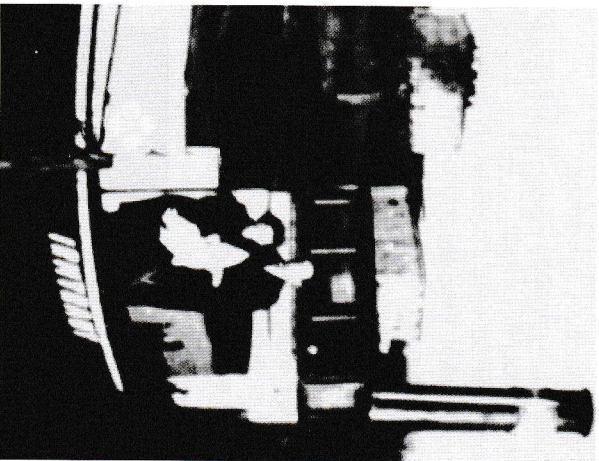


„CERTA“ in Fahrt 1972 in der Bydgoszcz (ex Bromberg) Stadtschrecke

Ausgerüstet mit einem 165 PS starken Delphin 6 Zyl. Dieselmotor und durch Aufbauten mit Persenning auf dem Achterdeck ging sie nun als kleines Fahrgastschiff für 12 Personen mit dem neuen Namen „Orlik“ in Fahrt. 2004 erwarb unser Freund Werner Schnabel aus Berlin die „Orlik“ von dem wir sie im Jahre 2005 kauften.

Mittlerweile ist die „Ahoj“ seit 7 Jahren unsere Begleiterin; die Vorder- und Achterkajüte haben wir nach unseren Vorstellungen ausgebaut und aufgerüstet, eine komplette ELT-Sanierung vorgenommen und was die Anstrich-Arbeiten an einem Eisenschiff anbelangt, wird es bis auf weiteres nicht langweilig bleiben.

Dampfschlepper **IRMTRAUDI** mit Eigner
O. Raboldt, Frau und Kind



Corina Metschke & Thomas Waldmann

38. Bremerhavener Festwoche

Vom 25. bis 29. Juli 2012

mit dem Flottentreffen der Spezialschiffe



Zum Abschluss des Havenwelten Sommers feiert die Seestadt die 38. Bremerhavener Festwoche.

Schlepper, Dampfer, Barkassen, Tauchschiffe, Tonnenleger, Windjammer, Yachten, Ausstellungsschiffe, Seenotrettungskreuzer, Koggen, Forschungsschiffe und Oldtimer. Das Flotten-Treffen der Spezialschiffe ist die Garantie für Tage unverwechselbar maritime Atmosphäre in einer der großen deutschen Seestädte mitzuverleben. Zur Festwoche wird wieder mit viel Unterhaltung und Information, Live-Musik, einem Hafenmarkt, Höhenfeuerwerk und Demonstrationen an Land, zu Wasser und in der Luft ein umfangreiches Veranstaltungsprogramm geboten.



Herzlich willkommen
in der Seestadt Bremerhaven.

Mehr Informationen unter
www.festwoche-bremerhaven.de



Ehrenreiche Törns zur Festwoche mit
»Albert Johannes«, »Artemis« und »Franzius«
ca. 3 Std., Mi - Sa, ab € 35,00
TouristTel: 0471 – 41 41 41



havenwelten
BREMERHAVEN





nach im Ausbau war, liesen wir schnell hinter uns. An Kanal km 250 passieren wir Röhren, die ehemaligen Grenzbergangs- & Kontrollstelle für Transit-Fahrzeuge durch die ehemalige DDR.

Vorbei an Vorstelde und der architektonisch neu gestylten Autostadt Wolfsburg mit den alten historischen VW-Werks-Hallen nebenan, fahren wir weiter bis zum Hafeln Fallersleben. Hier stand ein besonderes Ereignis bevor.

Wir wollten uns mit dem ehemaligen Schiffsführer der „Ahoy“, Hr. Franizek Manikowski treffen, der hier zufällig mit seinem polnischen Binnenschiff lag.

Dank Franizek Manikowski, den wir wieder um durch den Schiffer der Barbarossa bereits in Berlin kennengelernt hatten, wurden wir glückliche Besitzer von vielen historischen Bildern & Dokumenten zu unserem just erworbenen Schiff und natürlich gab es auch jede Menge alte Geschichten zu erzählen, als die „Ahoy“ noch in Polen in Fahrt war. Unser Freund Werner ging frühmorgens von Bord und nahm den Zug zurück nach Berlin. So schipperten wir nun zu zweit auf dem Mittellandkanal weiter in Richtung Westen, erst durch die Schleuse Sülfeld kurz hinter Fallersleben und dann weiter durch die Schleuse Anderten in Hannover bis zum Anleger Sachsenhagen.

Hier stieg unser Freund Lutz aus Bremen zu, der uns den Rest der Überführungsstrecke bis Bremen begleiten wollte.

Am nächsten Morgen hatten wir Probleme

22

KLÖNSCHNACK Nr. 25

mit den Verbraucherbatterien, so dass wir nach gut 30 km unseren ersten Not-Stopp in Minden machen mussten. Am Sportbootanleger hinter der Weser-Überführung in Höhe der Schachtschleuse fanden wir zum Glück ein Plätzchen und konnten 2 neue Batterien besorgen die auch gleich eingebaut wurden. Wir gingen erneut früh in die noch improvisierten Kojen um fit für den nächsten Tag zu sein. Denn wir hatten noch 7 Schleusen und rund 140 km Strecke weserabwärts bis zur Marina Wielisse vor uns, die wir am nächsten Tag erreichen wollten.

Das Glück war für den letzten Teil der Strecke mit uns. Ohne jeden weiteren Schleusenrang zu haben konnten wir, angefangen mit der Schachtschleuse in Minden, die weiteren Schleusen ohne Wartezeiten alleine oder zusammen mit der Berufsschiffahrt die Weser stromabwärts fahren. Noch in der Dämmerung, gegen 21.00 h erreichte die „Ahoy“ nun ihren neuen Liegeplatz in der Marina Wielisse in Dreye.

Etwas geschafft aber dennoch glücklich fielen wir erneut in die Kojen und verbrachten die nächste Nacht noch an Bord der Ahoy in ihrem neuen Heimhafen.

Erst am Morgen packten wir unser Reisegepäck und fuhren mit dem PKW nach Hause und genossen die 1ste heiße Dusche nach 4 Tagen Überführungsfahrt

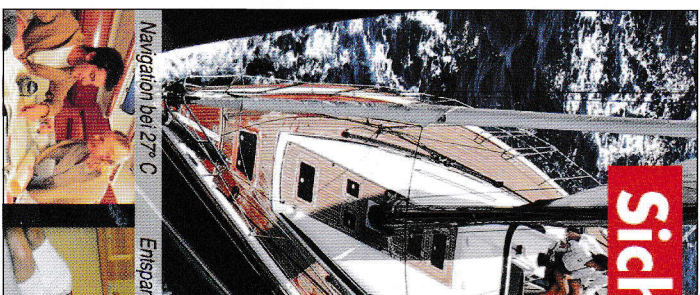
Corina Metschke & Thomas Waldtmann

23

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für
Schiffselektrik und Dieseltechnik

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



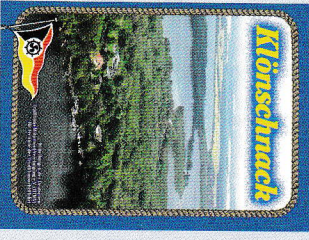
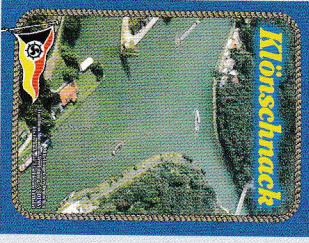
Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C

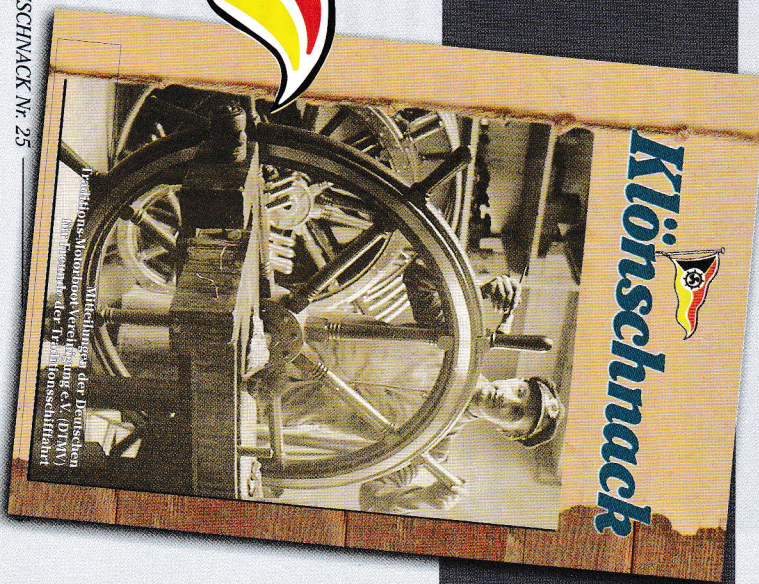
A&W
Kfz-Elektrik GmbH & Co KG
Hesfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 · 40 40 od. 92 55 33
www.a-w-bosch.de · eMail: info@uw-bosch.de

Erfinden, Fertigen im Anwesenheiten
Schiffsmaklerei
Fikkers.nl
Holländische
Schiffsmaklerverein

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



25 x Klönsschnack auf einen Blick
 Ein bunter Bilderbogen aus allen bis heute erschienenen 25 Klönsschnack-Ausgaben. Viele verschiedene Motive zierten die Titelseiten unserer Vereinsbroschüre - vom Schiffshebewerk bis zum Feuerschiff, vom „Opdiver“ bis zum Leuchtturm „Roter Sand“.



Mitteilungen der Deutschen
 Yachtclubs-Verband e.V. (DYV) e.V.
 Klönsschnack Nr. 25

Vom Rheinland zu den Wikingern

von Anja Koegeler



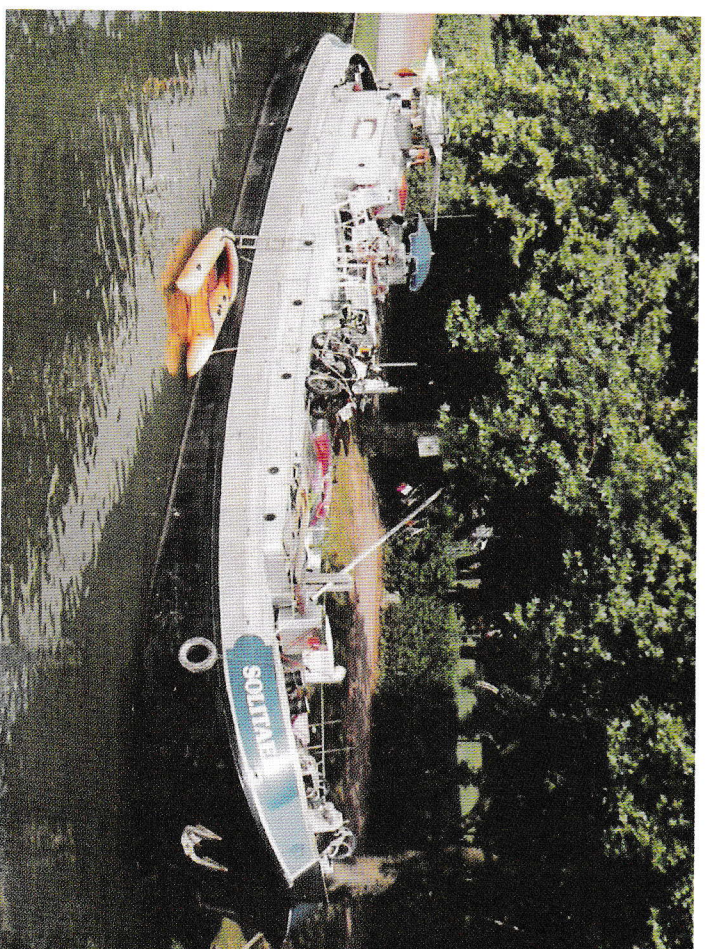
Wenn ich damals mit meinen niedlichen 22 Jahren (1991) Franz Schmidt & die „Solitaer“ und mit seiner damaligen Lebensgefährtin Dagmar Adolphs (leider im Jahr 1998 verstorben) und Dagmar`s quiritige Tochter Alexandra in Baumberg/Hitdorf nicht kennengelernt hätte, säße ich wahrscheinlich nicht hier und würde diesen Artikel schreiben.

Ich habe noch nie ein eigenes Boot besessen, vielleicht als ich klein war und in der Badewanne herumgeplanscht habe, aber einen Sportbootführerschein für Binnen- u. See habe ich mit viel Freude im Jahr 1998 erreicht.

Es hat mich fasziniert wie Franz mit seiner „SOLITAER“ damals noch in Hitdorf herumgebastelt und geschraubt hat und wie viel ich von Ihm als Landratte lernen konnte.

26

KLÖNSCHNACK Nr. 25



Die „Solitaer“

Aber auch nach fast 12 Jahren die nun daraus geworden sind haben wir noch sehr guten Kontakt. Auch zu anderen Mitgliedern wie Uwe Freibote und anderen Mitgliedern besteht der Kontakt dank moderner Technik weiterhin.

Seid 2004 bin ich passives Mitglied und freue mich immer wenn ich den Klönschnack aus dem Postkasten in „Norwegen“ ziehen kann. Ich hebe ihn meist bis zum Ende des Tages auf um ihn dann in Ruhe zu genießen. Ich habe schon oft gedacht und auch gesagt das ich mal einen Artikel in den Klönschnack setzen möchte. Deshalb hier erst einmal nur ein kleiner Beitrag

Seid 2003 bin ich auch Mitglied im „Flekkelfjorder Kajakklubb“ sitze dort im Vorstand was mir sehr Spaß macht. Wir paddeln regelmäßig das ganze Jahr bei Sonne, Regen

& Schnee und freuen uns wenn wir hinter den alten Holzbooten mit Ihren 4taktern in den Wellen paddeln können. Eine herrliche Atmosphäre.

Meine Freundinnen sind hart im Nehmen und man kann sich auf sie verlassen! Bei Wind & Wetter..Echte Wikingertfrauen !??. Als wir vor 2 Jahren gefragt wurden ob wir an dem traditionellen Ruderwettkampf am 17.Mai teilnehmen möchten (es haben noch nie Frauen daran teilgenommen!!!) haben wir spontan ja gesagt.

Die Ruderboote sind auch nicht mehr jung, aber die „Nieten“ halten...

Wir paddeln zwar, aber rudern kann ja auch nicht so schwer sein. Die Herausforderung nahmen wir an. Es wurden 2 ausgewählt:

KLÖNSCHNACK Nr. 25

27



Ul Joan Rozanski & Anja Koegeler

Wir haben nicht gewonnen, sind aber auch nicht letzter geworden, aber Hauptsache der Pokal ist zu uns ins Vereinshaus dank Fred Ingolf Strömland & Svein Egil Solvang gekommen.

Ein bisschen Geschichte:

Der 17. Mai ist der Tag der Norwegischen Verfassung, der im ganzen Land mit bunten Umzügen gefeiert wird.

Nachdem Norwegen 400 Jahre lang der Teil der dänischen Monarchie war, verabschiedete die Nationalversammlung am 17. Mai 1814 Norwegens eigene Verfassung und trat in einen losen Verbund mit Schweden ein, der bis 1905 hielt.

Eine eingeschränkte Erbmonarchie wurde eingeführt, in der der König seine Amtszeit mit Hilfe einer Regierung durchsetzt, während das Parlament (Storting) über die Finanzen wachen und Gesetze beschließt. Die norwegische Verfassung war zu dieser Zeit die modernste Europas.



Die Gewinner: Fred Ingolf & Svein Egil



Kampf um den Ruderpokal im Fluss in Flekkefjord.



Hier mit meiner Kollegin Beathe von der „Jrtenistation in Sandnessjøen“

Die Norweger begehen ihren Nationalfeiertag anders als andere Länder.

Am 17. Mai spielen überall im Land farbenfrohe Umzüge mit Bannern, Flaggen und Militärparade. Vom kleinsten Dorf bis in die Hauptstadt ist dieser Tag ein wahres Frühlingstfest. Die königliche Familie winkt der vorbeiziehenden „Prozession“ vom Balkon ihres Schlosses zu.

Charakteristisch für diesen Tag ist auch das Tragen der wunderschönen original-norwegischen „Bunads“ und anderer Nationaltrachten, die seit einigen Jahren von immer mehr Norwegern wieder getragen werden.

Ausländische Besucher sind einfach begeistert, wenn sie dieses besondere Ereignis miterleben.

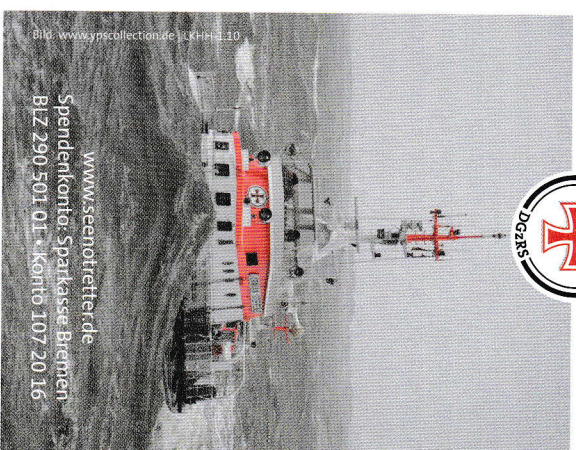
Zum Schluss möchte ich noch schreiben dass ich sehr gerne Mitglied beim der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung bin und hoffe Euch einen kleinen Eindruck von mir, als passives Mitglied und „Flekkelfjord“ gegeben zu haben.

Es ist toll das es Menschen gibt die das „Alte“

erhalten und das oft unentgeltlich! Dies ist nicht mehr so selbstverständlich in der heutigen Zeit.
Ich spreche aus Erfahrung...
Wie Uwe Freiboote im letzten „Klönschnack“ schreibt:
Den medialen Schrecken einer modernen Welt, die im Mittelpunkt vor sich selbst davonläuft setzten alte Schiffe eine beruhigende Perspektive entgegen.
Und das sollte man wirklich erhalten! So wie eine fast 100 jährige Patientin einmal zu mir sagte: „Ich bin stolz auf jeder meiner einzelnen Falten, denn die können Geschichten erzählen.“ **2**

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

Wir fahren raus,
wenn andere reinkommen.



www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen
BLZ 290 5011 01, Konto 107 20 16

Der Schottel-Antrieb

Die Entwicklung und Funktion des Schottel-Ruderpropellers (SRP)

Der Schottel-Antrieb wurde im Jahr 1950 von Josef Becker entwickelt und gebaut. Im Jahr 2005 erhielt er für diese bahnbrechende Entwicklung posthum den Elmer A. Sperry Award, dessen Zweck es ist den technischen Fortschritt im Bereich der Verkehrsmittel zu fördern. Josef Becker ist auch der Gründer der heute weltweit agierenden Schottel-Gruppe, die ihren Hauptsitz in Spay am Rhein in der Nähe von Koblenz hat.

Der Begriff Schottel-Antrieb ist eigentlich keine technische Bezeichnung. Er liefert mehr den Hinweis auf den Hersteller/Entwickler dieses Antriebs. Richtig lautet die Bezeichnung Schottel-Ruderpropeller oder auch kurz: SRP.

Allerdings wurden seit damals weitere Antriebe durch die Schottel-Gruppe entwickelt, die ich an anderer Stelle noch kurz vorstellen werde. Insoweit ist der Begriff des Schottel-Antriebs heute nicht mehr nur mit dem SRP zu verbinden.

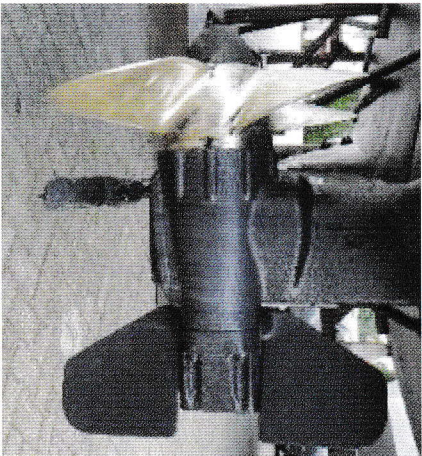
Der SRP war und ist wie eingangs bereits erwähnt die wohl bahnbrechendste Entwicklung im Bereich der Schiffsantriebe. Er verbindet Antrieb und Manövrierfähigkeit in einer Art und Weise, die es erlaubt die gesamte Antriebsleistung in jede gewünschte Richtung zu lenken. Ein separates Ruder wird durch den SRP überflüssig.

Bei dieser Konstruktion wird die Antriebsenergie der Maschine über eine mechanische Trockenkupplung und eine waagrecht im Schiffsinnen liegende Kardanwelle an den SRP abgegeben. Durch ein Winkelgetriebe wird die Antriebsenergie nach unten zum Unterwasserteil des SRP umgelenkt. Im Unterwasserteil (siehe Foto rechts) wird sie dann

durch ein weiteres Winkelgetriebe wieder in die Waagrechte und somit auf den Propeller umgelenkt. Aufgrund dieser Bauform gilt der SRP als Mutter der Z-Antriebe. Daher wird der SRP beispielsweise auch in den USA auch als Z-Drive bezeichnet.

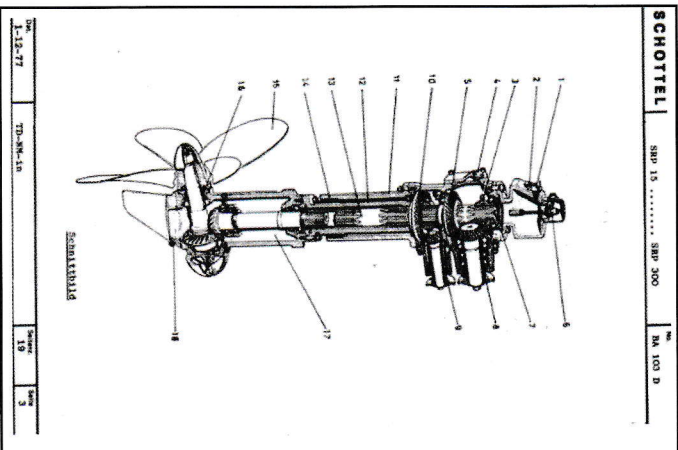
Unter dem folgenden Link der Fa. Schottel GmbH ist ein kleines Video abrufbar, welches die grundsätzliche Funktionsweise sehr schön veranschaulicht:
www.schottel.de/fileadmin/data/videos/Schottel_SRP.html

Eine andere, kleinere Kardanwelle wird durch das Steuer betätigt und dient dazu, wenn wundert es, den Kurs des Schiffes zu beeinflussen. Hier kommt nun die Besonderheit des SRP zum Tragen. Durch die Drehungen am Steuer wird mittels der kleinen Kardanwelle das Unterwasserteil des SRP geschwenkt, so daß der Propellerschub in jede gewünschte Richtung umgelenkt werden kann. Das Foto zeigt die Stellung des SRP in der das Boot jetzt auf der Stelle in Richtung Steuerbord drehen würde.



Der Unterwasserteil des SRP 100 meiner LOINI (Ex-WSP 3)

Zu beachten ist, daß der hier gezeigte SRP 100 mit einem Zugpropeller ausgerüstet ist. Die „Flossen“ am hinteren Ende des Unterwasserteils unterstützen die Ruderwirkung und dienen gleichzeitig als Trimmeruder.



Schnittbild des SRP (mit freundlicher Genehmigung der Schottel GmbH, Spay)

Legende zum Schnittbild

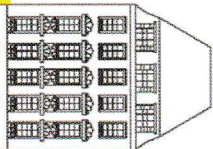
- 1) Entlüftungshahn
- 2) Verschlusschraube und, seitlich versetzt, Schauglas mit Ölstand
- 3) Ölschleuder, nur bei SRP's bis zur Größe SRP 100
- 4) Verschlusschraube
- 5) Kegelradsatz für Antrieb in Oberwasserge triebe
- 6) Schwimmerschalter für Warnung bei Ölangel
- 7) Stopfen in der senkrechten Antriebswelle

- 8) Flansch für Antriebs-Gelenkwelle
- 9) Flansch für Steuerungs-Gelenkwelle
- 10) Kegelradsatz für Steuerung
- 11) Tragrohr
- 12) Steuerrohr
- 13) Kraftübertragungswelle
- 14) Abdichtung zwischen Trag- und Steuerrohr
- 15) Propeller
- 16) Abdichtung der Propellerwelle
- 17) Unterwasserge triebe
- 18) Magnetstopfen

Der im Foto gezeigte SRP hat einen Propellerdurchmesser von 750 mm bei einer Eingangsleistung von ca. 147 kW (ca. 200 PS). Heute werden SRP's mit einem Propellerdurchmesser von bis zu 4,20 m bei einer Eingangsleistung von bis zu 4.900 kW (ca. 6.660 PS) von der Fa. Schottel gebaut, siehe www.schottel.de

Fahren mit dem SRP

Das Fahren mit einem SRP ist ein besonderes Erlebnis: Das Boot reagiert sehr sensibel auf jede noch so kleine Bewegung am Steuer ohne jedoch den Eindruck zu vermitteln es sei unbeherrschbar. Es läßt sich problemlos auch in die kleinsten „Löcher“ hinein manövrieren, da es, wie schon erwähnt, auch auf der Stelle drehen kann. Einen kleinen Wermutstropfen gibt es allerdings auch. Aufstoppfen kann man das Boot nur, wenn die Fahrt bis fast auf Null reduziert wurde. Dies liegt daran, daß am Steuer erst 8 Umdrehungen zu bewältigen sind, die ihrerseits zu einer Kursänderung führen, bis der Antrieb dann auf Rückwärtsfahrt steht. Also heißt die Devise: „Immer langsam an den Steg ran und immer aufpassen, daß man jederzeit an und in Eng- und Gefahrenstellen aufstoppfen kann ohne ungewollte Kursänderungen zu riskieren.“ Hat man das erst einmal im Griff, gibt es keine Probleme mehr und der Spaß geht los.



Bootsversicherungen vom Fachmann

W.A.K.

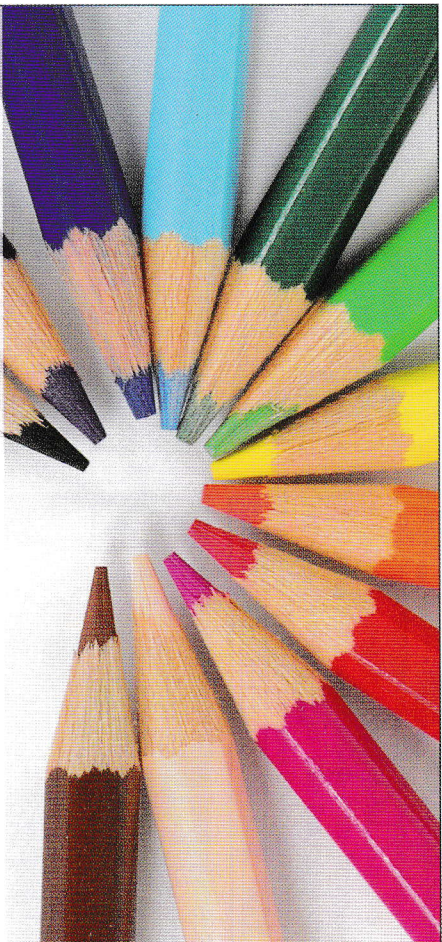
Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

WESER-ASSEKURANZ-KONTOR GmbH & CO. KG

Am Wall 149/150, 28195 Bremen

Telefon 04 21 - 369 11-0, Fax 04 21 - 369 11-19

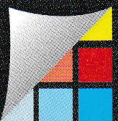
www.weser-asseskuranz.de



INSPIRIERT DURCH VIELFALT.

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

DRUCKHAUS
W. DAHLHEIMER
QUALITÄT MACHT DRUCK



Informationen für Traditionsschiffer

Weitere Anwendungsbeispiele des SRP

- Schlepper jeder Art und Größe
- Eisbrecher
- Autofahren beispielsweise auf dem Rhein
- RoRo Passagier-Fähren
- Transportpanzer Fuchs
- M-Boot der Pioniere
- Amphibisches Brücken- und Übersetzfahrzeug „Alligator“

SP1 Pump-Jet

Im Prinzip eine Art Jet-Antrieb, wie man ihn von einem Jetski her kennt. Allerdings ist auch hier das Schwenken des Antriebs um 360° möglich. Der besondere Vorteil dieses Antriebssystems ist die äußerst geringe Eintauchtiefe.

STP Twin-Propeller

Dieser Antrieb arbeitet mit einem Zug- und einem Druckpropeller, die so angeordnet sind, daß die Wirbelschlepe des vorne liegenden Zugpropellers zwischen den Flügeln des hinten liegenden Druckpropellers durchläuft ohne diesen zu behindern.

STT Querstrahlanlagen

Dieses System sollte hinreichend bekannt sein.

NAV Navigator

Hierbei handelt es sich um die Kombination eines SRP mit einer Antriebsmaschine

SCP Verstellpropeller
Die Propellerblätter sind um ihre Achse variabel und stufenlos drehbar. Der Schub kann von Nullschub auf Voraus- oder Rückwärtsfahrt verstellt werden.

SCD Combi Drive

Weiterentwicklung des SRP in Kombination mit einem elektrischen Antrieb. Er wird als Single- oder Twinpropeller-Version gefertigt.

Weitere sehr interessante Informationen findet man auf der Homepage der Schottel GmbH: www.schottel.de

Andreas Tobehn

Informationen für Traditionsschiffer

Bilge lenzen

ist immer mit einem Risiko verbunden

Ein Thema, welches immer wieder aufflammt. Unsicherheiten bei Behörden und Entsorgungsprobleme.

1961 begann ich die Lehre als Binnenschiffer. Die Wasserflächen der Häfen schimmerten bunt und es roch nach Öl.

Mit zunehmender Motorisierung älterer Scheppkähne wurde das Problem nicht kleiner. Wir wurden umgezogen und umgewelbeter. Jedoch wohin mit dem Bilgenwasser?

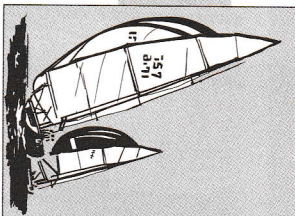
Die Wasser- und Schifffahrtsämter stellen

Die Segelmacher

Masenfertigungen von Meisterhand

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

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



Propangas-Station

Salverius Nachf. GmbH

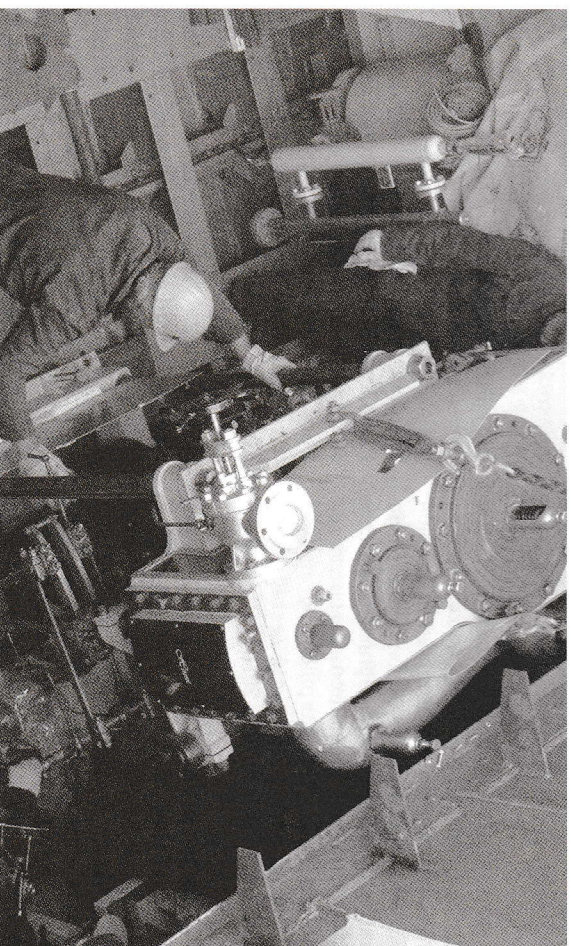
Inhaber:
Vollborn & Battermann

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



GRAFIK-TEAM - LEER

Traditionsschiffe



Behutsam wird die erste Dampfmaschine in den Bauch der „Alten Dame“ eingesetzt

der Firma Storm in Spelle die Kurbelwelle zu überarbeiten oder auch den Spezialtransport der Aggregate nach Leer durchzuführen.

Die jeweils 3,25 Tonnen schweren Antriebe wurden dann auf die vorbereiteten neuen Fundamente gestellt und hierbei kommt es natürlich auf ein hohes Maß an Genauigkeit an um einen „runden Lauf“ der gesamten Wellanlage zu gewährleisten. Dr. Hofer, der Vereinsvorsitzende, hat allerdings auch nach gelungener Montage der beiden Doppelherzen für den 1909 gebauten Dampfer noch viele Herausforderungen vor sich. Die diversen Restarbeiten sind mit der gebotenen Originalreue durchzuführen und insbesondere der Innenausbau wird noch kostspielig, so werden noch bis zu 600.000 Euro Restkosten aufzubringen sein. Diverse Fördermöglichkeiten werden schon genutzt, dennoch wird das schwimmende Denkmal noch weitere Sponsoren und Spender benötigen.

Das letzte erhaltene Exemplar der ehemaligen ostfriesischen Dampferflotte soll hoffentlich

in naher Zukunft wieder an die alte Tradition anknüpfen und Prinz Heinrich dann auch wieder Fahrten von Emden nach Borkum anbieten. ⁵²

Wir wünschen wiederum gutes Gelingen!

Wertf. Gusto Schiedam Compound Marine Engine

8" + 18" x 13"
Baujahr 1920
Rekonstruiert 2008 bis 2012

Art:	Verbundmaschine
HD-Zyl.:	200 mm ø
ND-Zyl.:	450 mm ø
Hub:	330 mm
Leistung:	80-100 PSI
Umdrehung:	200 rpm
Dampfverbrauch:	8 kg/PS/h
Dampfdruck:	11,5 bar
Dampftemperatur:	187°C

H. LOHMANN

SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt

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

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

Bunkerboot Lohtank III
45711 Datteln
Mobil (01 71) 3 55 22 17

Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster

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

Bunkerboot Lohtank II
48145 Münster
Telefon (02 51) 23 56 19

Was ist AIS?

Europäische Staaten erwägen eine Ausstattungs- und Benutzungspflicht von Inland AIS Transponder auf allen Binnenwasserstraßen auf dem Rhein und auf anderen internationalen Binnenwasserstraßen einzuführen. In Österreich gibt es bereits eine Verpflichtung und die Häfen Antwerpen, Gent und Zeebrugge beabsichtigen dies im Jahr 2011.

Das Inland AIS Gerät sendet in regelmäßigen Zeitabständen über zwei separate Funkkanäle den Namen und die aktuelle Position des eigenen Schiffes sowie weitere Daten aus und empfängt diese Daten von anderen mit Inland AIS ausgerüsteten Schiffen.

Für den Erwerb und die Installation eines Inland AIS-Transponders stellen die deutsche Bundesregierung und die niederländische Regierung, gemeinsam mit der EU finanziert, Fördermittel für die Ausstattung von 9.800 Schiffen zur Verfügung. Was ist aber ein Inland AIS-Transponder? Wo liegt der Nutzen für Sie als Schiffsführer? Diese

Broschüre beantwortet die wesentlichen Fragen zu AIS in der Binnenschifffahrt.

Die Abkürzung AIS bedeutet „Automatic Identification System“ (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem).

Der AIS-Transponder ist ein Bordgerät, das aus einem Positionsempfänger (GPS-Empfänger) und einem Datenfunkgerät besteht. AIS ist bereits in der Seeschifffahrt eingesetzt, seit 2004 müssen sich alle internationalen Seeschiffe mit einer Bruttonutzlast größer als 300 (BRZ) mit einem maritimen AIS Transponder der Klasse A ausstatten.

Mit der Weiterentwicklung des maritimen AIS zum Inland AIS wurden die Spezifika der Binnenschifffahrt berücksichtigt. Durch die Ausrüstung von Binnenschiffen mit einem Inland AIS-Transponder wird die Sicherheit und Leichtigkeit in der Binnenschifffahrt erheblich verbessert. Auf vielen Wasserstraßen und vor allem in den Seehäfen sind sowohl Binnenschiffe als auch Seeschiffe unterwegs. Die Sicherheit an AIS Daten werden regelmäßig als Meldung ausgesendet. Die Häufigkeit des Versendens der Positionsmeldungen ist abhängig von der Geschwindigkeit des Schiffes. Ein schnell fahrendes Schiff sen-


det die Positionsmeldungen in kürzeren Zeitintervallen aus als ein liegendes Schiff. In der Regel werden die Positionsdaten alle 10 s ausgesendet.

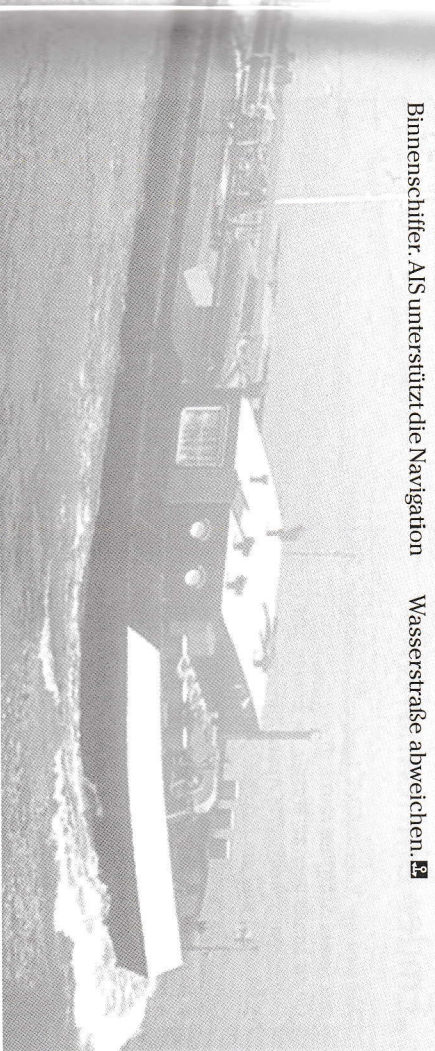
Die Meldung über die Identität des Schiffes (z.B. Schiffsname) werden dagegen nur alle 6 Minuten ausgesendet. Alle AIS Transponder verfügen über einen kleinen Monitor, auf dem die empfangenen Daten dargestellt werden. Auf dem Display werden die Positionen anderer Schiffe allerdings nicht bezogen auf den Wasserstraßenkilometer angezeigt. Aus

diesem Grund ist es sinnvoll, das Inland AIS Gerät an Bord von Binnenschiffen mit einem Radar und/oder einem Inland ECDIS Gerät zu verbinden. Damit werden die Schiffe mit Name und Position auf der elektronischen Wasserstraßenkarte sichtbar und es wird möglich, zusätzlich zum Radar-Echo eines Schiffes die Schiffsidentität im Radarbild anzuzeigen. Das Radar-Echo ist kein anonymer Punkt mehr. Besonders in kurvenigen Flussabschnitten erweist sich AIS als Vorteil, da Schiffe auch bereits hinter einer Kurve oder einer Einmündung gesehen werden können. Dabei kann mit AIS 'um die Ecke geschaut werden' und Schiffe gesehen werden, die vom Radar noch nicht erfasst werden können. Die Verknüpfung vom AIS-Transponder mit dem Navigationssystem an Bord ist also sehr nützlich für die Binnenschiffer. AIS unterstützt die Navigation

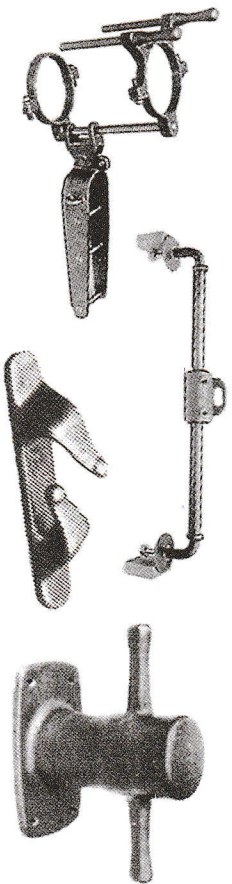
und erleichtert die Kommunikation mit Schiffen in der Umgebung. Es ist leicht den Begegnungsverkehr zu erkennen. Besonders im Nebel oder bei Dunkelheit aber auch auf größerer Entfernung kann dies sehr hilfreich sein. Alle AIS-Geräte innerhalb der UKW-Funkreichweite empfangen die ausgesendeten Meldungen - sowohl Inland AIS Geräte, maritime AIS-Geräte als auch AIS Landstationen.

AIS ist kein Navigationssystem

AIS ergänzt das Radarbild im Navigationsmodus. Da eine Benutzungspflicht für die Inland AIS Transponder erst später (frühestens 2013) angedacht ist, kann sich der Schiffsführer z.Zt. nicht darauf verlassen, dass alle Schiffe mit Inland AIS ausgerüstet sind oder die AIS Geräte eingeschaltet sind. Auch langfristig wird es Schiffe geben, welche nicht mit Inland AIS ausgerüstet sind wie z.B. Kleinfahrzeuge oder Sportboote. Darüber hinaus kann man sich nicht darauf verlassen, dass alle AIS Transponder immer richtig funktionieren. Die Informationen über die Schiffsposition basieren auf GPS-Technik und werden in regelmäßigen Zeitabständen (z.B. alle 10 Sekunden) übertragen. Sie kann daher geringfügig von der wirklichen Schiffsposition auf der Wasserstraße abweichen. 



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



GD Boote
Dauelsberg

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

Wasserstraßen

Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gibt ihre „Elektronischen Binnennavigationskarten“ (Inland-ENC) künftig kostenfrei ab.

Die Inland-ENC können im offiziellen Inland ECDIS-Austauschformat heruntergeladen werden.

Es besteht die Möglichkeit, über ELWIS-Abos Informationen zu erhalten, dass neue bzw. geänderte Inland-ENC zur Verfügung stehen.

Für die Anzeige der Inland-ENC ist eine Inland ECDIS-Applikation (Gerät oder Software) erforderlich. Diese Inland ECDIS-Applikation ist nicht Umfang der kostenfreien Bereitstellung von Inland-ENC.

Die Inland-ENC sind kompatibel zum Inland ECDIS Standard 1.02... 2.1. Die Kompatibilität zum Inland ECDIS Standard sowie das Erscheinungsdatum (issue data) und den Bereich der Abdeckung der einzelnen Inland ENC-Cells entnehmen Sie bitte dem nachstehenden Verzeichnis der verfügbaren elektronischen Karten (IENC).

Jedes der unten angegebenen PDF-Dokumente enthält einen aktuellen Bearbeitungsstand, z. B. Stand: 30.11.2010. Dieses Datum beschreibt die letzte Änderung, die an einer oder mehreren IENC-Cells erfolgt ist. In der Übersicht des Downloadbereiches und im Dateinamen der ZIP-Datei ist der aktuelle Bearbeitungsstand angegeben, z. B. Dortmund-Ems-Kanal: Stand: 30.11.2010 – ZIP-Datei: Dortmund-Ems-Kanal_2010-11-30_0_10.zip. Inhalte der Änderungen zum vorherigen Bearbeitungsstand werden im PDF-Dokument kurz dokumentiert. Ist z. B. nur eine Anpassung an den aktuellen Inland ECDIS-Standard erfolgt, ohne dass inhaltliche Änderungen in der Karte vorgenommen wurden, können „Bearbeitungsstand“ und Erscheinungsdatum unterschiedlich sein.

Hinweise zu fehlerhaften Karteninhalten teilen Sie uns bitte unter info@elwis.de mit; die Behebung der Fehler erfolgt in der turnusmäßigen Aktualisierung.

Verzeichnis der verfügbaren elektronischen Karten (IENC)

Von der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind derzeit Inland-ENCs für die Binnenwasserstraßen (Grafsche Darstellung, Stand: Mai 2010)

Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal - km 0,98 (Abzweig Havel-Oder-Wasserstraße) bis km 11,77 (Einnündung Spree-Oder-Wasserstraße, Humboldthafen)

Donau - km 2.414,7 (Kelheim) bis km 2.201,8 (D/A-Grenze)

Dortmund-Ems-Kanal - km 1,44 (Hafen Dortmund) bis km 108,3 (Anschluss Mittellandkanal)

Elbe - km 0 (D/Z-Grenze) bis km 608,24 (Hamburg) *)

Elbe-Havel-Kanal - km 325,95 (Niegripp) bis km 380,81 (UHW-Plauer See)

Ahoi Emden „Emden Binnenhafen“

AG EMS

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

Angebote / Leistungen

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



www.ag-ems.de

Tickets & Service
01805 / 180 182

*) Emden, a.o.d. Friesen; Moortman.de online

Wasserstraßen

Elbe-Seitenkanal - km 0 (Abzweig Mittel-landkanal) bis km 115,2 (Einnündung Elbe)

Havel-Oder-Wasserstraße und Hohen-saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße - km 0 (Spreemündung) bis km 134,96 (Westoder) sowie Westoder km 6,45 bis km 17,10 *)

Main - km 0 (Mündung Rhein) bis km 387,6 (Bamberg/Main-Donau-Kanal)

Main-Donau-Kanal - km 0 (Bamberg) bis km 171 (Kelheim-Donau)

Mittellandkanal - km 0 (Abzweig Dortmund-Ems-Kanal) bis km 300 (Haldenleben)

Mosel - km 0 (Mündung Rhein) bis km 242 (Apach)

Neckar - km 0 (Mündung Rhein) bis km 202,9 (Plochingen)

Rhein - km 334,8 (Schleuse Iffezheim) bis km 865,4 (D/NL-Grenze)

Rhein-Herne-Kanal - km 0,16 (Hafen Duisburg-Ruhrort) bis km 45,60 (Anschluss Dortmund-Ems-Kanal)

Ruhr - km 0 (Mündung Rhein) bis km 12,21 (Ende Bundeswasserstraße)

Saar - km 0 (Mündung Mosel) bis km 104,80 (Schleuse Welferding)

Spree-Oder Wasserstraße - km 1,49 (Abzweig Havel-Oder-Wasserstraße, Spreemündung bei Spandau) bis km 18,25 (Mühlendamm Schleuse)

Untere Havel-Wasserstraße - km 0 (Spreemündung bei Spandau) bis km 67,82 (Havelbrücke Plaue) *)

Wesel-Datteln-Kanal - km 0,2 (Anschluss Rhein) bis km 60,23 (Anschluss Dortmund-Ems-Kanal)

Weser - km 210,0 (Einnündung Schlei-senkanal Petershagen) bis km 366,7 (Bremen) und Unterweser (Uwe) km 0 bis km 1,375 (Bremen)

erzeugt und stehen den Nutzern zur Verfügung.


Die Inland-ENC können als Web Map Service (WMS) betrachtet werden. Dieser Dienst ist kostenfrei.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird ab sofort bei der Herstellung von Inland-ENCs den Inland ECDIS-Standard, Edition 2.1, im Vorgriff auf eine Veröffentlichung durch die Europäische Kommission zu Grunde legen. Inland ENC die nach vorausgegangen Editionen erstellt wurden, werden bei der nächsten Aktualisierung nach der Edition 2.1 produziert.

Für die Jahre 2012 ff ist die Neuerstellung einer Inland-ENC für folgende Bundeswasserstraße geplant:

Westhafenkanal, km 0 (Abzweig Spree-Oder-Wasserstraße) bis km 3,05 (Westhafen). Die bisher herausgegebenen Inland-ENCs werden in regelmäßigen Abständen überarbeitet.

*) Die Herstellung der Inland-ENCs erfolgt (teilweise) mit Finanzierungsunterstützung der Europäischen Union zu 75 % aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) als Bestandteil des operationellen Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur.

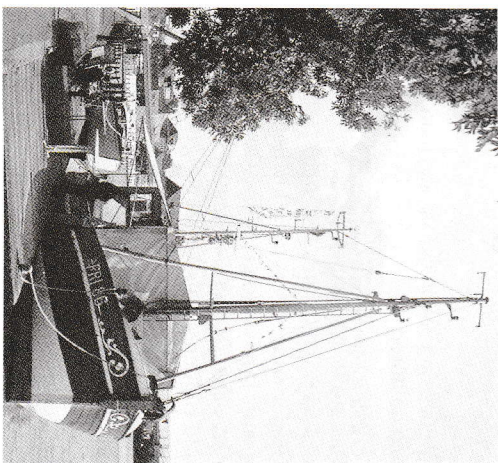
Das Ziel der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist es, bis zum Jahr 2012 Inland-ENCs für alle von der gewerblichen Schifffahrt genutzten Binnenschifffahrtsstraßen Klasse Va und höher bereit zu stellen. 

Der schwimmenden Fisch-Imbiss - seit 5 Jahren im Leeraner Hafen

ANZEIGE

Die Sonne spiegelt sich im Wasser des Leeraner Freizeithafens. Vom Bootssteig fällt der Blick auf die Fußgängerbrücke. An den kleinen Tischen genießen die Gäste des Krabbenkutters „Sirius“ ein Matjesbrötchen, Backfisch oder eine Fischrikadelle „nach Art des Hauses“. Die haben seine Frau Hanna Albers und er, Hans-Jürgen Quell, beide Eigner des Kutters, im Winter kreiert.

Hans Jürgen Quell kaufte einen Kutter, sanierte ihn auf der Bülter-Werft in Ditzum weitgehend in Eigenleistung und legte im Juni 2006 im Leeraner Hafen an.



53° 13,7' N 7° 27,3' E



FISCH MEER

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



SIRIUS
Krabbenkutter

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

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

Telefon (0179) 39 43 639

Abschied auf Raten (Wasserzigeuner-Blues)

Wenn es am Schönsten ist, soll man bekanntlich aufhören ...

Das große Abenteuer begann 1991, als wir den vermutlich um das Jahr 1910 in den Niederlanden gebauten kleinen Frachter, der als Inselversorger jahrzehntelang in der damaligen DDR zwischen den Inseln Rügen und Hiddensee als Versorgungsschiff eingesetzt war, spontan von der „Weißen Flotte“ Stralsund ersteigerten und davor retteten, in den Schiffs Himmel einzugehen.

So waren wir plötzlich Eigner von 50 Tonnen Eisen. Es gab keine Stehhöhe mittschiffs im Laderaum und bis auf eine winzige „Matrosenwohnung“ im vorderen Teil des Schiffes mit vier Kojen, einem Tisch, einem Boilerofen, auf dem der Teekessel stand, auch keinerlei Komfort. Ein Kilo befand sich achtern hinter dem Steuerhaus, wo man sich durch dicke Spinnenweben hindurchkämpfen musste, wollte man ein Geschäft erledigen, das man dann noch mit den Blicken verfolgen konnte, wenn es im Wasser landete.

In unserer Phantasie sahen wir jedoch schon, wie ein Schmuckstück aus diesem Schiff mit seiner gefälligen Form werden konnte und planten bereits Reiserouten durch die romantischen Boddengewässer, Kanäle und Flüsse.

Ungefähr 10 Jahre lang dauerte der Um-, Auf- und Ausbau unseres mittlerweile auf den Namen „CHRISTINE“ getauften Schiffes, von dem wir inzwischen jede rostige Ecke, jeden klitzekleinen Stauraum und jeden eingetragenen Gegenstand intensiv kennen gelernt hatten und natürlich führen wir jedes Jahr zur Belohnung für unseren Fleiß einige Kilometer mit unserer „Christine“ und

genossen das gemütliche Tuckern, all die wunderbaren Begegnungen und die diversen Abenteuer.

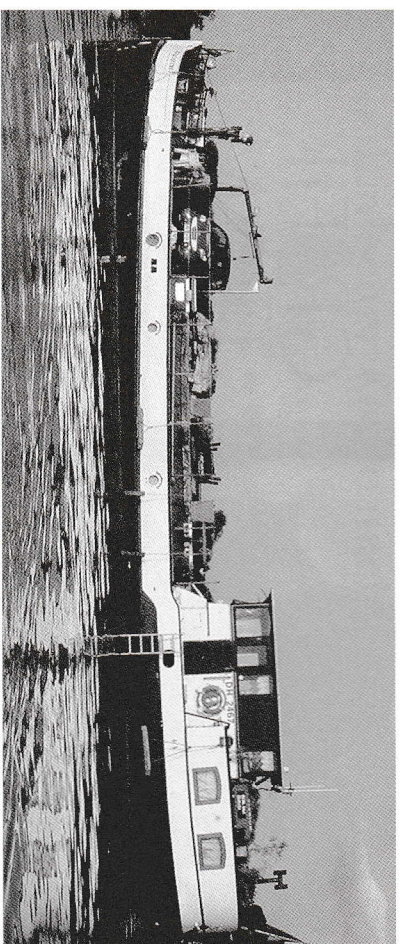
Die „CHRISTINE“ hatte das Deck angehoben bekommen, das Steuerhaus war klappbar aus Holz errichtet, achtern angebaut und unsere Küche dort eingrichtet worden. Das Herd wurde an Deck wieder aufgebracht, damit der Charakter des Frachtschiffs weiterhin erhalten blieb und damit war zusätzlicher Stauraum entstanden. Die umlegbaren Relingstützen ermöglichten die Mitnahme unseres Autos per Aufbührrampe.

Wolfgang war häufig an Bord und überwachte die Arbeiten am Schiff. Es waren von unserrn damaligen Domizil in Hessen bis zur Insel Usedom, wo die „CHRISTINE“ auf der Werft lag, immerhin jedes Mal ca. 800 Kilometer mit dem Auto an Anreise zu bewältigen.

Im Jahre 2003 legten wir dann endlich unsere Lebensmittelpunkt auf die „CHRISTINE“ und starteten unser gemeinsames Abenteuer mit dem Schiff. Das Haus in Frankenberg wurde verkauft, der Hausrat größtenteils verschenkt und so zogen wir unserer Freiheit entgegen.

Wo es uns gefiel, verweilten wir länger, warfen Anker und tuckerten dann mit dem Beiboot an Land.

Wir können gar nicht sagen, wo es am Schönsten war. Eigentlich ist es überall wunderbar, wo man netten Menschen begegnet, die Umgebung wahrnimmt, das Neue in sich aufsaugt das unterwegs wartet und das pralle Leben genießt, frei und ungehindert in der Natur zu sein. In unzähligen Reiseberichten



„MS CHRISTINE“

haben wir unsere Erfahrungen festgehalten. Es ist schon erstaunlich, wie viele Orte wir in den vergangenen Jahren mit dem Schiff besucht haben. Immer wieder begegnen wir auf unseren Touren interessanten Menschen. Überall wurden wir freundlich aufgenommen.

Kurz nach der Gründung der Deutschen Tradition-Motorboot-Vereinigung im Jahr 1998 traten wir dieser bei. In dieser Vereinigung lernten wir viele interessante Menschen kennen und festigten über Grenzen hinaus Kontakte. Highlights waren für uns immer wieder Traditionsschiffreffen, wo stets ein reger Klönschnack zwischen den Skippern stattfand.

Ja – nun ist das Schifffahren für uns Vergangenheit. In Ostfriesland haben wir uns in einem kleinen Häuschen sesshaft gemacht und sind quasi zu „Landratten“ mutiert. Unsere Wehmut kann nur jemand nachvollziehen, der ebenfalls mit seinem Schiff verwachsen ist. Wir besuchen täglich unsere „Christine“ im Alten Hafen von Weener. Sie macht auf mich einen traurigen Eindruck. Aber sicherlich trauert sie tatsächlich den guten alten Zeiten nach, als noch täglich Leben an Bord herrschte und bei Saisonbeginn die Tourenplanung für das Jahr bereits feststand.

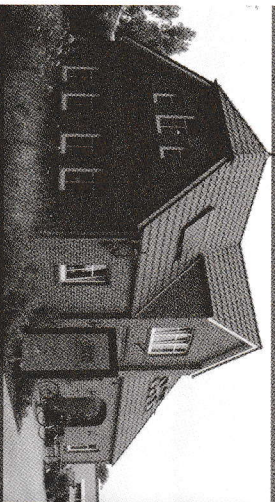
Leider machen uns allerhand Zipperleins zu schaffen und so reit in uns der Gedanke, die „Christine“ zu verkaufen. Eigentlich eine Ungeheuerlichkeit, wo wir doch so eine herrliche Zeit auf ihr verlebt haben. Aber diese herrliche Zeit nimmt uns ja niemand. Wir haben alles in unseren Erlebnisberichten aufgezeichnet und können uns jeden Tag wieder daran freuen.

Vielleicht vergehen die Wehwehchen ja auch wieder. Dann verkaufen wir das Haus in Weener und machen uns wieder mit unserer „Christine“ auf den Weg, der ja bekanntlich das Ziel ist

Wir können nur bestätigen, dass man die Gelegenheiten nutzen soll, seinen Traum zu leben, solange man dazu in der Lage ist. Wer seinen Traum zu lange aufschiebt, kann ihn eventuell nicht mehr realisieren.

Nun jedoch genug geträumt. Wir hoffen, dass unsere „CHRISTINE“ einen Liebhaber findet, der mit ihr auf Tour geht und genauso viel Spaß, Abenteuer und schöne Begegnungen hat wie wir sie hatten. Wir gönnen es jedem, diese Freiheit zu genießen.

Mehr Informationen unter www.wohnschiff-christine.de.
Christine Giel ☺



GRAFIK TEAM

WERBEAGENTUR

- Corporate Design
- Werbetechnik und Außenwerbung
- Illustration
- Digitaldruck
- Großformat-Digitaldruck

Die richtige Botschaft mit dem richtigen Medium zu kommunizieren ist die entscheidende Aufgabe der Werbung. Das Grafik-Team bietet zugängliche Werbeträger und -mittel. Ein Team von vierzehn Werbespezialisten stellt professionell und termintreu Ihre Werbekampagne sicher.

IHRE FULL-SERVICE-AGENTUR IN LOGA

Ottmanns & Langwisch GmbH
Mühlenweg 5 · 26789 Leer
Telefon: 04 91-9 25 55-0 · Telefax: 9 25 55-26
Email: info@grafik-team.de
Internet: www.grafik-team.de

Was zeichnet einen guten Werbeartikel aus?



Ein guter Werbeartikel ist qualitativ hochwertig, individuell und originell und bietet ein außerordentlich günstiges Preis-Leistungsverhältnis. Fragen Sie uns – auch nach kleinen Aufträgen.

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

ROHAMMA
Erfolgreiche Service für Werbeprojekte
Werbungsmittel • Verkaufsförderung

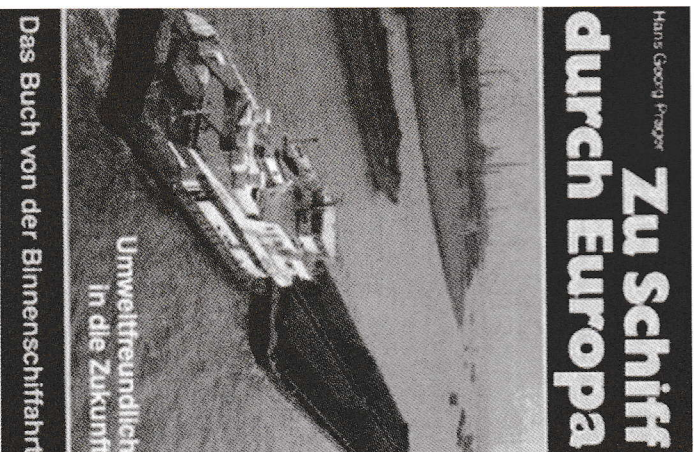
Bücherecke

Mit böhmischer Kohle nach Hamburg

Bevor die Dampfschleppschiffahrt immer weiter vordrang, ersetzte um 1850 zunächst der Sprietkahn allmählich den alten Rahmenkahn, der jahrhundertlang das Bild der Elbschiffahrt geprägt hatte. Das Rahsegelalter Art war aber recht umständlich in der Bedienung. Um sich schneller den Windrichtungen bei der kurvenreichen Fahrt anzupassen, ging man zur neuen Takelungsart über, bei der ein vierkantiges Spriet oder Spreitzegel gefahren wurde.

Die Bergfahrt war vor Aufkommen der Dampfschleppschiffahrt auf der Elbe – wie auf allen Strömen – eine unvorstellbare Plackerei. Gegen die Strömung musste gestakt und getreidelt werden. Das Treideln, „Schiffs-Trecken“ genannt, besorgten die Pomätzscher oder Bomätzscher aus den Elbdörfern vom Leinpfad, bisweilen sogar vom Wasser aus. Zwar setzen auch diese Leute – ebenso wie die Haltleute des Rheins – zuletzt weihnöglich Zugpferde zum Treideln ein. Bei schwierigerem Gelände musste aber immer noch allein die Menschenkraft herhalten. Freilich wurde bei günstigem Wind das Vorwärtsskommen durch die Besegelung der Kähne unterstützt.

Die Talfahrt ging jedoch ohne fremde Vortriebskraft vor sich, allenfalls bei günstigem Wind durch die Besegelung unterstützt. Es ist ein wenig bekanntes Phänomen, dass ein Schiff im sogenannten Taltrieb eine größere Geschwindigkeit annimmt als das zu Tal fließende Wasser. Es kann bis zur doppelten Strömungsgeschwindigkeit schnell sein und wird dadurch steuerfähig. Das erklärt sich durch die Wirkung der Schwerkraftkomponente, die bei größeren Flussgefällen wie 1:2000 einem halben Prozent, einem 1:1000 einem vollen Prozent entspricht. Das sind jeweils ein Kilogramm pro Tonne Schiffsge wicht, die als Triebkraft auftreten. Auch auf



Das Buch von der Binnenschiffahrt

dem Rhein "stevellen" die Schiffe „eigens“ oder „op sich“ zu Tal. So reisten schon die „Ulmer Schachtehn“ donauabwärts nach Südosteuropa, die „Schweizer Lauertannen“ von Basel nach Rotterdam.


Das nebenstehende Schiffergemälde aus dem vorigen Jahrhundert macht die Methode der Talfahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts deutlich: Zur Einsparung von Kosten, insbesondere für Elblotisen, vereinigten sich jeweils 5-8 Sprietkähne von je 4000 Zentnern Tragfähigkeit zu einer sogenannten „Kompagnie“ oder „Flotille“. Sie legten auf diese Weise die gesamte Talfahrt Ausißg-Hamburg – mit böhmischer Kohle als Ladung – gemeinsam zurück. Jede Kompanie bezahlte korporativ ihren Loisen, der sich „Haupter“ oder „Mum-

menstecher“ nannte. Dieser segelte nämlich in einem kleineren Boot (Sachsenschlepp) voraus, um – vor allem bei niedrigen Wasserständen – an kritischen Stellen zur Markierung der Fahrinne. „Mummen“ (Holzstangen mit Strohbüschel zur Markierung der rechten Flussseite) einzuschlagen. Man erkennt solche Leute auf dem Bild vor der Kompagnie.

Das Gemälde beweist, dass bei ganz niedrigem Wasserstand die „Haupter“ zu Fuß(!) die beste Durchfahrt zu suchen pflegten. Allerdings stehen die „Mummen“ und „Blößen“ (letztere sind nackte Holzstangen für die linke Seite) unglaubwürdig eng, was dem naiven Maler entgangen sein dürfte. Nicht mit abgebildet ist übrigens das Boot mit dem „Stockplücker“, das jeder Kompagnie folgte. Der Stockplücker zog sämtliche Mummen wieder heraus. Jeder Lotse behielt nämlich seine Fahrwasserkenntnisse für sich, um sie in klimagende Münze verwandeln zu können. Eine öffentliche Fahrwassermarkierung durch die Elbutterstaaten gab es noch nicht. Stattdessen zerstückelten anfangs zwischen Hamburg und Melnik 48 Zollstellen die Fahrt der Elbkähne, und die Schiffer waren – bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts – verpflichtet, dort überall anzulegen, um ihren Zoll zu entrichten. Jeder Landesfürst trieb diese Zölle rücksichtslos ein, ohne sich auch nur im geringsten um die Beschaffenheit des Stroms und dessen Fahrwasserhältnisse zu kümmern. Außerdem beanspruchten einige an der Elbe gelegenen Städte das Stapelrecht – sie konnten jeden Schiffer zwingen, seinen Transport zu unterbrechen und die Ladungsgüter zuerst auf dem öffentlichen Markt anzubieten.

Mehreren „Elbkonferenzen“ gelang es nicht, dieser Art Wegelagererei durch Zollstellen und Stapelplätze den Garaus zu machen. Erst der Wiener Kongreß von 1815 und die Elbschiffahrtsakte von 1821 erklärte die Elbe endlich zum freien Strom. Nach Gründung des Deutschen Zollvereins durch den Natio-

nalökonom Friedrich List wurden schließlich auch die restlichen noch verbliebenen Zölle schrittweise abgebaut. Eine neue Zeit konnte Einzug halten, wobei besonders die Dampfmaschine zum Schrittmacher wurde. Verlag: Koehlers Verlagsgesells.; Auflage: 2., völlig neu bearb. A. (April 2002)
ISBN-10: 3782204263

(Auszüge aus dem Buch „Zu Schiff durch Europa“ von Hans Georg Prager mit freundlicher Genehmigung des Autors und der Koehlers Verlagsgesellschaft, vorgestellt von unserem Mitglied Hans-Jürgen Russow )

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

Sei dabei!

Als Förderer und Spender

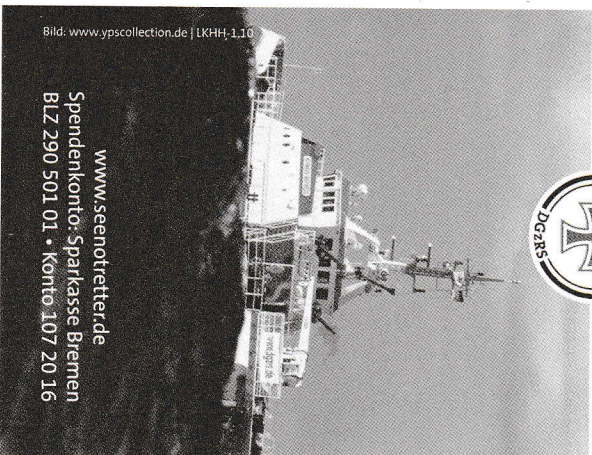


Bild: www.ypscollection.de | LKH1_110

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



HARTMANN REEDEREI

SETTING THE RIGHT COURSE

In der Welt zu Hause. In Leer daheim.

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

www.hartmann-reederei.de



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP