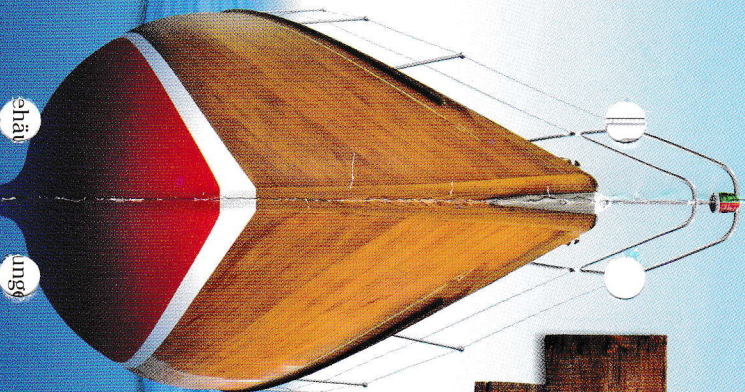


Boote erleben & Werte erhalten

# BOATFIT

**HOLZWERK**  
PROF-TIPPS FÜR TÜFTLER  
Eine Sonderveranstaltung im  
Rahmen der BOATFIT



22.-24. Februar  
MESSE BREMEN  
[www.boatfit.de](http://www.boatfit.de)

VERANSTALTER:  
MESSE  
BREMEN

MEDIENPARTNER:  
WESER  
KURIER

PARTNER:  
palstek

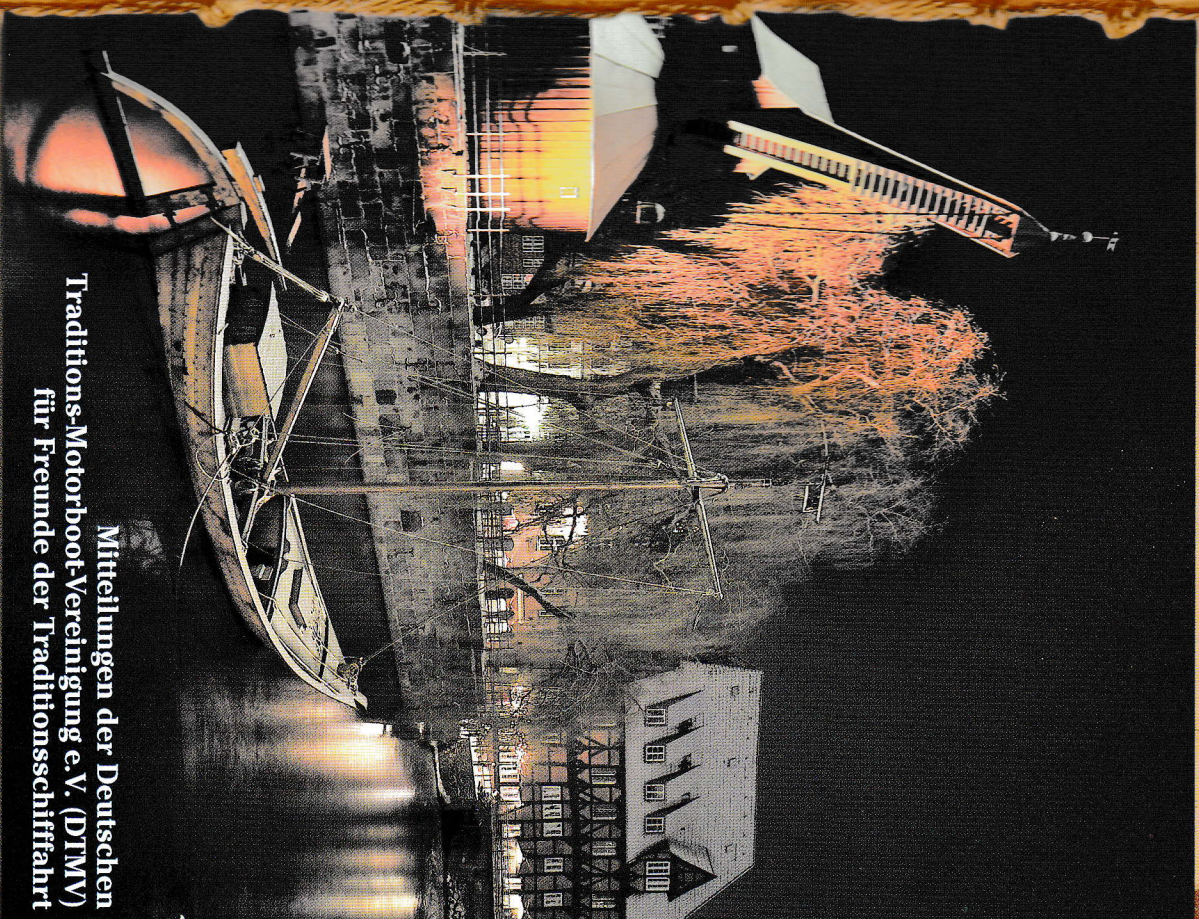
Jetzt Fan  
werden!

Bremen  
erlebens!

# Klönsschnack



Nr. 26 - Dezember 2012



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





# Weener (Ems)

Städtisch anerkennbar Erbkunstmot!

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

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelstrecken
- Radwandertrips
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich
- Anbindung an Binnenwasser und Nordsee
- Bootstift bis 20 1
- Siplonlage
- Bunkestation D+S, Foklenisorgung
- Entsorgung von Altköli und Bilgenwasser
- 3200 qm Winterhollentlager
- moderner Woschplatz
- Woschsalon

**i** Tourist Information  
Tel. 04951/305500



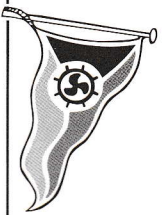
Schleuse  
Tel. 04951/1691

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!



## Weener lohnt sich...! Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
12.01.2013, 19:30 Uhr 13.01.2013, 15:00 Uhr	Neujahrskonzert TMV Weener	Alte der Kur-Brunns Reichshule Weener	Turnmusikverein Weener e.V.
13.04.2013 19:15 Uhr	Frank Weidling: „Frühlings Erwachen“	Aula der Kur-Brunns Reichshule Weener	Stadt Weener und der Freundeskreis „Landeshöhne Rheidellort“
09.05.2013 11:00 Uhr bis 17:00 Uhr	Hafenkonzert	Vogelplatz „Am Alten Hafen“	Turnmusikverein Weener e.V. Hafen und Tourismus GmbH Weener
15.06.2013 bis 16.06.2013	Kunst am „Alten Hafen“	„Am Alten Hafen“	Initiative Stormisch Weener
28.06.2013 bis 30.06.2013	Altstadtfest	Nordstraße Osterstraße	Stadt Weener, Vereine und Verbände
06.07.2013	Free for All	Sopelinoor Park	
13.07.2013	Weinfest	„Am Alten Hafen“	Deutsch-französischer Freundeskreis Rheidellort, Turnmusikverein Weener e.V.
10.08.2013	Drachenhootrennen	„Am Alten Hafen“	DTG Weener e.V., Hafen und Tourismus GmbH Weener
01.09.2013 11:00-18:00 Uhr	4. Weeneraner Hobby- und Kreativmarkt	Weener Landstung-Halle	Hafen und Tourismus GmbH, Verkehrs- und Vorsörderungverein Weener e.V.
06.12.2013 bis 08.12.2013	3. 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. 26

Dezember 2012

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Hilmar Bockacker .....	3
Terminkalender .....	5
Wir über uns .....	6
<b>Berichte der Mitglieder</b>	
- 25 Jahre Internationales Tourenschiffertreffen des DMV in Leer	9
- 10 Jahre Traditionsschiffertreffen der Leeraner Schipperklub in Leer	9
- Jahreshauptversammlung 2013 der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung in Leer	9
- Zielfahrt und Ringfahrt zum Hafenfest Weener und zur Jahreshauptversammlung der DTMV 2012	11
- Neues aus Weener .....	12
<b>Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem</b>	
- Chance auf Inland AIS-Förderung für deutsche Binnenschiffer in Frankreich	13
- Angestrebte Neuregelung der Führerscheinregelung in der Sportschiffahrt	13
- Sportküstenschifferschein (SKS) .....	13
- Traditionsschiff Binnen	15
- zur WSV-Reform - 5. Bericht der BMWBS .....	15
- Geld vom Bund für Raddampfer „Kaiser-Wilhelm“, Lauenburg .....	16
<b>Berichte der Mitglieder</b>	
- Ein Leben für dicke Pötte .....	17
<b>Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem</b>	
- Revierhinweis Haren-Rüthenbrockkanal .....	23
- Betriebszeiten Schleißen .....	25
Reverhinweis für das Befahren der Mürz-Eide und Störwasserstraße mit Sport- und Kleinfahrzeugen .....	28
<b>Berichte der Mitglieder</b>	
- DTMV Boot, Christa“ auf Weinekursionsfahrt im Rheingau .....	32
- Reisebericht „Luctor“ .....	33
- Aus dem Logbuch der „Solitär“ .....	37
<b>Informationen für Traditionsschiffer</b>	
- Roter Diesel	46
- Verschmutzte Dieseltanks, Bakterien, Ölschlamm, Wasser, Filter dicht .....	46
- Dieselforfilter mit automatischer Entlüftung .....	47
<b>Impressum</b>	
Herausgeber:	Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Erscheinungsweise:	Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
Redaktion:	Peter Meyer
Geschäftsstelle:	Hilmar Bockacker, Festenborgrun 29, 26826 Weener
Trielort:	Peter Meyer, Catharina Bockacker, Brunnhilde Peddern, Franz Schmidt,
Bild- und Textbeiträge:	Hartwig Stichternroh, Rüdiger Linnartz
	Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in
	inhallich 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@grafik-team.de
Anzeigen :	Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Ottmanns
Druck :	Druckkontor Emden

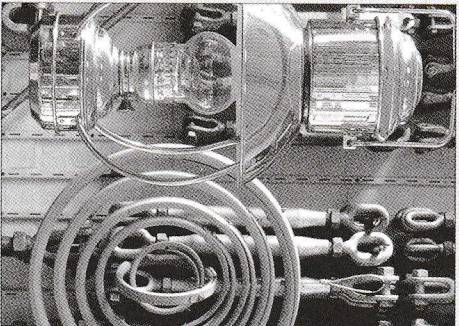


# TOPFLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten  
Werftausrüstung

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](http://www.toplicht.de)

**Toplicht GmbH**  
Friesenweg 4  
D-22763 Hamburg  
Tel: 040-8890 100  
Fax: 040-8890 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

## Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Einbudiesel  
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: [hoepfnerco@web.de](mailto:hoepfnerco@web.de)

## Vorwort des DTMV Vorsitzenden

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

auf unserer letzten Jahreshauptversammlung bin ich als  
1. Vorsitzender der DTMV gewählt worden, diese Wahl  
ist für mich Anlass für Freude auf das Amt und Respekt  
gegenüber der Aufgabe.

Kurz möchte ich skizzieren wer ich bin und wie ich zu  
den älteren Kalibern des schwimmenden Kulturgutes  
gekommen bin.

Mit 53 Jahren zähle ich wohl zu den „jüngeren Mitgliedern“,  
dies auch in Bezug auf meinen und den Eintritt meiner



Ich bin Quereinsteiger, auf dem Wasser eher in Kajaks und kleinen Booten unterwegs, bis  
wir 1994 eine ADLER 34 kauften, ohne Kenntnisse uns auf den Weg auf eine Europarundreise  
machen und nach 15 Monaten heimkehren nach Krefeld. Danach wollten wir, im Sinne  
einiger Vorbilder, denen wir insbesondere in Frankreich begegnet waren, ein Wohnschiff von  
ausreichender Größe. Auf der Suche nach unserem zukünftigen Zuhause trafen wir an der  
Mosel unsere ANIMO, eine umgebaute und auch nicht mehr tauffrische Lady-Talk von 1923.  
Mit knapp 25 Metern Länge haben wir nicht nur viel Platz, sondern hatten auch fast 10 Jahre  
viel Arbeit. Nach schönen Jahren im Rheinhalten von Krefeld wollten wir doch noch maritimer  
werden und haben unseren Heimathafen vor ein paar Jahren nach Weener/Ems verlegt.  
13 Jahre ist die Animo nun schon Grund und zur Freude, eine Herausforderung und, klar, Rost  
kloppen, schleifen, pinseln...dieses Lied kennt Ihr ja.

Die Aufgabe, in einer Welt, die konstant den Turbolader laufen lässt, die aber gleichzeitig ohne  
Beispiel vergreist, eine Vereinigung zu führen, die sich eher dem Langsamen und Bedächtigen  
widmet, dem Bewahren von maritimen Denkmälern und alten Industriekulturgütern, trägt in  
sich eine gewisse Herausforderung.

Wir sind, wie viele Vereine in Deutschland und anderen westlichen Ländern, durch die Pille  
geknickt und daher kein Jugendzentrum. Ich meine aber, dass alte Schiffe besser zu reiferen  
Leuten passen und die jüngere Generation zwar gerne mal schaut und möglicherweise mitfährt,  
oder auch chartert, aber sich nicht leicht in einen alten Dampfer verliebt (natürlich gibt es auch  
in der DTMV wunderbare Ausnahmen). Somit sollten wir konsequent das Unvermeidliche  
akzeptieren und die Bedürfnisse von alten Schiffen und entsprechenden Eignern in den  
Vordergrund unserer Bemühungen stellen.

Sich klar zu werden über unseren Bedarf und die zukünftigen Ziele unserer Vereinigung  
erfordert einige sehr grundsätzliche Überlegungen.

Wir sind verteilt über Deutschland und Europa, was den Vorteil hat, dass wir anderen  
durchreisenden Mitgliedern in unserem jeweiligen Heimathafen mit Rat, Tat und oft auch



## Vorwort des DTMV Vorsitzenden

Liegemöglichkeiten zur See stehen können. Die Herausforderungen jedoch zu gemeinsamen Treffen mit Schiff anzureisen, sind je nach Treffpunkt und jeweiligem Heimathafen teilweise abschreckend. Die moderne Kommunikationstechnik hilft hier ein wenig. Unsere Internet-Präsenz weiter zu stärken und noch interessanter zu machen, ist also eine folgerichtige Entscheidung, die allerdings die fehlende Nähe und Begegnung nur teilweise kompensieren kann.

Die Preise für Treibstoff werden nicht mehr sinken, das Gegenteil ist wahrscheinlich, Auflagen und neue verbindliche technische Vorschriften erschweren Reisen und damit gemeinsame Erlebnisse. Auf der anderen Seite erlebt die Gesellschaft auch einen andauernden Hang zur Romantik und Häfen (wenn sie nicht gerade Jade-Weser Port oder Düsseldorf Medienhafen heißen) bedienen weiterhin die Sehnsüchte. Wir sind also gefragt, werden immer wieder eingeladen und häufig auch umworben, insbesondere den zahlreichen Hafenfesten den gewünschten nostalgischen Flair zu verleihen. Hier müssen wir noch weiter ansetzen und durch gezielte Maßnahmen unseren Aufwand für Reisen reduzieren.

Außerdem fällt uns allen die Erhaltung unserer Schiffe häufig schwer, mit zunehmendem Alter der Eigner wird dies nicht einfacher. Eine Erleichterung könnte eine Strategie bringen, in der wir in einem oder mehreren Häfen unsere DTMV Mitgliedschiffe (evtl. auch andere alte maritime Schätzchen) organisiert umsonst. Im Winterlager für Obacht garantieren, im Sommer evtl. Erhaltungsarbeiten organisieren und vielleicht auch durch Vermietung von Übernachtungsmöglichkeiten auf unseren Schiffen eine kleine Kostenentlastung erreichen. Diese Gedanken und Überlegungen möchte ich mit Euren Diskussionsbeiträgen gerne weiterentwickeln, um unserer Vereinigung auch für die veränderte Zukunft einen verbesserten Zusammenhalt zu ermöglichen.

In den langen Wintern wollen wir zumindest eine jährliche Veranstaltung organisieren, zu der wir uns möglichst zahlreich treffen, außerdem die DTMV-Stützpunkte ausbauen, den neuen Skippertreff in Weener mit anschieben und nicht zuletzt den Klönschnack, unter der Verantwortung von Peter Meyer, als Vereinszeitschrift und Aushängeschild zweimal jährlich veröffentlichen. Wichtig bleiben selbstverständlich unsere Jahreshauptversammlungen mit ansprechendem Rahmenprogramm. Zentraler Gedanke ist es, den Mehrwert einer DTMV-Mitgliedschaft für uns zu verbessern, damit es für die Bewahrer alter Schätze lohnend ist, sich aktiv in unserem Verein zu engagieren.

Hierzu brauchen wir möglichst zahlreiche und tatkräftige Unterstützung von Euch. Das Internetforum auf unserer Webseite ist wohl die geeignete Plattform, aber auch Briefe und Telefonate, in denen Ihr Eure Ideen einbringt, sind hoch willkommen.

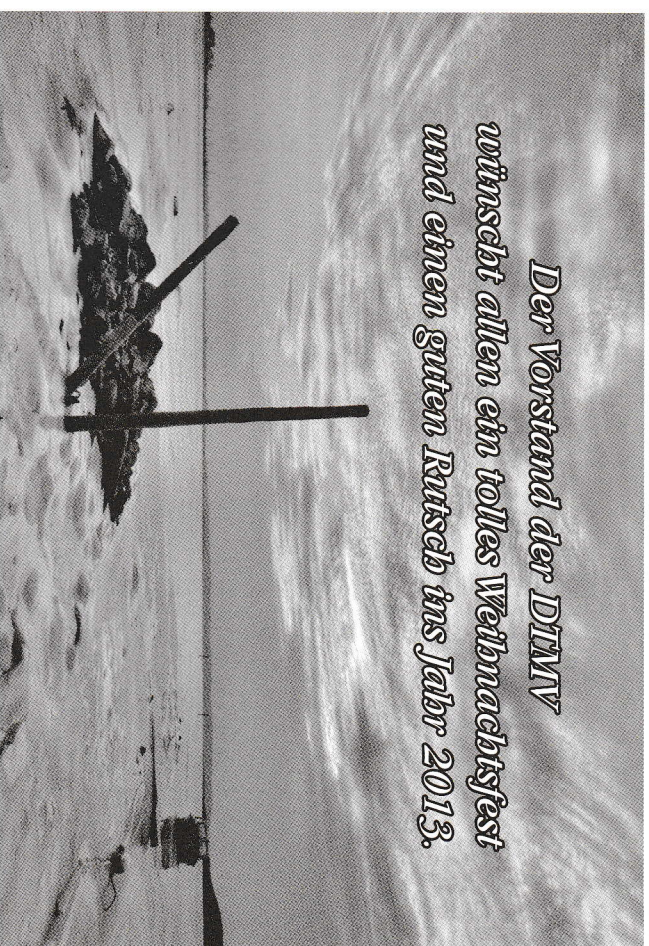
Ich freue mich über das Vertrauen, das Ihr mir entgegengebracht habt und hoffe die Arbeit als 1. Vorsitzender einige Jahre zu Eurer Zufriedenheit erledigen zu können.

Beste Grüße  
Hilmar

## Terminkalender

08.02.	Boot Leuwarden NL
14.02.	Wassersportmesse Leipzig
22.02.	Boatfit Bremen
05.03.	HISWA Amsterdam
08.03.	Magdeboot Magdeburg
09.05.	Hafengeburtstag Hamburg
24.05.	Hafenlust Oldenburg
31.05.	Hafenfest Münster
31.05.	Ender Matjestage
31.05.	Vegeacker Hafenfest
06.06.	Hafenfest Stralsund
07.06.	Wismarer Hafentage
14.06.	Hafenfest Wedel
22.06.	Kieler Woche
04.07.	Hafenfest Wilhelmshaven
12.07.	Deft-u. Hafenfest Emden
09.08.	10. Traditionsschiffreffen Leer Jahreshauptversammlung- Zielahrt

*Der Vorstand der DTMV  
wünscht allen ein tolles Weihnachtsfest  
und einen guten Rutsch ins Jahr 2013.*





## Die DTMV - Wir über uns

### Wir über uns

### Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Standort) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschrieben Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. 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 Emden und Leer eintreffen. Auch an der Sail Bremenhaven 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 Spritzuschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur See. Er hat soeben seine erste Fahrtenzeit auf den Weltmeeren hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf Ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrtenträume 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 überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motor yachtverband e.V. (DMYY), 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 Bremenhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schiffsahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909 -, Leer,

## Die DTMV - Wir über uns

- dem Förderverein Deutsche Museums-werft e.V., Köln sowie
- dem Schipper-Klotje in Leer e.V.

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

### „Klönsschnack“

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

### Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies ist möglich für „aktive“ Traditionsschiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder - mit vollem Stimmrecht - ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot. Zurzeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Booseigner = 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: Frank-Hilmar Bockhacker  
Fensterbörgum 29,  
26826 Weener

Website der DTMV : [www.dtmv-online.de](http://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. = GENODEF1 LER



Der aktuelle Vorstand :

1. Vorsitzender: Frank-Hilmar Bockhacker, 2. Vorsitzender: Thomas Waldmann, Schatzmeister: Rolf Eulgem, Schriftföhrer: Kurt Fritzsche, Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit: Peter Meyer, Beauftragter für Sport und Umwelt: Hans-Jürgen Russow





Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

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

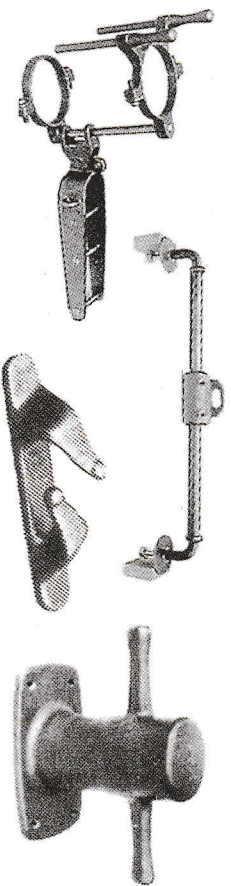


**Service**  
rund ums Boot  
auf 7500 qm

- 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

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



**GD**  
**GD Boote**  
**Dauelsberg**

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

## Berichte der Mitglieder

### 25 Jahre Internationales Tourenskippertreffen des DMVY in Leer

#### 10 Jahre Traditionsschiffreffen des Leeraner Schipperklotje in Leer

#### Jahreshauptversammlung 2013 der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung in Leer

Hinter all diesen Veranstaltungen steckt eine Menge ehrenamtlicher Arbeit der einzelnen, grenzüberschreitenden Verbände, Vereinigungen und Vereine. Es kann nicht sein, dass - offenbar auch aus Unkenntnis - diese Seite des Wassersports im Augenblick aus politischer Sicht keine besondere Beachtung findet und eher als Störenfried empfunden wird? Ich will das einfach nicht glauben, denn hier wird unter anderem auch den Jugendlichen die Liebe zur Schifffahrt, zum Bootsgewerbe allgemein und besonders auch ein Gemeinschaftsgefühl vermittelt, was auf kommerzieller Ebene sonst nicht geleistet werden kann. Als langjährige Schifffahrtsjournalistin

#### Trubel im Leeraner Hafen

Vielen unserer neuen Mitglieder ist dieser Zusammenhang zwischen DTMY, DMVY und dem Schipperklotje vielleicht gar nicht so klar - deshalb noch einmal eine kurze Erinnerung: Vor allem denke ich, wir freuen uns alle auf den „Trubel im



„Volles Haus“ im Leeraner Hafen. Das Tourenskippertreffen im Leeraner Hafen ist immer ein Highlight im Veranstaltungskalender der Stadt Leer



Leeraner Haten". Aber jetzt einen Schritt in die Vergangenheit: Es war die Idee von Winfried Röcker, dem Präsidenten des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV), einen Verein dieser Art innerhalb des Deutschen Motoryachtverbandes zu gründen. Auf seine Anregung hin meldeten sich aber lediglich Arthur Stumpf vom Lübecker Yachtclub und Dieter Feddern vom Bonner Yachtclub. Ohne den Anstoß von Winfried Röcker gäbe es die DTMV wahrscheinlich nicht. Was dann geschah ist eine lange erfolgreiche Geschichte auf dem Wasser für sich.

Jedenfalls führte es letztendlich dazu, dass die DTMV während des Tourenskippertreffens 1998 in Leer gegründet wurde. Als „Startkapital“ wurde uns am Anfang der Mitgliedsbeitrag vom Deutschen Motoryachtverband erlassen. Auch unsere Gründungsstadt Leer zeigte sich großzügig und räumte uns ein Gastliegerecht für die Schiffe der DTMV ein. Dieses wurde später – auch durch den Rat der Stadt manifestiert.

Unsere Schiffe haben ein freies Gastliegerecht während der Wintermonate und für drei Monate in der Saison im Leeraner Haten.

### Schippertklotje Leer

Unter Berücksichtigung der vergleichbaren Zielsetzung besteht die länderübergreifende kooperative Mitgliedschaft auf Gegenseitigkeit mit verschiedenen gemeinnützigen Vereinen. Diese

Mitgliedschaft erstreckt sich in Leer auch auf das Schippertklotje und den Förderverein Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V. - Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909.

Das ist eine relativ kurze Zusammenfassung, denn all diese Dinge sind mit Leben und Freundschaften erfüllt. Die guten Kontakte mit allen Beteiligten bestehen weiterhin und auch die Stadt Leer sowie der Deutsche Motoryachtverband freut sich auf die Schiffe der DTMV. Unsere Schiffe kommen zu Freunden in einen Heimathafen.

Brunnhilde Feddern



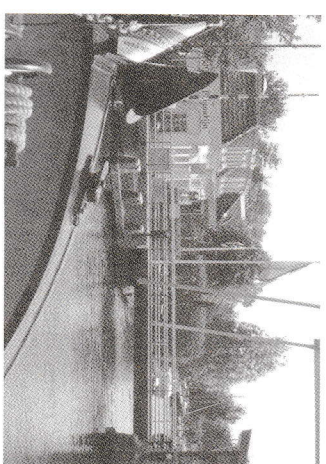
Das Traditionsschiffreffren des Leeraner Schippertklotje in Leer bietet immer ein imposantes Bild im Museumshafen

### Zielfahrt in Verbindung einer gemeinsamen Ringfahrt zum Hafenfest Weener und zur Jahreshauptversammlung der DTMV 2012

Gemeinsam reisen, Erlebnisse zu teilen und sich näher kennenzulernen war das Ziel ab 15.06.2012 ab Leer/Ostfriesland zu starten. Gemeldet waren sechs Schiffe der DTMV, jedoch kamen fünf Abmeldungen und so führen wir am 15. Juni mit der „PATRIA“ ohne Verdruss bei Windstärke 5 mit guter Laune über die Ems, vorbei an Ditzum und Emden über dem Dollart nach Delzijl, weiter über dem Emskanal nach Groningen und beendeten den Tag mit einer Stadtbesichtigung. Mitt an Bord waren vier Freunde von mir. Die Bordarbeit, verbunden mit gutem Essen, wurde demokratisch aufgeteilt und wir konnten die darauffolgenden Tage sehr genießen.

Am 16.06. pünktlich gegen 9:00 Uhr begann der Konvoi durch die Innenstadt von Groningen. Die Fahrt ist sehr mühselig, jedoch interessant. Die sogenannte „Stehende Mastruite“ begann mit einem Spektakel von ca. 15 Schiffen. Der Brückenwärter fuhr mit dem Moped von Brücke zu Brücke in Richtung „Reitdiep“. Der Reitdiep beginnt an der Stadtgrenze von Groningen, überquert den „Von Strakenborg Kanal“ und endet im Louwersmeer. Unser Tagesziel war Zouthkamp, ein Fischereihafen mit Museum, interessanten Kneipen und Geschäften.

Am darauffolgenden Tag wurden erst einmal die Vorräte aufgefüllt und bei auffrischenden Winden ging es über's Louwersmeer in Richtung Dokkumer Diep. Dokkum war das Tagesziel und meine Freunde erkundeten die Innenstadt mit dem Schlauchboot durch die Grachten. Hier trafen wir auch auf ein weiteres DTMV-Schiff und wir fühlten uns nicht mehr ganz so allein. Es war die „ACHAT“ mit Renate und Rolf. Die „ACHAT“ kann vom IJsselmeer und wollte in Richtung Ems - wir dagegen in Richtung Leuwarden und somit



Durch die niederländischen Kanäle ging es zur Jahreshauptversammlung der DTMV trennten sich unsere Wege und es ging am nächsten Morgen pünktlich weiter.

Im Stadtpark von Leuwarden liegt man sehr ruhig und stadtnah. Auch hier wurde das Schlauchboot klar gemacht, wir fuhren durch die Stadtgrachten in die Innenstadt.

Das nächste Tagesziel war Ernewald. Ein touristischer Ort mit Ausfluglokalen, Rundfahrtbooten und Museen. Die vielen kleinen Feenkanäle wollten natürlich auch mit dem Boot erforscht werden.

Am nächsten Tag mußten wir an die Heimreise denken. Über dem „PRINZ MARGRIT-KANAL“, Groningen und Appingedam ging es nach Delzijl.

Unser letzter Reisetag ließ uns behutsam mit auftaufenden Wasser über den Dollart schauen und wir trafen pünktlich am 22.06.2012 gegen 14:00 Uhr zur Eröffnung des Hafenfestes in Weener ein. Gemeinsam mit den Teilnehmern der Zielfahrt und angereisten DTMV-Mitgliedern verbrachten wir anschließend noch sehr schöne Tage in Weener.

Peter Meyer



## Neues aus Weener - Skippertreff -

Der Hafen mit der, wie ich glaube, höchsten Dichte an DTMV-Schiffen der Welt (diesen Winter: Pomponette, Lilo, Kabeljauw, Luktor, Vandoor, Lauenburg, Motor 1, Animo, Austria Queen) hat Neues zu vermelden:



Weener: Heimathafen vieler DTMV Schiffe

Der DTMV-Stammtisch war im Sommer zu schwach besucht, so wurde überlegt, wie man mehr Leben in die Bude bekommen kann. Gemeinsam mit dem Geschäftsführer der Hafen und Tourismus GmbH, Manfred Giese und dem Hafenmeister Heiner Düring, beide auch Mitglieder der DTMV, haben wir beschlossen, in der Saison einen wöchentlichen Skippertreff in Eigenregie zu veranstalten. Angesprochen sollen sich alle Skipper fühlen, die von Segelyachten, Traditionsschiffen, Motoryachten und Trebooten, Tagesgäste und Dauerlieger. Angedacht ist der Freitagabend, da dann auch schon viele Dauerlieger aus NRW für das Wochenende angereist und noch nicht auf Törn sind.

Angepeilt sind Räumlichkeiten der Hafen- und Tourismus GmbH am Yachthafen Weener, schön groß mit Tresen und Terasse. Zwei Personen aus einem Team von Freiwilligen aus Weener, werden im Rotationsverfahren die Arbeit und Verantwortung (und das Vergnügen) übernehmen. Gerd vom 'Klabautermann' um die Ecke, hat zugesagt uns mit Getränken (Kästen in Kommission) und Speisen einer reduzierten Speisekarte versorgen (Abholung des Essens durch die Gäste, evtl. Bollerwagen?). Boule- und Grillplatz sind direkt angrenzend.

Ich hoffe, dass dieses rustikale Treffen pünktlich zum Saisonstart (Anfang April) starten wird und wir viel Spaß miteinander haben werden. Wenn der Skippertreff steht, werden genaue Öffnungszeiten und

Wegbeschreibung auf der Website der DTMV sowie auf der offiziellen Seite der Stadt Weener ([www.hafen-weener-ems.de](http://www.hafen-weener-ems.de)) bekannt gegeben. Also bei Interesse gern im März mal nachschauen. Adventsmarkt Weener.

An jedem 2. Wochenende im Dezember findet in Weener der Adventsmarkt statt. Entlang der Kulisse des alten Hafens stehen Holzbuden mit vielerlei weihnachtlichen Angeboten, Speis- und Trank sowie Selbstgemachtes, Kunst und vieles mehr. Eine Lebkuchentrippe mit Schalen und Esel am Hafenvorplatz bildet einen Anziehungspunkt besonders für die Kleinen, 2 Bühnen sorgen für die Unterhaltung, Traditionsschiffe und Segler sind weihnachtlich beleuchtet und warten teilweise auch mit Angeboten für leibliche Wohl oder maritimem Trödel auf.

Ein besonderer Höhepunkt wird in diesem Jahr die erstmalige Aufführung eines plattdeutschen Weihnachtsspiels am Samstag und Sonntag sein.

Der diesjährige Adventsmarkt findet vom 07.-09.12. statt. Näheres unter

<http://www.adventsmarkt-weener.de/>

Catharina/ANIMO

## Chance auf Inland AIS Förderung für deutsche Binnenschiffer in Frankreich

An dem derzeit laufenden Förderprogramm in Frankreich (Laufzeit bis 31.12.2013) zur Ausstattung von Binnenschiffen mit Inland AIS Geräten können auch deut-

sche Binnenschiffer teilnehmen. Nähere Informationen sind in der Europäischen Förderdatenbank zu finden. ([www.elwis.de](http://www.elwis.de))

## Angestrebte Neuregelung der Führerscheine in der Sportschiffahrt

Für die Führerscheinfreiheit bei motorisierten Sportbooten bis 11,03 kW wird künftig für den Binnen- und Seebereich einheitlich ein Mindestalter von 16 Jahren eingeführt, so dass im Binnenbereich bis 15 Meter Länge und im Seebereich fängennabhängig künftig führerscheinfrei ein Sportboot ab 16 Jahren geführt werden darf, sofern die Motorleistung an der Propellerwelle des Sportbootes nicht mehr als 11,03 kW (15 PS) beträgt und keine gewerbsmäßige Nutzung stattfindet.

Einstieger in den Wassersport, die ab der Saison 2013 ohne Sportbootführerschein erste Erfahrungen auf dem Wasser erwerben möchten, haben die Möglichkeit auf freiwilliger Basis praxisorientierte Einstiegerkurse zu belegen, in denen rudimentäre Grundkenntnisse in Theorie und Praxis vermittelt werden sollen. Nähere Informationen hierzu erhalten Sie beim Verband Deutscher Sportbootclubs e. V. unter [www.sportbootclubs.de](http://www.sportbootclubs.de)

Die für die Neuregelung erforderlichen Verordnungsänderungen werden voraussichtlich im September 2012 abgeschlossen sein. Faktisch greifen die neuen Regelungen daher erst für die kommende Wassersportsaison 2013.

Die Sportbootführerschein-Verordnung Binnen und See gültig ab 01.05.2012 kann mit dem aktuellsten Frage-Antwortkatalog unter: [www.elwis.de](http://www.elwis.de) eingesehen und heruntergeladen werden.

## Sportküstenschifferschein (SKS)

Der SKS wurde durch Artikel 2 der 7. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I Seite 4016) zum 01. Oktober 1999 eingeführt.

Die Ausbildungs- und Prüfungsmodalitäten für den SKS sind in den „Richtlinien zur Durchführung der Aufgaben nach § 2 der Sportseeschifferscheinverordnung durch den Deutschen Motoryachtverband e. V. und den Deutschen Seglerverband e. V. (Durchführungsrichtlinien Sportküstenschifferschein)“ vom 03. August 1999 aufgeführt

Es handelt sich um einen amtlichen, freiwilligen Befähigungsnachweis, der die Lücke zwischen Sportbootführerschein/See einerseits und Sportseeschifferschein/Sporthochseeschifferschein andererseits schließt. Er gilt in den Küstengewässern aller Meere (3 bis 12 Seemeilen Abstand von der Küste).

Der Erwerb des SKS ist in der Sportseeschifferscheinverordnung geregelt. Bis zum 01. Oktober 1999 erworbene BR-Scheine können in einen SKS umgetauscht werden, müssen aber nicht.



### Traditionsschiff Binnen

Traditionsschiffe gibt es „Binnen“ noch nicht. Aber es geht voran... und nähert sich dem Ende.

Europäische Grundlage für die Binnen-schiffsuntersuchungsordnung ist die EU-Richtlinie 2006/87-EG. Diese EG-Richtlinie enthält ein immer noch leeres Kapitel 19 „Historische Wasserfahrzeuge“.

Der JWG (Joint Working Group) der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission hat die Arbeiten am Entwurf für dieses Kapitel im Juni 2012 abgeschlossen.

Die Entwicklung des Entwurfs können Sie anhand der untenstehenden Artikel und Dateiverweise nachvollziehen.

### Stand 2012

Sachstand EU-Richtlinie Binnen

Wie zuvor berichtet, war die GSHW im Rahmen EMH zu einer Anhörung in Straßburg im März 2012 in den Räumen der Zentralen Rheinkommission geladen. Inzwischen ist das Protokoll dieser Sitzung veröffentlicht worden (s.u.: Dokumente).

Als Ergebnis der Sitzung ist zusammen-

zufassen, dass eine spezielle Richtlinie für Traditionsschiffe alternativ zu allen Ausnahme- und Übergangsregeln das Mittel der Wahl ist, da Traditionsschiffe nicht nur jetzt, sondern auch in Zukunft existieren können müssen- d.h. auch nach Auslaufen aller Übergangsregeln und auch unter Berücksichtigung des aktuellen Schiffsbestandes als zukünftig historischen Bestand.

Bemerkenswert ist weiterhin der Verweis auf die Definition des Traditionsschiffes in der Richtlinie 2002/59/EC als Alternative.

Inzwischen (12./13.6.12) soll der Text in Brüssel abschließend bearbeitet worden sein. Nach unserem Wissensstand ist der Entwurf, der jetzt der Kommission vorgelegt wird, nahe am letzten Entwurf geblieben, d.h. die Definition soll weitgehend unverändert übernommen worden sein, in der Definition der Replik soll der beanstandete Halbsatz gestrichen worden sein; das Verfahren nach Artikel 2.19 soll nur in Fällen angewendet werden, in denen die Schiffe eine international gültige Zulassung haben wollen. Zusätzlich soll ein Anhang erstellt werden, der alle möglichen Zulassungswege für alle Schiffe unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelungen der Richtlinie, Ausnahmen in der nationalen Fahrt und der bestehenden Übergangsregeln aufzeigt.

Zu erwarten ist die interne Veröffentlichung des Textes im August, ev. erfolgt auch hier schon die Vorlage bei der Kommission. Vor 2013 ist jedoch nicht mit einer Publikation im Rahmen der Weiterführung der Richtlinie 2006/87/EC zu rechnen. Wenn dann die Umsetzung in deutsches Recht im Jahre 2014 stattfinden sollte, hätten wir die 10-Jahresfrist eingehalten.

Das Ende des theoretischen Abschnitts ist erreicht, hoffentlich taugt es in der Praxis.

### Zur WSV-Reform

### 5. Bericht des BMWBS

Die Pläne der Bundesregierung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung federführend ausgeführt durch das zuständige Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMWBS), haben sich in dem nun vorliegenden 5. Bericht an den Bundestag konkretisiert. Kernpunkt der Reform ist eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen auf Grundlage einer zu erwartenden Tonnage, eng definierten Wasserstraßenrelationen und einer angenommenen Wertschöpfung. Folge dieser Kategorisierung ist der Umbau der Verwaltungsstruktur, die Entwidmung der „Restwasserstraßen“ und eine Nutzerfinanzierung durch Novellierung des Bundesgebührengesetzes.

Der Deutsche Motoryachtverband stimmt den Bemühungen der Bundesregierung zu, die Verwaltung der Bundeswasserstraßen effizient und sparsam zu gestalten. Dies liegt im Interesse aller Bürger, Anrainer und Nutzer der Bundeswasserstraßen. Jedoch ist die Grundlage der Reform, die Kategorisierung der Wasserstraßen durch eine vordergründige wirtschaftliche Betrachtung und die daraus folgende Ausgliederung der Restwasserstraßen aus der Verwaltung und der Verantwortung des Bundes zu kurz gegriffen. Hier fehlt ein gesamtgesellschaftlicher Maßstab, der Zukunftsperspektiven, Wirtschaftlichkeit und das Engagement verschiedener gesellschaftlicher Gruppen verbindet.

Der geplante Übergang vom Status „Bundeswasserstraße“ hin zu einer reinen Eigentumsverwaltung der Restwasserstraßen durch den Bund soll diesen von seinen Verpflichtungen zum Unterhalt freigeben. Es sind besonders diese Reviere, die für den Wassersport und Wassertourismus in-

tensiv genutzt werden, die für die Regionen ein nicht zu unterschätzendes Potential bergen. Unzählige Wassersportvereine haben in diesen Revieren eine Heimat. Fehlt die Bewirtschaftung dieser Gewässer, sei es durch Ausbaggerungen oder Betrieb der Schleusen, wird den Vereinen, die seit mehreren Jahrzehnten die Gewässer nutzen, die Existenz entzogen. Die Stützung von bürgerlichem Engagement sieht anders aus.

Die Bundestagsinitiative zur Förderung des Wassertourismus in Deutschland wird durch diese Art der Umsetzung der WSV-Reform ad absurdum geführt. Der Gewinn für Deutschland liegt in der Nutzung und Vielfältigkeit seiner Gewässer, nicht in der jetzigen Einzelbetrachtung.

Die diskutierte Übergabe einzelner Restgewässer in die Verwaltung durch alternative Betriebsformen unterstreicht die oberflächliche Planung der Bundesregierung. Es erscheint widersinnig die Gewässer zu kategorisieren und möglichst schnell Fakten zu schaffen, ohne, wie im Bericht angemerkt, eine Planung für die Restgewässer vorlegen zu können. Denn zulässige und tatsächliche Optionen für die alternativen Betriebsmodelle sind, so der Bericht, noch detailliert zu prüfen und mit möglichen Partnern zu sondieren.

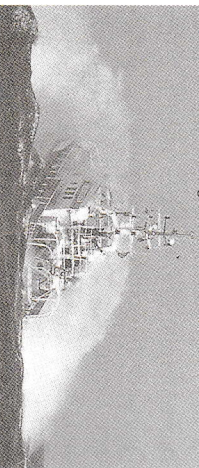
Eine duale Verwaltung, einmal vom Bund und auf der anderen Seite von noch nicht definierten Dritten, erhöht auf das gesamte Wasserstraßennetz gesehen den Verwaltungsapparat und erfüllt nicht den Anspruch an eine moderne effiziente Verwaltung.

Der Deutsche Motoryachtverband teilt den Ansatz der Bundesregierung, die vorhan-

### Seenotretter – für die hab' ich was übrig!

Weitere Infos:  
DGZRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,  
Tel.: 04 21 / 5 37 07-0, Fax 04 21 / 5 37 07-690  
E-Mail: info@dgzrs.de  
Internet: www.dgzrs.de

Spendenkonto:  
Postbank NL, Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200





## Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem

denen Mittel sinnvoll und vor allem zukunftsorientiert einzusetzen. Die reale Mittelkürzung für viele Wasserstraßen, bedingt durch die geplante Ausgliederung, ist nicht nur im Hinblick auf die Bundestagsinitiative zur Förderung des Wassertourismus das falsche Signal. Die Beseitigung von bestehenden Engpässen und Instandhaltung der zum Teil überalterten wasserbaulichen Anlagen ist nach solchen Mittelkürzungen nicht zu gewährleisten. Hier steht zu befürchten, dass ganze Teile des Netzes für die Sportschifffahrt in Zukunft wegfallen. Die Umlage der Kosten auf die Nutzer, zu Beginn der Reformplanungen in Form einer Maut oder Vignette angedacht, soll nun durch eine Novellierung des

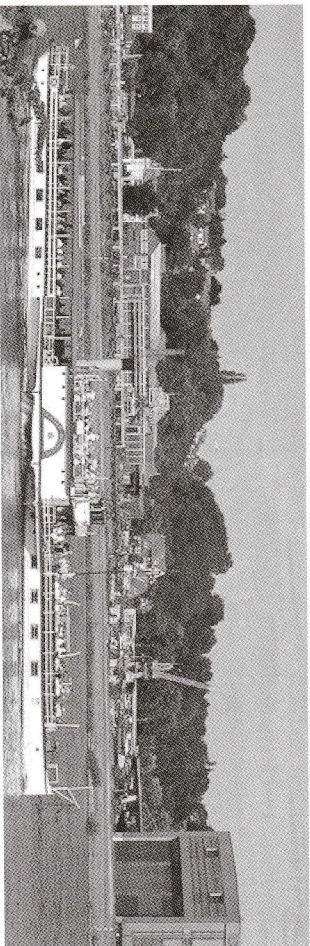
Bundesgebührengesetzes umgesetzt werden. Auch hier stellt sich die Frage, ob der vermeintliche Gewinn, in einer vorliegenden Studie als nicht kostendeckend eingeschätzt, nicht am Ende dem Wassertourismus und damit der Entwicklung in den Regionen schadet. Das Ziel des BMVBS noch dieses Jahr die benötigten Beschlüsse im Bundestag zu erwirken und Tatsachen in einer sehr komplexen Reform zu schaffen, erscheint auf Basis der vorgelegten Berichte nicht angebracht. Der DMVY befürchtet, dass hier unter Termin- und Kostendruck Fakten geschaffen werden sollen, deren Tragweite für den Standort Deutschland nicht kalkuliert wurden.

## Geld vom Bund für Raddampfer „Kaiser Wilhelm“ Lauenburg“

**Gute Nachrichten für den „Kaiser Wilhelm“ von der Spree: Bei der Rettung des Lauenburger Raddampfers ist in Berlin ein Durchbruch erzielt worden.**

Im Bundeshaushalt für das Jahr 2013 werden gegen die Stimmen der SPD und Grünen Gelder bereit gestellt, mit denen die Generaltüberholung des Schiffes zu einem bedeutenden Teil finanziert werden kann. Das teilte der Lauenburger CDU-Haushaltspolitiker Norbert Brackmann am Rande der Sitzung des Haushaltsausschusses mit. Auch wenn die Mittel für das Haushaltsjahr 2013 gelten und der Förderbescheid damit

vorausichtlich am Ende des ersten Quartals bereitgestellt werden könne, erfahre der Raddampfer mit einer namentlichen Erwähnung im Haushaltgesetz bereits mit dem Beschluss eine große Würdigung und Planungssicherheit. „Natürlich können wir mit den Bundesmitteln nicht die gesamte Überholung des Schiffes finanzieren. Aber wir können einen sehr großen Beitrag leisten“, sagte Brackmann.



## Berichte der Mitglieder

### Ein Leben für die Pötte Gerhard Münniks – 46 Jahre bei der Diedrich-Wert / Oldersum

Als wir mit unserer Animo auf die Helling bei der Diedrich-Wert in Oldersum kamen, spürten wir sofort: hier ticken die Uhren anders. Als Ex-Niederhainer dachten wir zuerst ja klar, das ist eben Ostfriesland, ruhig, beschaulich, familiär.

Die Mitarbeiter aufgeschlossen und interessiert – und so kam ich ins Gespräch mit dem dienstältesten Mitarbeiter der Wert, Gerhard Münniks.

1966 begann Gerhard mit 15 Jahren zusammen mit seinem Zwilling Bruder seine Lehre als Dreher auf der Wert. Warum dort? Tja,

sie wohnten in Oldersum, und damals gab es dort 2 große Arbeitgeber – die Schlömer- und die Diedrich-Wert. So ersparten sie sich weite Anreisen nach Emden oder Leer. Im ersten Lehrljahr gab es 70DM, im 2. 80DM und im 3. 90DM im Monat. Die Arbeitskleidung musste selbst gestellt und gewaschen werden.

Damals arbeiteten auf der Wert ca. 120 Leute und es wurden hauptsächlich Neubauten gefertigt. Vor 15 Jahren wurden die letzten Neubauten (Ditzumer Kutler) in Serie gebaut. Heutzutage gibt es zwar noch Ausnahmen, wie vor 3 Jahren ein Alusschiff für die Frisier-Offshore, aber grundsätzlich ist die Diedrich-



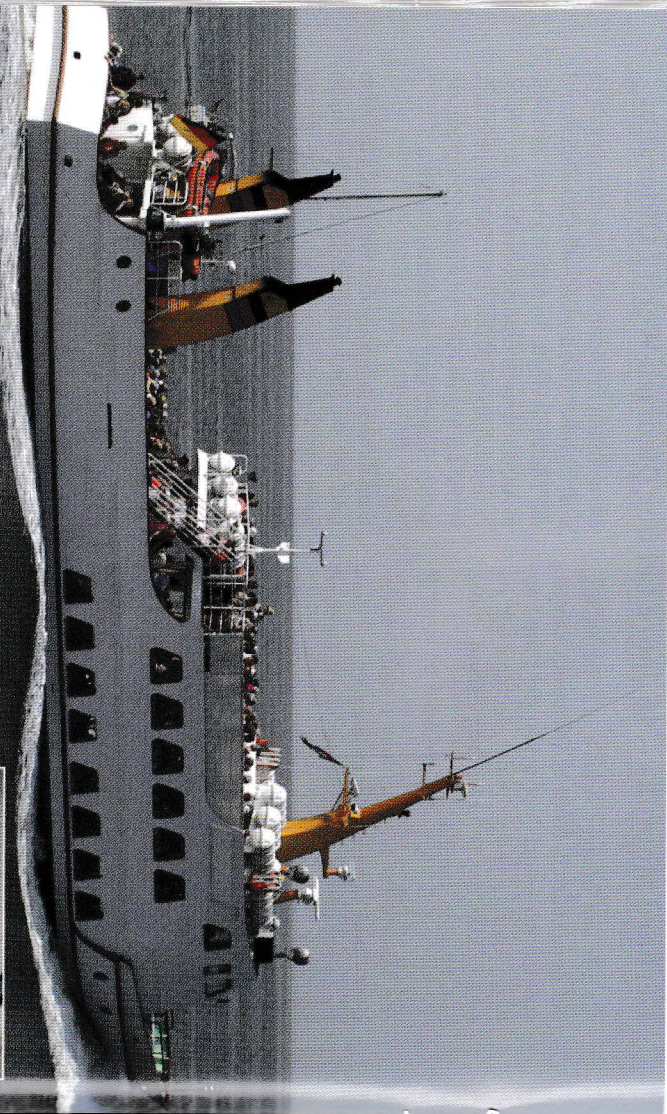
Gerhard und sein ehemaliger Lehrling Jens Janssen



Ihr Ansprechpartner...

GmbH & Co. KG

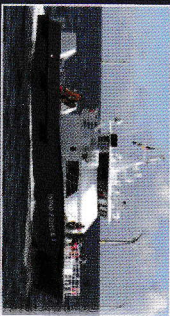
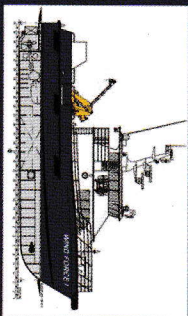
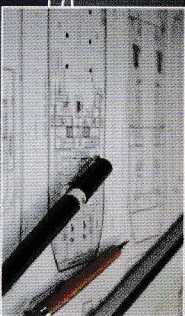
Schiffswerft  
DIEDRICH



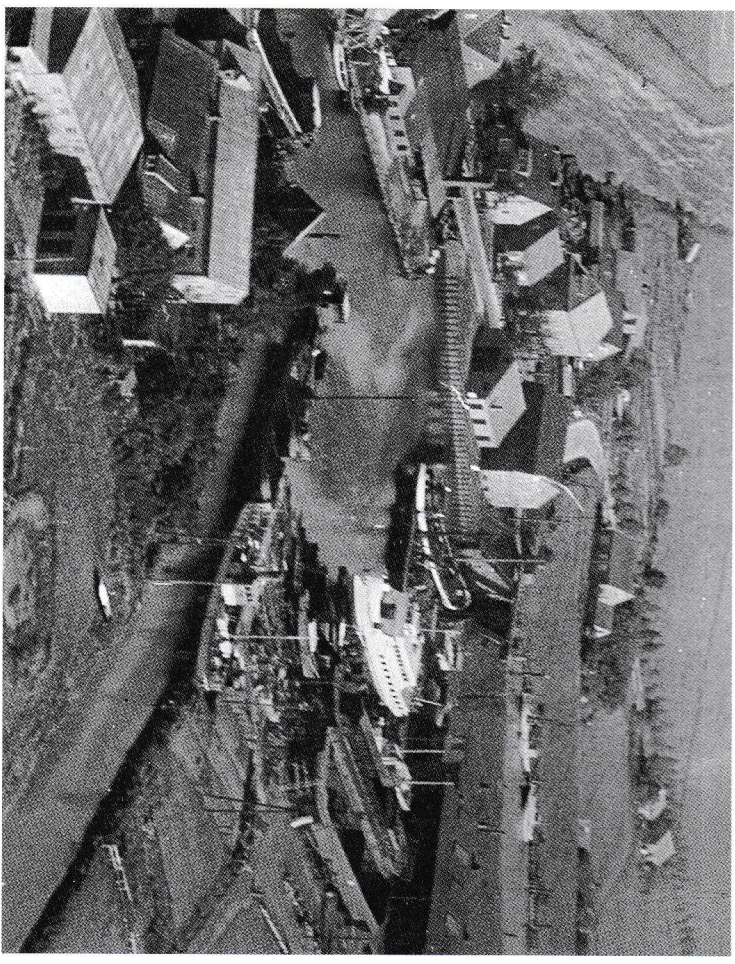
## ... für Planung, Konstruktion und Fertigung

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

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



## Berichte der Mitglieder

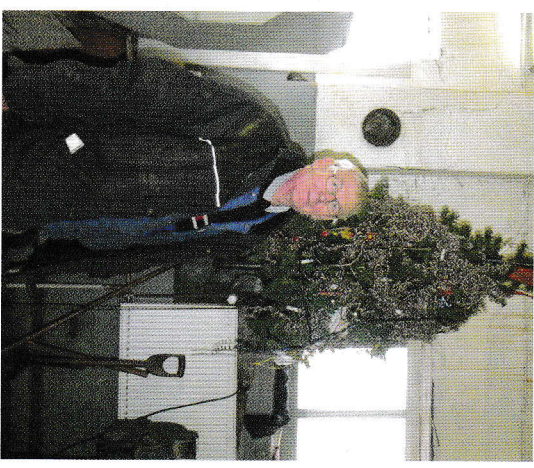


### die Werft vor 50 Jahren

Wertt nun spezialisiert auf Reparaturen und Umbauten. 19 Mitarbeiter zählt die Werft heute noch.

Aber bleiben wir bei Gerhard. Eindringlich in Erinnerung geblieben aus all der Zeit sind ihm noch die wirklich kalten Winter, als die Binnenschiffe im Halenbecken im Präckchen lagen und nicht auf die Helling konnten und die Belegschaft auf der verbliebenen Wasserfläche Eishockey spielte. Doch auch in den letzten beiden eiskalten Wintern wurden Eishockeyturniere ausgetragen: Diedrich Belegschaft gegen Tillmann (der Korrosionsschutzfachbetrieb). Ganz früher gab es auch unter den lokalen Betrieben auch erhiterte Fußballturniere.

Und diese zwischenmenschlichen Unternehmungen, an denen es in unserer



Gerhard Münniks in der Dreherei





Das Verwaltungsgebäude heute

heutigen schnellleibigen globalisierten Welt so mangelt, scheint die Wertf hinübergerettet zu haben, ins Hier und Jetzt.

Da gibt es seit ca. 10 Jahren traditionell freitags vormittags das Krakaueressen. Die Kunden wissen das schon: da werden im Magazin von den jüngsten Lehrlingen im großen Pannem Krakauer gebraten. Für alle. Und während der Granatsaison besorgt Gerhard von den Ditzmer Krabbenkuttern die leckeren Früchte der Nordsee, die dann im Magazin abgewogen und an die Belegschaft sowie interessierte Kunden weitergegeben werden.

Ich fragte ihn auch, was sie in der Mittagspause mit dem Arbeitsboot im

Hatenbecken besorgen. ‚Die Reusen kontrollieren‘ so die verschmitzte Antwort, ‚seit einem Jahr haben wir die ausgelegt und kontrollieren sie jeden Mittag. Da sind uns schon einige Aale ins Netz gegangen. Und Ende November, Anfang Dezember gibt es dann das Aalfest, bei dem wir für Belegschaft und Freunde Aal räuchern.‘

Auf viele schöne gemeinsame Unternehmungen blickt er schon zurück. So wie die Portontour vor 2 Jahren. Mit 15-20 Leuten starteten sie da über die kleinen Kanäle rund um Oldersum auf eine Tour ins Blaue. Das anschließende Grillfest rundete den Tag ab.

Diesen Sommer war die Belegschaft dann

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für Schiffslektrik und Dieseltechnik

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



Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C



**A&W**  
**Kiz-Elektrik GmbH & Co KG**  
 Hasfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33  
 www.aqw-bosch.de · e-Mail: info@aqw-bosch.de

DRUCKKONTOR EMDEN

Immer eine Idee voraus



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



## Berichte der Mitglieder

von einem Kunden zu einer Tour zum Makrelenangeln auf die Nordsee eingeladen. ‚Nix gefangen, nicht ein Makrelehen‘, so Gerhard strahlend, ‚aber ein großer Spaß war es doch‘.

Und was ist mit der...Arbeit??? Auch hier stößt man auf einen rundum zufriedenen Dienstältesten: ‚Ich habe Dreher gelernt, muss aber hier überall einspringen. Arbeit mal als Schweißer, als Schiffbauer oder Schlosser. Ich hätte keine Lust, 8 Stunden am Tag an der Drehbank zu stehen. Da ist das hier doch abwechslungsreich.‘

Er schätzt das Familiäre und Unkomplizierte in dem Betrieb und auf seinen Chef lässt er schon mal gar nichts kommen: ‚Jens Schädlér ist ein ganz toller Chef. Er sorgt für

Zusammenhalt und hat immer ein offenes Ohr für seine Mitarbeiter‘.

Unterwegs über das Wertigelande nimmt er Jens Janssen, einen gestandenen Mann, am Arm. ‚Der war mal mein Lehrling. Nu isser selbst Meister‘.

Jetzt ohne ich, dass diese Wert etwas Besonderes ist. Traditionen die, wie unsere alten Schiffe, aus der alten Zeit gerettet sind, gepflegt und weitergegeben werden. Wo Mitarbeiter und Kollegen nicht nur als solche, sondern auch als Menschen wahrgenommen werden. Zusammenhalt zählt.

Sie sind also noch nicht ganz ausgestorben, die guten alten Werte. Das gibt Anlass zur Hoffnung.  
Catharina/Animo

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

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

[www.ostfriesische-volksbank.de](http://www.ostfriesische-volksbank.de)

**Ostfriesische Volksbank eG**

**Jetzt  
beraten  
lassen!**

## Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem

### Revierhinweis Haren-Rütenbrock-Kanal

Koordinaten: 52° 47' 17" N, 7° 14' 34" O (Karte)  
Der Haren-Rütenbrock-Kanal (HRK) ist ein 13,5 km langer Kanal, der zwischen Haren (Ems) im niedersächsischen Emsland und Ter Apel verläuft. Er ist die einzige schiffbare Verbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden nördlich des Rheins.

Lage Er verbindet den niederländischen Ter-Apelerkanaal, der unmittelbar hinter der deutsch-niederländischen Grenze in Nord-Süd-Richtung verläuft, mit der Ems bei Haren. Bei Rütenbrock zweigt der Süd-Nord-Kanal ab. Parallel zu seinem Südlufer verläuft die Bundesstraße 408.

Geschichte und Beschreibung Der Kanal entstand von 1870 bis 1878 als Teil des linksenseitigen Kanalnetzes mit einer Wassertiefe von 1,80m und einer Sohlbreite von 8,50m. Neben dem Gütertransport für Schiffe mit 200 Tonnen Tragfähigkeit, diente der Kanal der Entwässerung der Moore. Heute

ist der Kanal als einzige zurzeit schiffbare Kanalverbindung von Deutschland zu den Niederlanden zwischen dem Dollart und dem Rhein noch für die Sportschifffahrt nutzbar. Längs des Kanals sind über 100-jährige Alleen aus Stieleichen, die bereits während der Bauzeit gepflanzt wurden. Der gesamte Kanal mit den meisten Bauwerken und Alleen steht unter Denkmalschutz. Auf der Kanalstrecke sind vier Schleusen sowie zehn bewegliche Brücken (4 Dreh- und 6 Klappbrücken) zu passieren, diese werden von einer Leitstelle auf der Schleuse I in Haren (Ems) ferngesteuert.

#### Kilometrierung

0 Beginn bei Emskilometer 179,7 in Haren, Schleuse I (Ems Schleuse)  
6,750 Schleuse II (Schleuse 68)  
11 Schleuse III Rütenbrock, links Süd-Nord-Kanal  
13,400 Schleuse IV (Grenzschleuse), niederländische Grenze



Einfahrt in den Haren-Rütenbrock-Kanal



**KAMPF DEM BATTERIETOD!**

**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!**  
 Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

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

**Dies muss aber nicht sein:**

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

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

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

Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst tote/gebrauchte Batterien wieder eingesetzt werden und Neue länger leben.

Der MEGAPULSE funktioniert bei allen Bleibatterien (auch GEL, AGM) – in Booten, PKW, LKW, Traktor, Gabelstapler, Kehrmaschinen oder auch Krankenfahrstühlen. Weitere Informationen finden Sie im Internet oder unter [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

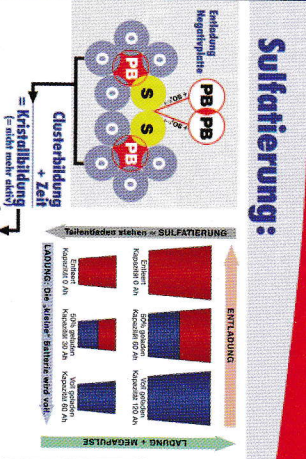
**Batterien regenerieren mit MEGAPULSE**



- Steigerung der Ladepannung • Anstieg der Säureichte
- Verbesserung des Startverhaltens der Batterie

**THE BATTERY MANAGERS**  
**NOVITEC**

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



Neue Batterieplatte (Aktiv) | Sulfatierte Batterieplatte (Inaktiv) | Batterieplatte mit MEGAPULSE behandelt (Reaktiviert)

**Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem**

**Nebenwasserstraße "LAHN"**

Alle Schleusen auf der Lahn sind anzumelden: 01.04. - 31.10. Fällt Ostern in den März wird WSA Koblenz Außenstelle Diez unter der Tel. Nr.: 06432/ 9528-0. Die Betriebszeiten der folgenden Lahn Schleusen: 10:00-12:00 12:30 - 18:30 Uhr  
 Nassau, Dausenau, Bad Ems- Nievern, Ahl, Lahnstein.

**Schleusen an der Wasserstraße Ilmenau**

Alle Schleusen müssen am WSA Lauenburg angemeldet werden. Tel. 0171 6742142

**Betriebszeiten der Schleuse Bardowick**

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
01.01.-31.03.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
01.04.-31.10.	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	120-15 Uhr	10-16 Uhr	10-16 Uhr
01.11.-31.12.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb

**Betriebszeiten der Schleuse Wittorf**

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
01.01.-31.03.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
01.04.-31.10.	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	120-15 Uhr	10-16 Uhr	10-16 Uhr
01.11.-31.12.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb

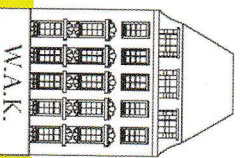
**Betriebszeiten der Schleuse Wittorf**

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
01.01.-31.03.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
01.04.-31.10.	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	120-15 Uhr	10-16 Uhr	10-16 Uhr
01.11.-31.12.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb

**Betriebszeiten der Schleuse Fahrenholz**

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
01.01.-31.03.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
01.04.-31.10.	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	10-15 Uhr	120-15 Uhr	10-16 Uhr	10-16 Uhr
01.11.-31.12.	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb





# Bootsversicherungen vom Fachmann

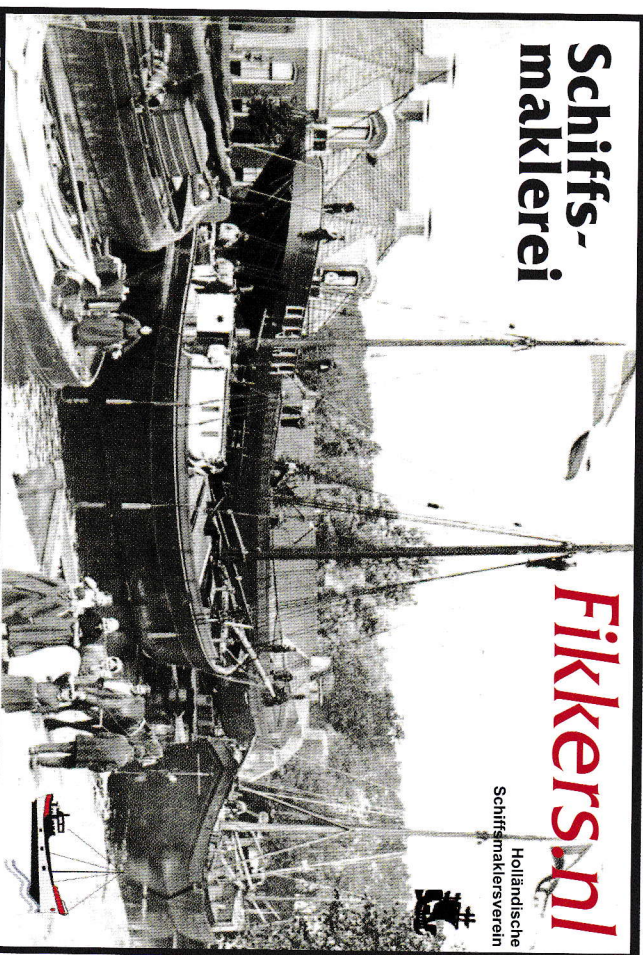
Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

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

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

[www.weser-assekuranz.de](http://www.weser-assekuranz.de)

**Schiffs-  
maklerei**



**Fikkers.nl**

Holländische  
Schiffsmaklerverein

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

## Aktuelles aus dem Wasserstraßen-Informationssystem

### Revierhinweis der Nebenwasserstraße „Aller“

Aller-Schleusen werden mit Fernbedienung betrieben. Tel.: 0163 - 68988-49  
WSA Verden

#### Betriebszeiten der Schleuse Oldau

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
25.04-03.10.	7.00-13.45	7.00-13.45	7.00-13.45	7.00-13.45	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-13.45
	7.00-20.00	15.00-17.00	7.00-13.45	15.00-17.00	7.00-20.00	7.00-20.00	15.00-17.00
		18.15-20.00	16.00-20.00	18.15-20.00			18.15-20.00

#### Betriebszeiten der Schleuse Bannetze

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
25.04-03.10.	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00 20.00

#### Betriebszeiten der Schleuse Hadenstorf

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
25.04-03.10.	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	
	9.00-12.00	12.00-12.45	12.45-13.30	12.45-13.30	9.00-12.00	12.45-17.00	12.45-13.30
	12.45-17.00	14.30-16.45	14.30-17.00	14.30-16.15	12.45-17.00		14.30-16.15

#### Betriebszeiten der Schleuse Markendorf

Zeitraum	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
25.04-03.10.	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00	9.00-12.00
	9.00-12.00	12.00-12.45	12.00-12.45	12.00-12.45	9.00-12.00	9.00-12.00	12.45-13.30
	12.45-17.00	14.30-16.15	14.30-17.00	14.30-16.15	12.45-17.00	12.45-17.00	14.30-16.15



Schleuse Oldau



## Hinweise für das Befahren der Müritz Elde- und Störwasserstraße mit Sport- und Kleinfahrzeugen

Stand: April 2012

An der Müritz- Elde- und Störwasserstraße werden durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Lauburg umfangreiche Instandsetzungs- und Ufersicherungsarbeiten durchgeführt.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bittet um Verständnis für Unzulänglichkeiten, für Baufahrzeuge, Baustellen und eventuelle Verzögerungen durch Schäden oder Reparaturen an Bedienungseinrichtungen.

Die Schiffsführer werden gebeten, sich besonders diszipliniert zu verhalten, um Uferbereiche, andere Nutzer und Anlagen nicht zu gefährden, insbesondere die zulässige Höchstschwindigkeit einzuhalten und die Hinweise des Dienstpersonals zu befolgen. Im Bereich der automatisierten Schleusen sollte man sich sich unter Rücksichtnahme auf andere Sportbootfahrer besonders umsichtig verhalten. Dies gilt beim Ein- und Ausfahren an den Schleusen und hinsichtlich des Wartens gegenüber anderen vor Betätigen des Weichschlensungsschalters. Besonders beim Annähern an Schleusen ist auf Hinweisschilder in den Vorfläßen und an Brücken zum Benutzen der jeweiligen Schleuse zu achten.

Es wird darum gebeten, besonders sorgsam mit der Natur umzugehen und unnötigen Lärm zu vermeiden und Abfälle ordnungsgemäß zu entsorgen. Der als lebender Uferschutz bestehende Schilfgürtel ist Teil der Landschaft und soll geschont werden.

Einschränkungen:

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb im Bereich von:

- MEW-km 0,00 (Dömitz) bis km 121,00 (Plan am See) und
- SW-km 0,00 (Elde/Dreieck) bis km 19,71 (Einfahrt Schweriner See)  $v = 6 \text{ km/h}$ ,
- MEW-km 121,00 (Plan) bis km 180,00 (Buchholz) und

SW-km, 19,71 (Einfahrt Schweriner See) bis SW-km 44,70  $v = 9 \text{ km/h}$ ,

- auf Seen und seeartigen Erweiterungen mit einer Gewässerbreite von mehr als 250 m und außerhalb des ufernahen Schutzstreifens von 100 m zur v. g. Gewässerbreite  $v = 25 \text{ km/h}$ , Ausnahme: Binnenmüritz 149,5 bis 152,0  $v = 12 \text{ km/h}$ ,

### Zulässige Abfladeflehen:

- Dömitz - Plau (MEW-km 0,00 – MEW-km 120,10) einsehl. Störwasserstraße (SW-km 0,00 – SW-km 19,71)  $t = 1,20 \text{ m}$

**Hinweis:** Von MEW-km 0,00 (Elbe) bis MEW-km 0,95 (Schleuse Dömitz) sind die zulässigen Abfladeflehen auch abhängig von den Wasserständen der Elbe! Bitte auf entsprechende schiffahrtspolizeiliche Bekanntmachungen achten!

- auf den übrigen Strecken  $t = 1,40 \text{ m}$

Zulässige Abmessungen der Fahrzeuge:

- Länge  $L = 41,50 \text{ m}$
- Breite  $B = 5,20 \text{ m}$

Geringste und feste Durchfahrtshöhe bei normalem Wasserstand (ohne Dreh-, Hub- und Klappbrücken) > SW: Werderbrücke Schwerin  $H = 4,09 \text{ m}$

> MEW: Straßenbrücke Vipperow  $H = 4,19 \text{ m}$

Die zahlreichen Schleusen sowie die Malchower Brücke (stündliche Öffnung) können innerhalb der festgesetzten Schleusenbetriebszeit, die wie folgt festgesetzt ist, gebührentfrei passiert werden:

Schleusenbetriebszeit:

werktags: sonn- u. feiertags  
vom 01.04. - 30.09.

9.00 - 20.00 Uhr 9.00 - 20.00 Uhr

vom 01.10. - 30.11.

9.00 - 16.00 Uhr 9.00 - 16.00 Uhr

vom 01.12. - 31.03. keine Betriebszeiten

(gilt auch für die beweglichen Brücken)

Fahrzeuge müssen 30 Minuten vor Ende der Schleusenbetriebszeit (letzte Schleusung) in

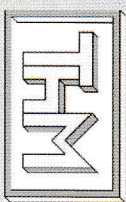
Erinnern Sie sich noch, wie wir per Hand mit Flint (gemahlener Feuerstein) oder Schmirgel (Naturkorund von der griechischen Insel Naxos) auf Papierunterlage geschliffen haben und die Bögen als Markenzeichen einen Schwan, einen Elefanten oder einen Indianerkopf trugen? Das ist längst Geschichte!

Flint und Schmirgel wurden durch synthetisches Schleifkor (z.B. Korund, SiC, Zirkonkorund) ersetzt. In Kombination mit Unterlagen aus Papier, Gewebe oder Fiber wird ein deutlich höherer Abtrag bei verlängerten Standzeiten sowohl beim Hand- als auch beim Maschinenschliff erreicht, der vielfach durch diese modernen Materialien überhaupt erst möglich wurde.

Theodor Meyer e.K. Bremen – gegründet 1899 - ist ein kompetenter und zuverlässiger Lieferant für qualitativ hochwertige und preiswerte Schleif-, Bürst- und Polierwerkzeuge, Schleifmittel auf Unterlage sowie Trenn- und Schruppscheiben für den professionellen Einsatz in Handwerk und Industrie und natürlich auch für den Hobby-Bereich. Denn nur mit guten Werkzeugen macht die Arbeit Spaß und ist erfolgreich!

Viele gängige Artikel sind ab Lager in den Mengen lieferbar, die Sie für Ihr Vorhaben brauchen. Auch für ältere Maschinen lassen sich häufig noch die geeigneten Schleifmittel beschaffen. – Egal, ob Sie Holz, GFK oder Metall bearbeiten wollen, ob Lackschichten oder Anfröhlung entfernt, ein Lackzwischen Schliff vorgenommen oder Beschläge poliert werden sollen, bei Theodor Meyer e.K. Bremen bekommen Sie die geeigneten Werkzeuge und eine technische Beratung, wenn Sie Fragen oder Probleme haben.

Abholungen sind nach Terminabsprache im Lager Bremen möglich, sonst erfolgt der Versand zu günstigen Bedingungen per DHL oder DPD an Ihre Anschrift.



**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!

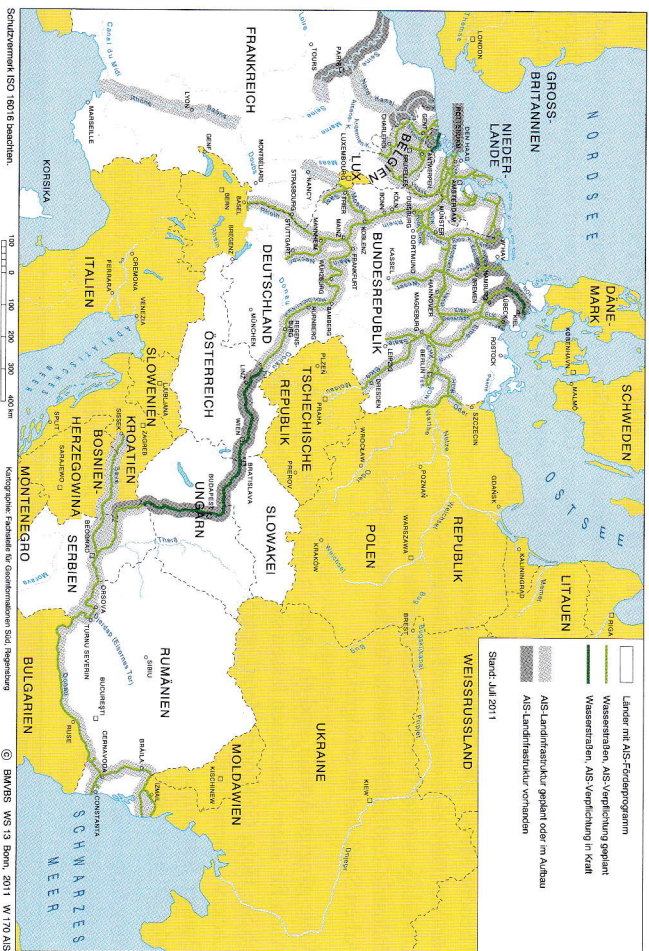
Gegen Vorlage dieser **Originalanzeige** erhalten Sie 5 % Rabatt auf Ihren Einkauf auf unserem Messestand.

**BOAT**  
Wir stellen aus!  
22.-24.02.2013 Bremen



## Revierhinweis

Automatisches Identifizierungssystem (AIS) für Binnenschiffe auf europäischen Binnenwasserstraßen



WSP.de  
 Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

die Schleusenkammer eingefahren sein, bzw. an Selbstbedienungsschleusen die Schleusung angefordert haben.

Weitere Informationen und aktuelle Schleusen-spernungen finden Sie im Internet unter [www.el-wis.de](http://www.el-wis.de), „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ (gilt auch für die Sportschifffahrt)

Bei der Annäherung von Dreh-, Hub- und Klappbrücken wird um Verständnis gebeten, wenn diese nicht gleich geöffnet werden. Hier kann mit Wartezeiten von bis zu einer Stunde (je nach örtlicher Gegebenheit auch länger!) gerechnet werden.

Tägliche Brückenöffnungszeiten der Hub- brücke Plate (StW-km 14,59) zu folgenden Uhrzeiten:

10.00 Uhr, 11.30 Uhr, 13.00 Uhr, 14.30 Uhr, 16.00 Uhr, 17.30 Uhr\* und 19.00 Uhr\*

Tägliche Brückenöffnungszeiten der Hub-

brücke Grabow (MEW-km 30,00) zu folgenden Uhrzeiten:

09.00 Uhr, 10.30 Uhr, 12.00 Uhr, 13.30 Uhr, 15.00 Uhr, 16.30 Uhr\*, 18.00 Uhr\* und 19.30 Uhr\*

\* zu diesen Uhrzeiten findet in den Monaten Oktober und November keine Brückenöffnung statt! Eine vorherige Anmeldung bei der Leitzentrale Parchim ist über die Sprechstelle an der Wartestelle oder über Tel 03871/451759 notwendig.

Da dem Schleusenpersonal auch die Wehr- und Brückenbedienungs obliegt (z.B. Hubbrücke Plate), kann es zu längeren Wartezeiten kommen. Bitte haben Sie dafür Geduld! Bei geringer Wasserführung muss unter Umständen der zeitliche Abstand der Schleusungen vergrößert werden.

Alle Baustellenbereiche sind unter Beachtung

der aufgestellten Schiffsfahrtszeichen vor-sichtig zu passieren. In Notfällen oder bei schweren Havarien sind im Bereich der Mürtz-Erde und Störwasserstraße folgende Wasserschutzpolizeidienststellen zuständig:

1. WSP-Station Dömitz:  
 Telefon 038758/22164  
 Zuständigkeitsbereich: MEW-km 0,00 bis MEW-km 56,00

2. WSP-Inspektion Schwerin:  
 Telefon 0385/55576-0  
 Zuständigkeitsbereich:  
 MEW-km 0,00 bis MEW-km 56,00  
 StW-km 0,00 bis StW-km 44,70

3. WSP-Station Plau:  
 Telefon 038735/13879-0, -22, -23  
 Zuständigkeitsbereich:  
 MEW-km 56,00 bis MEW-km 126,00

4. WSP-Inspektion Waren:  
 Telefon 03991/7473-0  
 Zuständigkeitsbereich:  
 MEW-km 126,00 bis MEW-km 180,00

Für die Bedienung der Drehbrücke Malchow innerhalb der Betriebszeit gelten die Telefon-nummern:  
 039932/16489 (Drehbrücke Malchow) oder  
 039932/1640 (Stadterke Malchow).

Die Sportschifffahrt hat den Vorrang der Fahrgastschifffahrt zu beachten. Es kann zu längeren Wartezeiten kommen.

**Weitere Informationen erhalten Sie beim**  
 Wasser- und Schiffsamt Lauenburg  
 04153/558-0

Außenbezirk Grabow 038756/500-0 MEW-km 0,00 bis MEW-km 56,00 und StW-km 0,00 bis StW-km 44,70 (mit Schweriner See)

Außenbezirk Parchim 03871/45103-0 MEW-km 56,00 bis MEW-km 127,00

Außenbezirk Waren 03991/18155-0 MEW-km 127,00 bis MEW-km 180,00



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

**WERBEAGENTUR**

**GRAFIK TEAM**

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 Webespezialisten stellt professionell und termintreu Ihre Werbekampagne sicher.

Ottmann & Langwisch GmbH  
 Mühlentweg 5 · 26789 Leer  
 Telefon: 04 91-9 25 55-0 · Telefax: 9 25 55-26  
 Email: [info@grafik-team.de](mailto:info@grafik-team.de)  
 Internet: [www.grafik-team.de](http://www.grafik-team.de)





## DTMV Boot "Christa" auf Weinekursionsfahrt im Rheingau

Der Rheingau (von KM 500 bis KM 530) ist als schönes und liebliches Weinanbaugebiet bekannt.

Auf dieser Strecke ist der Rhein bis zu 1200m breit und es gibt dort viele Auen (Inseln). Die größte ist die Mariannenau, 5 KM lang, auf der auch Wein angebaut wird. Je nach Absprache darf die Aue betreten und besichtigt werden. Die Mariannenau ist von zwei Fahrwassern umspült. Rechtsrheinisch die kleine Gieß (Hauptfahrwasser), linksrheinisch die große Gieß mit ca. 80 cm weniger Wassertiefe.

Die anderen Auen bilden zum Teil Altarme, die fast alle von Sportbooten befahren werden können und sind beliebte Ankerplätze. Sehr idyllisch ist der Eltviller Altarm, 2,5 KM lang, linksrheinisch.

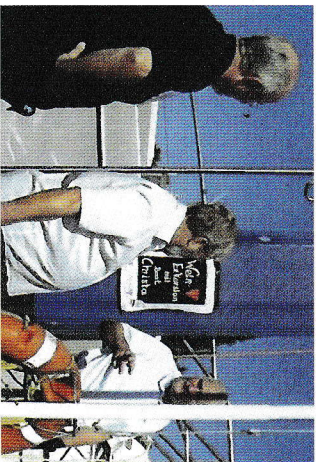
Die Fahrwassertiefe des Rheingaus richtet sich nach dem Pegel Östrich. Der gut vom Schiff aus ablesbare Pegel steht rechtsrheinisch bei KM 518. Man rechnet Pegel Östrich

+ 100cm maximale Eintauchtiefe. Nun zum Zweck unserer Rheingau-Wein-Exkursion!

Christa und ich sind Mitglieder in der "Gesellschaft für Geschichte des deutschen Weines e.V."

Mit unserem Boot haben wir in den zurückliegenden Jahren, im Sinne des Vereins, mit Weinfreunden

Die Lahn und Mosel bereist. Dieses Jahr war der Rheingau ausserkoren. Basishafen



war Yachtclub Wiesbaden-Schierstein. Von dort aus sind wir an drei Tagen, 7.- 9.9.2012, den Rheingau rauf und runter geschippert. Täglich waren andere Wein-Vereinsfreunde an Bord. Haben hier und da angelegt

Und Wein verkostet sowie getrunken. Die Stimmung war prächtig und alle Tage Sonne pur. Unser Boot war innen und außen wie eine schwimmende Weinlaube geschmückt.

Aber Boot bleibt Boot, auf der Sib. Masstrah wehte der DTMV-Wimpel und im Top der Nikolaus, unser aller Patron.

Mit einem lauten, klaren DTMV Ahoi grüßt Euch Rüdiger Linnartz

## Reisebericht „LUCTOR“

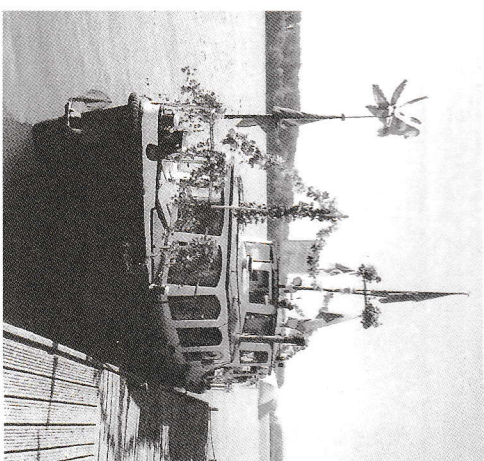
### Eine ganz normale Rückreise

Nachdem ich eine wunderschöne Sommerreise zwischen Ems, Elbe und Nebengewässer erlebt habe, musste ich nun Mitte August so langsam an die Rückreise zu meinem Winterquartier in Weener denken.

Zum Saisonabschluss habe ich mir dann noch den Besuch des Halenfestes in Papenburg vorgenommen. Also trat ich am 17. Aug. die Rückreise an. Über Elbe, Hadelner Kanal, untere Weser, bei Eislsth einbiegend in die untere Hunte. Im Vorbeifahren an der Wertf von Eislsth konnte ich sehen, das die Reparaturarbeiten an der Gorch Fock dem Ende zu gehen:

„Sie kann wieder im alten Glanz über die Meere segeln“ habe ich mir gedacht.

Mit Fahrt im günstigen Gezeitenstrom habe ich am Abend des 21. Aug. im Küstenkanal am Oberwasser der Schleuse Oldenburg für die Nacht fest gemacht.



Waren es die schnell reagierenden Schleusenwärter? Oder die Vorrunde auf das Rheiderland mit seinem mir lieb gewordenen vertraumten Weener, in jedem Fall war ich nach meiner Zeitplanung ein bisschen zu schnell voran gekommen.

Oldenburg hatte ich auf meiner Hinreise ausgiebig durchstreift, so kam ein längerer Aufenthalt im Großstadtbetrieb nicht in Betracht.

Meine geplante Route sollte mich vom Küstenkanal durch den Elisabethehkanal und der Leda bei Leer zur Ems bringen. Nachdem Wetterbericht und Gezeitentafel schwachen Südostwind und Nippide versprachen, erweiterte ich den Rückreisepplan um die Fahrt über die Jümme, um in Stückhausen bei Niedrigwasser durch zwei feste Brücken in den Nordgeorgsflnkanal einzufahren.



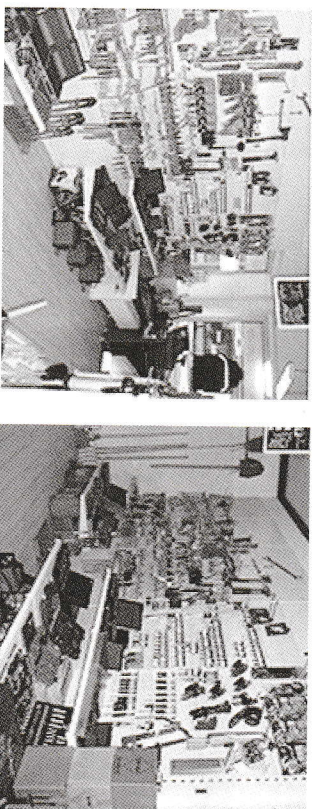
# WIBOTEC GBR

Ihr Partner für Werkstatt- und Schiffstechnik

In Moormerland/Ostfriesland führen wir ein Ladengeschäft für Gewerbe- und Privatkunden. Desweiteren verfügen wir über Aussendienstmitarbeiter die mit unseren „Vorführwagen“ den Kunden direkt vor Ort kompetent beraten können. In unseren Vorführwagen finden Sie Neuheiten aus den Bereichen Werkzeug und Schweißtechnik.

So können unsere Kunden neben der kompetenten Beratung unsere Produkte ausgiebig Testen und sich von der Qualität überzeugen.

Wir arbeiten mit vielen namhaften Herstellern zusammen. Gerne stehen wir Ihnen bei technischen Fragen oder Problemen mit fachlichem Rat & Tat zur Seite.



## Industriebedarf Yacht- & Bootszubehör Edelstahlarbeiten Bootsaufbereitung

# WIBOTEC GBR

Süderstraße 14 · 26802 Moormerland/Neermoor  
Tel.: 0 49 54 / 94 21 88 · Fax: 0 49 54 / 94 21 87

email: [info@wibotec.de](mailto:info@wibotec.de)

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

[www.nautic-direct.de](http://www.nautic-direct.de)

## Berichte der Mitglieder



Der Nordgeorgsfehkanal ist ein traumhaft schönes Zeugnis aus der Zeit der Fehnkolonien und, wenn es die Gezeiten zulassen, ist er immer ein lohnender Reiseweg. Nördlich mündet er in den Ems-Jade-Kana, so dass ich dann über Aurich und Emden auf die Ems gelangen würde. Also meldete ich mich telefonisch beim Kanalpersonal zum 24. Aug. an.

Die weitere Reise über den Küstenkanal, den reizvollen Elisabethfehkanal, Ledda und Jümme verliefen reibungslos und so legte ich am 24. Aug. um 12 Uhr in Stickshausen am Wartesteg an.

Während der Wartezeit bis zum Niedrigwasser demontierte ich den Suchscheinwerfer vom Steuerhausdach, um dann um 14 Uhr mit zwei Zentimeter Durchfahrtsfreiraum die Brücken zu durchfahren.

Nach der Brückenpassage gibt es dann wie-

der ein Wartesteg, weil der Kanal bis zur ersten Schleuse nur bei Hochwasser passierbar ist. Am 25. Aug. früh morgens ging die Fahrt weiter Richtung Norden.

Der Brückenwärter an der ersten Klappbrücke rief mir freundlich zu: „Ich weiß aber nicht, ob du jetzt mit deinem Boot hier durch kommst. Wir haben eine Baustelle mit Engstelle im Kanal.“

Mit der Gewissheit, dass der Rückweg für Wochen durch die niedrigen Brücken versperrt ist, bin ich den Kanal Richtung Norden an freundlich winkenden Einheimischen vorbei weiter gefahren und habe zur Mittagzeit in der Ortschaft Remels an einem Gästesteg fest gemacht.

Von hier aus bin ich mit dem Fahrrad zur Baustelle gefahren und habe mir die Situation an der Engstelle angesehen. Es handelte sich um einen Ponton mit Baggerfahrzeug, der



## Berichte der Mitglieder

mit vier Stützen im Kanalbett fixiert war. Die gemessene Durchfahrtsbreite ergab einen Freiraum von zwanzig Zentimeter auf jeder Seite. Damit das Ganze nicht zu einfach würde, hatte sich vor der Baustelle ein ca. hundertfünzig Meter langer Stau aus großblättrigen Wasserpflanzen gebildet, der eine Dicke von einem halben Meter hatte. Zurück an Bord suchte ich die Telefonnummer des Einsatzleiters der Kanalgesellschaft heraus und stellte mich auf ein kompliziertes Telefongespräch ein.

Aber es meldete sich ein freundlicher Herr, der mir versprach das die Passage der Engstelle kein Problem sei, nötigenfalls würden sie die Baustelle vorübergehend räumen, aber die Fahrt könnte erst am Montag den 27. Aug. weiter gehen.

Mit dieser beruhigenden Auskunft habe ich dann in Remels ein nettes Wochenende verbracht.

Am Montagmorgen warf ich die Leinen los und weiter ging's bis vor eine Klappbrücke kurz vor der Baustelle. Nach einer längeren Wartezeit rief ich nochmals den Einsatzleiter an um mich nach dem Verbleib des Brückenwärters zu erkundigen.

Da der Einsatzleiter den Brückenwärter auch nicht erreichen konnte, kam er nach kurzer Zeit mit dem Auto zur Brücke. Leider passte der mitgebrachte Generalschlüssel nicht und somit war an eine Weiterfahrt erst einmal nicht zu denken.

Mit Ablauf von zweieinhalb Stunden erschien dann auch der Brückenwärter mit entschuldigenden Worten und der Begründung eines dringenden Arztbesuches.

Alle Schlüssel passten, der Schalter wurde auf -HEBEN-geschaltet und nichts tat sich.

Der gerufene Elektriker kam nach kurzer Zeitspanne und behob mit ein paar Handgriffen den Schaden. Vor der Baustelle

hatten fleißige Hände mit Hilfe von LKW und Kran die meisten Wasserpflanzen schon entfernt, so dass ich bis vor die Engstelle mit dem Boot fahren konnte.

Nett plaudernde Wasserpflanzen nahmen mein Boot in Empfang und verholten es per Hand vorsichtig durch die Engstelle, und die einzige elektrisch betriebene Schleuse vom Georgsfehkanal empfing mich mit offenem Tor.

Nach der Einfahrt schloss sich auch hier das Tor nicht mehr. Eine verzweifelte Schleusenwärterin rief mir zu: „Das funktioniert sonst immer“.

Aber der mir nun schon bekannte Elektriker hatte auch dieses Problem schnell im Griff und die Fahrt konnte weiter gehen. Von da an hatte der Einsatzleiter wohl kein Vertrauen mehr zu dem Pechvogel auf seinem Dampfer.

Er begleitete mich den Rest des Kanalverlaufs mit dem Auto und überwachte jeden Brückenhub und jede Schleusung. Gott sei Dank gab es keine weiteren Behinderungen.

Auch möchte ich hervorheben das während der Pech- und Pannenserie die Leute von der Kanalgesellschaft immer freundlich und bemüht waren, aber manchmal soll es halt einfach nicht sein. In Aurich angekommen habe ich sofort Lotto gespielt, nur leider war die Pechserie immer noch nicht vorbei. Der weitere Verlauf der Reise bis Papenburg verlief ohne besondere Vorkommnisse und das Hafenfest war eine super Veranstaltung.

Hier lernte ich übrigens unser DTMV-Mitglied Wieste von der Orca kennen. Es stellte sich heraus, dass er in jungen Jahren auf dem Luctor gearbeitet hat. Da gab es natürlich allerhand zu schnacken, Erzählungen und Abenteuer trafen auf große Ohren. Aber das ist eine andere Geschichte.

Hartwig Stichernoth  
vom Luctor

## Berichte der Mitglieder

### Aus dem Logbuch der SOLITAER von Franz Schmidt Teil I - von Leer nach Potsdam

Den Sommer 2012 wollten wir wieder mal in den Gewässern rund um Berlin und Potsdam verbringen. Eigentlich sollte es schon im Mai losgehen. Wie schon so oft, bekamen wir aber die Kurve nicht im Frühjahr. Zu viele Dinge mussten noch geregelt werden, bis es endlich am 2. Juni so weit war.

Mit an Bord waren Maria, die multi taskfähige Bordfrau, sowie unsere beiden Hunde Tobi und Zira als mobile Alarmanlagen.

Start war im Hafen Leer/Ostriesland. Nach dem Passieren der Seeschleuse fuhren wir über die Leda zur Ems, die bei auflaufender Tide, in Folge der Flussbetverteilung, eine Strömungsgeschwindigkeit von 8 km/h hat. Nicht ungefährlich, wie ich meine, wenn einmal Ruder oder Maschine ausfallen sollten. Nach der Schleuse Herbrum waren wir aus dem schnuddeligen Tidengebiet raus und freuten uns auf das saubere Wasser des Dortmund-Ems-Kanals. Nach weiteren 3 Schleusen und insgesamt 70 Tageskilometern, legten wir in Haren, im Seitenarm „Blaue Donau“ an. DTMV-Clubkamerad Gerd Schepers ist hier zu Hause. Er nahm uns in Empfang und betreute uns einige Tage. Er zeigte uns das sehenswerte Schifffahrtsmuseum und den Museumshafen am Haren-Rüthenbrock-Kanal. Wir bummelten durch die traditionsreiche alte Schifferstadt und besuchten das „Restaurantsschiff und Caffee zur Blauen Donau“. Dort erfuhren wir von der Wirtin,

dass vor vielen Jahren eine Wienerin Haren besucht habe und auch an diesem Seitenarm der Ems gewesen sei. Sie soll ausgerufen haben: „Es ist hier so schön wie an unseren blauen Donau zu Hause“. Gerne habe man

diesen Ausruf aufgegriffen und das Gewässer „Blaue Donau“ genannt.

Und noch eine bemerkenswerte Geschichte erzählte man uns, die zudem noch hochaktuell sein soll: Nennen wir die beiden Beteiligten - nach der gleichnamigen Fernsehsendung - Jakob und Adele. Beide sind im „vernünft-



Tobi und Zira als mobile Alarmanlage

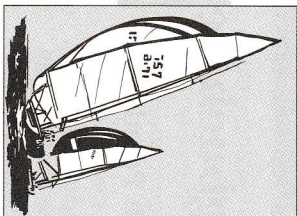


## Die Segelmacher

### Maschanfertigungen von Meisterhand

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

www.DerSegelmacher.de • [salverius@t-online.de](mailto:salverius@t-online.de)



Propangas-Station

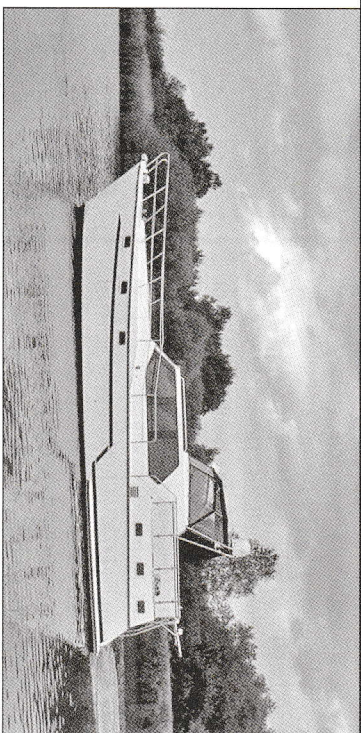
## Salverius Nachf. GmbH

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



GRAFIK-TEAM LEER

www.siemer-jachtservice.de



## SIEMER - MOTORJACHTEN

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

# S

## Siemer Jachtservice Hunte-Ems GmbH

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

Direkt am  
Eisbaufahr-Kanal

## Berichte der Mitglieder

tigen“ Alter, können gutmiteinander, wollen aber - ganz modern - nicht zusammen wohnen. SIE wohnt am rechten, ER am linken Ufer der Ems, jeweils mit Blickkontakt auf den Balkon der gegenüber liegenden anderen Wohnung. Trotz vielfältiger Möglichkeiten der Kommunikation haben sich die Beiden auf ein recht einfaches Verständigungssystem geeinigt. Rotes Tuch bedeutet: "Lass mich in Ruhe". Weißes Tuch: "Wann kommst Du?"

Am 6:06, fahren wir weiter.

Es ist nicht unser Ding in einer bestimmten Zeit von A nach B zu fahren. Vielmehr genießen wir es, unterwegs zu sein und uns treiben zu lassen. Überraschungen sind da-

bei immer möglich und auch willkommen, wenn sie dann erfreulich sind. Nicht so bei der ersten Schleuse dieses Tages, Schleuse HÜNTEL. Zunächst mussten wir 40 Minuten im Unterwasser auf ein Frachtschiff warten, das von achtern auflief. Als wir endlich einfahren konnten stellen wir staunend fest, dass die normalerweise vorhandenen Poller in der Schleusenwand entweder abgebrochen oder mit Stahlplatten abgedeckt waren. Nach der ersten Schrecksekunde konnten wir noch schnell Haken an unsere Leinen anschäken. Marita hielt damit den Bug des Schiffes an einer Leiter fest, während ich achtern an einem Pollerrest festmachte. Mit lautender Maschine hielt ich dann die Solitaer einigermaßen an der Wand. Nach 2



Alter Haken Lingen



# Ahoi Emden

## „Emden Binnenhafen“

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

- Angebote / Leistungen**
- > günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonliege)
  - > Toiletten und Duschen
  - > Strom- und Wasserversorgung
  - > Fäkalienabfuhr
  - > fußläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht



weiteren Schleusen ohne Probleme erreichen wir dann den Alten Hafen Lingen, km 146. Es war kalt und regnerisch heute.

Nur 8-14 °C. Wir warteten einige Tage auf besseres Wetter. Kauten im nahen Supermarkt ein und hatten einen Tierarzt an Bord. Zira hatte Bauchschmerzen und übergab sich mehrfach.

Am 11.06. ging es weiter Richtung Riesenbeck. Gleich an der 1. Schleuse, GLEEFEN, hatten wir Imponderabilien, wie die Engländer so schön sagen. Ich meldete mich wie üblich 2 km vor der Schleuse über Funk an. „Kommt mal langsam ran“, war die Antwort.

Bei unserer Ankunft stand die Schleuse im Unterwasser, das Tor offen, die Ampel zeigte rot. Ich hielt an und meldete mich wieder über Funk. „Wir warten noch ein bisschen“, war die Antwort. Durch Wind und Strömung wurde mein Schiff nach Steuerbord vertrieben. Ordentlich festmachen konnte ich dort nicht, weil die vorhandenen Dalben zu weit

## Berichte der Mitglieder

in Riesenbeck, D-F-K km 105, hatten wir Landstrom und TV-Empfang. Die Fußball-EM lief. Eine Flasche Rotwein und ein schönes Spiel der Deutschen Mannschaft nivellierten dann am Abend den Adrenalin Spiegel wieder. In Riesenbeck kann man gut liegen. Alle Einkaufsmöglichkeiten sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Für die Stromsäulen braucht man jedoch einen so genannten „Kanalschlüssel“, mit dem man die Tür öffnen kann, hinter der sich die Steckdosen befinden. Die genaue Handhabung steht außen auf dem Kasten. Den Schlüssel bekommt man bei den örtlichen Wasser- und Schifffahrtsämtern oder auch an vielen Schleusen.

Am 14.06. fahren wir zunächst 3 km zurück bis zum Nassen Dreieck und bogen dann in den Mittelkanal ein. Bei gutem Wetter hatten wir eine ruhige Fahrt. Am Stichkanal nach Osnabrück, M-L-K km 31, übermachten wir an einer langen Spundwand, wieder um mit Landstrom. Wir machten mit unseren dicksten Tampen fest. Die Skipper der vorbeifahrenden Frachtschiffe sind nicht immer rücksichtsvoll.

Am 16.06. machten wir in Bad Essen fest, km 61. In Sichtweite des Liegeplatzes, auf der gegenüber liegenden Kanalseite, befindet sich ein Einkaufszentrum, etwas weiter auch ein größerer Baumarkt. Bad Essen ist ein Sole-Kurort mit vielen Angeboten für die Gesundheit und Unterhaltung der Kurgäste. Man könnte hier durchaus auch länger bleiben und am Kurbetrieb teilnehmen. Für größere Schiffe, über 20 m, besteht kostenlose Liegemöglichkeit an einer Spundwand, mit Landstromanschluss.

Kleinfahrzeuge können am Ende der Spundwand ebenfalls kostenlos liegen. Allerdings ohne Versorgung. Nicht weit entfernt liegt aber auch der Sportboothafen Bad Essen mit allen üblichen Angeboten. Außerdem ist ein größerer Yachthafen in

Planung. Am 19.06. kamen wir in Minden an, km 100. Auch hier gibt es Stromsäulen und viele Versorgungsmöglichkeiten. Beim WSA an der Weser-Schachtschleuse konnte ich meinen „Kanalschlüssel“ tauschen. Es gibt diese auffadbaren Plastikschlüssel in drei verschiedenen Farben. Blau = 10, grün = 25 und rot 50. Als Pfand bezahlt man zu Beginn 8. Danach tauscht man den Schlüssel nur noch oder lässt in aufladen. Unser Liegeplatz lag schräg gegenüber einer Wasser-Erthahme-Stelle, die die gleiche Elektronik hat wie die blauen Stromsäulen.

Der nächste Halt sollte in Andernach sein. Unterwegs regnete es aber so stark, dass wir entnervt in Sachsenhagen, km 129, pausierten. An einer sehr langen Spundwand, umgeben von Ackerland, legten wir an. Es war sehr ruhig hier und in der Nacht stockfinster. Wenn jemand Ruhe braucht und die Abgeschiedenheit eines Klosters sucht, könnte er alternativ auch an diesen Liegeplatz fahren. Am nächsten Morgen sahen wir in der Ferne einen Kirchturm. Mit dem Fahrrad ging ich auf Erkundungstreife und fand einen Supermarkt mit Bäcker und einen „Griechen“. 47 km waren es dann noch am 21.06. bis zur Hindenburg-Schleuse Andernach, Kanal-km 175. Wir brauchten nicht zu warten, konnten gleich mit einem Berufsschiff nach oben schleusen. Im Oberwasser machten wir fest, hatten Landstrom und konnten das EM-Fußballspiel Deutschland gegen Griechenland sehen. Außerdem war am Wochenende das 84. Schleusenfest an der Hindenburg-Schleuse. Die Inbetriebnahme der neuen Schleuse übernahm 1928 der damalige Reichspräsident höchstpersönlich. Daher der Name Hindenburg-Schleuse.

Wir fuhren weiter bis zur Einmündung des Stichkanal Salzgitter, km 214. Eine trostlose Gegend mit Spundwand erwartete uns. Schön sind solche Liegeplätze nur für unsere beiden Hunde. Sie rennen sich die Seele aus dem Leib, wenn sie vergebens hinter den hier aussässigen Hasen herlaufen.



Am 25.06. erreichten wir Wolfsburg, km 245. Auf dem Volkswagen-Firmengelände, hat man vor nunmehr 12 Jahren eine sogenannte AUTO-STADT gebaut. Genau gegenüber konnten wir festmachen und hatten dort auch Landstrom. Gegen Mitternacht hörten wir die Motoren von unzähligen Rasenmähern. Wir sahen Arbeiter, die in der Dunkelheit mit Stirnlampen ausgerüstet, die hügelige Rasenlandschaft bearbeiteten. Vermutlich, um die vielen Besucher bzw. Touristen am Tage nicht zu belästigen. Am Morgen hörten wir wieder Motorengeräusche. Männer mit Laubbläsern föhnten die Radspuren der Rasenmäher weg. Dann suchten Frauen und Männer mit Stechseisen und Eimern be-

walmet den Rasen nach Unkraut ab. Kein falsches Pflänzchen wurde geduldet. Eine Stelle an einer Brücke hatte wohl zu wenig Wasser abbekommen und sah nicht mehr so schön satig grün aus. Der Rasen wurde entfernt und gegen Rollrasen ersetzt. Ein unglaublicher Aufwand, der hier betrieben wird. Glücklicherweise entstehen dabei Arbeitsplätze.

Ansonsten gab es viel zu sehen in der näheren Umgebung. Die Teststrecke für Geländewagen, Oldtimer-Ausstellung, Sportwagen, etc. Über eine Eisenbahnbrücke, mit Laubhand und gläsernen Aufzügen kommt man in die Innenstadt Wolfsburgs mit einer

großen Einkaufszone. Nächster Halt war Calvörde, km 282. Blaue Stromsäulen sind auch hier vorhanden. Am Abend war plötzlich der Strom weg. Ein Matrose vom polnischen Frachtschiff hinter uns, hatte irgendwie die Türe meines Stromkastens geöffnet, was eigentlich nur mit dem passenden Schlüssel geht. Als ich hinzu kam, drückte er die Türe zu und ging weg.

Mit ihm reden konnte ich nicht. „Nix Deutsch“, war die Antwort. Die Folge war, dass die Elektronik meines Schlüssels gesperrt war. Zum Glück hatte ich noch einen zweiten Schlüssel. Später, auf der Rückfahrt von Berlin, habe ich den Schlüssel in Minden beim WSA entsperren lassen. Dort erzählte man mir, dass solche Manipulationen an der Tagesordnung wären. Man schilderte einen besonders dreisten Fall, wo jemand bei der Manipulation seines Kanalschlüssels sich aus Versehen ein Guthaben von 2.000.000,- Euro installiert hatte.

Calvörde ist ein ruhiges kleines Dorf in Sichtweite des Liegeplatzes. Es gibt 2 Supermärkte, eine Auto-Tankstelle und einen Getränkehandel.

Am 1.07. fuhren wir zum Wartepplatz vor der Schleuse Rothensee, km 320, an dem wir schon mehrfach übernachtet haben. Hier im Oberwasser hat man einen schönen Rundblick über das Land bis hin nach Magdeburg. Versorgungsmöglichkeiten gibt es leider nicht. In einiger Entfernung ist auch schon die Kanalbücke über die Elbe zu sehen.

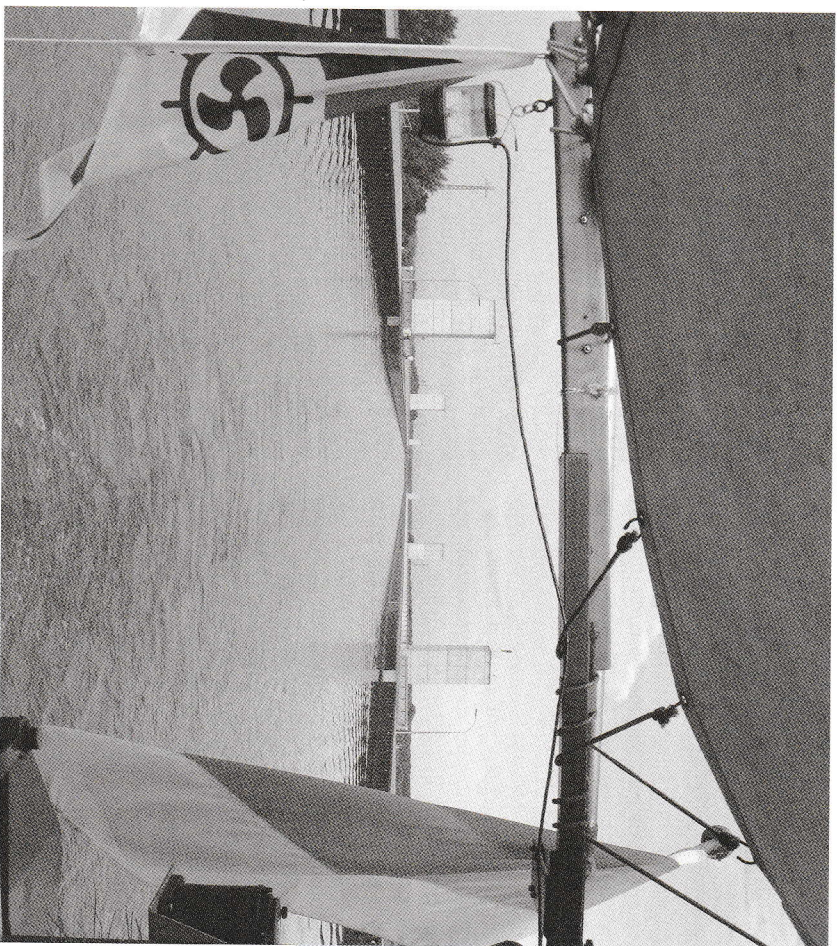
Am nächsten Tag rief ich über Funk, Kanal 26, die „Schleuse Hohenwarthe“ an, bei der man sich melden muss, weil die Trogbücke nur im Einbahnverkehr befahren werden darf. Geregelt wird das mittels Video-Überwachung von eben dieser Abstiegs-schleuse hinter dem Trog. Wir durften die Brücke ohne Wartezeit befahren, weil kein Gegenverkehr

unterwegs war. Am Wartepplatz der Schleuse Hohenwarthe machten wir dann fest, um auf ein Frachtschiff zu warten, das von achtern aufließ und sich schon über Funk angemeldet hatte. Die Abstiegschleuse hat einen Hub von 18 m. Sie ist mit Schwimmpollern ausgerüstet, die alle nummeriert sind. Vor der Einfahrt in die Schleuse wird die Länge der Schiffe abgefragt und man bekommt genaue Anweisung, welche Schwimmpoller zu benutzen sind. Es ist üblich, das Sportboote auf Päckchen liegen müssen. Die größeren Schiffe an die Wand, die kleineren Boote außen drauf. In unserem Fall verlief alles reibungslos und ohne Probleme.

Wir fuhren nun auf dem Elbe-Havel-Kanal an der Stadt Burg vorbei, passierten die Schleuse Zerben, die Stadt Genthin und landeten im Oberwasser der Schleuse Wusterwitz, wo wir auch schon mehrfach gelegen haben. Es herrschte eine rege Bautätigkeit. Die Schleuse wird erneuert.

Am nächsten Tag stellen wir bei der Weiterfahrt fest, dass man inzwischen im Unterwasser neue und viel bessere Liegemöglichkeiten geschaffen hat, die uns noch nicht bekannt waren.

Am 3.07. fuhren wir nach Brandenburg. Zunächst über den Wendsee und den Planer See zum Sliokanal. In Sichtweite der Vorstadtschleuse Brandenburg bogen wir über STB ab in Richtung Stadtnitte. Das Fahrwasser ist eng und man muss mit entgegenkommenden Fahrgastschiffen rechnen. Nach einem kurzen kurvenreichen Stück erweitert sich das Fahrwasser vor der Jahrtausendbrücke wieder. Auf der BB-Seite wurde eine neue Spundwand gesetzt, die die Basis für einen noch zu installierenden Museumshafen sein soll. Als wir dort eintrafen, war die Wand frei und wir konnten gut und kostenlos dort liegen. Strom oder Wasser



Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg.





Yachthafen Potsdam

gibt es dort allerdings noch nicht und die Festnachepoller sind sehr klein und kaum auszumachen in der schwarzen Wand. Aber man liegt zentral in der Stadt Brandenburg, mit Einkaufsmeile, Restaurants etc. Gegenüber unserem Liegeplatz betreibt eine Charterfirma ihr Geschäft. Sie verleiht schwimmende Gebilde mit gewöhnungsbedürftigen Aussehen.

Wir sehen diese Teile auch zum ersten Mal. Man stellt eine Hütte, ähnlich wie ein Blockhaus, auf eine Plattform und schraubt zwei rohähnliche Schwimmkörper darunter. Achtern hängt man noch einen kleinen Außenborder daran und fertig ist das Charterboot. Unser erster Eindruck war

negativ. Was hat das noch mit Schifffahrt zu tun? Dann stellen wir aber in den nächsten Wochen fest, dass es für diese Wohnboote durchaus einen Markt gibt. Freundeskreise die irgendwas zu feiern haben, Angler, junge Familien mit Kindern usw., fahren damit in den nächsten See, ankern in Ufernähe und haben für ein paar Tage ihren Spaß auf dem Wasser. Die Blockhütten sind in verschiedenen Größen zu haben und zum Teil recht komfortabel mit Betten, Küche, Toilette etc. ausgerüstet.

Wir blieben einen Tag in Brandenburg und fahren dann weiter über die Havel, an Kezlin vorbei und gelangten über den Sacrow-Paretzer-Kanal, den Jungfernsee und unter

der bekannten Glienicker Brücke hindurch nach Potsdam.

Wir wollten die Reise für 14 Tage unterbrechen und suchten eine sichere Bleibe für unser Schiff. Wir wurden fündig beim „Yachthafen Potsdam“, der zwar nicht billig, dafür aber gut organisiert und sicher ist. Wir konnten an einem breiten Kopsiegliegen, mit eigenem stabilen und abgeschlossenem Tor, sowie Wasser und Strom. Vom tagüber besetzten Hafemeisterhaus aus konnte man unser Schiff gut sehen und man versprach uns, gut darauf anzupassen. Als wir nach 2 Wochen wieder zurück kamen, trauten wir unseren Augen nicht. Hunderte Möwen hatten es sich gemütlich gemacht bei uns an Deck und alles zugesch.... Drei Tage brauchen wir für die Reinigung. Aber sonst waren wir zufrieden. Es war nicht eingebrochen und auch nichts beschädigt worden. Es konnte weitergehen. Wir wollten auf die Seen

in der näheren Umgebung und freuten uns schon auf das Anker und Baden. Fortsetzung folgt.

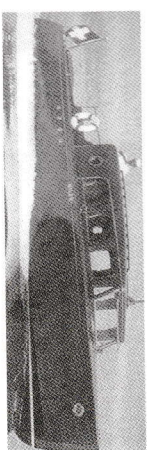
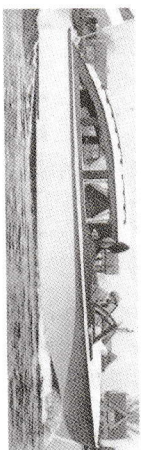
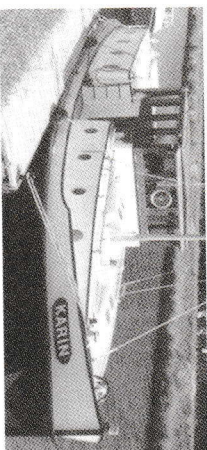


Schipper Franz und sein Bordhund Zira



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

Am Hafen 57 · 26826 Weener  
 Telefon: 04951 91 58 85  
 Mobil: 0171 361 20 05  
 Mail: [info@pboatclassics.de](mailto:info@pboatclassics.de)





## Roter Diesel Deutschland übernimmt EU-Regelung Deklarierungspflicht entfällt

Wie uns das Bundesministerium der Finanzen mitteilt, besteht ab sofort eine Ausnahme von dem sogenannten Verwendungs- und Verbringungsverbot, wenn die Verwendung von gekennzeichneten Energieerzeugnissen (grün gefärbt in Norwegen und Irland, rot gefärbt in Großbritannien und Malta plus des nicht sichtbaren Markerstoffes Solvent Yellow 124) in privat genutzten Wasserfahrzeugen im Land der Betankung erlaubt ist und wenn sie im Hauptbehälter und/oder Reservebehältern bis 20 Liter (Mitgliedstaaten) bzw. bis 30 Liter (Drittländer) nach Deutschland verbracht werden. Dabei ist es unerheblich, ob die Kraftstoffe im Ausland versteuert oder unversteuert bezogen werden.

Bei einer Kontrolle durch die Zollbehörden ist als Nachweis, dass das Wasserfahrzeug im Ausland mit gefärbtem Kraftstoff betankt wurde, grundsätzlich die Tankquittung vorzulegen. Liegen keine Tankquittungen vor, so kann auch auf andere Weise glaubhaft gemacht werden, dass im Ausland gekennzeichnete Kraftstoff getankt wurde (z. B. Fahrtenbuch, Vorlage der Zulassung des

Wasserfahrzeuges in einem Staat, der gekennzeichneten Kraftstoff abgibt).

In Belgien ist die Betankung der privaten nicht gewerblichen Schifffahrt mit rot gekennzeichneten Kraftstoff seit dem 31. Dezember 2006 nicht mehr zulässig. Es ist nach Belgischer Auskunft davon auszugehen, dass die Umstellung auf ungenutzte Kraftstoff nach Ablauf einer einjährigen Übergangszeit zum 31. Dezember 2007 abgeschlossen war. Wird glaubhaft geltend gemacht (z. B. durch die Vorlage von Tankquittungen, Fahrtenbuch), dass in dem Hauptbehälter eines privaten Wasserfahrzeuges noch rot gekennzeichnete Kraftstoff vorhanden ist, der aus Betankungen in Belgien in der Zeit vor dem 31. Dezember 2007 stammt, so wird auf weitere Maßnahmen der Zollbehörden (z. B. Besteuerung des Fassungsvermögens des Hauptbehälters, Steuerstrafverfahren, Abpumpen des Kraftstoffes) verzichtet.

Mit dieser Ausnahmeregelung entfällt die seit dem 1. Mai 2007 bestehende Pflicht zur Deklarierung eingefährter Restmengen in Tanks bei Einreise in Deutschland.

## Verschmutzte Dieseltanks, Bakterien, Ölschlamm, Wasser, Filter dicht...

Unsere Traditionsschiffe haben sehr oft die Eigenschaft auch als Wohnschiff genutzt zu werden und lange an einem Ort zu liegen. Die Dieseltanks werden als Heizöltanks genutzt und Ablagerungen im Tank sind unvermeidlich.

Dieses Problem sehen wir auch an den Hausstanks, die nie in Bewegung geraten. Es setzt sich Schlamm ab und beim nächsten

Bunkern wird durch Zuströmen das zu einer Emulsion und die Filter sind dicht. Das Frühjahr lockt und unsere Schiffe kommen wieder in Fahrt. Alles wurde gecheckt und natürlich wurden auch alle Filter gewechselt. Man fährt durch bewegtes Wasser und schon beginnt das Spektakel. Der Motor dreht langsamer und kommt zum Stillstand. Hektik kommt auf und man treibt manövrierunfähig

durchs Wasser. Schnell noch mal den Filter wechseln, entlüften und es läuft wieder. Aber nicht lange. Denn auch der neue Filter ist nach kurzer Zeit wieder dicht.

### Wie kann man vorbeugen:

Gegen Bakterien kann man etwas tun. Prophylaktisch handelsübliche Chemie hinzufügen und im Härtefall ein Bakterienchoker. Ölschlamm an den Tankwandungen entfernt man nur durch eine Tankreinigung. Leider beeinträchtigen Tanks nicht möglich.

Saugleitung nicht am tiefsten Punkt des Tanks anschließen sondern von oben mit einem Saugschlauch, der ca. 5 cm vor dem Boden endet. Das untere Ende mit einem Metallstück versehen, damit bei Schräglage der Schlauch mit der Bewegung des Brennstoff mitgeht und keine Luft zieht. Am tiefsten Punkt der Tanks einen Entwässerungshahn anbringen.

### Umstellen auf ein Einstrangsystem

Vorteil dieses System ist, da die Rücklaufleitung sich wieder mit der Saug-

## Dieselforfilter mit automatischer Entlüftung und Einstrangsystem gemäß DIN-EN-ISO 9001 zertifiziert.

Der Dieselfilter mit Entlüfter für den Einsatz im Einstrangsystem mit Rücklaufzuführung (Saugbetrieb), zur wirksamen Filterung und Entlüftung des Dieselloils. Entlüftergehäuse aus Metall mit Halterung für Wandmontage. Filter- und Schwimmergehäuse aus transparentem Kunststoff zur Kontrolle der Funktionen. Anschlüsse für Saugleitung zum Tank G 1/4 Innengewinde für Klemmringanschluss. 6, 8, 10 oder 12 mm Anschlussätze separat zu bestellen). Zur Einspritzpumpe 3/8" Außengewinde.

Es können mehrere Filter bei größerem Verbrauch in Parallelschaltung betrieben werden. Typ "Normal" Magnum mit vergrößerten Filterfläche und verlängertem Filtertasse: Filtereingang 1/4" Innengewinde Filterausgang 3/8" Außengewinde mit Filter-Einsatz 25-40 um

leitung vereint. Somit filtert man nicht täglich das gesamte Tankvolumen durch und belastet unnötig die Brennstofffilter. Vom Tank wird nur soviel Brennstoff angesaugt wie der Motor verbraucht. Es läuft in der Regel nur noch 10% des vorhergehenden Durchflussvolumen durch den Filter.

Wer noch sicherer gehen möchte, der installiert gleich zwei dieser Einstrangfilter und kann zu jeder Zeit auf den 2. Filter umstellen. Man kann es manuell durch Kugelventile oder auch vom Steuerhaus bedienbar durch Magnetventile installieren. Zu empfehlen wäre auch ein Vorfilter aus dem Heizungsbedarf. Durch den Glastopf lässt sich der Verschmutzungsgrad feststellen, hat einen eingebauten Absperrhahn und Öl lässt sich schnell reinigen.

Bakterienkiller: SVB Katalog ([www.svb.de](http://www.svb.de))  
Vorfilter: Baumarkt Heizungsbedarf  
Einstrangsystem:  
Marinetechnik Hagen

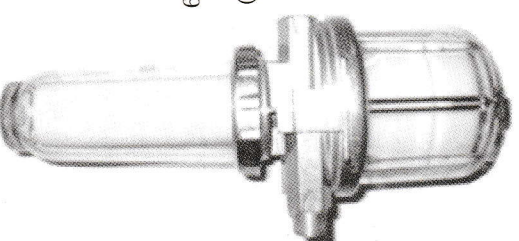
### Technische Daten:

max. Düsenleistung  
110 l/h Dieselloil  
max. Rücklaufstrom  
120 l/h Dieselloil  
max. Prüfdruck 6 bar  
max. Entlüftungsleistung  
6 l/h  
(pat. Antischaumsystem)

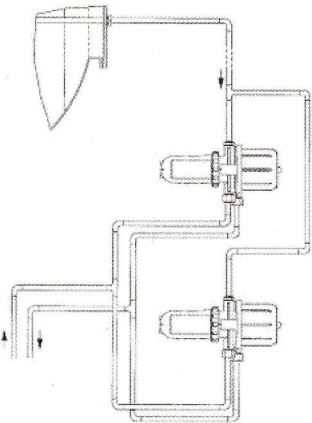
- TÜV geprüft, Nr. S118/99

- DIN Reg.-Nr. 2V056999

- BAM Prüfungszeugnis  
Nr. 3.12/2933/88  
(Bundesanstalt für  
Materialprüfung)







**Parallele Filterschaltung bei größerem Verbrauch**

**Funktion:**

Dieselfilter mit Entlüfter zur Filterung und automatischen Entlüftung von Dieselmotoren. Da eine Dieselpumpe, ungeachtet der verbrauchten Menge des Diesels, immer das gleiche Volumen fördert, kann die Menge des Rücklauföles um ein Vielfaches größer als die verbrannte Menge sein.

Dieser Rücklaufdiesel wird in den Dieselfilter mit Entlüfter gepumpt. Dort wird der von der Dieselpumpe erzeugte Überdruck durch ein membransteuertes Ventil begrenzt und das entlüftete Diesel der Saugleitung zugeführt. So wird lediglich die Dieselmenge über den Filter aus dem Tank angesaugt, die tatsächlich für die Verbrennung benötigt wird. Dieser, noch Luftanteile enthaltender Diesel, wird mit dem bereits entlüfteten Rücklaufdiesel in die Pumpe gesaugt. Durch die im Gehäuse angeordneten Schwimmerventile wird die ausgeschiedene Luft an die Atmosphäre abgegeben und ein konstantes Dieselniveau im Dieselenlüfter erreicht. Gleichzeitig wird die Arbeitswärme der Dieselpumpe zum Vorwärmen des Diesels genutzt. Ein Aufheizen des Dieseltanks ist somit nicht mehr gegeben und ein Rücklaufkühler wird nicht mehr benötigt. Dadurch entsteht an der Entlüftung des Dieseltanks kein lästiger Dieseldampf.

**Anwendungsbereich:**

Der Dieselfilter mit Entlüfter wird an Dieselmotoren (Saugbetrieb), die im Ein-

strangsystem mit Rücklaufzuführung betrieben werden, eingesetzt. Die Rücklaufleitung zum Tank wird überflüssig.

**Weitere Vorteile dieses Dieselfilters:**

Bei rauer See wird bekanntlich der Schmutz im Tank aufgewirbelt, und setzt jeden herkömmlichen Vorfilter sofort zu. Bei diesem Filter wird nicht kontinuierlich der Treibstoff durch den Filter gepumpt, sondern nur der verbrannte Treibstoff wird gefiltert.

**Der Filtereinsatz:**

Der Sinterkunststoffeinsatz (Siku) besteht aus einer Vielzahl kleinster Kunststoffkügelchen und bietet eine feine Filterung. Seine Oberfläche ist durch die nach innen eingezogene Form gegenüber herkömmlichen Filtereinsätzen vergrößert. Störungen durch Abrieb von Fasern o. ä. sind ausgeschlossen. Der Filtereinsatz gewährleistet eine feine Filterung und sondert dadurch viele Alterungsprodukte des Diesels ab. Der Einsatz lässt sich nicht reinigen und muss vor

Beginn einer jeden Saison ersetzt werden. Feinfilter: 25-40 Pm „Magnum“ langer Filtereinsatz, lange Filtertasche. Es wird empfohlen, den Filtereinsatz zu Beginn jeder Saison auszuwechseln. Beim Wiederausammensetzen des Filters auf Sauberkeit von O-Ring und Dichtflächen achten. Überwurfmutter von Hand anziehen (keine Gewalt anwenden). Bezugsquelle: Marine Technik Hagen



**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 Weltumspannenden Seeverkehr. Das Herz unseres globalen Dienstleistungs- und Logistiksystems schlägt im „Haus der Schifffahrt“ an Deutschlands zweitgrößtem Reedereistandort. Von hier aus überzeugen wir anspruchsvolle Kunden über alle Ozeane hinweg mit zahlreichen modernen Schiffen und hochwertigen Leistungen.

[www.hartmann-reederei.de](http://www.hartmann-reederei.de)



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP