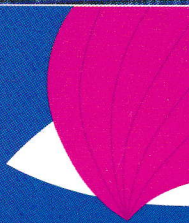


hanseboot



Bl

eh

hamburg  
29. Okt. – 6. Nov. 2005

46. Internationale Bootsausstellung Hamburg  
[www.hanseboot.de](http://www.hanseboot.de)

Hamburg Messe

Telefon +49 40 35 69-0 • [hanseboot@hamburg-messe.de](mailto:hanseboot@hamburg-messe.de)

# Klönsschnack



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



# Eine Frage der Sicherheit!



Vom DGARS und BSH getestet & zugelassen!

Sicherheit an Bord verdient höchste Priorität: Ihr Augenmerk möchten wir deshalb u.a. auf **AGM-Batterien** lenken. Batterieprobleme an Bord sind im besten Fall unerfreulich, im schlimmsten Fall eine Katastrophe. Interessant für Sie ist sicherlich unsere Partnerschaft mit dem KielRadio-Dienst. Damit ist weltweit E-mail- und Datenverkehr sowie Sprechfunk günstig, z.B. mit der passenden, für die Berufsschifffahrt zugelassenen Barret-Funkanlage, möglich. Immarsat E wird abgeschaltet, unsere COSPAS/SARSAT-EPIRBs (Wheel-Mark) sind deshalb hoch aktuell. Und nahezu kostenlos bieten wir Ihnen ein kleines aber wirksames Mann-über-Bord-System, lebensrettend durch Alarm und Motorstopp, bzw. der Autopilot steuert einen Kreis.

Sie sehen, es gibt viel Neues von rasmus Marine. Wir wünschen Ihnen eine gute Saison 2005 und eine Handbreit Wasser an fünf Seiten Ihres Schiffs.

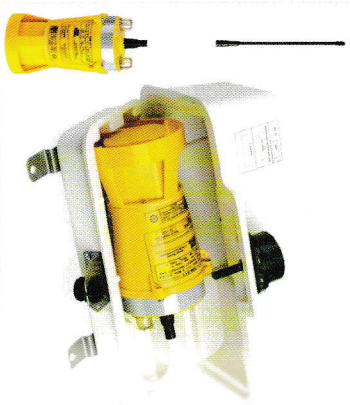
- rasmus 1**
- ▶ aktiver Radar-Reflektor
  - ▶ sicher gesehen werden bis 32 sm
  - ▶ wichtig in Fahrtgebieten mit Schnellfähren!
  - ▶ nur 48 cm hoch/ ø 4-8 cm

## 5 Jahre Garantie auf Lifeline Batterien Leistung von -40° C bis +55° C Gel war gestern!



- ▶ wartungsfrei
- ▶ 2-fach höhere Lebensdauer als Gel
- ▶ kaum Selbstentladung
- ▶ kein Nachladen innerhalb von 2 Jahren
- ▶ höchste Spitzenstromabgabe
- ▶ mit beliebiger Ladestromstärke schnell und effizient ladbar
- ▶ Tiefstentladung gefahrlos möglich
- ▶ keine Gasentwicklung

**KIELradio**  
KielRadio: via Kurzwelle können Sie weltweit Internet/Email und Nachrichten o. Wetterberichte empfangen usw. KielRadio ist der günstigste zuverlässige Datendienst. Fragen Sie uns!



## rasmus 3, EPIRB

- ▶ aktive Funk Seenot-Rettungsboje inkl. Schutzcontainer (hydrostatischer Auslöser)
- ▶ Satellitenunterstützte Verfolgung
- ▶ 406 und 121,5 MHz COSPAS/SARSAT
- ▶ Zulassung für Berufsschifffahrt (WheelMark)
- ▶ leicht umprogrammierbar
- ▶ kompakte Bauart, Boje: ø 12 cm, Höhe ohne Antenne 20 cm

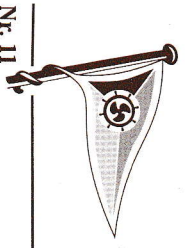
Weitere Produkte und Service im qualifizierten Fachhandel und unter [www.rasmus-marine.de](http://www.rasmus-marine.de). Beste Qualität zu vernünftigen Preisen und gute fachkundige Beratung zum Nulltarif.

rasmus Marine e.K. ▶ Fahrensodde 20 ▶ D-24944 Flensburg  
Tel.: +49 (0)461/3133-0 ▶ Fax: -200 ▶ E-mail: [info@rasmus-marine.de](mailto:info@rasmus-marine.de) ▶ [www.rasmus-marine.de](http://www.rasmus-marine.de)

**rasmus**  
MARINE



**Dantronik**  
MARINE  
Autorisierte Servicewerkstatt für Geräte von



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

Nr. 11

Juni 2005

## Inhalt

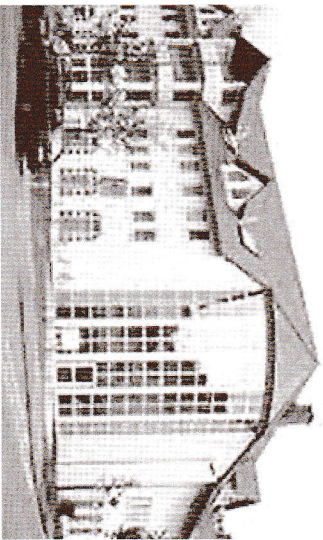
Vorwort des DTMV-Vorsitzenden .....	Seite 3
Terminkalender .....	5
Wir über uns / Nachruf .....	7/9
Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer 2005 .....	10
Die DTMV im ersten Halbjahr 2005 .....	11-13 + 15/16
Pressesstimmen .....	17/19
Berichte der Mitglieder	
- Wir ziehen auf's Schiff - Stimmungsbericht von der „SAUDADE“ .....	21/23/24
- Aus dem Logbuch der „SOLTAER“ .....	33/35
Wasserstraßen	
- Eine Kanalvision - Reaktivierung alter Wasserwege .....	37-39 + 41/43/45
DTMV - Bilderbogen .....	47
Schiffahrtspraxis	
- Vorsicht Kostentafel! .....	48/50
- Neufassung der Regeln für das Fahren auf niederländischen Binnenwasserstraßen ...	50/51
- Handbuch Binnenschifffahrtfunk .....	51
- Kanalpubläen .....	51
Bücherecke .....	53/54
Wir auf dem Wasser	
- Leserbrief eines niederländischen Binnenschiffers .....	56

## Impressum

Herausgeber: Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)  
Erscheinungsweise: Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)  
Redaktion: Brunnhilde Feddern, Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit/Presse Wilhelmshavenweg 2a, 26789 Leer (Ostfriesland)  
Tel. (04 91) 9 25 09 75, Fax: (04 91) 9 25 09 74  
e-mail: [B.Feddern@t-online.de](mailto:B.Feddern@t-online.de)  
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge sind die Verasser inhaltlich verantwortlich  
Traditionelles Melzweckschiff „EMS“ des WSA Emden  
Brunnhilde Feddern, Schiffahrtsmuseum Nordhorn, Franz Schmidt, Stieching  
Loodskoter Eems, René Buzio, Anke van Beckum  
Grafik Team, Werbeagentur, Leer (Ostfriesland), Tel.: (04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 9 25 55 - 26  
e-mail: [info@grafikteam.de](mailto:info@grafikteam.de), ISDN: 04 91 - 9 25 55 74 (Leonardo)  
Johanne Oltmanns  
Druckerei Sollermann, Leer

## Schieferdächer und Fassadenornamente vom Spezialisten

Schiefer, der Baustoff aus der Natur bietet ausgezeichnete Möglichkeiten zur anspruchsvollen Gestaltung von Dächern und Fassaden. Dachdeckermeister und Schieferdeckermeister Ulrich Horstmann beherrscht



alle Variationsmöglichkeiten über professionelle Deckarten bis hin zur Kunst am Bau. Und dabei kommt auch der ökonomische Aspekt nicht zu kurz. Unter Berücksichtigung der Lebensdauer ist ein Schieferdach immer eine Alternative. Es ist z.B. als Fassadenverkleidung, besonders mit Wärmedämmung, eine dauerhafte, und je nach Deckart, sehr kostengünstige Lösung. Der Fachbetrieb Horstmann ist eines der wenigen Unternehmen in der Bundesrepublik,

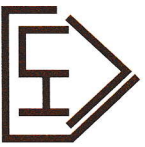
das noch die handwerkliche Kunst der Ornamentgestaltung beherrscht. Die Vielzahl der ausgeführten Arbeiten an sakralen, profanen und denkmalgeschützten Bauwerken zeugt von handwerklichem Können. Bauklemmpnerarbeiten, Wetterfahne und Blitzableiterbau (komplett) werden hier ebenso fachgerecht ausgeführt wie Flachdachabdichtungen und Isolierungen.

Die Spatzen pfeifen es vom Dach  
„der Horstmann“ ist der Mann vom Fach!

# Ulrich Horstmann

Dachdeckermeister und Schieferdeckermeister

Bedachungen - Isolierbau - Blitzableiterbau



34431 Marsberg · Westheimer Str. 14 · Tel. 0 29 92 - 36 66  
Auto-Tel. 01 71 - 7 20 37 79 · Fax: 0 29 92 - 81 28

## VORWORT


### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt,

die natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in Deutschland und in den Nachbarländern bilden die wesentlichen Grundlagen auch für die fahrtensportlichen Aktivitäten der Freizeitschiffahrt. Die schiffbaren Wasserwege dienen in erster Linie den klassischen Transportaufgaben mit energieparenden und umweltfreundlichen Binnenschiffen. Der Wirtschaftszweig Tourismus hat jedoch auch die freien Kapazitäten bei diesen naturnahen, sanften Transportwegen entdeckt. Dies gilt im gewerblichen Bereich für die Fahrgastschiffahrt mit Tagesausflug- und Kabinenschiffen sowie - mit in Jahrzehnten gewachsener Bedeutung - für die Nutzung durch die Sportschiffahrt. Auch die regionale Politik entdeckt zunehmend diese Verkehrsteilnehmer. Zwar ist der Neubau von Wasserstraßen kaum durchsetzbar, aber der Erhalt von bestehenden Wasserwegen ist unabdingbar. Die Reaktivierung von ehemals schiffbaren Gewässern und die damit verbundenen wirtschaftlichen Möglichkeiten werden noch zu wenig erkannt und genutzt.



Positive Beispiele und Initiativen in Ost und West lassen jedoch hoffen, dass die Wasserstraßen nicht zum Stiefkind der Nation werden.

Die DTMV wird diese Entwicklung im Interesse ihrer Mitglieder aufmerksam begleiten, auch unter dem von ihr geprägten Motto „Wir auf dem Wasser“.

In Verbundenheit allen Freunden der Traditionsschiffahrt wiederum allzeit gute Fahrt und immer eine glückliche Heimkehr sowie meine guten Wünsche für ein gesundes Wiedersehen. 

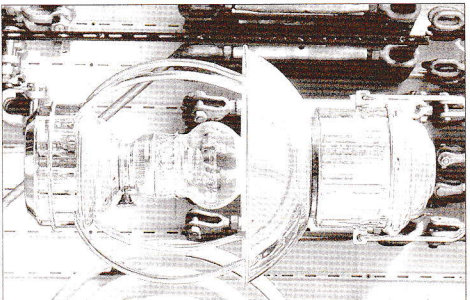
1. Vorsitzender

# TOPLICHT

## SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust  
bis Zitrone ...

Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, 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)



## GUTEN APPETIT!


Mit BIOSOK® wird Öl in Ihrer Bilge  
ein kulinarischer Hochgenuss  
für Mikroorganismen

Durch das in BIOSOK® enthaltene PRP® werden die Kohlenwasserstoffe des Öls gebunden. Enthaltene, spezielle Nährstoffe regen den Wachstum von Mikroorganismen an, die dann in kurzer Zeit die Ölmoleküle biologisch abbauen. Die Handhabung ist denkbar einfach. Am Anfang der Saison legen Sie BIOSOK® einfach in die Bilge. Dort kann es sofort 450g Öl binden. Nachdem BIOSOK® innerhalb der Saison ca. 800ml Öl abgebaut hat, bleibt nur eine leere Stoffhülle, die dann umweltgerecht entsorgt werden kann.

empfohlener Verkaufspreis **€ 32,50**  
incl. Mehrwertsteuer


Handelndemachweis bei:  
Robert Lindemann KG • Wendenstraße 455 • 20537 Hamburg • Tel.: 040 - 21 11 97 0 • email: [info@lindemann-kg.de](mailto:info@lindemann-kg.de)


## Terminkalender 2005

- 25.-26.06. Nordhorner Bootskorso 2005 (siehe besondere Veranstaltungen)
- 01.-03.07. 15. Skipperreffen in Ketzin / Havel, des Landesverbandes Motorbootsport Brandenburg, Tel.: (030) 5224734
- 28.-31.07. „LEER MARITIM“ - Internationales Tourenskipperreffen, 25. Sternfahrt „Kurs Nord“ des Deutschen Motor yachtverbandes (DMYV) in Leer (siehe besondere Veranstaltungen)
- 29.07. Tee-Empfang der DTMV-Crews beim Leeraner Bürgermeister, Wolfgang Kellner, um 11.00 Uhr im großen Festsaal des Historischen Rathauses in Leer
- 30.07. Mitgliederversammlung der DTMV um 15.00 Uhr im großen Festsaal des Historischen Rathauses in Leer (siehe besondere Veranstaltungen)
- 05.-07.08. DTMV-Zielfahrt zum Internationalen Traditionsschiff-Treffen des Heimatvereins (Schipper-Klotje) in Leer / Ostfriesland (siehe besondere Veranstaltungen)
- 10.-14.08. Sail Bremerhaven 2005 - u.a. Große Windjammer-Parade auf der Weser. 50 Jahre Bundeswehr und Deutsche Marine, Großes Shanty-Chor-Treffen „Melodien der Meere“, Höhenfeuerwerk über der Weser mit Live-Konzert u. vieles mehr.
- 11.-14.08. Hanse Sail Rostock 2005 - u.a. Windjammer und Großschiffe, sowie Traditionssegler machen fest. Schiffsbesichtigungen, Shantychoringen, Kulturprogramm, Ausstellungen, Regatten vor Warnemünde, Kutterregatta, Bühnenprogramme, Ragatta der Traditionssegler und vieles mehr.
- 12.-14.08. Pavillon d'Or, Gent
- 19.-21.08. Kanalfestival, Datteln
- 27.08.-03.09. Zu einer Sternfahrt lädt ein, der Österreichische Verein der „Freunde Historischer Schiffe“, Wien. Unter dem Motto „Nostalgie-Schiffahrt nach Budapest und Neszmély für historische Wasserfahrzeuge.“ E-mail: [klein@nw.at](mailto:klein@nw.at)
- 11.09. Tag des Denkmals - Fördervereine Maritimer Denkmalschutz und „Retter den Roten Sand“, Bremerhaven
- 11.-20.09. Große Jubiläumsausstellung 120 Jahre Leuchtturm Roter Sand im Alten Kraftwerk, Bremerhaven (Fördervereine „Maritimer Denkmalschutz“ und „Retter den Roten Sand“)
- 16.-18.09. Sternfahrt Weser, Landesverband Motorbootsport Bremen
- 24.09.-02.10. INTERBOOT, Messe Friedrichshafen
- 23.-31.10. hanseboot, Messe Hamburg
- 01.11. 120. Geburtstag „Leuchtturm Roter Sand“ in Bremerhaven 

**Fahren auch Sie mit uns den richtigen Kurs in die Zukunft.**

**Wir sind die Experten für  
Schiffsfinanzierungen.**

**Ostfriesische Volksbank eG**  
Mühlenstr. 6 - 12 · 26789 Leer  
Telefon: (0491) 9272 - 0

**Volksbank Haren/Ems**  
Kirchstr. 20 - 22 · 49733 Haren  
Telefon: (05932) 509 - 0

**Volksbank Papenburg**  
Hauptkanal links 52 · 26871 Papenburg  
Telefon: (04961) 9465 - 0

**Bank für Schifffahrt (Bfs)**  
Hindenburgstr. 5 · 30175 Hannover  
Telefon: (0511) 28049 - 0



[www.ostfriesische-volksbank.de](http://www.ostfriesische-volksbank.de)  
[www.volksbank-haren.de](http://www.volksbank-haren.de)  
[www.volksbank-papenburg.de](http://www.volksbank-papenburg.de)  
[www.bank-fuer-schifffahrt.de](http://www.bank-fuer-schifffahrt.de)

## Wir über uns

### Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist zur Vertretung der gemeinsamen Interessen ein Zusammenschluss von Eignern traditioneller Motor-schiffe und -boote mit einem Mindestalter von 50 Jahren sowie weiteren Freunden der Traditionsschifffahrt ohne oder mit jüngeren Wasserfahrzeugen als fördernde Mitglieder, die bei vollen Stimmrecht gleichermaßen willkommen sind.

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Daher ist eine gute Zusammenarbeit mit den Schifffahrts-museen unerlässlich. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahren-wassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV fahren, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. In diesem Sinne arbeitet die DTMV mit den einschlägigen Fachverbänden, Sportbünden und Organisationen zusammen.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ bemüht sich die DTMV auch um eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt.

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet im Rahmen des 25. Jubiläums des Internationalen Tourenskipper-Treffens des Deutschen Motor yachtverbandes im großen Festsaal des historischen Rathauses in Leer statt.

Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im „Deutschen Motor yachtverband e.V.“ (DMYV) sowie über den Kreissportbund Niedersachsen Mitglied im Landessportbund Niedersachsen. Daneben besteht für die DTMV die Mitgliedschaft in der „Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.“ (GSHW), dem Dachverband für die fahrende Traditionsschifffahrt in Deutschland mit der Interessenvertretung im EUROPEAN

MARITIME HERITAGE (EMH), ein europäischer Zusammenschluss nationaler Vereinigungen der Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen. Die DTMV arbeitet mit in dem GSHW-Fachausschuss „Binnen“.


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

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

Daneben werden die Kontakte zu einschlägigen schweizerischen, österreichischen und niederländischen Traditionsschiffvereinigungen weiter entwickelt.

Die DTMV wurde 1998 in Leer (Ostfriesland) gegründet. Sie ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Leer eingetragen und vom zuständigen Finanzamt als gemeinnütziger Verein im Sinne des Steuerrechts anerkannt (Abzugsfähigkeit von Spenden).

### „Klionschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klionschnack“ – Mitteilungen für Freunde der Traditionsschifffahrt heraus. Diese Schritt enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren, denen wir für ihre Mitwirkung danken. „Klionschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschifffahrt kostenlos abgegeben. Neben der ehrenamtlichen Redaktion wird die Herstellung mit Anzeigen einschlägiger Firmen und Einrichtungen finanziert, die damit auch eine für sie interessante Zielgruppe ansprechen. Wir danken allen Inserenten und bitten unsere Leser um Beachtung. 

# Die Segelmacher

## Maßanfertigungen von Meisterhand

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

www.DerSegelmacher.de • info@der-segelmacher.de



Propangas-Station

## Salverius Nachf.

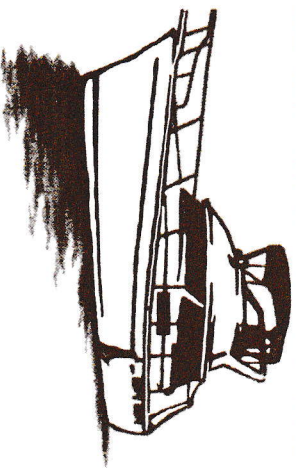
Inhaber:  
Vollborth & Battemann

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



GRAFIK-TEAM - LEER

# BOOTE MOTOREN SERVICE



# OTTEN

**Transporte • Verkauf • Service  
Winterlager • Trailerverleih  
Reparaturen • Einbau • Ausbau**

Gutenbergr. 8a • 26632 RIEPE • Tel.: 0 49 28 - 84 91-02  
FOX: 0 49 28 - 84 91-03 • Mobil: 01 60 - 99 131 560

## Wir über uns

### Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies als „aktive“ Traditionsschiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder – mit vollem Stimmrecht – ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot.

Zur Zeit sind in der DTMV über 130 Mitglieder mit über 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge (einschließlich der an die Verbände und Sportbünde abzuführenden Umlagen):

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot)	= 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsseigner	= 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 (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei, wenn beide Elternteile Mitglieder sind.	

### Geschäftsstelle

Dieter Feddern, 1. Vorsitzender,  
Wilhelmningang 2 a, 26789 Leer (Ostfriesl.)  
Telefon (0491) 9250975, Fax: (0491) 9250974,  
email: B.Feddern@t-online.de.  
Internet-Adresse der DTMV :  
http://www.dtmv-online.de.  
DTMV-Bankverbindung:  
Ostfriesische Volksbank Leer  
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00). **LE**

### Nachruf

Eine liebe Freundin aus dem Kreis der DTMV-Mitglieder hat uns überraschend verlassen – wie so oft viel zu früh. Viele gemeinsamen Träume für das Fahren und Leben auf dem Wasser blieben damit unerfüllt.

Am 11. Februar 2005 verstarb in Hamburg

**Gerda Auhagen**  
MS SVEN  
Heinathafen Eckernförde

Aus dem Nachruf der Familie:  
„Ihr Lieben, ich habe abgemustert und trete meine letzte Reise an.“

Zusammen mit Helmuth Auhagen und der Familie trauern wir um diesen schmerzlichen Verlust. Gern denken wir an die Begegnungen und Gespräche mit Gerda – sie war und fühlte sich als Teil der Traditionsschifferfamilie. Wir werden das Andenken an sie in Ehren halten.  
„Farewell“ Gerda auf Deiner letzten Reise.

Die Mitgliedergemeinschaft der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung

## Leer Maritim - 25. Internationales Tourenskippertreffen - Sternfahrt „Kurs Nord“ des Deutschen Motoryachtverbandes

Der Deutsche Motoryachtverband lädt ein. Zum 25. Male findet vom 28. bis zum 31. Juli das Internationale Tourenskippertreffen „Kurs Nord“ statt. Der Verband und die Stadt Leer haben in Gemeinschaftsarbeit ein buntes Programm zusammengestellt. Auch das Binnenschiffahrts-Museum aus Duisburg wird als Gast der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung auf MS TÜMMLER mit einem Informationsstand vertreten sein. Viele Boote und Schiffe werden wieder den Weg nach Leer finden und das „silberne Jubiläum“ in Leer feiern. Als Motor des ganzen ist der Präsident des Deutschen Motoryachtverbandes, Winfried Röcker, anzusehen. Herzlichen Glückwunsch!


Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) wurde während des Tourenskippertreffens im Jahre 1998 aus der Taufe gehoben. Seit der Zeit nehmen Schiffe und Boote der DTMV an dieser Veranstaltung teil.

Im Rahmen des Tourenskippertreffens findet am 30.07 um 15.00 Uhr die Mitgliederversammlung der DTMV statt. Die Stadt Leer hat der DTMV zu diesem Zweck den großen Festsaal des Alten Rathauses zur Verfügung gestellt. Hier sind auch die Mitglieder der DTMV am 29. Juli um 11.00 Uhr zum Tee-Empfang bei Bürgermeister Wolfgang Kellner eingeladen.

Die Ausschreibung des Deutschen Motoryachtverbandes zum Tourenskippertreffen enthält alle Informationen über die Vielfalt der Angebote am Hafen und in der Stadt. Gute Laune im Gepäck und wie immer – strahlender Sonnenschein – das wäre eine feine Sache.

## Zielfahrt der DTMV zum Internationalen Traditionsschiff-Treffen des Heimatvereins (Schipper-Klotje) in Leer

Auf der Grundlage der Einladung des Schipper-Klotje für Traditionsschiffe schreibt die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) ihre diesjährige Zielfahrt für Freunde der Traditionsschiffahrt vom jeweiligen Heimathafen zum Veranstaltungsort Leer aus. Das Treffen findet vom 5. bis zum 7. August 2005 in Leer statt.

Veranstalter des „Treffen Traditionsschiffe unner d`Rathuustoorn in Leer“ ist im Rahmen eines grenzüberschreitenden Projekts in Zusammenarbeit mit der niederländischen Stiftung „Groninger Welvaart“ das Schipper-Klotje. Ziel der damit verbundenen nautisch-kulturellen Veranstaltung im Sommer 2005 ist es, die Bedeutung der Schifffahrt im Norden der Niederlande und in Nordwestdeutschland heute und früher zu veranschaulichen. 



### Mensch und Meer...

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Seenotretter im Einsatz. Rund um die Uhr. Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee.  
Finanziert nur durch freiwillige Beiträge und Spenden – ohne staatliche Zuschüsse.

## 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 07-590,  
E-Mail: info@dgzrs.de  
Internet: www.dgzrs.de

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



## Tee-Empfang beim Bürgermeister

Eine Pressemeldung über die im Hafen Leer überwinternden DTMV-Schiffe führte dazu, dass der Leeraner Bürgermeister, Wolfgang Kellner, die Crews dieser Fahrzeuge spontan zu einem Tee-Empfang in Pressevertreter berichteten u.a. hierüber wie folgt:

„Bürgermeister bedankt sich bei Schiffen für ihre Treue mit einem Tee-Empfang...“ Ein Hafen ohne Schiffe ist eine traurige Angelegenheit, sagte Wolfgang Kellner. Darum ist er überaus erfreut, dass zahlreiche Traditionsmotorbootbesitzer den Winter in Leer verbringen. Ein großes Dankeschön sprach der Bürgermeister seinen Gästen beim gestrigen Tee-Empfang im Rathaus aus. „Die Zugvögel machen Rast. Ich freue mich, dass Leer ihr Rastplatz ist.“ Winterlager aus den Niederlanden und aus Deutschland waren seiner Einladung gefolgt. Insgesamt haben derzeit sieben Traditionsmotorboote im Leeraner Hafen festgemacht. Dieter Feddern, Vorsitzender der Deutschen Traditionsmotorboot-Vereinigung (DTMV) mit Sitz in Leer, dankte für die Unterstützung des Vereins...“



Tee-Empfang beim Bürgermeister

## Auslandserfahrungen

Marita und Franz, die sich augenblicklich mit ihrer Seefähigkeit „SOLITAER“ im französischen St. Jean de Losne aufhalten trafen

eines Tages mit dem Auto wieder in Leer ein. Die Freude war riesig. Sie hatten viel zu erzählen, von ihrem ersten Winter in Frankreich. Christine und Wolfgang Giel kamen dazu. Sie planen mit ihrem Schiff „CHRISTINE“ demnächst ebenfalls unser Nachbarland zu erkunden. Franz und Marita werden sobald nicht zurückkommen. Es zieht sie weiter nach Süden. Wir werden ihre Reise in „Klönsschnack“ weiter verfolgen und wünschen eine gute Fahrt und glückliche Heimkehr!



Fachsimpen über Frankreich

Ferner erhielt die DTMV lieben Besuch aus der Schweiz. Zwei Boote des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Bekannte unserer Schweizer Mitglieder. Kurt Frey und Annette und René Buzio, die ebenfalls diesem Klub angehören, wollten sich u.a. fachliche Erkundigungen über deutsche Wasserstraßen einholen. Es wurde ein lebhafter Nachmittag und die Zeit verging viel zu schnell. So ist es unter Wasserwandern, man wird sich sicher wiedersehen!



Besuch aus der Schweiz: (v.l.) Hannes Bieri, Dieter Feddern, Edith Bieri, Esther und Stephan Steiner



## 5. Seminar „Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“

Vom 7. bis zum 11. Februar fand unter Mitwirkung der DTMV in der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule in Poishausen (Landkreis Leece) das beliebte Winterseminar statt. Wiederum war das Seminar gut besucht. „Törf, Törf, Törf!“ Unter diesem Motto zeigte Albert Wehner – bei einer gemütlichen Tasse Tee im Heimatmuseum Leer – seinen neuen Dia-Vortrag. Wie immer, waren die Teilnehmer von der Zusammenstellung der Dias und dem Vortrag hellauf begeistert.

Weiter ging es nach Ditzum, zur Bütjfer-Weert. Hier werden in erster Linie Holzboote gebaut und restauriert. Für die Traditionsschiffer dürfte aber auch interessant sein, dass – wenn Platz vorhanden ist – durchaus auch ein Stahlschiff willkommen ist. Für SÜK-pflichtige Schiffe vielleicht nicht ganz uninteressant.

Am nächsten Tag gab es dann Seefahrt pur. Mit dem traditionellen Mehrzweckschiff „EMS“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden ging es dann zum niederländischen Delfzijl. Es ist immer wieder höchst interessant, Kapitän de Bühr zu erleben. Er scheint mit diesem Schätzchen von Schiff

verwachsen zu sein. Seine Kenntnisse über diesen Fahrbereich und die Technik des Schiffes lassen keine Langeweile aufkommen. Dazu noch das hervorragende Essen... Außerdem befand sich Dr. Wolfgang Hofer, Vorsitzender des Vereins „Traditionsschiff Prinz Heinrich“ an Bord und berichtete über das Projekt. Das 1909 auf der Meyer-Weert gebaute Traditionsschiff hat eine bunte Vergangenheit hinter sich. In Leer hat sich ein Verein gegründet, der das zur Zeit etwas mitgenommene Schiff wieder in seinen einstigen Zustand versetzen will. – Ein höchst interessantes Projekt –. Wir berichteten in „Klönschnack Nr. 8“ bereits darüber und werden weiter „am Ball“



Dr. Wolfgang Hofer auf der „EMS“

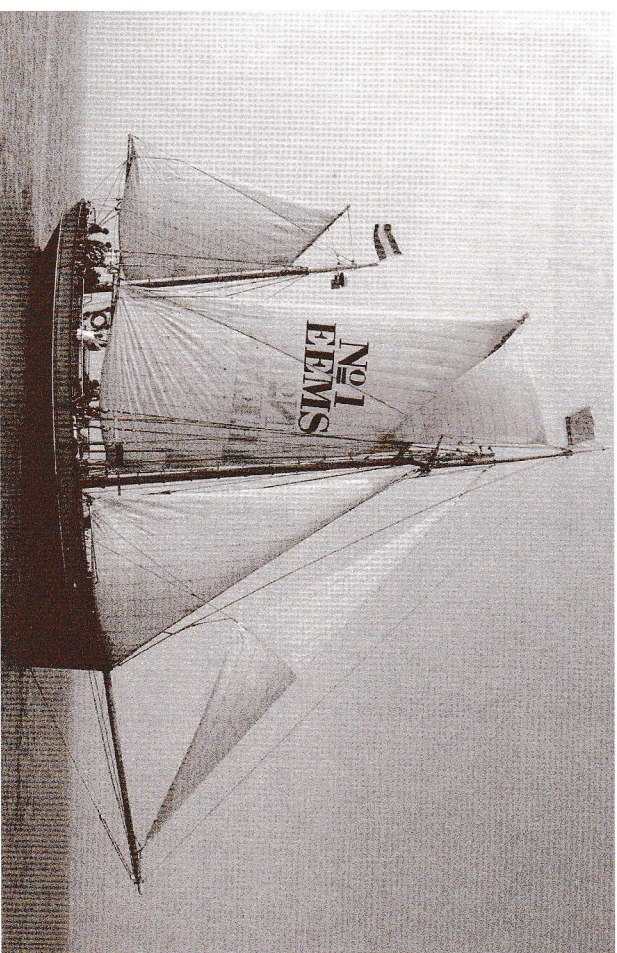
In Delfzijl ging es dann auf einen Sprung zum „Loodskotter Eems“. Der historische Lotsenkutter Eems ist durch eine Initiative der „Stichting Loodskotter Eems“ gebaut worden. Im Jahre 1997 entstand die Idee, dem Hafen von Delfzijl sein eigenes Bild zu geben. Als Andenken daran, was die Lotsenkutter von Delfzijl einst hatten leisten müssen entschloss man sich, einen neuen Lotsenkutter zu bauen. Wir haben das Schiff im Bau gesehen. Jetzt ist es fertig. Die Stiftung „Mens & Werk“ (Mensch und Arbeit) gab hierbei jungen Menschen Arbeit und die Möglichkeit zur Ausbildung zum Schiffsbauer.

Lotsenkutter spielen seit langem eine große Rolle, um die Schiffe sicher nach Delfzijl zu geleiten. Mit diesem Typ Segelschiff wurden die Lotsen vom Rijksloodsdiensdienst auf der Außenems in Bereitschaft gehalten und von dort mit kleinen Booten zu den Schiffen gebracht bzw. abgeholt. Delfzijl war in dieser Zeit einer der Heimathäfen

für diese Dienste. Die Anwesenheit der Kutter sorgte nicht nur für eine sichere Schifffahrt, sondern hatte auch einen günstigen Einfluss auf das lokale ökonomische Leben. Im Jahre 1923 wurde der letzte Lotsenkutter aus der Fahrt genommen. Der Lotsendienst bleibt, aber das Bild dieser segelnden Flotte ist verschwunden. Darum begannen im Jahre 1997 die Planungen für den Neubau des „Loodskotter Eems“.

Ohne hauttonah die Geschichte der Moorre zu erleben, würde in diesem Seminar etwas fehlen. Diesmal besuchten wir das Moormuseum „Eiland“ in Westgrotefehn. Im Anschluss daran etwas ganz anderes, die Besichtigung des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven.

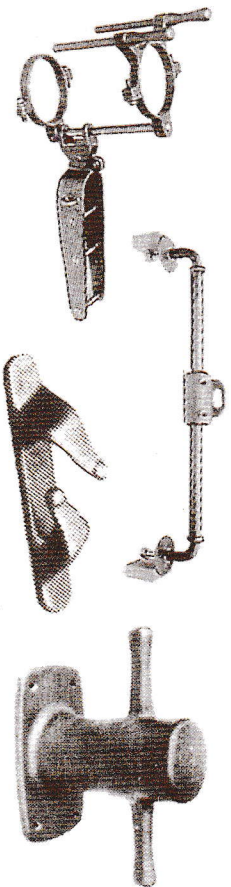
Höchst interessant fanden wir uns dann am nächsten Tag in der Gegenwart wieder. Die Besichtigung der Firma „Nordlandpapier“ in Dörpen am Küstenkanal stand auf dem Programm. Es ist enorm, was hier in der „Wildnis“ entstanden ist.



Loodskotter „EEMS“



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



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

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

## Qualität preiswert eingekauft

## für die Berufsschiffahrt

- Wir pressen Hydraulikschläuche
- Farben / Lacke
- Schmierstoffe
- Feuerlösch-
- Kundendienst
- Tauwerk
- Drahtseile

**H. H. Johmann**  
Schiffs- und Industriebedarf

Münster · Rheinstraße 40  
Tel.: 0 21 51 / 23 56 19

Haren (Ems) · Zeppelinstraße 3-6  
Tel.: 0 59 32 / 7 34 70

## Die DTMV im ersten Halbjahr 2005

Ein kurzer Abriss:

- 1967 Grundsteinlegung
- 1969 Produktionsbeginn (Papiermaschine 1)
- Europas größte Feinpapierfabrik mit 4 Papiermaschinen und 2 Streichmaschinen
- Europas größte Ausrüstung mit 18 Großformatquerschneidern und 2 Kleinformatlinien
- ca. 1,3 Mio. Tonnen Jahresproduktion
- ca. 1.850 Mitarbeiter
- Qualifizierte Berufsausbildung sowie laufende Fort- und Weiterbildung
- Die Nordland Papier GmbH ist ein Mitglied der „UPM-Kymmene Group“

Große Transportmengen werden hier hin und her bewegt. Flüssigkreide und Zellige werden zum großen Teil mit Schiffen angeliefert. Die Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr (DUK) mbH ist eine Tochtergesellschaft der UPM, ebenfalls das Güterverkehrsunternehmen Emsland Servicegesellschaft (GES) mbH sowie Das Emsland Logistik Center (ELC) GmbH. Es ist also nicht weiter verwunderlich, dass wir über diesen Punkt mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sprechen wollten. Der zuständige Amtsleiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Meppen,



Bauberrat Holger Giest berichtete über den Sachstand des Dortmund-Ems-Kanals, des Kistenkanals und der Ems und zeigte u.a. Zukunftsperspektiven für die Ems im Bereich der Schleuse Herbrum auf. Außerdem lud er den Vorsitzenden der DTMV zum „Runden Tisch Sportschiffahrt“ nach Meppen ein.

Bei Gesprächen am Abschlussabend des Seminars in der „Alten Schmiede“ konnten die Teilnehmer noch einmal das Erlebte diskutieren. „Manöverkritik“ gab es nicht. Im Gegenteil alle waren auch von diesem Seminar wieder helllauf begeistert und haben sich zum Teil schon wieder für das nächste Jahr angemeldet. „Informativ und höchst interessant“ - das war die Meinung aller Teilnehmer, gerichtet an den Seminarleiter Heinz Halwassen.



Potshausen - die Teilnehmer verabschieden sich

## Runder Tisch „Sportschiffahrt“ beim WSA Meppen

Auf Einladung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Meppen / Ems fand am 18. März 2005 in dessen Dienstgebäude die 2. Gesprächsrunde mit Vertretern der regionalen Wassersportvereinen statt. Des Weiteren nahmen für den Landesverband Motorbootsport Niedersachsen der kürzlich neu gewählte Präsident, Hans-Peter

Grüßlich, sowie neben Vertretern verschiedener regionaler Einrichtungen und der Presse das Ehepaar Christine und Wolfgang Giel (MS CHRISTINE) für die DTMV, mit Register- und Geschäftsitz in Leer, an diesem fachlichen Gedankenaustausch teil. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem 1. „Runden Tisch Sportschiffahrt“ hatte der Amtsleiter des WSA Meppen, Bauoberrat Holger Giest die Initiative für eine Fortsetzung der Gesprächsrunde ergriffen. Hiermit zeigt sich eine besondere Aufgeschlossenheit für die Belange des „Kundeskreises“ Sportschiffahrt als intensive Nutzer der Wasserstraßen. Die Mitarbeiter des WSA stellen den Teilnehmern abgeschlossene bzw. geplante Baumaßnahmen in ihrem Amtsbereich vor. Die Vertreter der Sportschiffahrt konnten in der Aussprache ihre Anliegen einbringen.

Fazit: Für beide Seiten ein nützlicher Gedankenaustausch. Durch gegenseitige Information wird damit nicht nur Verständnis weiterentwickelt, sondern bereits im Vorfeld Nützliches für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geregelt. Aus der Sicht der DTMV sind derartige Gesprächsrunden – auch in anderen Bereichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – sehr zu begrüßen. **12**

### Verbandstag des Deutschen Motoryachtverbandes

Im April 2005 fand der Verbandstag des Deutschen Motoryachtverbandes in Kassel statt. Die DTMV wurde durch den ehemaligen Vorsitzenden, Artur Stumpf, vertreten. Winfried Röcker wurde von der Versammlung mit großer Mehrheit erneut zum Präsidenten des Deutschen Motoryachtverbandes gewählt. **13**

### Neue Osnabrücker Zeitung - 7. März 2005

## Leer zeigt Herz für alte Schiffe

Oldtimer-Vereinigung weiß das zu schätzen – jeder „Pott“ hat seine Geschichte



SEIN SCHIFF LIEGT DIREKT VOR DER HAUSTÜR: Dieter Feddern und seine Frau sind vernarrt in schwimmende Oldtimer. Foto:ddp

132 Jahre hat bereits seit der Vereinigung. Mittlerweile hatten sich Anlagen aus anderen Orten, die sich anlässlich von Hafenfesten mit Schiffskassenspenden und den Besuchern einen spannenden Plausch mit den Skippern bieten wollten. Denn über jedes der 85 zur Vereinigung zählenden Schiffe mit einem Mindestalter von 50 Jahren lässt sich eine Geschichte erzählen.

130 Liebhaber der Oldtimer zu Wasser gehören dem Verein mit Sitz in Leer an. Der Vorsitzende Dieter Feddern entdeckte seine Liebe zur Schifffahrt in früher Jugend. Doch nach dreieinhalb Jahren auf einem Binnenschiff und sechs Jahren bei der Bundesmarine wurde er zur „Landratte“ Feddern heuerte bei der Alexander-von-Humboldt-Stiftung in Bonn an und machte Karriere am Schreiberisch.

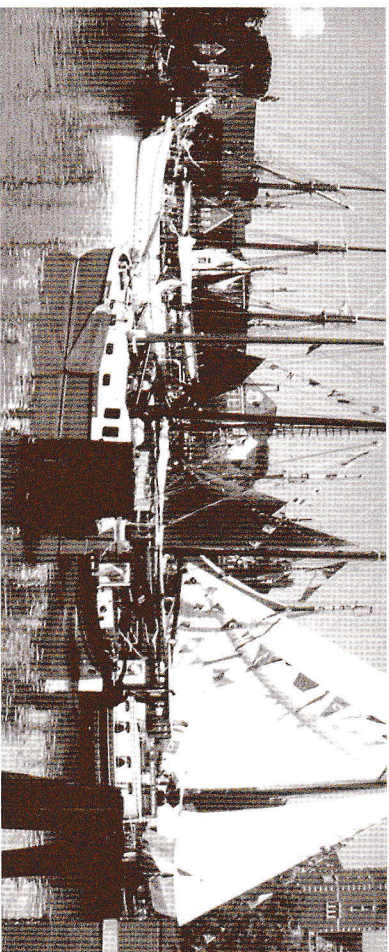
Der mittlerweile 66-jährige Wahl-Oldtimer hat unmittelbar vor seiner Haustür in Leer sein 83 Jahre altes Schiff „Tümmer“ liegen, das einst zum Mischelgang eingesetzt wurde. Feddern weiß es zu schätzen, dass die Stadt Leer die Traditionsmotorschiffvereinigung „mit offenen Armen empfangen hat“. Die Stadtväter hatten erkannt, wie positiv sich die historischen Schiffe auf das maritime Erscheinungsbild auswirken. So gebe es ein Gastlogerecht für Mitglieder der Vereinigung. Mittlerweile hatten sich Anlagen aus anderen Orten, die sich anlässlich von Hafenfesten mit Schiffskassenspenden und den Besuchern einen spannenden Plausch mit den Skippern bieten wollten. Denn über jedes der 85 zur Vereinigung zählenden Schiffe mit einem Mindestalter von 50 Jahren lässt sich eine Geschichte erzählen.

„Zwei Manneschiffe sind darunter“, berichtet Feddern. Eines sei für die niederländischen Streitkräfte als Vermessungsschiff in Indonesien unterwegs gewesen, das andere habe die französische Marine als Patrouillenboot benutzt. Zu den Skurrillitäten gehöre auch ein so genannter „Boddeker“. Dieses mehr als 90 Jahre alte Schiff wurde als schwimmender Tante-Emma-Laden für Binnenschiffer eingesetzt, um sie mit Lebensmittel zu versorgen.

Die Flotte der kunterbunten Mitgliederchar ist über ganz Deutschland verteilt. Auf dem Main, dem Neckar, dem Rhein und der Spree kümmern sich ein Stundendreher aus Passau, ein Feuerwehrmann aus Mühlheim und ein Kraftwerksmitarbeiter aus Lingen ebenso liebevoll um ihre schwimmenden Oldtimer wie ein Hochschüler aus dem niederländischen Groningen. (www.dtmv-online.de)

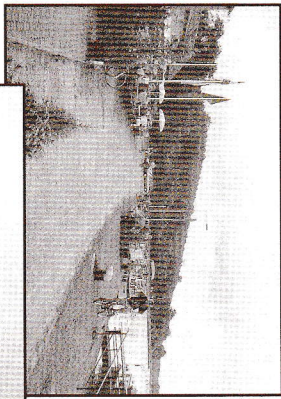
**Sonderanfertigungen**  
**Bootsscheiben**  
**Zuschnitte**  
**Plexiglas**  
**Kunststoffe**

2. Südweike 126 · 26817 Rhaderfehn  
Tel.: (04952) 94 16 29 · Fax: 85 52  
www.malicryl.de



Buntes Treiben im Leeraner Hafen

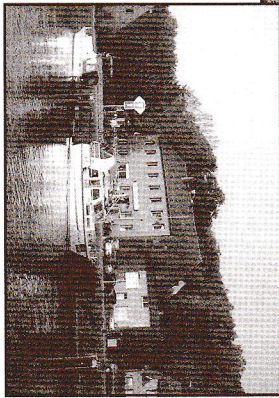
# Gemütliche Gastlichkeit direkt am Dortmund-Ems-Kanal ...über 100 Jahre



- geöffnet ab 10.00 Uhr
- Festsaal für 40 Personen
- gutbürgerliche Küche
- täglich kulinarische Fischgerichte
- Anleger direkt am Haus

*Café & Bistro*

## Am nassen Dreieck



### Veranstaltungen im Juli 2005

**29.07.05** Eröffnung Ausstellungs-Pavillon „Nasses Dreieck“ zur Dokumentation der Geschichte und Technik der Wasserstraßen MLK + DEK

#### Kanalfest

- Placedo-Theater auf einer Bühne
- Trio-Jazz-Kapelle
- Abends mit Lasershow

**30.07.05** - Konzert „Die Castellans“  
- Folk Sommer 2005

Inhaber: Marlies Brunke · Am Hafen 15 · 48477 Hörstel · Telefon: 0 54 59 / 15 71

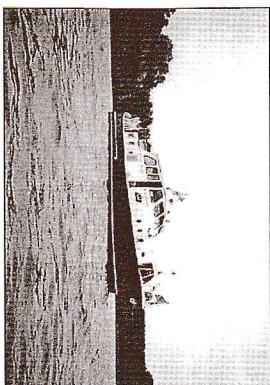
## Pressestimmen

navalis - 1/05

Brunhilde Feddern

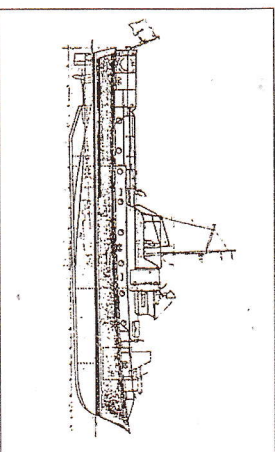
### Die Schiffe der DTMV - Vedette "Hai"

Zwölftürigen gelangte das Schiff 1967 wieder nach Deutschland in privater Hand. Das Schiff wurde vom damaligen Besitzer als Yacht umgebaut und der bisher offene Steuerstand großartig überdacht, so dass ein sehr schöner, großer Salon entstand. Heinz Bock kannte das Fahrzeug im Jahre 1976 und bevor er den Innenausbau nach seinem Geschmack - in Mahagoni und Teak gestaltete, ging einige Zeit ins Land.



Heinz und Gisela Bock auf Urlaubstern in die Berliner Gewässer.

Wie gesagt, früher wurde das Schiff von der freien Brücke aus gefahren. Zur Verständigung mit der Mannschaft diente hierbei ein Sprachrohr. Im vorderen Teil der Vedette war der Funker tätig. Hier befanden sich auch Herd und Heizkessel, Toilette und Wassertank, sowie ein Eisstrahler. Der Niedergang zum Mitschiff liegenden Maschinenraum war Backbord und Steuerbord hinter der Brücke angebracht, so dass der Motor bequem von beiden Seiten aus bedient und gewartet werden konnte. Werkbank und Getriebe war ebenfalls im Maschinenraum untergebracht. Die Niedergänge zum Maschinenraum, der Maschinenraum selbst, die gesamte Maschine und die Ruderanlage sind auch heute noch im Originalzustand. Das ist bei einem über 50jährigen Schiff - auch in der DTMV - nicht selbstverständlich.



Der Wohnbereich war über einen vom Achterdeck aus zugänglichen Niedergang erreichbar. Auf dem Bug der Vedette war ein kleines Geschütz angebracht. Das Schiff war in Frankreich zum Schutz der Kus-

te eingesetzt worden.

#### Liebling der gesamten Familie

Der Diplom-Ingenieur Heinz Bock ist nicht nur Mitglied der DTMV, sondern auch Liebhaber traditioneller Schiffe. „Ein modernes Schiff war für uns nie ein Thema und auch die nächste Generation ist mit Leib und Seele dabei. Die Liebe zur Schifffahrt hat in unserer Familie Tradition. Mein Vater fuhr 1911 auf der SMS „Hansa“, mit der SMS „Großer Kurfürst“ war er im ersten Weltkrieg Teilhaber der Skagerrakschacht. Mein Onkel fuhr als Kapitän auf Rheinschiffen, meine Brüder waren im zweiten Weltkrieg bei der Marine, mein Sohn und Schwiegersohn leisteten ihren Dienst auf einem Schnellboot der Bundesmarine und alle Frauen in meiner großen Familie besitzen Führerscheine, um dieses Schiff fahren zu dürfen. Die Maschine wird von meinem Sohn und mir liebevoll und handlich gewartet, so dass sie auch heute nach über 50 Jahren verlässlich wie ein Uhrwerk läuft. Wenn auch vieles aus der Anfangszeit seinen Platz an Bord hat, so ist was Sicherheit und Bequemlichkeit anbelangt alles auf dem neuesten Stand. Ohnmachts-ichere Schwimmwesten, Rettungsringe, Funk und Telefon fehlen genau so wenig, wie Backofen, Kühl- und Gefrierstank.“

Fahrgeliebter Rhein, Lahn, Main, Mosel. Seit Bestehen der DTMV hat sich das Fahrgeliebte auch nach Norden verlagert. U. a. nach Leer, Berlin und Potsdam. Die Jugend der Familie Bock liebt es auch schon mal schneller und wenn „Vaters“ Schiff nicht zu haben ist, verbringen sie liebend gern ihren Urlaub mit einem Döschboot in Belgien an der Mäas um Wasserschki zu laufen. Auch die See-Segelrei an der Ostsee findet statt. Man kann wohl sagen, die Bocks sind eine durch und durch maritime Familie.

#### Technische Daten der Vedette "Hai"

Länge: 14,93 m  
Breite: 2,91 m  
Tiefgang: 0,93 m  
Verdrängung: 12 t  
Geschwindigkeit: 15 Knoten  
Motor: (Karl Benz GmbH) MMVHR5418A  
220 PS, 1500 U/min

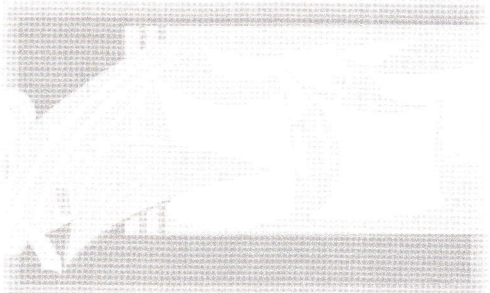
# BINNENSCHIFFFAHRTS



## VERLAG GMBH

**Wir führen alles für die Güter-, Personen- und Sportschiffahrt:**

WESKA (Europäischer Schiffsahrts- und Hafenkalender)  
Polizeiverordnungen, Gesetzeswerke, Unterrichtsmaterial,  
Wasserstraßenübersichtskarten und Hafenpläne, nautische  
Reiseführer und Bildbände...



Binnenschiffahrts-Verlag GmbH  
Haus Rhein • Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg (Ruhrort)  
Telefon: 0203-80006-20 • Telefax: 0203-80006-21

## Berichte der Mitglieder

### Wir ziehen auf unser Schiff! Von Annette und René Buzio, DTMV

Der Count-Down in der Schweiz vor unserer Abreise war wahnsinnig, im Geschäft wie zu Hause. Gearbeitet haben wir ja bereits bis Dienstag, 18.5.2004, ganz normal bis 17.00 Uhr. Am Mittwoch packten wir von 6.00 Uhr bis 19.45 Uhr wie wild, wir glaubten wirklich nicht, dass wir es noch schaffen würden, immer wieder machte man irgendwo eine Schublade oder eine Kastentüre auf und es kam wieder etwas zum Vorschein... Der gemietete Lieferwagen war bis unter das Dach vollgeladen und die Preus bedenklich platt, er war kurz vor dem Zusammenbrechen. René ging dann schnell die Preus stärker pumpen und hoffte sehr, dass der Wagen die Fahrt nach Frankreich überstehen würde... Wir mussten nochmals einen ganzen Haufen, vor allem Kleider, zurücklassen.

Um 5.00 Uhr fuhren wir dann los und kamen gut voran. Beim schweizerisch-französischen Zoll keine Menschenseele, so fuhren wir erfreut ohne Halt durch. Über 100 km weiter bei einem Péage, hielten uns dann plötzlich vier Zöllner an und wollten wissen, was wir transportieren. Uns grauste, müssen wir nun hier alles auspacken und auf die Straße stellen? Nach ca. 20-minütiger Diskussion, (sie wollten einfach nicht glauben, dass wir nur Umzugsgut geladen haben, denn der Wagen war groß mit „Möbel Fischer“ angeschrieben), lassen sie uns weiter fahren. Wir hätten eben in Basel an den Zoll gehen sollen und entsprechende Formulare für unsere „alte und gebrauchte“ Ware ausfüllen müssen.

Bis Sonntag morgen haben wir dann lauffend den Lieferwagen entleert und die Schachtein, Säcke, Kartons, ect. ins Schiff oder in unser Gartenhäuschen gestellt. Zwischendurch musste aber René noch Diverses basteln, u.a. eine weitere Stange für



Annette und René Buzio mit Franz Schmidt von der „Solthae“. Man sieht, sie haben sich gut eingelebt die Kleider zum Aufhängen sowie das Pult und die Bücherregale zimmern. So verging die Zeit sehr schnell und Sonntag morgen, als wir zurück in die Schweiz fuhren, sah es im Schiff immer noch schlimm aus. Am Montag hatten wir dann noch diverse Termine in der Schweiz – Gemeinde, Bank, Arzt usw. – Und dann holten wir uns unseren „Jimmy“ aus dem Tierheim. Am Spätnachmittag war Hausübergabe – es verlief gottlob alles gut. Die Nacht verbrachten wir dann im Hotel.

Dienstag morgen fuhren wir dann definitiv los nach St. Jean. Jimmy hat natürlich alles sehr genau auskundschaften müssen. Probleme machte er uns die ersten zwei Nächte, da er sich nicht getraute den Niedergang vom Steuerhaus ins Schiff runterzuklettern. René bastelte ihm ein wunderschönes Brett mit Tritten, aber es ging auch so nicht. So musste er alleine dort oben die beiden Nächte verbringen. Jeden neuen Tag versuchte er es aber eine Stufe weiter runter zu gehen und nun springt er von der dritten Stufe mit einem Satz nach unten – geschafft! Unser Tagesablauf wird aber voll von ihm diktiert. Tagwache anfangs 6.00 Uhr oder noch früher. Jetzt ha-

## Berichte der Mitglieder

ben wir den Trick mit dem „Aufstehen per Wecker“ angewendet und stellen ihn alle paar Tage etwas später. Nun sind wir bei 7.15 angelangt. Dann folgt ein Rundgang um die Schleuse, bevor wir mit unseren Arbeiten beginnen. Einer von uns muss aber stets ein Auge auf Jimmy haben. Zur Zeit wird oberhalb unseres Liegeplatzes ein Haus gebaut (zudem werden für die Liegeplätze neue Elektrizitäts- und Telefonkabel verlegt) und da fahren nun vermehrt Autos LKW's, Bagger, etc. vorbei und wir betreten, dass er auf die Straße springt. Ferner gibt es 2 bis 3 größere Hunde in der Nachbarschaft, ihre „Herrlis“ lassen sie einfach laufen und kümmern sich überhaupt nicht um sie. So halten sich diese dann auch immer bei uns auf und umschwärmen Jimmy. Dadurch kommen wir halt nicht so schnell voran mit unseren Arbeiten. Ansonsten lebten wir zu Beginn wie die Zigeuner. Bei unserem Eintreffen hier ist die Absauge-Pumpe des WC's und der Dusche

Scheckbüchlein kam aber nie an, denn es wurde an unsere Adresse in der Schweiz geschickt. Auch der zweite Antrag kam nie an, anscheinend ist dieser verschollen, es klappte erst nach einem dritten Anlauf. Jetzt konnten wir auch das Rendezvous mit dem Telefonanbieter machen. Wir warten jedoch heute noch auf einen Terminvorschlag – und wie lange es dann noch dauert, weiß niemand....

„ausgesiegt“. Die Lieferung einer neuen dauerte über vier Wochen. Zur Not haben wir ein portables chemisches WC gekauft und es gab halt nur „Katzenwäsche“. Wenn es sehr heiß war, gingen wir halt in die Dusche der Capitanerie des H2O-Yachttafens durch. Wäsche waschen müssen wir zur Zeit auch noch im öffentlichen Waschlion, denn die Lieferfrist der neu bestellten Waschmaschine und des Tumblers dauert noch bis Mitte Juli.

Der Schreiner, welcher uns die Regale im Salon zimmern soll, kommt auch erst ca. Mitte August, vorher hat er keine Zeit. Dies ist ein Engländer, welcher hier selbständig auf diversen Schiffen arbeitet. Er soll sehr gute Arbeit leisten und ist nicht teuer. So können wir halt unsere hundert kleinen Sachen zum Aufstellen noch eine Weile nicht platzieren. Wir haben aber noch genügend Arbeit, drinnen und draußen, je nach Wetter, uns wird es sicherlich nicht langweilig. Und vor allem an etwas müssen wir uns noch gewöhnen... – wir haben ja Zeit...

Für die Beantragung eines Fixnetz-Telefons muss man den „Doktor“ machen: Bankauszug des Kontos für das Lastschriftverfahren, Kopie der ID (welche man nur beim Dorfphotografen machen kann) sowie eine Depotgebühr, welche aber nur mit einem Scheck bezahlt werden kann. Da wir kein Scheckbüchlein besaßen, mussten wir ein solches vorerst bestellen. Da unser Bankkonto aber in Moulhouse ist, dauert dies wiederum gut 14 Tage. Dieses

manchmal vor, als sei es nur für einen längeren Urlaub, obwohl die Abreise aus der Schweiz uns beiden schon sehr, sehr lange vorkommt. All die vergangenen Wochen hatten wir viel Besuch von Freunden und Bekannten mit ihren Schiffen, welche von hier aus starteten oder bereits auf ihrer diesjährigen Reise unterwegs waren. Wie ihr seht, haben wir uns bereits gut eingelebt und wir vermissen, bis jetzt, rein gar nichts. Wir leben auch gesünder. Das heißt



**ALTSTADT TISCHLEREI**

**Möbel Treppen**

**Parkett • Restaurierung**

**Schiffsinnenausbau**

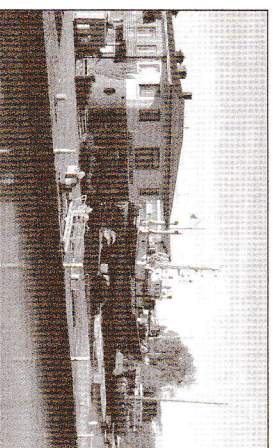
26789 Leer • Kirchstraße 6

Telefon: 0491 / 652775

E-mail: [altstadttischlerei@web.de](mailto:altstadttischlerei@web.de)

## TRADITIONELLER SCHIFFBAU AN DER EMS

- **Reparaturen und Umbauten** von Fähr- und Fahrgastschiffen, Fischerei- und Behördlenfahrzeugen sowie Binnen- und Privatschiffen, Neubauten
- **Querschiffanlage (erneuert 2003)** Für Schiffseinheiten bis 80 m Länge mit einem max. Tiefgang von 3 m und einem Schiffsgewicht bis 1000 t.
- **Schiffbauhalle** mit einer Länge von 30 m bei 15 m Breite und 12 m Höhe, ausgerüstet mit Kraneinheiten von 2 x 10 t



**SCHIFFSWERFT  
DIEDRICH**  
GmbH & Co. KG

26802 Moorweiland  
Telefon: 0 49 24 - 91 90 - 0  
Telefax: 0 49 21 - 91 90 - 44  
E-Mail: [diedrich-werft@online.de](mailto:diedrich-werft@online.de)

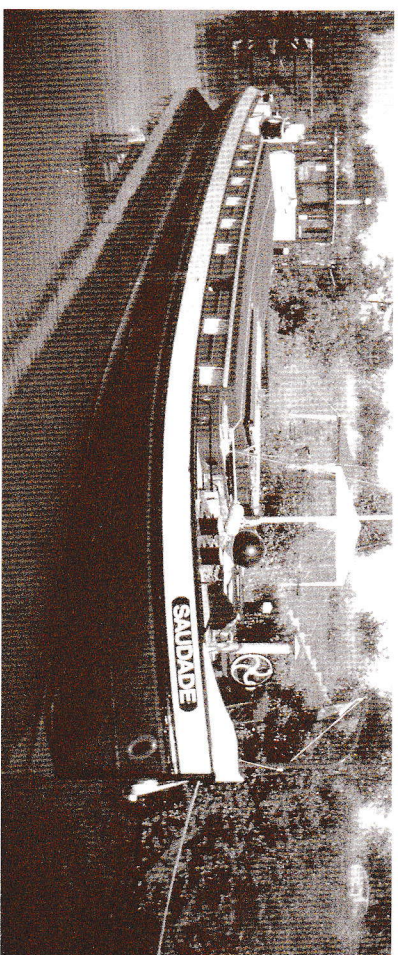
hat bereits fünf Kilogramm abgenommen! Auch sind wir seit wir Jimmy an Bord haben, sehr unkomplizierter und toleranter geworden... Uns ärgert kein Kratzer, kein Stäubli, kein Flecken ect, ect mehr. Mit einem solchen Hund kann man halt kein perfektes, tadelloses und sauberes Schiff mehr haben. Jimmy ist unser dreifähriger Appenzeller / Border Collie Mischling!

Wir leben nun gut 4 1/2 Monate hier auf unserem Schiff und haben uns sehr gut eingelebt. Wir vermischen sozusagen nichts. Eine große Umstellung vom Leben in unserem Haus zu dem Neuen auf dem Schiff ist einzig der engere Platz, den man hier an Bord zur Verfügung hat, das heißt nicht der eigentliche Lebensraum, der genügt vollkommen, es ist aber vor allem das Stauraumproblem. Man muss alles (z.B. Kleider oder in der Küche das Geschir, Teller, Pfannen etc.) hinter- und aufeinander stapeln. Dadurch verliert man ziemlich den Überblick, was man alles besitzt und es macht das tägliche Leben etwas umständlicher. Inzwischen ist unser erster Sommer zu Ende, wir sind mitten im Herbst und der

Winter steht auch bald vor der Tür. Das wird für uns eine ganz neue Erfahrung sein, wie sich dann das Leben an Bord abspielt, denn wir haben ja bisher jeweils von Mitte Oktober bis Mitte April das Schiff eingewintert. Bis jetzt sind die Außentemperaturen noch gnädig, nie unter 10 °C, und die Heizung arbeitet schön brav. Wie das dann mal bei Minusgraden sein wird, werden wir ja sehen.

Seit dem 26. August ist die SOLITAER – mit Franz, Maria und Tobi – hier in der Alten Schleuse in St. Jean de Losne.

Bis zum 7. Oktober lagen sie neben uns, das war natürlich sehr praktisch, da sich die Männer bei schweren Arbeiten jeweils zur Hand gehen konnten. Zudem haben wir in dieser Zeit beim Grillen, bei Kaffee und Kuchen, beim Apéro oder beim Schlummertrunk schon manch schöne und angeregte Stunden miteinander verbracht. Nun haben sie ihren fest zugeteilten Anlegeplatz eingenommen, leider können wir nun nicht mehr von Schiff zu Schiff mit einander sprechen, wir sehen von uns aus nur noch den stolzen Mast der SOLITAER in den Himmel ragen. **2**



**Wer weiß Bescheid, wer kann helfen?**

Unsere SAUDADE ist mit einem 4Zylindermotor, Marke „Bolidier-Manktel“, Typ 1054/1297, Jahrgang 1956, ausgestattet. Leider besitzen wir keinerlei Unterlagen über diesen Motor. Kann uns vielleicht jemand behilflich sein? Informationen bitte an: René Buzio · B.P. 103 · F-21170 St. Jean de Losne · Telefon : 0033 3 80 39 2551

**Restaurierung**

**Reparatur**

**Neubau**



**Motorboote**

**Tuckerboote**

**Gentlemanracer**

**Motoryachten**

**Segelyachten**

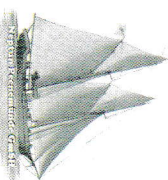
**In jeder Größe, gebaut aus Holz, massiv und formverleimt, Stahl und Aluminium**



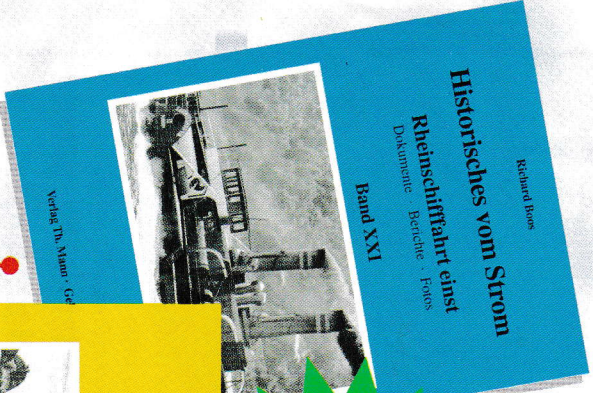
**Wir entwerfen, konstruieren und bauen Ihr Traumboot mit unseren 27 hochqualifizierten Mitarbeitern und eigener Konstruktionsabteilung. Qualitätsmanagement zertifiziert nach DIN ISO 9001**

**Neptun Peenemünde GmbH**

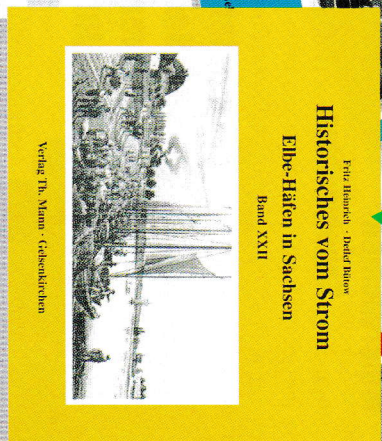
Fährstrasse 1, D-17449 Peenemünde, Tel.: 038371/25661 Fax: 038371/25662  
e-mail: [neptun\\_peenemuende@yahoo.de](mailto:neptun_peenemuende@yahoo.de), Internet: [www.nawc-on.de](http://www.nawc-on.de)



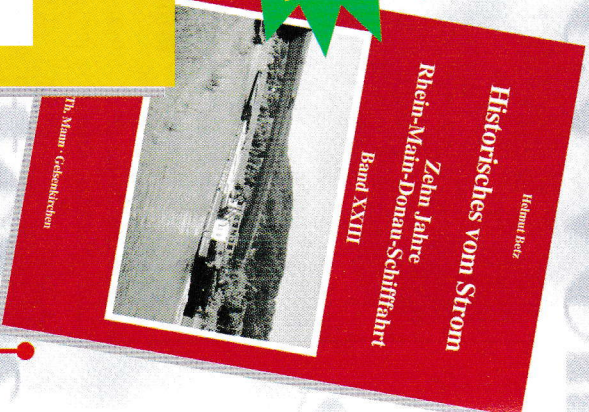
# Historisches vom Strom



**Rheinschiffahrt einst**  
Dokumente · Berichte · Fotos  
Richard Boos  
Format: 21 x 29,7 cm,  
116 Seiten,  
ISBN 3-7862-0143-9  
€ 36,-



**Elbe-Häfen in Sachsen**  
Fritz Heinrich Dettlef Bütow  
Format: 25 x 21 cm,  
208 Seiten,  
ISBN 3-7862-0145-5  
€ 36,-



**Zehn Jahre Rhein-Main-Donau-Schiffahrt**  
Helmut Betz  
Format: 21 x 29,7 cm,  
172 Seiten,  
ISBN 3-7862-0147-1  
€ 36,-

**Fax-Bestellung:**  
02 09/93 04-185

**E-Mail:**  
Vertrieb@th-mann.de

**Verlag Th. Mann**

Name/Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
Unterschrift/Datum: \_\_\_\_\_  
VAT Registration Number:

Klönnsnack 2003

# Auf gutem Kurs

Bordbuch 17. September  
„Nach zwei Tagen Flaute  
kam endlich wieder Wind  
auf. Wehte mit Stärke 4  
aus NNO. Wir haben neuen  
Kurs gesetzt und gute  
Fahrt gemacht. Das war  
ein erfolgreicher Tag.“



Unverkennbar Schwarzer Friese,  
Echter Ostfriesentee nach der  
Privatrezeptur von Onno Behrendts, 1887.  
Stark, schwarz und vollaromatisch.

**Schwarzer Friese.**  
**In der Ruhe liegt die Kraft.**



DAS INTERNATIONALE  
FESTIVAL  
DER WINDJAMMER

**10.-14. August 2005**

[www.sail-bremerhaven-2005.de](http://www.sail-bremerhaven-2005.de)



**AG EMS**

# AHOI EMDEN!

Nehmen Sie Kurs auf den **Emden Binnenhafen** und legen mit Ihrem Schiff am Ratsdelf an!

Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: Museumsschiffe und sehenswerte Ausstellungen, ein interessantes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln, die einen **Ausflug über die Nordsee nach Borkum** unverzichtbar macht.

**Angebote / Leistungen**

- günstige Liegeplätze (Tages-, Monats-, Saison- und Winterlieger)
- Toiletten und Duschen
- Strom- und Wasserversorgung
- FäkalischlammentSORGUNG



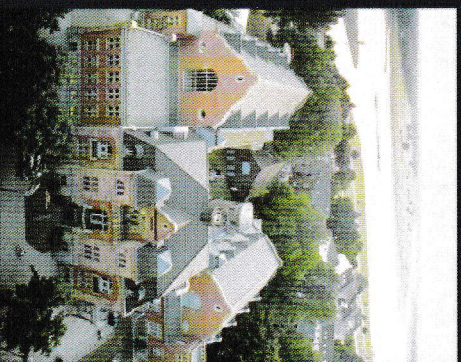
Telefon: 0 160/447 99 65 \_ [info@ag-ems.de](mailto:info@ag-ems.de) [www.emden-hafen.de](http://www.emden-hafen.de)

Museum  
der Deutschen Binnenschifffahrt  
Duisburg-Ruhrort

Das neue  
**Museum**  
der Deutschen  
**Binnenschifffahrt**

[www.B-E-L-A-U.de](http://www.B-E-L-A-U.de)

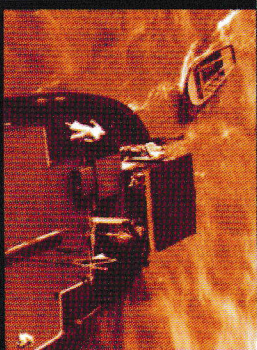
in der alten  
Ruhrorter  
Badeanstalt  
aus dem Jahre  
1908



Deutschlands  
größtes Museum  
zur Wirtschafts-,  
Technik- und  
Sozialgeschichte  
der Binnenschiff-  
fahrt



Geöffnet  
Dienstag bis Sonntag  
10 – 17 Uhr  
Museumsschiffe im  
Winter geschlossen



Apostelstraße 84 · 47119 Duisburg  
Info-Telefon (02 03) 80 889-0  
[www.binnenschifffahrtmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtmuseum.de)





Besuchen Sie den

# Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

## Veranstaltungen 2005

- ◆ 18. + 19. Juni 16. Int. Musiktage „Festival of Bands“
- ◆ 23. Juni 50 Jahre Bundeswehr, Große Bleiche
- ◆ 25. Juni 12. Bauernmarkt in der Fußgängerzone
- ◆ 02. + 03. Juli Topfermarkt auf dem Denkmalplatz
- ◆ 03. Juli 4. Leeraner Sommerfahrt
- ◆ 09. Juli „Gesund & vital mit Schiff & Pedal“ nach Ditzum
- 1. Leeraner Sport-Aktionstag für die ganze Familie auf dem Denkmalplatz

### Leer

*maritime*

### TIPP: maritime Wochen in Leer

mit 25. Int. Tourenskippertreffen (Partnerland Hessen) und Jahresmitgliederversammlung des DTWV, Freizeithafen/Innenstadt

- ◆ 05. - 07. August 6. „Treffen Traditionsschiffe inner'd Rathuustoorn“

- ◆ 19. + 20. August 7. Weinfest, Rathausinnenhof
- ◆ 26. - 28. August Internationale Ruderregatta, Freizeithafen
- ◆ 02. - 05. September Schützenfest Loga, Festplatz
- ◆ 03. September Fest der Kulturen, Innenstadt
- ◆ 11. September „Kartoffelfest“ und verkaufsoffener Sonntag Galli-Viehmarkt, VOST-Gelände (Nesse)
- ◆ 12. Oktober 497. Gallimarkt, Große Bleiche
- ◆ 12. - 16. Oktober Verkaufsoffener Sonntag zum Gallimarkt
- ◆ 16. Oktober Weinachtsmarkt in der Fußgängerzone und jeweils sonntags: „Weihnachtsmarkt achter'd Waag“ am Waageufer
- ◆ 27. Nov. - 24. Dez. und vieles mehr!

(Änderungen vorbehalten)

**Wir holen Ihren LKW ab und bringen ihn zurück! Zu den Schiffsmotoren kommen wir.**

geöffnet 7.30 - 20.00 Uhr • Samstag 7.30 - 14.00 Uhr  
Notdienst 24 Stunden

**MAN-Vertragswerkstatt**  
Nutzfahrzeuge

**BRUNO BRUNS GmbH**

Würtemberger Straße 2 • 26723 Emden  
- Einfahrt hinter dem DOC-Center -  
Telefon 04921 / 93240 • Fax 932480  
E-mail: bruns@man-emen.de  
Internet: http://www.man-emen.de



Willkommen zur  
**4. Duisburger SchifffahrtsMesse**

auf der Mühlenweide in Duisburg-Ruhrort  
vom 20. bis 23. September 2005

Die Fachmesse für Innovationen im Schiffbau,  
in der Antriebstechnik, in der Schiffsausrüstung  
und für Dienstleistungen in der Binnenschifffahrt

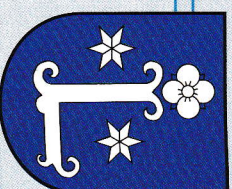
Buchen Sie jetzt!

Bitte lassen Sie miturus Anmeldeunterlagen zukommen:

Firma \_\_\_\_\_  
 Name \_\_\_\_\_  
 Straße \_\_\_\_\_  
 PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_  
 Telefon \_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_  
 Duisburger Schifffahrtsmesse GmbH, Geschäftsführerin Ricarda Zech  
 Am Hochheide Busch 19, D - 47198 Duisburg  
 Postfach 17 02 65, D - 47182 Duisburg  
 Telefon +49 2066/468900, Telefax +49 2066/468901  
 Mobil +49 1729020288, eMail info@dsn-duisburg.de  
 www.dsn-duisburg.de



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



Die Qualität der Transportleistung beginnt beim Personal - daher:  
**Weitblick beweisen - jetzt ausbilden!**  
Die Beihilfe des Bundesverkehrsministeriums macht's möglich

## Ausbildung sichert die Zukunft!

Bei uns erhalten Sie alle Informationen zu diesem Thema:

### Arbeitgeberverband der

### deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Haus Rhein · Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg (Ruhrort)  
Tel.: 02 03 / 8 00 06 31  
Fax: 02 03 / 8 00 06 28  
e-mail: [info@adb-ev.de](mailto:info@adb-ev.de)



Hafen und Tourismus  
**WEENER**

**Weener (Ems)**  
[www.weener.de](http://www.weener.de)

**NEU: 3200 qm  
Winterhallenlager**

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthafen
- Anbindung an Binnen-  
gewässer und Nordsee
- preisgünstige  
Liegeplätze
- Hublift, Bunkerstation

**i** Tourist Information  
Tel. 0 49 51/91 20 16



Schleuse  
Tel. 0 49 51/16 91

Hafen und Tourismus GmbH Weener  
Norderstraße 18 · 26826 Weener (Ems) · Fax 0 49 51/86 13 · Email: [tourismus@weener.de](mailto:tourismus@weener.de)



## Berichte der Mitglieder

### Überwinterung in St. Jean de Losne, Frankreich

Aus dem Logbuch der Solitaer  
Von Franz Schmidt, DTMV

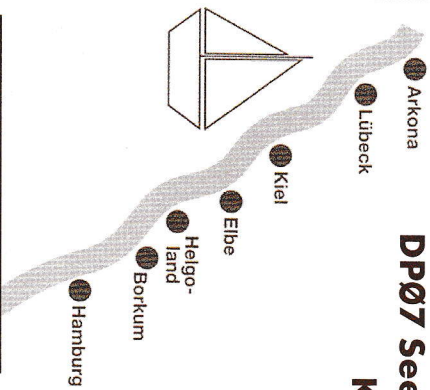
Unsere Fahrt von Leer/Ostfriesland zum Mittelmeer haben wir am 26. August 2004 in St. Jean de Losne/Saone unterbrochen. Es sollte nur ein kurzer Zwischenstopp werden, um unsere DTMV-Freunde Annette und René Buzio zu treffen, die hier für ihr Schiff „SAUDADE“ einen sehr schönen Dauerliegeplatz in einem ehemaligen Schluosenkanal haben.

Wir wurden schon erwartet und herzlich begrüßt. Die beiden zeigten uns die nähere Umgebung und die schönen alten Schiffe, die hier in grüner Umgebung liegen. Es gefiel uns auf Anhieb und wir beschlossen zu bleiben. Einige Tage vorher hatte es mehrfach heftig geregnet. Das Wasser der Saone war um 60 cm gestiegen und eine Menge Treibholz schwamm herum. Jetzt noch weiterfahren hatte nichts Verlockendes. Der Herbst stand vor der Tür und wir brauchten auch einen Liegeplatz für den Winter. Annette und René zeigten uns in den nächsten Tagen die umliegenden Städte und Einkaufsmöglichkeiten. Mit ihrem Auto fuhren wir nach Chalon, Dijon und Dole und lernten riesige Supermärkte kennen. Nachdem der Beschluss gefasst war, hier in St. Jean de Losne zu bleiben, musste unser Auto her, das wir in Leer zurückgelassen hatten. Wir prüften die Möglichkeiten 1. Fliegen, 2. Eisenbahn und 3. Leihwagen, um nach Leer zu kommen. Wir entschieden uns letztlich für einen Leihwagen. Zwischen 19.- und 45.- Euro pro Tag bekommt man schon einen Kleinwagen. Man muss jedoch nachfragen. Bei den Biligangeboten werden oft noch zusätzliche Kosten für die Versicherung berechnet oder es gibt eine Kilometerbegrenzung mit entsprechendem Aufschlag bei Überschreitung. Wir konnten nun sehr bequem

unser Gepäck am Schiff einladen und nach Leer fahren. Wir benutzen die Autobahn und mussten in Frankreich zwischen Dijon und Thionville für etwa 300 Kilometer 11,60 Euro Maut bezahlen. Die Abwicklung an den Zahlstellen ist problemlos. Wie bei der Einfahrt in ein Parkhaus zieht man an der Auffahrt zur Autobahn einen Bon aus einem Automaten. Beim Verlassen derselben wird dann abgerechnet. In Luxemburg sollte man tanken. Benzin ist dort bis zu 25 Cent billiger als in France oder Allemagne. Zurück in Frankreich waren wir mit unserem Pkw nun unabhängig und bereisten nach Herzenslust die Umgebung um unseren Liegeplatz. Größere Städte im Umkreis von 50 km, wie Dijon, Chalon und Dole besuchen wir mehrfach. Die prachtvollen alten Häuser und gepflegten Parkanlagen hatten es uns angetan. In Dole spazierten wir gern am Rhein-Rhône-Kanal entlang. An beiden Ufern stehen dort gewaltige Platanenreihen. Die Baumkronen wachsen über dem Kanal schattenspendend zusammen. Es war ein Genuss, die letzten warmen Sonnenstrahlen zu erleben, die das herbstliche bunt werdende Blätterdach durchbrechen und sich blitzend und funkelnd im Wasser widerspiegeln. Dijon, die Hauptstadt Burgunds, besuchen wir hauptsächlich des riesigen Marktes wegen, der jeden Dienstag dort stattfindet. In einer großen alten Markthalle, sowie in vielen Geschäften und Zelständen drumherum, werden Waren der Region angeboten. Uns interessierten hauptsächlich die französischen Spezialitäten: Abgelaugter Käse, feine Pasteten, luftgetrocknete Schinken und Würste und natürlich Wein in allen Variationen. Dole Öffnungszeiten des Marktes reichen nicht aus, wenn man sich alles genau anschauen wollte. Chalon an der Saone schließlich ist ein Städtchen mit vielen kleinen und alten Geschäften in der Altstadt. Wir besuchten den Weihnachtsmarkt, besichtigten alte Kirchen und machten immer wieder gerne einen Schau-

## DPØ7 Seefunk - die sympathischen Küstenfunkstellen

DPØ7  
S E E F U N K

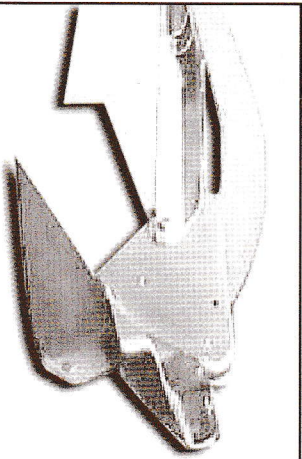


Die Dienste der neuen deutschen Küstenfunkstellen sind auf die Bedürfnisse der Berufsschifffahrt und insbesondere des Wassersports an Ost- und Nordsee abgestimmt. Neben der internationalen Funkverkehrsabrechnung und selbstverständlich der Vermittlung von See-Land-Gesprächen in das Landnetz weltweit bieten wir eine Fülle von zusätzlichen Dienstleistungen über Funk:

- 5 x täglich Wetterberichte & Wetter per Handy • funktätliche Beratung
- 24 Stunden Operator-Betreuung • Pannehilfe • Suchmeldungen
- Informationsbörsen über UKW • Auskunft und Vermittlung jeglicher Art von Land-See-Kommunikation

**Eistedeich 84 • 21129 Hamburg**  
**Telefon: 040 - 23 85 57 82**  
**Telefax: 040 - 741 342 42**  
**E-Mail: info@dp07.com**  
**Internet: www.dp07.com**

**Service und Sicherheit für den Wassersport per UKW ... von Borkum bis Bornholm...**  
**Für Ihre Sicherheit auf Nord- und Ostsee**



**MUIR**  
**QUALITY**  
 robust, dauerhaft  
 und zuverlässig

**Höchste Sicherheit für Ihre Yacht!**  
 für 12 V, 24 V, 230 V, 400 V oder Hydraulik

**WINCH-CENTER FRITZ Köhn YACHTZUBEHÖR**

MUIR-Generallimporteur für Deutschland, Österreich und die Schweiz

e-mail: winch-center@t-online.de  
 fon 0211 - 51 62 93 00 fax 0211 - 51 62 93 03

**Ihr Spezialist für Winschen, Ankerwinden und Anker**

## Berichte der Mitglieder

fensterbummel. Eine gute Möglichkeit, die französische Lebensart zu studieren.

Die Witterungsbedingungen wurden nun schlechter. Der Aufenthalt im Freien beschränkte sich auf die Rundgänge mit Tobi, unserem Bordhund. Zweimal täglich trabten wir unsere zwei Kilometer um den ehemaligen Schleusenkanal ab, wobei Tobi kein Dreckloch ausließ und nach jedem Ausgang gebadet werden musste. Dazu hatte ich mir einen Maurerkübel besorgt, den ich 10 cm hoch mit Wasser füllte. Tobi war alles andere als begeistert, wenn ich ihn da hineinsetzte und an Beinen und Bauch abwusch.

Eines Tages erfuhren wir etwas über die Existenz eines Vereins, dessen Mitglieder sich „die Kanatratzen“ nennen. Jeden Morgen 9.30 Uhr meldete sich der „Netcontoller“ auf Kanal 77 in englischer Sprache. Er begrüßte die zugeschalteten Bootsbesatzungen und fragte nach, ob jemand ein Problem hätte. Dann machte er eine Lagermeldung mit Wetterbericht und gab Termine und Veranstaltungen bekannt, an denen man teilnehmen konnte. Marita mischte da kräftig mit und trainierte gleichzeitig ihre Englisch- und Funkkenntnisse. Wir haben kostenlos einen Französisch-Sprachkurs belegt sowie einen Feuerlösch- und Erste-Hilfe-Kurs mitgemacht. Außerdem gab



15 cm Neuschnee am Morgen. Das hatte es lange nicht gegeben im Burgund.

es eine Weihnachtsfeier und monatliche Treffen zum Kennenlernen und Informationsaustausch. Der Winter verging so wie im Fluge. Nun waren wir ca. acht Monate hier und haben Land und Leute kennen gelernt. Anfang Mai wollten wir weiter fahren. Das Klima in Burgund war ähnlich so, wie wir es aus dem Rheinland und der Kölner Bucht kennen, also eher gemäßigt. Heizöl wurde uns mit dem Tankwagen für 49 Cent pro Liter ans Schiff gebracht. Strom kostete 23 Cent pro KW/h und an Liegegebühren bezahlen wir 4,80 Euro täglich für unser 23 Meter langes Schiff (der Preis für Langzeitiger)

Man lebt gut in Frankreich, wenn auch etwas teurer als in Deutschland. Die Mehrwertsteuer beträgt 19,6 %. Probleme mit Franzosen hatten wir nicht. Wir sind überall freundlich empfangen und behandelt worden. Die französische Sprache war und ist noch unser größtes Problem. Beim Einkaufen sind wir inzwischen ziemlich fit, was die Sprache angeht. Schwierigkeiten haben wir jedoch nach wie vor damit, die örtlichen Wetterberichte zu verstehen und die überaus wichtigen Pegelstände und Abflussmengen auf Saone und Rhone telefonisch abzufragen. – Wir arbeiten daran und werden weiter berichten. <sup>12</sup>



Bratapfelessen an Bord der Solitaer mit Annette und René Buzio unseren Schweizer DTMW-Freunden.

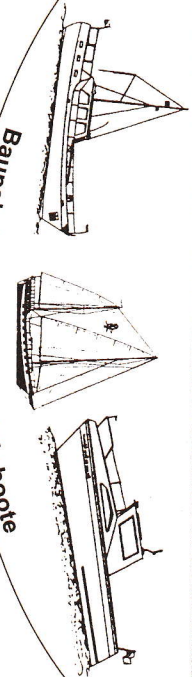
**STEGE- UND  
BOOTSHAFENANLAGEN**

Holz - Beton - Stahl - Alu - Kunststoff



**Willi Assenmacher**

Gut Hubertusburg · 56599 Leutesdorf · Tel. (0 26 31) 7 10 13 · Fax 7 16 18



Baupakete · Kaskos · Vorführboote

www.marinabau.com · e-mail: Assenmacher-Leutesdorf@t-online.de

**Vom Wasser umschlungen bieten wir:**

**Yachthafen**

"Alte Fahrt Fuestrup"

**150 Liegeplätze  
für Sportboote**

**Gaststätte**

"Zum Fährhaus"

**Grillplatz, Pavillon,  
Piratenspielplatz**

**COMBO  
MARINA**

**90 Wohnmobil-  
stellplätze**

**Fuestruper Str. 37 - 48268 Greven - ☎ 02571/3896**

**Eine Kanalvision -  
Reaktivierung alter  
Wasserwege „links der Ems“  
von Dr. K. G. Röhl, Nordhorn**

**1. Bedeutung Nordhorns  
in Schiffbau und Schifffahrt.**

Viele der Nordhorneer Mithbürger wissen nicht, dass ihre Stadt früher ein Brennpunkt für Schiffbauer und Binnenschiffer gewesen ist. Zwischen etwa 1820 und 1830 war der Haupterwerbszweig der Einwohner nämlich der Bau von Binnenschiffen, besonders für die vielen neuen holländischen Kanäle. Die Stadt war damals allerdings mit rd. 1.000 Einwohnern noch recht klein. 1829 wurden von den Schiffbauern noch 33 große und 6 kleine Schiffe abgeliefert, 1846 nur noch 3, danach ging die Schiffszimmerei ganz ein.

Basis für diese Tradition war die Vechte, ein Fluss der in den Baumbergen westlich von Münster entspringt und letztlich über das IJsselmeer in die Nordsee mündet. Etwa zur Zeit der Stadtgründung – also vor rd. 630 Jahren – bauten die Nordhorneer einen Damm quer durch das hier schmale Tal der Vechte und stauten sie so auf. Zum Schutz der kleinen Stadt entstanden so zwei Arme des Flusses, der sie wie ein Stadtgraben umschloss. Diese beiden Arme waren durch schmale Wasserläufe verbunden, die sog. Binnenvechten, die den Stadtkern in 6 kleine bewohnbare, durch Brücken verbundene Inseln teilten, auf denen sich die Einwohner niedergelassen hatten. (Man denke an Venedig!)

Eine Besiedelung außerhalb der beiden Vechte-Hauptarme wurde erst 1800 zugelassen, d. h. 420 Jahre nach der Stadtgründung. Der heute in der Stadt gelegene Vechte-See ist allerdings ein Gebilde der Neuzeit, denn er wurde erst Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts als Sandfang und

Rückhaltebecken gegen die alljährlichen Überschwemmungen der Stadt ausgebaut und umfasst mit ca. 750 x 200 m immerhin eine Wasserfläche von 17 ha mit einer Tiefe von 3 bis 6 Metern. Heute bildet er ein Revier für den Wassersport und die Rundfahrtboote durchfahren ihn auf ihrem Kurs.

Durch den Stau von 1370/1380 wurde die Anlage von zwei Wassermühlen, einer Kornmühle und einer Ölmühle ermöglicht, die sich im Besitz des Landesherrn befanden, der sie dann regelmäßig verpachtete. Zugleich aber – und das war viel gravierender – wurde durch den Stau auch der Flusslauf der Vechte für die Schifffahrt un-  
terbrochen.

**2. Vechte-Schifffahrt**

Es gab damals mehrere kleinere Flüsse, die in die Niederlande hinüberführten und z. T. auch schiffbar gemacht wurden, wie die Berkel und die Regge, aber die Vechte war für das Münsterland die natürlichste, kürzeste und wirtschaftlichste Verbindung zur Nordsee.

Die Schifffahrt fand mit besonders konstruierten sog. Pramen, Schuten (Schuitten) und Pünten nach Möglichkeit unter Segeln und hilfsweise durch Treideln statt. Die Fahrt von Nordhorn über die Vechte nach Zwolle dauerte im Mittel 6 Tage und von dort bei gutem Wetter nach Amsterdam weitere 2 Tage. Die mitgeführten Waren wurden aber häufig schon in Zwolle auf Seeschiffe umgeladen.

Da die Vechte an den Mühlenwehren in Nordhorn ja unterbrochen war, ging der Warenverkehr nach hier und von hier mit Pferdewerkeken vor sich. Und zwar einerseits über Lingen nach Osnabrück und andererseits nach Münster und schließlich auch über Telgte/Warendorf bis ins Hessische. Nordhorn war also ein Stapelplatz, wo die Waren erst einmal ausgeladen, ge-

lagert und dann auf der Straße weiterbefördert wurden.

Wie die Leser vielleicht wissen, verteilte Napoleon im Jahre 1808 das gesamte Landgebiet bis zur Elbe als Departement Hanseatique nach Frankreich ein, aber die mutigen Pläne für einen Kanal von der Seine zur Ostsee, also von Paris nach Lübeck, mit einem Zweigkanal über die Vechte nach Zwolle wurden nicht realisiert.

### 3. Konkurrenz der Ems

Die Gratschaft Bentheim bestand schon seit 1328 nominell als Territorial-Herrschaft. Rd. 160 Jahre später erfolgte 1486 – also kurz vor der Entdeckung Amerikas – die Erhebung zur Reichsgrafschaft und damit die Reichsunmittelbarkeit durch Kaiser Friedrich III. Auf dem Wiener Kongress wurde die Grafschaft Bentheim aber dem Königreich Hannover zugeschlagen, das schon zuvor eine Pfandherrschaft für die erheblichen Schulden eines Grafen eingerichtet hatte.

Hannover konzentrierte sein Interesse auf die Ems und baute die Vechte nicht aus, was die zunehmende Schiffsgröße an sich dringend erfordert hätte. So gab es nun mit der Schiffarmachung der Ems einen weiteren Zugang zur Nordsee, den die deutlich größeren Empsünten von etwa 10-facher Größe (80 statt 8 – 9 Lasten) zu allen Jahreszeiten befahren konnten.

Aus dem Münsterland ging es jetzt bis Emden, Delfzijl und die ostfriesischen Binnenkanäle nach Bommen an die Zuiderzee und weiter nach Amsterdäm. Die Flussfahrt dauerte zwar genau solange wie über die Vechte, aber die Landstrecke war wesentlich kürzer und die Frachtkosten lagen insgesamt um 40 – 45 % niedriger.

Hier ist eine Ursache dafür zu suchen, dass die Vechteschiffahrt nach und nach einging und mit ihr auch die Schiffszimmerei. Der Rest des Vechte-Verkehrs ging dann auf die 1865 in Betrieb genommene

Bahnlinie Hannover–Amsterdäm über. Als dann ab 1840/45 die Textilindustrie nach Nordhorn kam und zeitweise jeden dritten Nordhórner beschäftigte, geriet die Tradition des Schiffbaus und der Schiffahrt allmählich in Vergessenheit. Viel später gab es hier in der Spitze rd. 12.000 textile Arbeitsplätze wovon heute wieder keiner mehr übrig geblieben ist.

1925-1930 galt Nordhorn in Deutschland als "Klein-Amerika" wegen des enormen Ausbaus der Textilindustrie, die sich von 1890 bis 1933 also in 43 Jahren auf das 76-fache vergrößerte. Viele Neubürger wanderten deshalb nach Nordhorn ein.

### 4. Kanalbau Ende des 19. Jhdts.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann unter nummehr preussischer Regie eine Periode lebhaften Kanalbaus, der die Schiffahrt – jetzt aber nicht mehr auf der Vechte selbst – stark belebte.

Das System der linksensischen Kanäle (LEK) hatte die niederländischen Arbeiten zum Trockenlegen der Moore und Stümpfe in der Tiefebene zum Vorbild. Die Entwässerungsgräben wurden dort damals so breit angelegt, dass sie schiffbar waren. In Deutschland wurden erst nach der Reichseingung 1871 aufgrund des steigenden Bedarfs der Textilindustrie an Transportwegen Kanäle geplant. Dazu wurde 1871 die Linksensische Kanalgenossenschaft gegründet, und der Bau der Kanäle begann mit dem Ems-Vechte-Kanal (EVK). Im Jahre 1904 fand die Errichtung der LEK mit der Öffnung des Nordhorn-Almelo-Kanals (NAK) seinen Abschluss.

Beim Bau der Kanäle wurde von 1870 bis etwa 1894 auch eine große Zahl französischer Kriegsgefangener – quasi als Zwangsarbeiter – eingesetzt. Wie sich in der Geschichte doch alles wiederholt!

Den Stammkanal des linksensischen Gebietes bildete:

- 1882 der Süd-Nord-Kanal mit 46 km und

7 Schleusen, der von Nordhorn aus mit einem Abstand von etwa 10 km parallel zur Ems bis zum Haren-Rütenbrock-Kanal verlief und die Ems mit dem Ems-Vechte-Kanal verband und damit auch die störenden Nordhórner Wehre umging.

- 1879/82 wurde der Ems-Vechte-Kanal mit 21 km Länge fertig gestellt. Er verbindet den Süd-Nord-Kanal mit der Ems, verlässt die Ems bei Hanckenfähr und erreicht den Süd-Nord-Kanal bei Nordhorn. Von Georgsdorf zweigt der Piccardie-Coevorden-Kanal ab, von dem rd. 24 km auf Bentheimer Gebiet liegen. Er entlastet die kleineren Moorkanäle nach der Vechte hin. Diese dienten wiederum der Entwässerung der linksensischen Moore.

- 1887 Entstand der nur 800 m lange Verbindungskanal vom Ems-Vechte-Kanal zur Vechte in Nordhorn und zu deren Textilfabriken. Der Haren-Rütenbrock-Kanal schließlich ist 14 km und der Schöningsdorf-Hoogeveen-Kanal 3 km lang.

Der Ems-Vechte-Kanal und teilweise auch der Süd-Nord-Kanal hatten eine Sohlenbreite von 8,5 m und eine Spiegelbreite von 16 m und 1,8 m Wassertiefe. Der nördliche Teil ab Georgsdorf und der Picardie-Coevorden-Kanal hatten aber nur 6,5 m Sohlen- und 13 m Spiegelbreite und 1,6 m Tiefe. Die Schleusen waren generell 33 m lang und 6,3 m breit.

Diese Kanäle waren übrigens nicht wie sonst allgemein üblich strömungsfrei, sondern wiesen ein Gefälle und eine Strömung von der Ems zur Vechte auf. Binnenschiffer legten sich in Lingen abends schlafen und ihre Schiffe in der Nacht allein eine große

Strecke nach Nordhorn treiben. Die Kanalschiffe waren 27 m lang, 5,8 m breit und fassten 80 t. Auf dem Ems-Vechte-Kanal mit seiner größeren Wassertiefe und ohne Schleusen verkehrten sogar Schiffe von 40 m Länge, die dann 150 t befördern konnten. Die Schleuse im Verbindungskanal bekam für diese größere Schiffslänge ein heute noch zu erkennendes Extra-Tor.

Aus heutiger Sicht waren das natürlich nur ganz kleine "Schiffchen" aber die Abmessungen der damaligen Kanäle ließen größere Schiffe auch nicht zu. Der Antrieb erfolgte – soweit möglich – durch Segel, sonst durch Treideln mit Pferden und später mit Dampfkratt und schließlich Motoren.

- 1897/99 wurde der Dortmund-Ems-Kanal erbaut (der vor rd. 6 Jahren 100 Jahre alt geworden ist).

Nun konnten die Nordhórner Textilfabriken ihren Bedarf an Kohle für ihre Kesselhäuser mit Schleppkähnen und später mit Selbstfahrern direkt aus dem Ruhrgebiet decken. Aber die Ruhrkohle wurde auch bis zu den Nordseehäfen verschifft und dort als Rückkratt Eisenerz für das Ruhrgebiet geladen.

- 1903 schließlich entstand der Nordhorn-Almelo-Kanal, der die holländischen Kanäle an das linksensische und westdeutsche Kanalsystem anschloss. Die Idee zu seinem Bau bestand schon seit 1841, aber der Fürst zu Bentheim hatte Sorge um den Wasserverlust für seine Nordhórner Mühlen, wodurch der Kanalbau rd. 60 Jahre lang verzögert wurde.

### 5. Hafenstadt Nordhorn

Mit dem Ende der Vechteschiffahrt endete aber noch nicht die Bedeutung Nordhorns als Hafenstadt. Die Anbindung an das erweiterte Kanalnetz brachte vielmehr neuen speziell regionalen Verkehr mit der

## Komforthäuser mit Bootsliegeplatz

Direkt an der Ems, DEK 199 - mitten in nahezu unberührter Natur  
Für Freunde des Wassersports mit hohem Anspruch

Häuser schon ab 75.000 €

eMail: [info@marinapark.de](mailto:info@marinapark.de)

Steinbilder Straße 80  
Telefon: 0 49 63 / 910 810

Info: H. Schweers  
MARINAPARK EMSTAL  
26907 WALCHUM  
Fax: 910 829  
[www.marinapark.de](http://www.marinapark.de)

MARINA P A R K  
W O H N E N  
A M  
W A S S E R

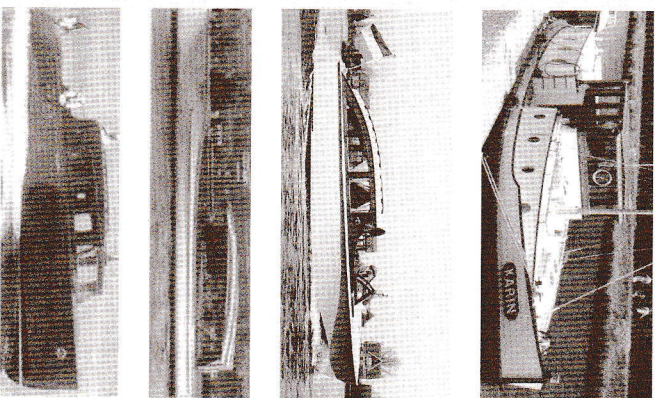
Wochenendhäuser  
Sportboothafen  
Bootsverleih  
Hafencafé

Besuchen Sie uns  
es lohnt sich!



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.

Groninger Straße 7 • 26789 Leer  
Telefon: 04 91 - 960 48 38  
Mobil: 01 71 - 361 20 05  
Fax: 04 91 - 976 95 20



## Wasserstraßen

Verschiffung von Torf, Kohlen und Baustoffen mit sich. Dennoch nahm die Bedeutung des Hafens stetig ab:

- 1927 benutzten noch 201 Schiffe den Hafen und löschten 22.100 t Ladung

- 1934 waren es nur noch 31 Schiffe mit 6.400 t. Das bedeutete einen Rückgang um 85 bzw. 71 % in nur 7 Jahren

Diese Zahlen täuschen aber weil die großen Textilfirmen Nimo, Povel und Rawe eigene Entladestationen anlegten – vor allem für Kohle – und deshalb die städtischen Hafeneinrichtungen nicht mehr in Anspruch nahmen. Zusammen mit zwei städtischen Hafenbecken wies Nordhorn damit insgesamt 5 Verladeplätze auf.

In den 50er Jahren schief der Nordhorner Hafen dann aber völlig ein.

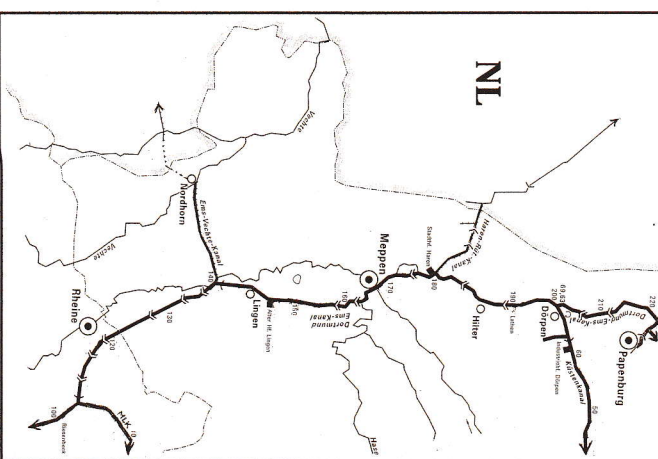
### 6. Schicksal und Zukunft der Kanäle

Was ist nun aus dem Kanalnetz geworden? Der Nordhorn-Almelo-Kanal wurde wohl von Anfang an nur wenig und nach dem 1. Weltkrieg aus politischen Gründen noch weniger genutzt. Aber auch auf den anderen Kanälen ging der Güter-Verkehr stark zurück, weil die inzwischen größer gewordenen Schiffseinheiten hier nicht mehr fahren konnten und auch die Konkurrenz des Lkw-Verkehrs immer mehr Ladung abzog. Vor allem für die Industrie ließ die Bedeutung der Kanäle schnell nach, da ihre Abmessungen für die zunehmende Größe der Schiffe bald nicht ausreichte und die neue Bentheimer Eisenbahn einen schnelleren Transport ermöglichte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde noch einmal in großem Stil Torf als Brennmaterial für Privathaushalte befördert. Aber mit der Umstellung der Kesselhäuser der Textilbetriebe auf Gas schwand die wirtschaftliche Basis der LEK endgültig dahin. 1965 wurde der NAK stillgelegt und 1963 - 75 das ganze Kanalsystem bis auf den Dortmund-Ems-Kanal und den Haren-Rütenbrock-Kanal "entwidmet", d. h.

aus dem Verzeichnis der schiffbaren Gewässer gestrichen. Die LEK dienten fortan nur noch der Entwässerung und fielen in einen 30-jährigen Dormröschenschlaf, verschwanden deshalb aber noch nicht vollständig aus der Landschaft.

In dieser Zeit wurde der NAK auf niederländischer Seite für den Bau von Straßen teilweise zugeschüttet. Der EVK wurde im Stadtbereich Nordhorn mit niedrigen Brücken überbaut und auf einem Streckenabschnitt sogar verrohrt, um einen Brückenbau zu sparen. Die Nordhorner Häfen und Entladestationen wurden stillgelegt, zugeschüttet oder abgebrochen. Vorhandene Schleusen blieben zwar erhalten, verfielen aber ohne Nutzung durch die Schifffahrt zunehmend. Auch in den anderen Kanälen der LEK wurden die Schleusentore demon-

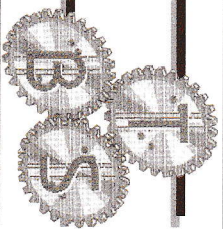
### Verbindung der „Jinkensischen Kanäle“ mit der Mitteldem und dem Dortmund-Ems-Kanal



Auszug aus der Karte der „Nordwestdeutschen Wasserstraßen“ mit freundlicher Genehmigung des Binnenschifffahrts-Verlages Duisburg

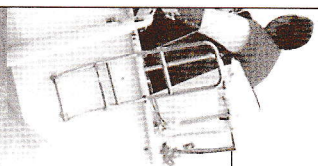
## Technischer-Betriebs-Service

Das Dienstleistungsunternehmen für Industrie, Haus, Hof und Betriebe



Für Motor- und Segelboote:  
► Individuelle Anfertigung von Badelatern aus Edelstahl

- Metallbau · Edelstahlverarbeitung · Sicherheitstechnik
- Schweißdienst · Notöffnung · Serienproduktion
- Instandhaltung · Instandsetzung · Werbetechnik
- Arbeitnehmerüberlassung nach AÜG
- Relingbau auch V4A ·

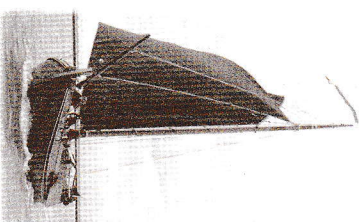
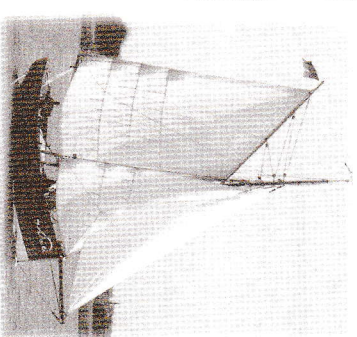


Thomas Besta Maschinenbaumeister und Schweißfachmann

An der Seeschleuse 19 · 26789 Leer · Telefon: 04 91/6 62 53 und 9 12 21 14 · Fax: 9 12 21 15  
Mobil: 01 72/4 50 95 49 · E-mail: info@bs-leer.de

## 1899 über 100 Jahre H. Bülftjer GmbH & Co. KG 2005 BOOTSWERFT

Herstellung  
von Yacht- und  
Kutterneubauten  
Reparatur- und  
Kranbetrieb  
Malereien  
Slipanlage bis 150 to.



26844 DITZUM / EMS · Telefon (0 49 02) 9 29 00 · Telefax (0 49 02) 92 90 14

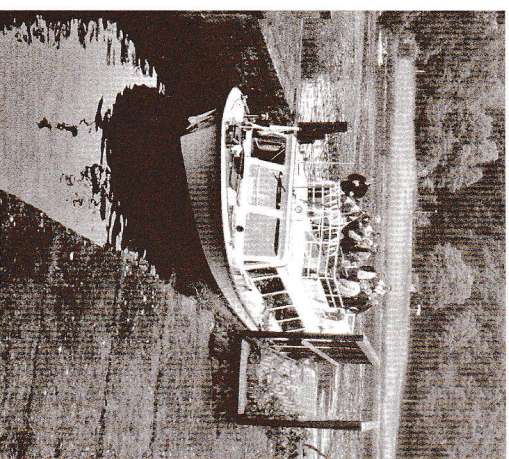
## Wasserstraßen

tiert und deren Kammern verkamen zu Ruinen, Drehbrücken wurden festgesetzt und Teilstrecken aufgefüllt. Damit war am Ende jegliche Schifffahrt unterbunden.

Die Schleuse im Verbindungskanal in Nordhorn und die sog. Grenzschleuse im NAK sind aber als technische Denkmäler restauriert worden und neuerdings sind auch bei einigen Schleusen im Süd-Nord-Kanal die Schleusenmauern ausgebaut bzw. erneuert worden.

Mitte der 80er Jahre begann eine Diskussion über die erneute Schiffarmachung des Süd-Nord-Kanals, des Ems-Vechte-Kanals, und des Piccardie-Coeworden-Kanals, und zwar für die Sportschifffahrt, aber das Echo war zunächst nur dürrig.

In den zurückliegenden Jahren gab es dennoch immer wieder Anstöße, die noch vorhandenen linksseitigen Wasserwege wieder zu beleben. Auf der niederländischen Seite entstand der Plan, den Nordhorn-Almelo-Kanal – der erst 1976 aufgehoben worden war – erneut in Betrieb zu nehmen und zur Achse eines lebendigen Kulturraumes an seinen beiden Seiten zu machen.



Einfahrt von der Ems/DEK aus in den Ems-Vechte-Kanal

In Nordhorn führten erste Initiativen zur Nutzung dieses touristischen Potenzials zum Bau der beiden Rundfahrtschiffe „Vechtestromer“ und „Vechtesonne“ durch den VVV Nordhorn. Beide Schiffe befahren die Vechtearme der Innenstadt und den Vechtese und bieten zudem die Möglichkeit, den Tierpark auf dem Wasserweg zu erreichen. Aber die Zeit war noch nicht reif für die Realisierung weiter reichender Vorstellungen zur Öffnung der Kanäle, denen daher auch weiter keine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

Um die Jugendwerkstatt der Gratschaffer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft GBQ, die sich unter anderem dem Bootsbau widmet, und das 1999 entstandene Schifffahrtsmuseum entwickelte sich ein Kern von engagierten Bürgern, die der Meinung waren, dass es an der Zeit sei, sich mit der Zukunft der linksseitigen Kanäle zu beschäftigen. Um die Bewohner Nordhorns und der Gratschaft für die Ziele und die damit verbundenen wirtschaftlichen Möglichkeiten zu gewinnen, wurde im Juli 2003 der Verein Graf SHIP gegründet, dessen Abkürzung für Gratschaffer Schiffswege und Häfen - Instandsetzungs-Projekt steht.

### Zielsetzung des Vereins ist

- die Wiedereröffnung des linksseitigen Kanalsystems für die Sportschifffahrt und die Instandsetzung aller dazu gehörigen und erforderlichen Systeme wie Häfen, Brücken, Schleusen und zugeschüttete Verbindungsabschnitte innerhalb des Kanalnetzes.
- Das langfristige Ziel ist erreicht, wenn die Verbindung des Ruhrgebiets mit dem IJsselmeer über Nordhorn und die linksseitigen Kanäle für die Sportschifffahrt wieder voll hergestellt ist.

Zu den ersten Maßnahmen gehörte eine Bestandsaufnahme aller vorhandenen Was-

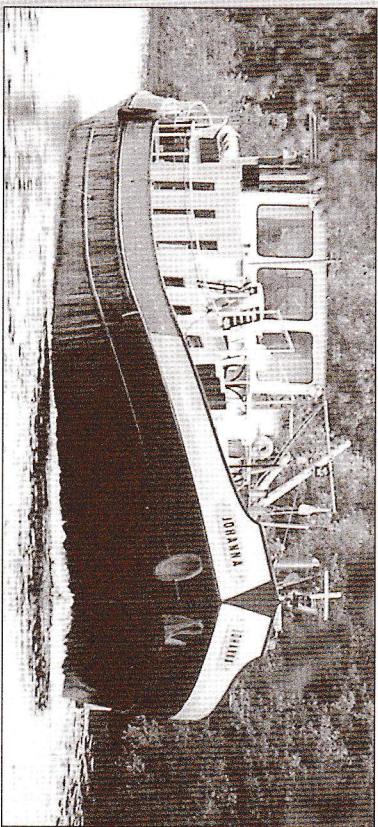
# Schifffahrt & Reiseclub

## Traditionsschiff MS „Johanna“

**Möchten Sie auf der MS „Johanna“ eine Schiffsreise erleben?**

**Dann rufen Sie uns einfach an, gerne lassen wir Ihnen**

**Infomaterial per Post zukommen.**



Tel.: 0 53 04 / 40 38 · Fax: 0 53 04 / 47 47 · Bordtelefon: 0172 / 3 12 54 45  
 Im Unterdorf 53 · 38527 Meine · Email: pmeyer4294@aol.com · Internet: www.johanna.de


## Wasserstraßen

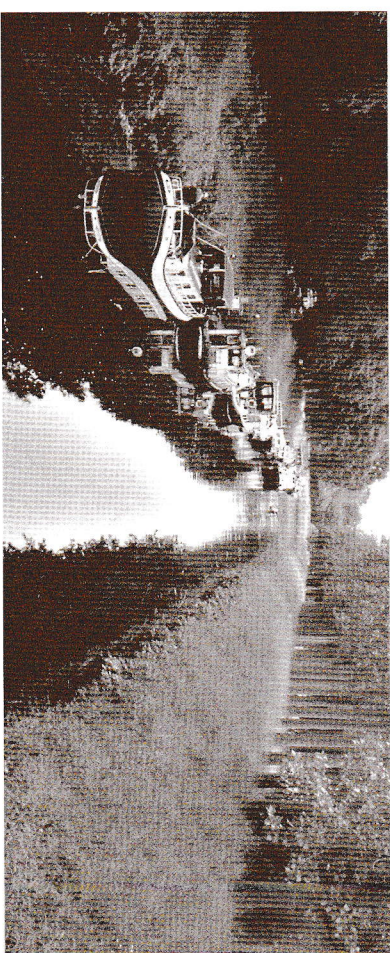
serbauwerke und kritischen Kanalabschnitte, eine Podiumsdiskussion, um eine möglichst breit gefächerte Unterstützung von der Bevölkerung zu erhalten und ein Bootscorso mit 30 Booten von Lingen / Hanekeinfahr nach Nordhorn. Dafür hatte der Verein die Mitfinanzierung des Wegbaggers einer im EVK entstehenden Sandbank übernommen. Anschließend entwickelte der Verein „Visionen“ für die künftige Nutzung der Kanäle und deren Umfeld und stellte sie allen interessierten Kreisen vor.

Von den niederländischen Behörden und dem Landkreis Grafschaft Bentheim wurde eine „Machbarkeitsstudie“ in Auftrag gegeben, die Anfang Februar 2005 veröffentlicht worden ist. Sie lässt außer den erforderlichen Investitionen zur Behebung der Hindernisse, die einer Nutzung noch entgegenstehen, auch die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen erkennen, die mit der Wiedereröffnung der Kanäle verbunden sind. In ihrem Ergebnis spricht sie sich eindeutig für die „Machbarkeit“ aus. Auch eine von der Stadt Nordhorn beim Institut für Umweltwissenschaften der Hochschule Vechta in Auftrag gegebene Erstellung eines Leitbildes für die Stadt hat die Wiederbelebung der Kanäle in ihrem Entwurf unter dem Motto „Die Kanalvision muss Wirklichkeit werden“ für ein erstrebendes-

wertes Ziel erklärt. Seither haben sich erfreulicherweise sowohl die Einwohner als auch die Politik für eine Realisierung der „Kanalvision“ ausgesprochen.

Als erste konkrete Maßnahme mit einem vergleichsweise bescheidenen Aufwand hat Graf SHIP vorgeschlagen: Die Schiffbar-machung des EVK für Sportboote, die Wiederherstellung der Funktion der Schleuse im Verbindungskanal und der Ewers/Kotting-Drehbrücke sowie die Einrichtung von Liegeplätzen für Gasboote an der noch vorhandenen Spundwand des ehemaligen Rawe-Kais hinter dem Autohaus Osselorth an der Lingener Strasse. In Verbindung mit den neuen Liegeplätzen möchte der Verein in absehbarer Zeit auch ein Gebäude mit sanitären Einrichtungen erstellen. Graf SHIP hat mit Unterstützung der Sparkassenstiftung inzwischen ein historisches Motorschiff aus dem Jahre 1929, den ehemaligen Schlepper „Söse“ erwerben können, der vormals beim Wasser- und Schiffsamt Minden eingesetzt war.

Im Jahr 2005 richtet der Verein wieder – wie im Vorjahr – am 25. und 26. Juni ein Bootscorso von Lingen nach Nordhorn aus; der damals viele Bürger angelockt hat, die zwar überrascht, aber durchweg erfreut beobachten konnten, dass zumindest dieser Kanal wieder „Leben“ zeigt. 

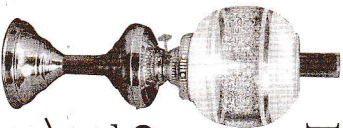


SCHÜÜR DE HAAS GMBH  
 MARITIME ARTIKEL & GESCHENKARTIKEL & GALERIE

## zum Seemann

Brunnenstraße 36 • 26789 Leer

Tel.: 04 91 / 98 79 053



Captain's

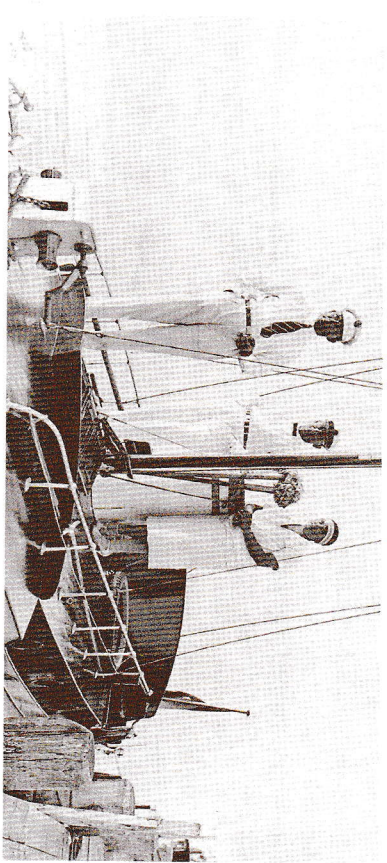
Table Lamp

98.-79.-  
 nur

SEH GALERIE

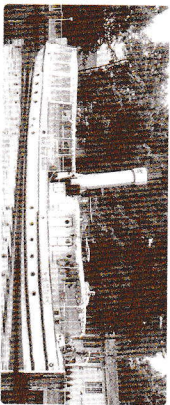




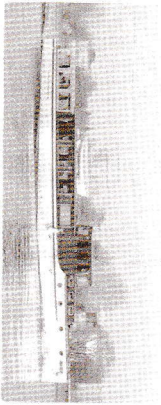


# Charterfahrten und mehr...

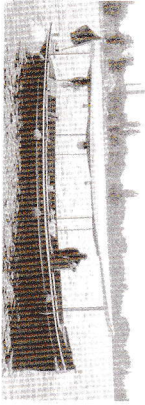
Mit unseren historischen Schiffen durch Berlin und Umgebung. Sie haben die Wahl.



Unser Dampfschiff NORSTERN



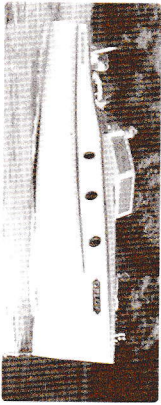
Das Salonboot DON JUAN



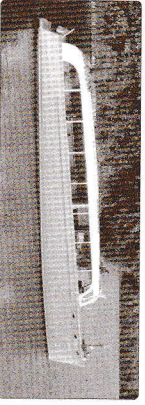
Unser Wassertaxi OSKAR



MARLENE - Ein Boot wie aus dem Film



ORLOV - unser Lotsenboot



APHRODITE - Italienische Eleganz

10245 Berlin-Stralau, vor Tunnelstrasse 36,  
Tel. 030 - 616 293 87, info@schiffskontor.de,  
Gleich online buchen: www.schiffskontor.de



# Bilderbogen



Mittagessen in Potsdam



Vorweihnachtliches Beisammensein der DTMV Mitglieder aus dem Bms-Bereich beim Vorsitzenden der DTMV



Papiermuseum in Dörpen

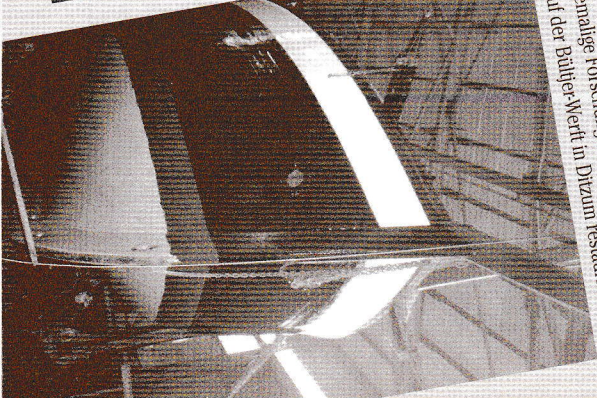


„Seebären“ unter sich



Gespannte Lauscher bei Tee und Kuchen

Das ehemalige Forschungsschiff die „Grönland“ wird z. Zt. auf der Blüher-Werft in Ditzum restauriert



## Vorsicht! Kostenfalle bei Schiffsuntersuchungen durch den Einsatz von freien Sachverständigen

Von Franz Schmidt, DTMV

Ich habe ein 24 Meter langes, untersuchungspflichtiges Schiff. Etwa alle 5 Jahre wieder muss es auf eine Helling, damit die SUK (Schiffsuntersuchungskommission) den Boden prüfen kann. Diese Bodenprüfung kann sie selbst vornehmen oder aber externe freie Sachverständige damit beauftragen. Bisher wurde mein Schiff immer im Bereich der SUK Duisburg geprüft. Eine beliebige Wert nahm das Schiff auf die Helling, führte die Ultraschallmessungen an den Bodenplatten durch und fertigte ein Messprotokoll an. Es kamen dann jeweils zwei Herren der SUK, besichtigten den Boden und ordneten, je nach Ergebnis der Messungen, erforderliche Reparaturen an. Die Wert stellte für die Messarbeiten 5,- DM pro Messpunkt, mal 30 Messungen = 150,- DM in Rechnung. Von der SUK kam dann noch ein Kostenbescheid für den Einsatz der beiden Herren, einschließlich Reise- und Fahrtkosten, von maximal 550,- DM. Soweit mein Kenntnisstand vor der neuerlichen Untersuchung.

Im Frühjahr 2004 war es wieder mal so weit. Mein Schiffsattest lief am 30.04. ab und musste verlängert werden. Da ich mich in Leer (Ostfriesland) aufhielt und die 300 km Anfahrt nach Duisburg vermeiden wollte, meldete ich diesmal mein Schiff per Fax bei der SUK Hamburg, Außenstelle Bremen, zur Untersuchung an. Vorher hatte ich mir einen Hellingtermin auf der Wert in Oldersum geben lassen und dort auch eine Schiffsuntersuchung bei einem vergleichbaren Schiff beobachtet. Auch hier kamen zwei Herren der SUK und prüften

den Schiffsboden anhand des Messprotokolls das die Wert angefertigt hatte.

Bei der Untersuchung meines Schiffes verlief, ohne mein zutun, alles anders. Statt der üblichen zwei, kamen drei Herren angereist. Wie ich erst nach der Untersuchung erfuhr, war einer davon ein freier Sachverständiger, der von der SUK „in meinem Auftrag“ aber ohne mein Wissen mit der Prüfung des Schiffbodens beauftragt worden war. Er lehnte es ab, die Ultraschallmessungen durch die Wert machen zu lassen, verlangte aber einen Wertmitarbeiter, der die Messstellen sauber schleifen musste. Er selbst führte dann an 48 Stellen Messungen durch. Zwei Tage später hielt ich seine Rechnung in den Händen:

Anfahrt aus Wilhelmshaven	1,5 Stunden
Schiffsuntersuchung	2,0 Stunden
Rückfahrt nach Wilhelmshaven	1,5 Stunden
Erstellung des Messprotokolls	2,0 Stunden
7 Ingenieurstunden à 80 Euro	- 560,00 Euro
Dazu noch Fahrtkosten,	
242 km x 0,50 Euro	- 121,00 Euro
Mehrwertsteuer 16 %	- 108,96 Euro
Die Wert stellte mir den Helfer	
mit 80 Euro in Rechnung	- 80,00 Euro
Zusammen	- 869,96 Euro

Im Vergleich dazu:

Die Prüfung des Schiffbodens durch die SUK Mitarbeiter, nach Erstellen des Messprotokolls durch die Wert hätte nur 240 Euro gekostet (48 Messstellen x 5 Euro).

Von der SUK kam dann noch der übliche Kostenbescheid für den Einsatz der beiden anderen Herren, einschließlich Reise- und Fahrtkosten, in Höhe von 286,20 Euro. Ein Taschengeld im Vergleich zu den Kosten des freien Sachverständigen, wie ich meine Restimee:

Nach meinen Informationen sieht es so aus, dass die Anzahl der „preiswerten“ Mitarbeiter der SUK, bei den Behörden der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltungen,

Mir unserem Mischservice ist Ihr Farbton immer vorhanden



**WEISHAUPT**

Mühlenstraße 153  
26789 Leer  
Telefon: 04 91/9 27 92 30  
Telefax: 04 91/9 27 92 31

Auch Ihre Adresse für:

- Sikkens Yachtpaints
- v. Höveling Yachtlacke
- Epifanes Bootslack
- Benar Öl
- Owatrol, D1/D2
- De Ijssel Coatings
- Spachtelmassen
- Zubehör

Onlineshops: [www.interkleur.de](http://www.interkleur.de)

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

**Löwen-Apotheke**  
Seit 1685 Familienbesitz  
Inhaber Walter Badler  
26789 Leer • Brunnensstraße 19 • Tel.: 0491-2237

zunehmend aus Kostengründen abgebaut werden. Die Folge ist eine Überlastung der noch verbleibenden Herren und der Rückgriff auf freie Sachverständige, die, wie geschildert, ein Vielfaches teurer sind. Bei der Schiffsuntersuchung in Oldersum bin ich an Erfahrung reicher und, Dank der Mitarbeit eines Sachverständigen, um 630 Euro ärmer geworden. Ich kann nur jedem empfehlen, genau nachzufragen, wer die Untersuchung durchführt, welche Kosten entstehen und im Zweifel eine günstigere SUK zu wählen. Gutgläubigkeit ist nicht mehr angebracht! <sup>24</sup>

## Neufassung der Regeln für das Fahren auf niederländischen Binnenwasserstraßen

Am 1. November 2004 ist die Neufassung des Regelwerks für die niederländischen Binnenwasserstraßen außerhalb des konventionellen Rheins, das „Binnenwaartpolitereglement“, in Kraft getreten. Dabei sind eine Reihe von Änderungen eingearbeitet worden, die auch für die Sportschiffahrt von Bedeutung sind.

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass sich auf jedem Fahrzeug, ausgenommen offene Kleinfahrzeuge und Fahrzeuge ohne Besatzungsraum, eine Ausfertigung der og. Verordnung an Bord befinden muss. Dies gilt somit auch für alle nicht ausgenommenen Kleinfahrzeuge, d.h. für die meisten Sportfahrzeuge. Der Text der neugefassten Verordnung ist – in niederländischer Sprache – in dem aktuellen „Wateramanak“ des ANBW, Teil 1, enthalten. Zulässig ist die Speicherung des Textes auf einem Bordcomputer oder auf einer CD-Rom, soweit der Text ggf. den Kontrollorganen in kürzester Zeit gezeigt werden kann.

Im Binnenschiffahrts-Verlag ist jetzt eine neugefasste deutsche Textausgabe (Stand

2005) erschienen (vgl. „Bücherecke“). Zur Klarstellung: Diese Verordnung unterscheidet wie bisher zwischen „Kleinfahrzeugen“ (Höchstlänge weniger als 20 m) und „Großfahrzeugen“. Wie in Deutschland wird hierbei im Grundsatz weiterhin nicht zwischen „Sportschiffahrt“ und „Berufsschiffahrt“ unterschieden. Ausnahmen bei den Kleinfahrzeugen bilden

- Schlepper, soweit sie schiebend oder schleppend im Einsatz sind,
- Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind,
- Fähren,
- Fischereifahrzeuge,
- Schubleichter.

Diese gelten als „Großfahrzeuge“.

Zu beachten ist, dass die og. Verordnung im Vergleich zusammengefasst der deutschen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung entspricht.

Von praktischer Bedeutung – z.B. auf der Gelderschen IJssel – ist für Kleinfahrzeuge die Neuregelung, dass Großfahrzeuge den Kleinfahrzeugen die blaue Tafel für eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord zeigen dürfen. Die Kleinfahrzeuge müssen dann dieser Anforderung nachkommen. Großfahrzeuge haben nicht mehr generellen Vorrang vor Kleinfahrzeugen. Ein Großfahrzeug, das drehen oder in einen Hafen ein- oder ausfahren will, hat keinen Vorrang (mehr), darf aber die Mithilfe von anderen Verkehrsteilnehmern verlangen. Fahrzeuge, die von ihrem durchgehenden Kurs abweichen, haben also weniger Rechte als vorher. Für Fischereifahrzeuge gibt es nunmehr nur noch einen Begriff, mit demselben Tages- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge.

Im übrigen gilt nach wie vor auch in den Niederlanden beim Passieren von Schlei-

sen, dass Kleinfahrzeuge erst nach den Großfahrzeugen einfahren dürfen und ggf. ausreichend Abstand halten müssen. Das gelegentlich in der Praxis anzutreffende „wilde Einfahren“ ist also nach wie vor rechtswidrig.

Für eine sichere Fahrt in den Niederlanden und ein gutes Miteinander von „groß-“ und „klein-“ ist ein Blick in die Neufassung des „Binnenwaartpolitereglement“ dringend zu empfehlen. Die Anschaffung eines entsprechenden Exemplars ist auf jeden Fall kostengünstiger als das ggf. bei einer Kontrolle zu zahlende Bußgeld. (DF) <sup>25</sup>

## Handbuch Binnenschiffahrtstfunk

Zur Erinnerung: Kleinfahrzeuge (unter 20 m Länge) sind im Grundsatz auf Binnenwasserstraßen nicht funkausrüstungspflichtig, soweit sie nicht bei unsicherem Wetter – mit entsprechendem Befähigungsnachweis – mit Radarhilfe fahren oder den Rhein beim Übersetzen der Hochwassersmarke I befahren. Generell ist jedoch zu beachten, dass alle Fahrzeuge – also auch Kleinfahrzeuge -, die mit einem UKW-Funkgerät ausgerüstet sind und die damit am Binnenschiffahrtstfunk (Schiff-Schiff auf Kanal 10 bzw. nautischer Informationsfunk) teilnehmen, das „Handbuch Binnenschiffahrtstfunk“ an Bord haben müssen. Hierzu ist jetzt im Binnenschiffs-Verlag in Duisburg eine aktuelle Ergänzungslieferung erschienen. Auch die Sportschiffer sind gut beraten, wenn sie ihre Fahrzeuge damit ausrüsten, um Ärger und Kosten bei evtl. Kontrollen zu vermeiden. Daneben ist es hilfreich, gelegentlich in das og. Handbuch zu schauen und die vielleicht etwas „verschütteten“ Kenntnisse für die Abwicklung des Funkbetriebes wieder aufzufrischen. Immer wieder ist nicht nur bei Sportschiffern, sondern auch bei Berufsschiffern,

Schleusenbediensteten und Führern von Behördenfahrzeugen zu beobachten, dass diese sich beim Funkverkehr mit ... „für“ (eigener Schiffsname), anstatt wie generell festgelegt mit „hier ist“ melden. (DF) <sup>26</sup>

## Kanaljubiläen

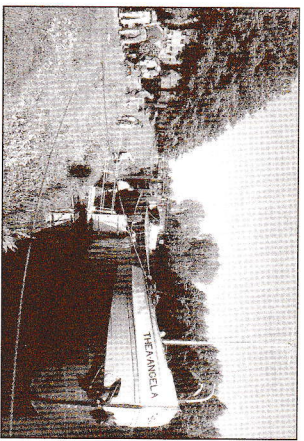
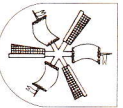
### 100 Jahre Mittellandkanal

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes feiert in diesem Jahr das 100-jährige Bestehen des Mittellandkanals. Dazu wurde auch ein Sonderpostwertzeichen herausgegeben. Bei näherer Betrachtung ist die Jubiläumszeit recht großzügig ermittelt worden. Immerhin: Mit dem preußischen Gesetz betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 wurden nach langen, schwierigen Verhandlungen u. a. auch die Weichen für den Bau des Mittellandkanals - vom Dortmund-Ems-Kanal bis zur Elbe - gestellt. Mit der Fertigstellung in mehreren Stufen dauerte es jedoch noch Jahrzehnte, Schließlich erreichte der Kanal im Jahre 1938 die Elbe und in Verbindung mit den bestehenden Wasserstraßen östlich der Elbe war zum ersten Mal ein durchgehender Wasserweg vom Rhein bis zur Oder geschaffen worden. <sup>27</sup>

### 75 Jahre Wesel-Datteln-Kanal

Etwas realitätscher sind dagegen die verschiedenen Jubiläumsveranstaltungen, die zum 75-jährigen Bestehen des Wesel-Datteln-Kanals von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Westfälischen Industriemuseum -Altes Schiffshebewerk Heinrichenburg veranstaltet werden. Ein Museumsschleppkahn wird mit einer Wanderausstellung an Bord im Laufe des Sommers an verschiedenen Stationen dieses Kanals anlegen und die Geschichte dieser Wasserstraße veranschaulichen. Hier stimmen die 75 Jahre mit der Inbetriebnahme überein. (DF) <sup>28</sup>

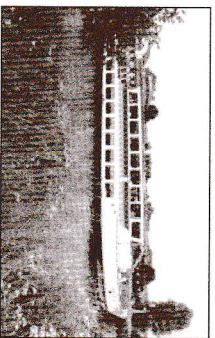
# Schiffahrtsmuseum Haren (Ems)



...immer einen

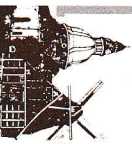
*Besuch wert!*

Passagier-Schiffahrt auf der Ems und den Emsalfarmen mit dem Fahrgastschiff „AMISIA“



Die Harener Geschichte ist seit Jahrhunderten eng mit der Ems-, Küsten- und Seeschiffahrt verbunden. Der Heimatverein ist Träger des Schiffahrtsmuseums. Zum Museum gehören: der Schleppdampfer „August“ aus dem Jahr 1910, die Emspünte „Haren 1“, die Spitzpünte „Helene“, das Wattschiff „Thea Angela“ gebaut 1929. und das alte Schluensenswärterhaus. Ein Gebäude aus der Zeit des Baus der linksensischen Kanäle um die Jahrhundertwende. In den Laderäumen der „Helene“, „Haren 1“ und „Thea Angela“, sowie im Schluensenswärterhaus ist ein Museum untergebracht. Themen des Museums sind Nautik, Emschiffahrt, Schiffbau und Harener Geschichte.

**Führungen** können beim Touristikverein Haren (Ems), Neuer Markt 1, 49733 Haren (Ems), Tel.: 0 59 32 / 7 13 13; Fax: 0 59 32 / 7 13 15 oder direkt beim Schiffahrtsmuseum Tel.: 0 59 32 / 58 43 oder 01 70 / 6 71 06 46 bestellt werden.



Heimatverein  
Haren (Ems) e.V.



Verkehrsamt Haren (Ems), Neuer Markt 1,  
49733 Haren (Ems), Tel. 0 59 32 / 82 25

e-mail: amisia@web.de

- 1975 - 2005 - 30 Jahre Fahrgastschiffahrt Amisia
- Sonntägliche Kaffeefahrten, 15-17 Uhr
- 22.07. und 12.08. Fahrt nach Papenburg
- vergünstigte Fahrten für Vereine, Verbände, Schulen und Kindergärten
- Sonder- und Charterfahrten
- Auskünfte und Buchungen: Touristikverein Haren (Ems)  
Telefon: 0 59 32/7 13 13  
Telefax: 0 59 32/7 13 15

## Bücherecke

Die Binnenschifffahrts-Verlag GmbH in Duisburg-Ruhrort, hat einige ihrer für den Bordbetrieb nützlichen Verlagszeugnisse aktualisiert. Dazu die folgenden Hinweise:

### WESKA 2005

Unter diesem Titel ist kürzlich die redaktionell sorgfältig überarbeitete 72. Ausgabe des „Europäischen Schifffahrts- und Halenkalender (WESKA) erschienen.

Dieses ca. 1.500 Seiten umfassende Standardwerk für die europäische Binnenschifffahrt enthält auch viele für die Freizeitschifffahrt interessante Informationen. So gibt es u.a. tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit exakten Kilometerangaben zu den Orten, Häfen, Brücken, Fähren und Schluens für das gesamte Rheinstromgebiet einschließlich der schiffbaren Nebenflüsse, die Donau von Kehlheim bis zum Schwarzen Meer, das Weser- und Elbstromgebiet, die Flussgebiete verbindenden Kanäle, die Märkischen Wasserstraßen sowie die Oder.

Für die Streckenbeschreibungen wird mit dem WESKA jetzt auch eine CD-ROM mit diesen Informationen mitgeliefert. Eine Vielzahl Begleitinformationen mit Hinweisen für die Fahrt sowie nützliche Informationen und Adressen ergänzen das Werk und machen es zu einem empfehlenswerten Hilfsmittel an Bord für alle, die die Schifffahrt möglichst qualifiziert und professionell betreiben wollen. Letztlich nutzen „groß“ und „klein“ dieselben Wasserstraßen.  
Kosten (einschließlich CD-ROM):  
43,- EURO zzgl. Versandkosten.

### Binnenwaart-

### politereglement (BPR)

Dieses Regelwerk für die niederländischen Binnenwasserstraßen wurde 2004 neu ge-

fasst und ist jetzt im og Verlag als von den niederländischen Behörden anerkannte deutsche Textausgabe erschienen. Unabhängig von den zu beachtenden Neuerungen (vgl. einschlägige Erläuterungen in diesem „Klionschnack“ unter „Schiffahrt-spraxis“) muss sich dieser Text – außer auf offenen Kleinfahrzeugen und Fahrzeugen ohne Besatzungsraum – an Bord befinden bzw. elektronisch vorzeigen lassen. Es ist also ein „Muss“, die aktuelle Ausgabe des BPR verfügbar zu haben.  
Die Broschüre ist für 29,- EURO zzgl. Versandkosten beim Binnenschifffahrts-Verlag erhältlich.

### Übersichtskarte „Nordwestdeutsche Wasserstraßen“

Der Binnenschifffahrts-Verlag hat kürzlich in einer vollständigen Neubearbeitung die Übersichtskarte „Nordwestdeutsche Wasserstraßen“ herausgegeben. Die mehrfarbige Karte im Maßstab 1:410000 hat ein Format von 102 x 92 cm und enthält alle Wasserstraßen mit ihrer Klassifizierung und den wichtigsten schifffahrtsrelevanten Angaben innerhalb folgender Begrenzungen:

- Linie Nordsee, Brunsbüttel, Lübeck, Wismar
- Linie Duisburg, Hamm, Münden, Halle/Saale
- Grenze zu den Niederlanden
- Gesamte Elbe bis Dessau, Osten
- Saale bis Halle, Übergang zu den Märkischen Wasserstraßen.

Ein nützliches Hilfsmittel für die Fahrtenplanung.

Die Karte kann beim og Verlag – gerollt oder gefaltet – zum Preis von 29,- EURO zzgl. Versandkosten bestellt werden.


Bei der Verlagsguppe Koehler/Mittler ist ein neuer „maritimer Leckerbissen“ erschienen:

### Im Wind der Ozeane

Yuri Maslyayev stellt über 70 der bedeutendsten noch fahrenden Segelschiffe der Welt in einem Band in Bild und Wort vor. Der vielfach ausgezeichnete russische Fotograf zeigt in seinem jetzt erschienenen Bildband seine schönsten Aufnahmen von Museumsschiffen und Großseglern aus mehr als 15 Jahren Fahrtzeit. Man riecht förmlich das Salz des Meeres und spürt den Wind, wenn man diese Bilder betrachtet. Neben den größtenteils bisher noch unveröffentlichten, brillianten Farbaufnahmen werden die Schiffe auch mit ihrem Lebenslauf und den wichtigsten technischen Daten vorgestellt. Diese Sammlung genügt in Form und Inhalt höchsten Ansprüchen

und macht das Buch zu einer Nachschlagelösung für jeden Aktiven und Ehemaligen der Seeschifffahrt sowie für jeden in Begeisterung davon Träumenden.

Mit einer kurzen Geschichte der Segelschifffahrt und einem Register mit den Kontaktadressen der vorgestellten Schiffe bietet das Buch ein umfassendes Portrait dieser Schiffsgeneration, die gerade in jüngerer Zeit auf reaktivierten Traditionsseglern wieder neu entdeckt wird (siehe „Sail Bremerhaven“ und „Hansesail Rostock“). Ein herrliches Geschenk für besondere Anlässe. Der Leser wird das Buch nicht so schnell wieder aus der Hand legen und immer wieder gern darin „stöbern“.

Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg: 192 Seiten, 26,5 x 31 cm; 200 Farb-Abb., gebunden mit Schutzumschlag; ISBN 3-7822-0905-2; 49,90 EURO. (DF) 



Der DTM-Vorsitzende als Ruderer auf dem Rahsegler „Alexander von Humboldt“ unter vollen Segeln.

# Was zeichnet einen guten Werbeartikel aus?

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



- Kaffeeteller
- Tischflaggen
- Caps
- Mausepads
- Flaggen
- Buttons
- Cohls
- Fensterzeuge
- Kugelschreiber
- Polo-Shirts
- und mehr



Erstklassiger Service für Werbepräsentie

Werbemittel • Verkaufsförderung

Johanne Oltmanns • Werbemittel • Verkaufsförderung

Sägemühlstraße 11 - 13 • 26789 Leer

Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26 • e-mail YOHANNA2@gmx.de

## Sportschiffahrt hat oft Angst vor der Berufsschiffahrt

Leserbrief in der niederländischen Schifffahrtszeitung „Weekblad Schuttevaer“:

Von Willem G. Mosterdijk, Bad Essen

Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion

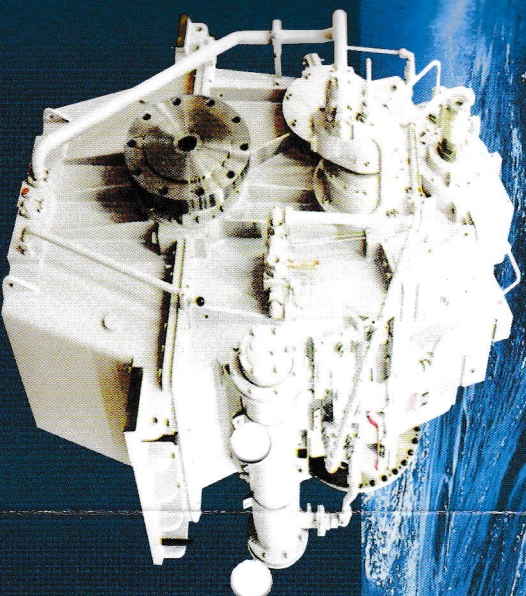
Seit einiger Zeit versuche ich, im In- und Ausland über Wassersportvereine, den Yachtschiffen den Standpunkt des Binnenschiffers zu erklären. An Beispielen zu erklären, wie schwierig es ist, mit einem leeren Schiff bei Windstärke 6 durch eine enge Brücke oder in eine enge Schleuse zu fahren. Erschwerend hierbei sind der große tote Winkel und die nötige Fahrt die man machen muss, um das Schiff manövrierfähig zu halten. Wenn dann noch, wie auf den Friesischen Gewässern oft an allen Ecken und Enden, Freizeitkapitäne rumschippern, die wie es scheint, mit Vergnügen in diesen toten Winkel fahren, kommt einem schon manchmal die Galle hoch. Also raus aus dem Steuerstuhl und gewaltig aufpassen, dass man keinen Surter oder eine Motoryacht über den Haufen fährt. In Schleusen können viele Yachtschipper nicht anlegen und selbst mit der ganzen Familie an Deck misslingt das Festmachen. Heute trifft man die Gelegenheitskapitäne auf allen Gewässern. Manche schnelle Motoryacht hat Freude daran, ihre Heckwelle in die offene Tür des Maschinenraumes oder gar in die Wohnungstür zu spülen. Mit ihren fetten Manngebäuten wird man, aus sicherer Position auf der Flybridge, noch ausgelacht.

Aus dem Blickwinkel der meisten Yachtschiffer sieht es aber in Wirklichkeit meistens ganz anders aus. Sie haben Respekt vor den Berufskapitänen mit ihren großen Schiffen, dem gefährlichen Schraubemaser und den Bug- und Heckwellen. Viele Frauen auf Yachten haben Todesangst, vor allem wenn diese Schiffe leer sind und dadurch turmhoch über ihr eigenes Schiffchen hinausragen. Alles was lose ist fliegt dann oft federleicht durch den Salon, der

Milchbecher fällt um, der Teller schiebt sich wie von selbst vom Tisch oder die Kaffeetasse wird zum Springbrunnen. In der Schleuse wird's dann noch schlimmer. Der Schipper ist nicht besonders im Fahren geübt und Anlegen ist noch schwerer. Er will den Brücken- oder Schleusenwärter nicht unnötig warten lassen, aber andererseits wird das Schleusenwasser durch die noch drehende Schraube des Binnenschiffes ein einziger Strudel. Er weiß nicht, dass hier selbst ein erfahrener Kapitän auch Probleme hätte, das Bötchen durch dieses äußerst unruhige und sich drehende Wasser in die Schleuse zu lotsen, ohne gegen die Schleusenwand zu knallen. In der Schleuse selbst wird durch das dauernde Drehen der Schraube des Berufsschiffes während dem Schleusen das Umlegen der Tawe erschwert und der Freizeitkapitän kommt gehörig ins Schwitzen. Kein Wunder, dass seine Frau Angst hat.

Trotz alledem glaube ich nicht, dass es Berufsschiffer gibt, die Spaß daran haben, anderen Menschen die auf Ferientreise sind, Angst einzujagen. Berufsschiffer sind hart arbeitende Menschen, die es höchstens lästig finden, dass andere Fahrlehrer unverantwortlich handeln. Es ist schwer, sich in die Position eines anderen zu versetzen. Wenn wir das versuchen, kommen wir alle miteinander besser zurecht. Dann fährt der Surter nicht mehr in den toten Winkel des unbeladenen Schiffes und die Superyacht überholt nicht mehr mit Vollgas, so dass die Wellen über das Achterdeck spülen. Der Binnenschiffer wird auch in der Schleuse ein zweites Tau setzen, damit die Schraube während des Schleusens nicht mitdrehen muss, er versucht auch, der Yacht einen Raum zu lassen. Er weiß auch, dass viele Freizeitkapitäne rumschippern, die bereits nach einer „Lektion“ von nur 20 Minuten zum Kapitän befördert wurden. Er wird niemals ein Unglück auf seinem Gewissen haben wollen. Also, mit etwas Verständnis füreinander wird der Yachtschipper seine Ferien genießen können und der Berufskapitän wird sich nicht über unwissende Wassersportler ärgern müssen. <sup>2</sup>

YOUR PARTNER FOR THE FUTURE



Die REINTJES GmbH produziert Schiffsgetriebe für alle Schiffstypen im Leistungsbereich von 250 kW bis 20.000 kW – vom Fischereitrawler bis zum Hochleistungskatamaran.

Als unabhängiger Partner konzentriert sich REINTJES seit 75 Jahren ausschließlich auf die Entwicklung und Produktion von Schiffsgetrieben.

REINTJES GmbH  
Eugen-Reintjes-Straße 7 • D-31785 Hameln  
Tel. + 49 51 51/104-0 • Fax + 49 51 51/104-300  
[www.reintjes-gears.de](http://www.reintjes-gears.de)



REINTJES