



KIEBITZBERG®

Yacht & Schiffbau • Ponton und Schwimmstege
schwimmende Bauwerke • Yacht-Refit
Restaurierung • Möbelfertigung



Kiebitzberg Schiffswert GmbH & Co. KG
Rathenower Straße 6^{alte}_{an}
39539 Havelberg
Tel.: 039387/72540
Fax: 039387-72541

20 Jahre
KIEBITZBERG®
1985-2005

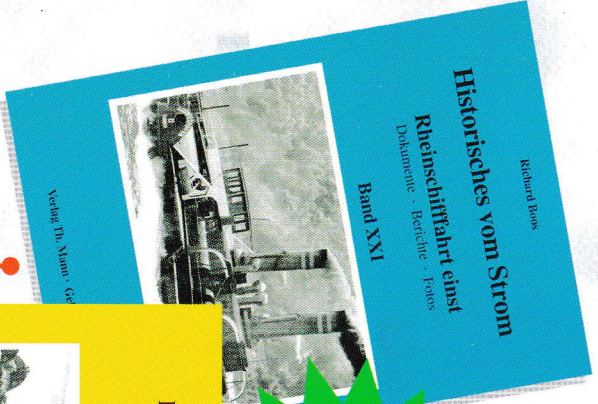
www.kiebitzberg.de

Klönsschnack

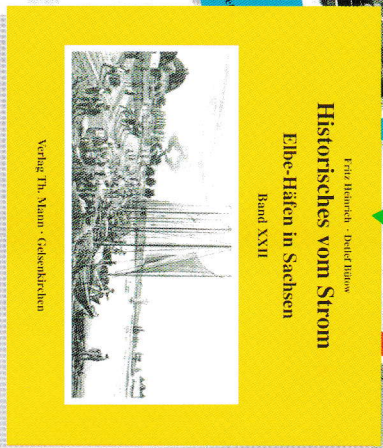


Mitteilungen der
Deutschen Traditions-Motorboot-
Vereinigung e.V. (DTMV)
für Freunde der Traditionsschifffahrt

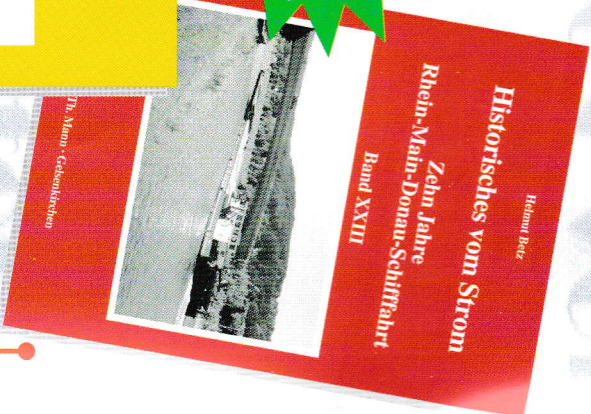
Historisches vom Strom



**Rheinschiff-
fahrt 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-
Schifffahrt**
Helmut Betz
Format: 21 x 29,7 cm,
172 Seiten,
ISBN 3-7862-0147-1
€ 36,-

**NEU-
ERSCHEINUNGEN**

Fax-Bestellung:
02 09/93 04-185
E-Mail:
Vertrieb@th-mann.de

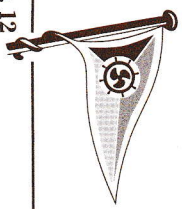
Verlag Th. Mann

Buchvertrieb · Postfach 2002 54 · 45837 Geisenkirchen · Telefon 02 09/93 04-183
Telefax 02 09/93 04-185 · E-Mail: Vertrieb@th-mann.de

Name/Vorname: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____
Unterschrift/Datum: _____

VAT Registration Number:

Klönsmack 2003



Klönsmack

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

Nr. 12

Dezember 2005

Inhalt

	Seite
Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	3
Terminvorschau 2006	5
Die DTMV - „Wir über uns“	7 + 9
Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer 2006	10 + 11
Die DTMV 2005/2006	12 + 13
Pressesstimmen	14 - 17
Schiffahrtspraxis - Rechtstragen für Traditionsschiffe	
- Traditionsschiffe in der in der Binnenschifffahrt	19 - 41
DTMV-Bilderbogen	30
Wasserstraßen	
- Nadelöhr Dortmund-Ems-Kanal	42
- „Schnipperrn“ zwischen Elbe und Oder	43 - 47
Mitgliederbericht	
- Ems-Jade-Kanal	49
Schiffe der DTMV – Molly II	53
Bücherecke	55 - 56

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Tel. (04 91) 9 25 09 75, Fax: (04 91) 9 25 09 74
e-mail: B.Feddern@online.de
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge sind die Verfasser inhaltlich verantwortlich
Titelfoto:
Fotos im Textteil:
Gestaltung:
Anzeigen:
Druck:

Vorstand der Deutschen Traditions- Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)

Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)

Brunnhilde Feddern, Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit/Presse

Wilhelmengang 2a, 26789 Leer (Ostfriesland)

Tel. (04 91) 9 25 09 75, Fax: (04 91) 9 25 09 74

e-mail: B.Feddern@online.de

Für namentlich bezeichnete Textbeiträge sind die Verfasser inhaltlich verantwortlich

Traditionsschiffreifen Leer 2005 (Foto Brunnhilde Feddern)

Annette Budzio, Heidemarie Eilers, Brunnhilde Feddern, Christine Giel,

Grafik Team, Werbeagentur, Leer (Ostfriesland), Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 9 25 55 - 26

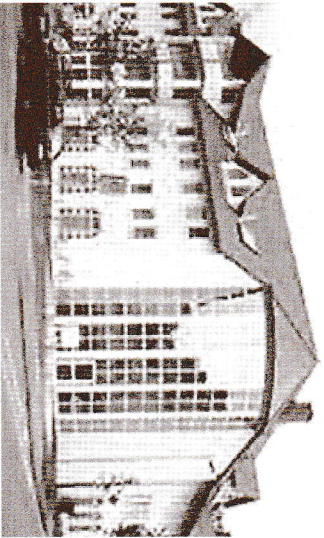
e-mail: info@grafik-team.de, ISDN: 04 91 - 9 25 55 74 (Leonardo)

Johanne Oltmanns

Druckerei Solleermann, 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



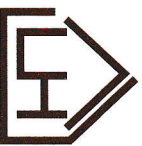
alle Variationsmöglichkeiten über professionelle Deckarten bis hin zur Kunst am Bau. Und dabei kommt auch der ökonomische Aspekt nicht zu kurz. Unter Berücksichtigung der Lebensdauer ist ein Schieferdach immer eine Alternative. Es ist z.B. als Fassadenverkleidung, besonders mit Wärmedämmung, eine dauerhafte,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



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 Traditionsschifffahrt,

für die Eigner und Betreiber privat genutzter traditioneller Wasserfahrzeuge bedeutet Traditionsschifffahrt zugleich auch Sportschifffahrt. Dies nicht nur im Hinblick auf die Befähigungsnachweise und ggf. auf die Zuordnung bei unter suchungspflichtigen Schiffen sondern auch auf die aktive Teilnahme an fahrtssportlichen Veranstaltungen. Dementsprechend ist die Deutsche Traditions-Motorpool-Vereinigung (DTMV) sowohl Mitglied im Deutschen Motor yacht-Verband (DMYV), dem Dachverband der motorisierten Sportschifffahrt, als auch in dem für den Registerort zutreffenden Landes- und Kreissportbund. Die Mitgliedschaft des DMVY im Deutschen Sportbund (DSB) ermöglicht zusammen mit anderen Wassersportverbänden über die ehrenamtlich besetzte Wassersportkommission des DSB eine wirksame Interessenvertretung für den Breitensport auf dem Wasser.

Nun gibt es konkrete Überlegungen, die beiden Dachorganisationen des Sports, den DSB und das Nationale Olympische Komitee (NOK), zu einem neuen Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) zusammen zu legen. Ende Juni 2005 hat eine vom DSB und NOK eingesetzte Strukturkommission hierzu einen Abschlussbericht vorgelegt. Bereits am 10. Dezember 2005 soll auf einem außerordentlichen Bundestag des DSB dieser seine Auflösung beschließen und zusammen mit dem NOK die neue Dachorganisation gegründet werden. Die ständige Konferenz der Landessportbünde möchte einen größeren zeitlichen Spielraum für notwendige Beratungen erreichen und hat deshalb in einem modifizierten Zeitplan als Termin für den außerordentlichen DSB-Bundestag Februar/März 2006 vorgeschlagen.

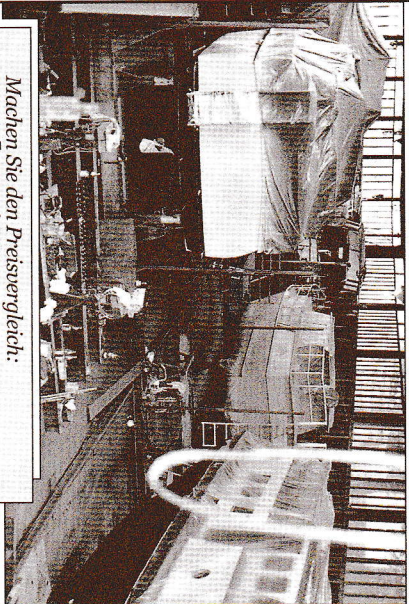
Es mag gute Gründe geben, die beiden Dachorganisationen des Sports zu vereinnahmen. Es besteht jedoch die begründete Sorge, dass künftig die olympischen Disziplinen im Vordergrund stehen und der Breitensport dabei zu kurz kommt. Nach derzeitigem Stand wird die bisherige Wassersportkommission des DSB mit ihrer qualifizierten ehrenamtlichen Arbeit „auf der Strecke bleiben“. Dies würde eine erhebliche Schwächung der Interessenvertretung für die Belange des Fahrten- und Breitensports auf dem Wasser bedeuten. Schon aus wirtschaftlichen Gründen wird es dazu keine hauptamtlich besetzte Nachfolgeregelung geben. Dies wäre ein ärgerehlicher Rückschritt – Olympia ist nicht alles. Die gesellschaftliche Bedeutung des Breitensports darf nicht unterschätzt werden; und nicht selten wird hier die Grundlage für die Entwicklung des Spitzensports gebildet. Es bleibt zu hoffen, dass die noch Verantwortlichen sich der Folge bewusst sind und danach handeln.

In diesem Sinne allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Propeller! 



Dieter Stellan
1. Vorsitzender

MARINA ZEHDENICK



In unserem Trockendock führen wir fachgerecht und preiswert folgende Arbeiten aus:

- Entrostung durch Sandstrahlen
- Spritzlackierung
- Unterwasseranstriche
- Lackierarbeiten
- Schweißarbeiten
- Inspektionen
- Wartungsarbeiten
- Reparaturarbeiten
- Überholungsarbeiten

Machen Sie den Preisvergleich: Docken / Kränen

Unsere gelernten Schiffbauer stehen Ihnen auf Wunsch jederzeit mit Rat und Tat zur Seite. Überzeugen Sie sich und seien Sie uns als Kunde willkommen.

Marina Zehdenick
Schleusenstraße 13
16792 Zehdenick
Tel (0 33 07) 31 03 58
Fax (0 33 07) 23 55

Qualität preiswert eingekauft

für die Berufsschifffahrt

- Wir pressen Hydraulikschläuche
- Farben / Lacke
- Schmierstoffe
- Feuerlöcher-
- Kundendienst**
- **Tauwerk**
- **Drahtseile**

H. H. Lohmann
Schiffs- und Industriebedarf

Münster • Rheinstraße 40
Tel.: 0 21 51 / 23 56 19
Tel.: 0 59 32 / 7 34 70
Haren (Ems) • Zeppelinstraße 3-6

Terminvorschau 2006

- 19.-22.01.06 50 Jahre MS SEELOTSE
Ausstellungen und Aktionen in Zusammenarbeit mit der Lotsenbrüderschaft Weser/Jade, dem Bundesverband der See- und Hafenhäfen u.a.
- 19.02.06 17.00 Uhr. Ausstellungsöffnung im Allen Kraftwerk Bremerhaven
boot Düsseldorf - Internationale Bootsausstellung
- X 21.-29.01.06 9. Schifferfest der Berlin-Brandenb. Schifffahrts-Ges. im Historischen Hafen Berlin
- 28.01.06 Fortsetzung der Seminarreihe „Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“ in der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule in Polshausen (siehe besondere Veranstaltungen)
- 27.02.-3.3.06 BOATfit Bremen
Eine Ausstellung über Pflege, Instandhaltung und Restaurierung von Holz-, Stahl- und GFK-Booten. Ein nautischer Markt mit Literatur und Kunsthandwerk.
- 10.-12.03.06 Jahreshauptversammlung der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V.
- 17.03.06 10.00-17.00 Uhr Ausstellung im Allen Kraftwerk, Bremerhaven - „Menschen - Maschinen - Meer“
- 18.-19.03.06 Eröffnung der Ausstellung im Museumsschiff „RENNATE ANGELIKA“ im Historischen Hafen Berlin zur „Geschichte der Binnenschifffahrt auf Spree und Havel“
- 01.04.06 Eisflechter Halentage - 3. Sternfahrt der Traditionsschiffe nach Eisfleth (siehe Besondere Veranstaltungen).
- 13.-14.05.06 Hafenfest im Neuen Hafen Bremerhaven mit „MS SEELOTSE“
Veranstalter BIS Bremerhaven Touristik und Schiffergilde Bremerhaven
- 25.-27.05.06 Kieler Woche mit „MS SEELOTSE“
- 17.-25.06.06 16. Skippertreffen in Ketzin, Landesverband Motorbootsport Brandenburg e.V.
- 30.06.-02.07 26. Tourenskipper-Treffen - Sternfahrt „Kurs Nord“ des Deutschen Motor yachtverbandes in Leer und Pavillon d Or
- 26.-30.07.06 Hanse Sail 2006 Rostock
- 10.-16.08.06 18.-20.08.06 Kanalfestival in Dateln
- X 25.-27.08.06 Zielfahrt der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) zum Westfälischen Industriemuseum „Alles Schiffshebewerk Henrichenburg“ (siehe besondere Veranstaltungen)
- X 26.08.06 Mitgliederversammlung der DTMV im Westfälischen Industriemuseum
- 10.09.06 Tag des offenen Denkmals
- 15.-17.09.06 11. Sternfahrt auf der Mittelweser, Landesverband Motorbootsport Bremen e.V. ?

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 vollem 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 Mitgliederversammlung 2006 wird daher nach fünf Jahren wieder im Westfälischen Industriemuseum, Altes Schliffshebewerk Henrichenburg stattfinden.

Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im „Deutschen Motor yachtverband e.V.“ (DMYV) sowie über den Kreisverband und Leer auch 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 fahren-

de 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 Mitgliedschaften auf Gegenseitigkeit vereinbart mit

- dem Förderverein „Maritimer Denkmalschutz e.V.“ (MDS) in Bremerhaven,

- der britischen Traditionsschiffvereini-gung „The Barge Association“ (DBA) sowie

- der „Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V.“ (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse.

Daneben werden die Kontakte zu einschlägigen schweizerischen, österreichischen und niederländischen Traditionsschiff-Vereinigungen weiter entwickelt.

In den letzten Jahren wird die DTMV verstärkt von ihren ausländischen Partnern und Freunden angesprochen. Viele Gleichgesinnte möchten unser Land auf dem Wasserweg besuchen, haben jedoch Verständnisprobleme bei der Vielzahl der für Ausländer oftmals verwirrenden Bestimmungen. Daher danken wir Herrn Regierungsdirektor Ulrich Kowallik vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für seinen klärenden, ausführlichen Beitrag in dieser „Klionschnack“-Ausgabe. Aus Platzgründen ist es leider nicht möglich, eine englische und niederländische Fassung anzufügen.

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



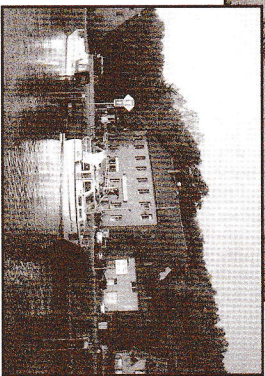
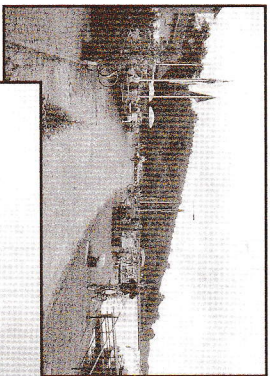
Bank für Schifffahrt (BFS)
Hindenburgstr. 5 · 30175 Hannover
Telefon: (0511) 28049 - 0



www.ostfriesische-volksbank.de
www.volksbank-haren.de
www.volksbank-papenburg.de
www.bank-fuer-schifffahrt.de

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

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

Die DTMV - Wir über uns

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

„Klonschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klonschnack“ – Mittellungen für Freunde der Traditionsschifffahrt heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klonschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschifffahrt kostenlos abgegeben. Diese Ausgabe liegt auch auf der „boot Düsseldorf“ am Stand des Deutschen Motoryachtverbandes, des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt sowie am Stand der Stadt Leer aus. 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.

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschifffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies als „aktive“ Traditionschiffer 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 etwa 130 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Norwegen 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,
Wilhelmminengang 2 a, 26789 Leer

(Ostfriesland)

Telefon (0491) 9250975, Fax: (0491) 9250974,

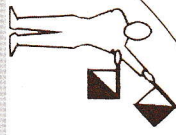
e-mail: B.Feddern@t-online.de.

Internet-Adresse der DTMV:

<http://www.dtmv-online.de>.

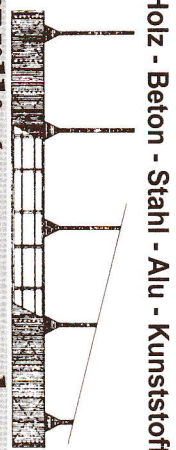
DTMV-Bankverbindung:

Ostfriesische Volksbank Leer
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00).



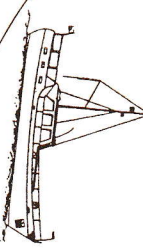
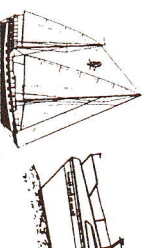

**STEGE- UND
BOOTSHAFENANLAGEN**

Holz - Beton - Stahl - Alu - Kunststoff



Willi Assenmacher

Gut Hubertsburg · 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

3. Sternfahrt der Traditionsschiffe nach Eilsfeth

Im Rahmen der Eilsfether Seeschiffahrtstradition 2006 findet vom 13. bis 14. Mai wieder eine Sternfahrt der Traditionsschiffe nach Eilsfeth statt. Wer dieses Fest einmal mitemacht hat, kommt wieder. Die ganze Stadt ist auf den Beinen und in der ausgesprochen herzlichen Atmosphäre fühlen sich die Teilnehmer willkommen. Am Hafen erwartet die Teilnehmer an beiden Tagen eine maritime Meile mit vielen Aktivitäten – auch für Kinder.

Die Seefahrtstage in Eilsfeth beginnen am 13. Mai um 9.00 Uhr mit einem Kuttepullen auf der Hunte, um 12.00 Uhr gibt es Erbsensuppe im Festzelt und von 13.00 – 16.00 Uhr ist eine Führung in der Seefahrtsschule u. a. zum Planetarium vorgesehen. 15.00 – 17.00 Uhr Musik im Festzelt, Besichtigung der

Nikolalkirche, Piratenfahrten für Kinder und um 19.00 Uhr Skippertreffen im Festzelt und Begrüßung durch den Bürgermeister, gemeinsames Abendessen. Ab 20.00 Uhr beginnt der maritime Abend im Festzelt mit Musik: zur gleichen Zeit beginnt das Seefahrtsschulleistungsabendessen.

Auch der Sonntag hat noch allerlei zu bieten und um 16.00 Uhr beginnt die Auslauparade der Traditionsschiffe, angeführt von dem großen Traditionsegler „Großherzogin Elisabeth“.

Da die anreisenden Schiffe vom Shanty-Chor begrüßt und vorgestellt werden, sollen sie nacheinander rechtzeitig ab 13.00 Uhr in Eilsfeth eintreffen. Wer mitmachen möchte, bitte rechtzeitig bei der Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit (siehe Impressum) melden. **22**

Treffen wir uns - wieder - in Henrichenburg!

Unter diesem Motto hat die DTMV-Zielfahrt 2006 als fahrtensportliche Veranstaltung erneut den Museumschafden des Westfälischen Industriemuseums – Altes Schiffsbauwerk

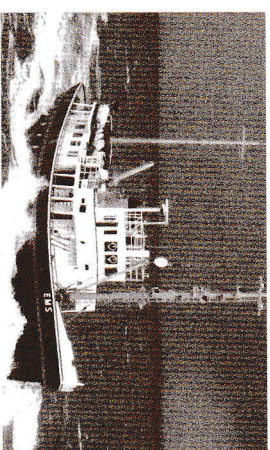


Annette und René Buzio Begeben sich auf „große Fahrt“. Mehr im Klönschnack No. 13.

Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region

Seminar an der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule in Potshausen (Landkreis Leer / Ostfriesland) vom 27. Februar bis zum 3. März 2006

Winter- (Karnevals-)zeit – Potshausenzeit. Wie von den bisherigen Teilnehmern gewünscht, findet auch in diesem Jahr wieder eine 5-Tage-Veranstaltung in Potshausen unter dem genannten Motto statt. Damit wird die beliebte Seminarreihe fortgeführt, mit neuen Themen und Besichtigungen für die „alten Hasen“, jedoch auch in sich abgeschlossenen für „Neueinsteiger“. Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) organisiert diese Seminare in guter Zusammenarbeit mit der Landvolkshochschule Potshausen und dem bewährten Seminarleiter Heinz Halwassen. Für die DTMV ist dies zugleich ein Begegnungsangebot an ihre Mitglieder im Winterhalbjahr. Zugleich ist das Seminar selbstverständlich offen für andere Interessierte. Nicht zuletzt ist die persönliche Begegnung für die Teilnehmer auch ein Gewinn. Heinz Halwassen feilt noch mit viel Engagement an dem letzten Schiffs des Programms, das in Kürze in der Endfassung verfügbar sein wird. Vorab dazu einige Bemerkungen: Angedacht sind Besichtigungen in Ditzum auf der Bülter-Wert oder der Diedrichs-Wert in Oldersum sowie des weitgehend fertiggestellten Nachbaus einer hölzernen Seefalk in Emden. Ferner ist die Besichtigung des Heimatmuseums in Weener sowie am bzw. im Leeraner Hafen das aufgesplippte Traditionsschiff „PRINZ HEINRICH“ und das Ausbildungsschiff „EMSSTROM“ geplant. Eine Fahrt zum Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen soll den Teilnehmern einen Einblick in die Arbeit dieser Behörde vermitteln, abgerundet mit Besichtigung der noch vorhandenen alten Koppelschleuse am Reststück des Hanekenkanals, dem



Bereisungsschiff „Ems“

Vorläufer des Dortmund-Ems-Kanals. Ein Ausflug in das niederländische Veendam zum dortigen Fehnkolonie- und Schifffahrtsmuseum wird grenzüberschreitend das Programm abrunden. Natürlich darf in dieser Woche nicht die obligatorische Fahrt auf dem Mehrzweck- und Bereisungsschiff „EMS“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden fehlen. Freuen wir uns wieder auf das Fachsimpeln mit Kapitän de Buhr und nicht zuletzt auf den Smut an Bord – auch die Liebe zu Schiffen geht durch den Magen. In Potshausen wird uns Albert Wehner, Vorsitzender des Heimatvereins Leer, wieder mit einem Lichtbildvortrag erfreuen. Wenn es die Zeit zulässt, werden wir auch einen Blick in die ehemalige preussische Navigationsschule in Rhauderfenh werfen, die jetzt eine Schule beherbergt, deren Leiter Friedrichs, in 2005 Seminarteilnehmer war.

Dieses Seminar ist ein interessantes Angebot und schon einer vertieften Überlegung wert. Ein Wort zu den Kosten: Einschließlich Unterkunft und Verpflegung sowie einer Umlage für die Exkursionen ist mit ca. 190,- Euro pro Person zu rechnen. Interessenten wenden sich bitte an die Landvolkshochschule oder an die DTMV. **23**

Überblick

Auch im vergangenen Halbjahr waren die Mitglieder der DTMV wieder recht aktiv. Neben weit zurückgelegten Fahrten im In- und Ausland nahmen die traditionellen Schiffe und Boote der DTMV auf Einladung von Städten und Gemeinden wieder an verschiedenen Veranstaltungen teil. Einige Schiffe beteiligten sich am Treffen historischer Schiffe in Eisleth. Sechs der DTMV angehörenden Fahrzeuge nahmen an der Sail Bremerhaven teil. Auch das Kanalfestival in Datteln reizte eine Anzahl von Schiffseignern der DTMV dieses mit viel ehrenamtlicher Arbeit zustande gebrachte Highlight am Dortmund-Ems-Kanal zu besuchen. Auch zum runden Halengeburtstag von Hellbronn waren einige Schiffe angereist. Ja sogar in Luxemburg beim Hafenfest in Schwesbingen wehte der Stander der DTMV und Mitglieder gaben an einem Informationsstand Auskunft.

Die Stadt Leer spielte für die DTMV in diesem Jahr wieder eine besondere Rolle. Neben dem 25. Tourenskipper-Treffen des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) verbunden mit dem Stadtfest Leer fand im

Kaisersaal des Alten Rathauses der traditionelle Tee-Empfang des Bürgermeisters für die Mitglieder unserer Vereinigung und die Mitgliederversammlung der DTMV statt. Die DTMV nahm auch am Traditionsschifftreffen des Schipperklotte im Heimakverein Leer teil. Sie stellte mit den 16 teilnehmenden Schiffen aus ganz Deutschland und den Niederlanden weit über 10 % aller teilnehmenden Schiffe. Zu dieser Veranstaltung hatte die DTMV eine Zielfahrt ausgeschrieben.

Hierbei ergab sich auch die Gelegenheit, mit unseren niederländischen Freunden ehemaliger Berufsschiffe näheren Kontakt zu bekommen. (Hierzu bitte die Pressemitteilungen in diesem Heft beachten).

Die Siegerehrung der Zielfahrtteilnehmer fand im Salon des Traditionsschiffes „TÜMMLEER“ statt. Den 1. Preis holten sich Gerd Garden mit Crew auf „WIM“, Nummer 2 waren Christine und Wolfgang Giel mit dem Schiff „CHRISTINE“ und den 3. Platz belegten Artur und Uschi Stumpf auf der „HECHT“. In bunter Runde saßen „Sieger und Gefolge“ – die übrigen Schiffsführer und Crews von insgesamt 16 Schiffen – gemütlich zusammen. Jedes teilnehmende



Vorstandsmitglieder der Vereinigung ehemaliger Niederländischer Berufsschiffe (LVBHB) zu Besuch beim Vorsitzenden der DTMV. Von links: Klaas Persoon, Olaf van Oosterom, Dieter Feddern, Dick Eerland, Jan Lock.



Messebucher der Regionalmesse „Friesland grüßt Friesland“ beim Stand der DTMV

Schiff wurde mit einer Plakette ausgezeichnet.

Vom 6.-9. Oktober fand in Leer erstmalig die Regionalmesse „Friesland grüßt Friesland“ statt. Hierbei ging es um Urlaub, Freizeit und Wassersport. Bürgermeister Wolfgang Kellner eröffnete zusammen mit dem Initiator aus den Niederlanden, Chefredakteur der Zeitung „Wassersport in Nederland“, Hans. J. Betz, die Ausstellung. Im Hafen konnten die Besucher 30 Motor- und Segeljachten besichtigen. Gleichzeitig fand eine Ausstellung mit kleineren Booten und Zubehör in der Ostrieslandhalle statt. Die DTMV war am Hafen (auf MS TÜMMLEER) sowie in der Ostrieslandhalle vertreten.

Es ist beabsichtigt, diese Veranstaltung alle zwei Jahre zu organisieren. Nach Angaben des Veranstalters waren 82 % der Aussteller mit der neuen Messe zufrieden.

Im kommenden Jahr wird die Seminarreihe „Die Geschichte der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region“ fortgesetzt. Wir freuen uns wieder auf die interessanten Vorträge und Exkursionen die Heinz Halfwassen, Seminarleiter an der Ostriesischen Evangelischen Landvolkshochschule Potschau-

sen, in Zusammenarbeit mit der DTMV in der Karnevalswochen vom 27. Februar bis zum 03. März 06 veranstalten wird (siehe besondere Veranstaltungen).

Die Stadt Eisleth lädt vom 13. - 14. Mai zur 3. Sternfahrt der Traditionsschiffe ein. Hier werden die Schiffseigner der DTMV u. a. auch die Möglichkeit haben, die Freunde aus Bremen und Bremerhaven (MS SEELOTSE) wieder zu sehen (siehe besondere Veranstaltungen).

Das internationale Tourenskipper-Treffen, „Sternfahrt Kurs Nord“ in Leer vom 26.-30. Juli wird zusammen mit dem Pavillon d Or stattfinden. Möglichst viele DTMV-Schiffe sollten auch wieder den Weg nach Leer finden.

Die Schiffe der DTMV sind ebenfalls zum Kanalfestival in Datteln vom 18.-20. August eingeladen und eine Woche später befinden wir uns dann in „unserem kleinen Paradies“, dem Museumshafen des Westfälischen Industriemuseum - Altes Schiffsbauwerk Herrichtenburg. (siehe besondere Veranstaltungen). Dort werden wir 2006 auch unsere Mitgliederversammlung abhalten. (BF) ■

Bootshandel - Hafenschack - September 2005

Freunde traditioneller Schiffe treffen sich in Leer



Die Ehepaare Stumpf und Giel sowie Gerhard Garden bei der Pokalübergabe durch Wimried Röcker (v. l. n. r.)

„Hecht“), Wolfgang und Christine Giel aus Frankenberg am Main (Schiff „Christine“) und Gerhard und Eveline Garden aus Voerde mit ihrem Schiff „Wim“, ausgezeichnet.

Als Teil des internationalen Tourenskippertreffens des Deutschen Motorbootverbands DMV in diesem Sommer traf sich auch die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e. V. (DTMV) zur Mitgliederversammlung im ostfriesischen Leer. Nicht wenige DTMV-Mitglieder waren dieser Einladung per Schiff gefolgt. Von weither waren Eille und Rees West gekommen. Die beiden Kalifornier gehören der Schwesetgemainschaft der DTMV, „The Barge Association“, aus Großbritannien an.

Mit dem DMV ausgeschriebenen Oldie-Pokal wurden bei einer Festveranstaltung unter anderem Artur und Ursula Stumpf aus Lübeck-Travemünde (Schiff

Sportskipper • 08/2005

Traditionsschiffreffen in Leer

Die ersten Schiffe der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) sind bereits Ende Juli in Leer eingetroffen, um am Internationalen Tourenskippertreffen des Deutschen Motorbootverbands („Leer Maritim“, 28.-31. Juli) und dem Internationalen Traditionsschiffreffen des Heimatvereins (Schipper-Klotzje) teilzunehmen.

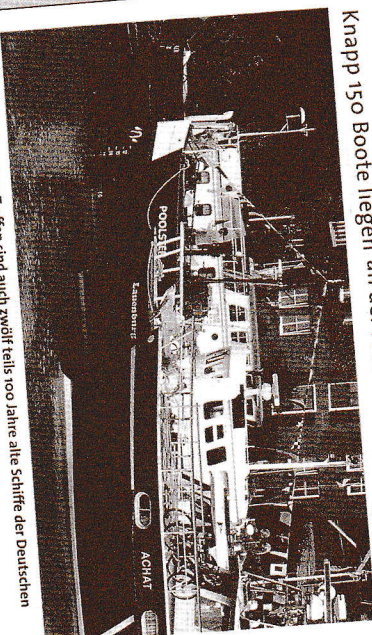
Die überregionale DTMV hält am 30. Juli ihre Mitgliederversammlung in Leer ab und hat zum Traditionsschiffreffen des Heimatvereins (05.-07. August) eine Zielfahrt für ihre traditionellen Schiffe ausgeschrieben. Zusätzlich reist eine große Zahl der DTMV-Mitglieder mit dem Auto oder per Bahn an, um bei „Leer-Maritim“ und der Mitgliederversammlung dabei zu sein. Sie kommen von der Spree, der Saar, dem



Main, der Weser, der Elbe, dem Mitteldeutschland und eventuell aus Norwegen. Das Museum der Deutschen Binnenschiffahrt aus Duisburg wird ebenfalls mit von der Partie sein. Heinrich Kemper, Leiter des Museums, wird auf „MS Trümmer“ einen Info-Stand betreuen und die Interessenten in die Welt der Berufsschiffahrt und deren Geschichte entführen. (www.dtmv-online.de)

Kurs Nord

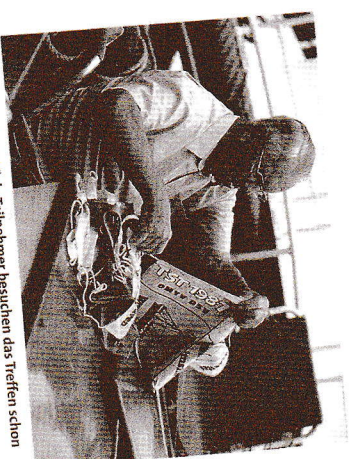
25 JAHRE Tourenskipper-Treffen in Leer.
Knapp 150 Boote liegen an der Promenade.



Schmucke Klassiker: Zum Treffen sind auch zwölf teils 100 Jahre alte Schiffe der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung nach Leer gekommen.



Weit gereist: Eille (l.) und Laurice West aus Kalifornien haben auf ihrem Deutschland-Törn einen Stopp in Leer eingelegt.



Fingergsammlung: Viele Teilnehmer besuchen das Treffen schon jahrelang, manche gar seit der Premiere 1980.

boote 9/05
Reportage

DTMV Mitgelieder-versammling

Dieter Feddern gratuliert zum 25. Tourenskippertreffen

Im Rahmen des Internationalen Tourenskippertreffens des Deutschen Motorbootverbandes (DTMV) u.a. ihre vom Ende Juli führte die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) u.a. ihre Mitglieder-versammling im groffen Kaisersaal des alten Rathauses der Stadt Leer durch. Viele Mitglieder der bundesweiten Vereinigung folgten dieser Einladung - zu Schiff, mit dem Auto oder der Bahn.



(Foto: privat)

Dieter Feddern überreicht Winfried Röcker die Ehrenplakette der DTMV.

Auf dem Programm der Mitgelieder-versammling standen u.a. Nachwahlen. Der Vorstand setzt sich jetzt wie folgt zusammen:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| 1. Vorsitzender | Dieter Feddern, Leer |
| 2. Vorsitzender | Artur Stumpf, Lilbeck- |
| Schatzmeisterin | Christine Giel, Franken- |
| Schriftführerin | berg / Main |
| | Susanne Abou-Kassem, |
| | Leer |
| Presse u. Öffentlichkeitsarbeit | Brunnhilde Feddern, |
| Hilfen, Jugend, Sicherheit | Leer |
| | Uwe Frettholt, |
| | Bremenhaven |

Nach Beendigung der Mitgelieder-versammling entschlossen sich spontan zwei Gäste mit ihrem Traditionsboot zur Mitgeliedschaft in der DTMV.

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung hat zum Traditions-schiff-fest in Leer des Schipper-Klubs die Leichter und materiens eine Zielfahrt ausgerichtet und nahm mit 16 Schiffen an dieser Veranstaltung teil. Mit von der Partie war auch das Ehrenpart West aus Kalifornien mit ihrem Traditions-Schiff „De Goede Gunst“.

reichte ihm eine Erinnerungspokette mit Widmung der DTMV zu diesem Anlass.

Sportschipper
Oktober 2005

What's what in German waterway regulations

Hannelore Kettle has provided BF with the following at-a-glance guide to the what's what of German waterway regulations, based on a translation from the German magazine Klönschnack. She points out that despite her mother-tongue being German, regulations on German waterways are so complex, and the technical language often so obtuse, that she experienced problems in finding the English equivalents for some German expressions: "a translation does not always imply the correct meaning," she explains.

German waterways are divided into four zones and traffic is regulated by rules for inland waterway traffic safety (Binnenschifffahrtssicherheitsverordnung (BinnSchSO)) and the inland waterway navigation regulations according to European Union directives. During a transitional period temporary regulations will apply according to existing directions.

The geographical area of the BinnSchIO covers the Federal waterways of Zone 1-4, the area of the BinnSchIO part of Zone 3, Zone 2 covers the Elbe from the estuary of the Elbe-Dauhe, the Elbe lower border of the Hamburg side-canal to the Maltitz. Zone 4 covers the inland waterways where the traffic regulations for inland navigation apply. Zones 1 and 2 cover the areas of the German sea navigation, also covered by Zone 1 is part from the old Ems seawards between a line from the old light house Gieselde to the harbour entrance of Emden. All other parts of rivers and canals belong to Zone 2.

These regulations are essentially valid for inland and sea going ships using Zones 1-4 inland and sea going craft it is assumed that a valid international certificate exists, while for navigation on inland waterways some additional rules have to be observed. A vessel may only use the waterways when the owner or contractor has fulfilled all the

permissibility requirements according to the regulations (para 2, sub para 2 of the BinnSchIO). Leisure craft are vessels used for sport and leisure activities (para 2 sub para 3 No. 4 BinnSchIO) - for these some restrictions apply. The previously valid law water displacement of less than 15 m³ has been extended (para 4 BinnSchIO).

A technical certificate is not required for a vessel. A vessel may only use the waterways when the owner or contractor has fulfilled all the conditions (para 2, sub para 2 of the BinnSchIO). Leisure craft are vessels used for sport and leisure activities (para 2 sub para 3 No. 4 BinnSchIO) - for these some restrictions apply. The previously valid law water displacement of less than 15 m³ has been extended (para 4 BinnSchIO).

Further, it has to be taken into consideration that newer craft built after 15 June 1998 can only participate if they hold the CE mark, this only applying with the installation safety law in order to ascertain the stability of a craft in order to ascertain that it is submitted to the relevant details have to be submitted to the Shipping Investigation Commission (Schiffbauuntersuchungskommission (SIUK)) office of the German Water and Shipping Administration can help and, if asked, the centre of the SIUK will provide advice.

One word of warning. The duties of the skipper, owner or contractor are regulated as follows in accordance to para 11 of the BinnSchIO, and the skipper may only use the craft if he has a valid certificate. Skippers, owners or contractors acting illegally - either intentionally or negligently - do not comply with these rules. When apprehended the consequences can - in addition to financial penalties - result in the immediate arrest of the craft. In case of an accident the consequences can be even worse - loss of insurance coverage for hull and contents.

According to the above regulations, non-commercial craft used for sport or leisure are classified as "Sportfahrzeuge". Special conditions allow SIUK a certain marginal flexibility. Non-commercially - craft in traditional and museum ship categories are partially classified as "Sportfahrzeuge". It is prudent to adjust the examination rules for traditional ships according to EU directives.

Hannelore Kettle

Traditionele schepen in Leer

LEER
Circa 140 traditionele schepen namen begin dezer maand deel aan een "Treffen" van de Heldevereniging in Leer. Zeventig procent van de schepen kwam uit Nederland danwel van direct door na Groninger Welvaart. Tevens hield de Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung een tocht naar Leer.

Gunter Prahm, "Eldemann" van het "Schipper-Kloffe" en voorzitter Albert Wehner van de Heldevereniging ontvingen de gasten. Op het gemeentemerkers ontvingen de gasten. Op het gemeentemerkers sprak burgemeester Wolfgang Kelher de telkens in het Duits en Nederlands toe. Tijdens het evenement had ook een gesprek plaats tussen het bestuur van de Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung en vertegenwoordigers van de IVBHB, onder wie Klaas Persoon, Oluf van Oosterom, Dick Berland en Jan Lück. Er werd afgesproken waar mogelijk samen te werken en elkaar te informeren. (BF)

Weekblad

Schutteaer
3. September 2005

"Blue Flag" -
The Journal of the BDA
The Barge Association
Issue 51

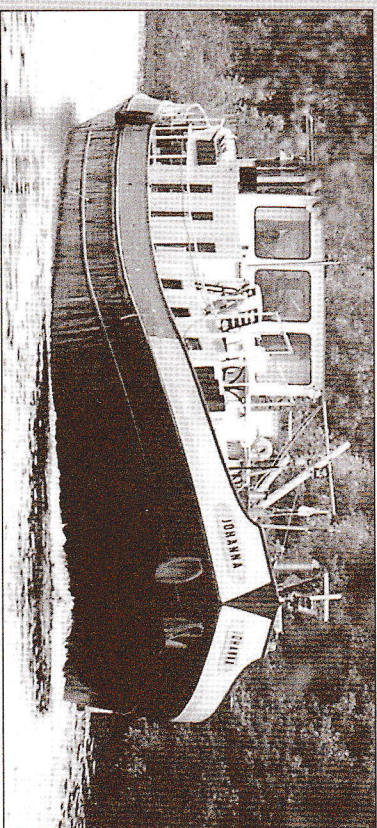
Schiffahrt & Reiseclub

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

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 €

**MARINA
 PARK
 EMSTAL**

**WOHNEN
 AM
 WASSER**

- > Wochenendhäuser
- > Sportboothafen
- > Bootsverleih
- > Haltercafé

Info: H. Schwiegers

MARINAPARK EMSTAL

Steenbilder Straße 80 · 26907 WALCHUM

Telefon: 0 49 63 / 910 810 Fax: 910 829

eMail: info@marinapark.de www.marinapark.de



Besuchen Sie uns
 es lohnt sich!

Traditionsschiffe in der Binnenschiffahrt

Von Regierungsdirektor Ulrich Kowallik
 im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

1. Vorbemerkung

Für Wasserfahrzeuge, die als Traditionsschiffe bezeichnet werden, gibt es in der Binnenschiffahrt – jedenfalls bisher – keine besonderen Vorschriften. Sie unterliegen den allgemeinen für die Binnenschiffahrt geltenden Regeln, die nach den international für den Rhein von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen und den außerhalb geltenden Vorschriften getrennt betrachtet werden müssen.

Das Regime der Binnenschiffahrt gilt für Fahrzeuge, die nicht Seeschiffe sind, in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Besatzung einschließlich der Qualifikation des Schiffsführers (mit bestimmten Ausnahmen) auch auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 im Sinne der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung, also auf Seeschiffsfahrtsstraßen „binnenwärts der Grenze der Seefahrt“. Es handelt sich dabei um Wasserstraßen, die überwiegend von Seeschiffen befahren werden, aber auch von anderen Wasserfahrzeugen befahren werden können, wenn sie bestimmte Zusatzanforderungen an Bau und Ausrüstung erfüllen und die Qualifikation des Schiffsführers die für solche Seeschiffsfahrtsstraßen erforderlichen zusätzlichen Kenntnisse garantiert.

2. Technische Zulassung zum Verkehr

a) Rhein

Auf dem Rhein benötigen ein Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung:

- alle Fahrzeuge mit einer Länge (in der Ebene der größten Einsenkung des Schiffes gemessene größte Länge des Schiffskörpers) von 20 m und mehr,

• unabhängig von der Länge

Fahrzeuge, deren Produkt aus Länge (wie oben), Breite (größte Breite des Schiffskörpers, gemessen an der Außenseite der Beplattung ohne Schaufelränder; Scheuerleisten und Ähnliches) und Tiefgang (senkrechter Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers an der Unterseite der Bodenbeplattung oder des Kiels bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers) 100m³ oder beträgt,

Schub- und Schleppboote sowie Fahrgastschiffe, die für mehr als 12 Fahrgäste zugelassen werden sollen.

Seeschiffe können unter bestimmten Voraussetzungen mit ihren vorhandenen Dokumenten fahren. Im übrigen ist es derzeit nicht möglich, den Rhein mit anderen Fahrgauchtlichkeitsbescheinigungen zu befahren. Das inzwischen von allen Mitgliedsstaaten der Mannheimer Akte ratifizierte Zusatzprotokoll Nr. 7 hat die Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt andere gleichwertige Schiffsatteste und Schifferpatente anerkennen darf. Dies setzt allerdings einen Antrag des ausstellenden Staates voraus.

Bei einem zulassungspflichtigen Traditionsschiff hat der Eigentümer im Grundsatz zwei Möglichkeiten:

Er kann sich dafür entscheiden, das Fahrzeug möglichst in seinem historischen Zustand erhalten zu wollen, es aber dem gewerblichen Schiffsverkehr zu entziehen. Er kann dann ein Schiff-

sattest als Sportfahrzeug beantragen, weil es künftig nur noch für Sport- und Erholungs Zwecke verwendet werden soll. Damit ist ein Mindestmaß an technischer Sicherheit verbunden und bietet die Möglichkeit, das Fahrzeug im Einklang mit den geltenden Vorschriften weitgehend in seinem historischen Zustand erhalten, weil hier viele der neuen technischen Vorschriften nicht anzuwenden sind, denen auch alte gewerblich genutzte Fahrzeuge zum großen Teil unterliegen, auch wenn sie sich dem neuen Standard nur nach und nach im Rahmen von Übergangsvorschriften anpassen müssen. Das hat aber auch zur Folge, dass gewerblicher Einsatz, z.B. Beförderung von Gütern oder von Fahrgästen gegen Entgelt, ausgeschlossen ist.

Er kann sich auch dafür entscheiden, das Fahrzeug nicht nur in seinem ursprünglichen Zustand, sondern auch in seiner ursprünglichen Funktion erhalten zu wollen. In diesem Fall sollte Eigentümer zunächst prüfen, ob er dieses Ziel überhaupt erreichen kann. Auch alte Fahrzeuge, die z.B. als GMS, FGS, Schub- oder Schleppboot weiterverwendet werden sollen, unterliegen grundsätzlich den Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und müssen einen gleichwertigen Sicherheitsstandard erfüllen. Man muss sich dabei darüber im Klaren sein, dass dies nicht nur eine Frage der Sicherheitsphilosophie, sondern auch eine Frage des Wettbewerbs ist. Allerdings enthält die Rheinschiffsuntersuchungsordnung ein eigenes Kapitel mit komplizierten Übergangsvorschriften, aus denen sich – je nach Alter der Fahrzeuge – ergibt, welche Vorschriften ausnahmsweise gar nicht,

welche nur bei Umbau oder Ersatz der betroffenen Teile und welche nur nach Ablauf langer Übergangszeiträume anzuwenden sind.

b) **Übrige Wasserstraßen der Zonen 3 und 4**

Bei diesen Wasserstraßen handelt es sich um Binnenschiffahrtsstraßen, nämlich Mosel, Donau und die Wasserstraßen im Anwendungsbereich der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung.

Nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung gilt im Grundsatz für die Pflicht zur technischen Zulassung zum Verkehr das Gleiche wie nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung; Unterschiede können an dieser Stelle vernachlässigt werden.

In begrenztem Umfang lässt die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung die Anerkennung ausländischer Dokumente zu; eine „Gastklausel“, die die Fahrt eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs vorübergehend auch ohne Nachweis der technischen Sicherheit zulässt, gibt es allerdings nicht.

Das bedeutet im einzelnen:

Auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 ist ein in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteiltes Gemeinschaftszertifikat für Binnenschiffe oder zusätzliches Gemeinschaftszertifikat für Binnenschiffe anerkannt; für Anker, Ankerketten und Drahtseile gelten allerdings die deutschen Vorschriften. Für Binnenschiffe mit deutschem Heimatort gilt die Gleichstellung allerdings nur, wenn die Zentralstelle Schiffsuntersu-

chungskommission/Schiffszeichamt der Erteilung des Gemeinschaftszertifikates zugestimmt hat und dies im Schiffszeugnis vermerkt ist.

Auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 ist das nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in einem Rheinauferstaat oder in Belgien erteilte oder weitertelnde Schiffsattest oder vorläufige Schiffsattest anerkannt, wenn es für den Verkehr auf der gesamten Bundeswasserstraße Rhein gilt und nicht unter Gewährung von Erleichterungen nach den Vorschriften über das Steuerhaus erteilt worden ist. Auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 ist in diesem Fall auch ein deutsches zusätzliches Gemeinschaftszertifikat für Binnenschiffe erforderlich.

Binnenschiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, können im grenzüberschreitenden Verkehr zum Zweck der Untersuchung zur nächstgelegenen Schiffsuntersuchungskommission mit der in ihrem Heimatstaat erforderlichen Fahrtauglichkeitsbescheinigung fahren, sofern die dort vorgeschriebene Besatzung an Bord ist. Dies gilt nicht für die Fahrt auf Wasserstraßen der Zone 1 oder 2 sowie auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal.

Bei Seeschiffen, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, sind ein amtliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft und bei Seeschiffen unter fremder Flagge ein amtliches Zeugnis der Heimatbehörde, das die Tauglichkeit zur Seefahrt bescheinigt, anerkannt; für Anker, Ankerketten und Drahtseile gelten allerdings die deutschen Vorschriften für die Binnenschiffahrt.

Zum Verkehr auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 wird das Bundesmi-

nisterium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften oder von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Gemeinschaftszertifikat für Binnenschiffe oder zusätzliche Gemeinschaftszertifikat für Binnenschiffe als gleichwertig anerkennen, wenn das Binnenschiff die entsprechenden sachlichen Anforderungen dieser Verordnung an Bau, Einrichtung und Ausrüstung erfüllt und die nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vorgeschriebene Besatzung an Bord ist.

Zulassungspflichtige Fahrzeuge, die die Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllen, erhalten auch hier das Rheinattest. Außerhalb des Rheins, nämlich für Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 mit geringeren hydrologischen, morphologischen oder meteorologischen Schwierigkeiten, gibt es jedoch bestimmte Erleichterungen, insb. bei der Ausrüstung (z.B. geringeres Ankergewicht). Fahrzeuge, die „nur“ diese Anforderungen erfüllen, erhalten als Dokument auch das Rheinattest, das dann allerdings auf dem Rhein nicht gilt („Rheinattest mit räumlich eingeschränktem Geltungsbereich“).

Wenn es darum geht, ob ein zulassungspflichtiges Traditionsschiff als Sportfahrzeug oder in seiner ursprünglichen Funktion zugelassen werden soll, muss der Eigentümer im Grundsatz die gleichen Überlegungen anstellen wie für den Rhein.

c) **Wasserstraßen der Zonen 1 und 2**
Zulassungspflichtige Fahrzeuge müssen hier zusätzliche Anforderungen erfüllen, um für die Fahrt auf Seeschiff-

fahrtsstraßen ausreichend sicher zu sein. Diese Anforderungen beziehen sich im Wesentlichen auf Festigkeit des Schiffskörpers, Stabilität, Freibord und Sicherheitsausrüstung.

3. Befähigung des Schiffsführers

- a) Rhein
Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m

Die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt international beschlossene frühere Rheinschifferpatentverordnung enthielt für Fahrzeuge mit einer Wasserverdrängung von weniger als 15 m³ keine Vorschriften, so dass hier nationales Recht eingreifen konnte. Dies bedeutete zwar eine Fahrerlaubnispflicht auf dem deutschen Teil des Rheins nach der unten zu behandelnden Sportbootführerscheinverordnung-Binnen, aber auch die Anwendung deren Gasklausel. Die am 1. Januar 1998 in Kraft getretene neue Rheinpaketverordnung hat nicht nur das bisherige Abgrenzungskriterium von Wasserverdrängung/Tragfähigkeit für die verschiedenen Patentarten auf Fahrzeuglänge umgestellt, sondern auch ihren Anwendungsbereich sachlich und räumlich ausgedehnt. Sie gilt auf dem gesamten „konventionellen“ (= im Anwendungsbereich der Mannheim-Akte) Rhein (km 166,64 – mittlere Rheinbrücke in Basel – bis km 1035,4 – Maasmond) und grundsätzlich für alle Fahrzeuge. Für Fahrzeuge - ausgenommen Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote - mit einer Länge von weniger als 15 m genügt jedoch ein Befähigungszeugnis, das den nationalen Vorschriften der Rheinunterstaaten und Belgiens für Binnengewässer entspricht. Diese Formulierung wurde gewählt, um

zu ermöglichen, dass nicht nur Befähigungszeugnisse nach den genannten nationalen Vorschriften, sondern auch von ihnen akzeptierte Drittstaatenzeugnisse ausreichend sind. Dies bedeutet zugleich, dass die Gasklausel nach der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen auf dem Rhein nur eingeschränkt gilt: Das Fahren ohne Führerschein ist dort nicht mehr möglich.

Dagegen richtet sich die Patentpflicht für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden, unter Segel fahren oder mit einer Antriebsmaschine von nicht mehr als 3,68 kW ausgerüstet sind, ausschließlich nach den nationalen Vorschriften der Rheinunterstaaten. Insofern gilt auf der Bundeswasserstraße Rhein die Fahrerlaubnispflicht nach dem Inhalt der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen.

Praktisch bedeutet das, dass ein Befähigungszeugnis, das von einem Rheinunterstaat oder Belgien akzeptiert wird, auf dem ganzen Rhein ausreicht. Welche Dokumente nach deutschem Recht erforderlich, aber auch ausreichend sind, wird unten b erläutert.

- bb) Fahrzeuge mit einer Länge von 15 m und mehr

Für Fahrzeuge mit 15 m Länge und mehr (ausgenommen Fähren und muskelbetriebene Fahrzeuge) ist immer ein Rheinpatent erforderlich; eine Gasklausel gibt es nicht. Allerdings eröffnet das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte auf Antrag des betroffenen Staates die Möglichkeit zur Anerkennung gleichwertiger Zeugnisse. Daneben bleibt aber immer der Nachweis der Streckenkenntnis erforderlich. In einer internationalen Arbeitsgruppe



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

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

MALICRY

Sonderanfertigungen Plexiglas
Bootscheiben
Zuschnitte Kunststoffe

2. Südweike 126 · 26817 Rhaderfehn
Tel.: (0 49 52) 94 16 29 · Fax: 85 52
www.malicyrl.de

Die Segelmacher

Masenfertigungen von Meisterhand

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

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



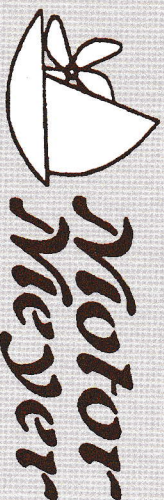
Propangas-Station

Salverius Nachf.

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



GRAFIK-TEAM LEER



Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

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



**Service
rund ums Boot
auf 7500 qm**

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

Inh. Johann Meyer · Petkumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21-97 93 09 · Fax: 92 92 95

Schiffahrtspraxis

wird derzeit versucht, hierfür neue Wege zu entwickeln.

Maßgeblich für die Patentpflicht und die Abgrenzung der verschiedenen Patentarten ist Fahrzeuglänge ohne Ruder und Bugspriet.

Das Sportpatent ist für Sportfahrzeuge mit einer Länge von nicht mehr als 25 m vorgesehen. Wer für ein Traditionsschiff, das diese Länge nicht überschreitet, ein Schiffsattest als Sportfahrzeug besitzt, kann es auf dem Rhein mit diesem Patent führen.

Für größere Traditionsschiffe, unabhängig davon, ob sie ein Schiffsattest als Sportfahrzeug oder für ihre frühere Funktion besitzen, und für Fahrzeuge von 15 bis 25 m Länge mit einem Schiffsattest für ihre frühere Funktion genügt das Sportpatent nicht mehr, vielmehr ist das für die jeweilige Fahrzeugart vorgeschriebene Patent erforderlich.

Das bedeutet:

Das Große Patent ist für Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote und Fahrzeuge mit einer Länge von 35 m und mehr vorgeschrieben. Schub- und Schleppboote sind Schiffe, die „eigens zum Fortbewegen von Schubverbänden oder eigens zum Schleppen gebaut“ sind. Sie haben im Schiffsattest eine Eintragung als Schub- oder Schleppboot. Fahrzeuge, die nur Einrichtungen zum Schieben oder Schleppen haben, sind Einzelfahrer, für die das Große Patent erst ab einer Länge von 35 m erforderlich ist – solange sie nicht zum Schieben oder Schleppen eingesetzt werden. Für die Fortbewegung von Fahrzeugzusammenstellungen, die nicht aus Kleinfahrzeugen bestehen, ist immer ein Großes Patent erforderlich. Damit genügt das Kleine Patent nur für

Fahrzeuge, für die das Große Patent nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, nämlich für Einzelfahrer von weniger als 35 m Länge und für Fahrzeuge, die zur Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen bestimmt sind.

Für Traditionsschiffe mit einem Schiffsattest als Sportfahrzeug und einer Länge von mehr als 25 m und weniger als 35 m ist das Kleine Patent, mit einer Länge von 35 m und mehr das Große Patent erforderlich.

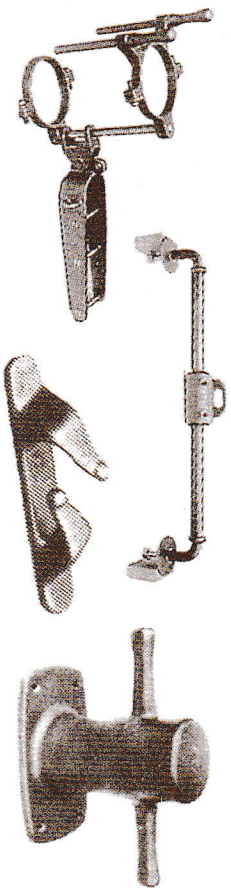
Für Personen, die solche Traditionsschiffe führen wollen und nicht aus der Berufsschiffahrt kommen, dürfte die Fahrt auf dem Rhein damit praktisch unmöglich werden. Denn schon zum Erwerb des Kleinen Patents muss eine Fahrzeit von einem Jahr als Matrose in der Binnenschiffahrt nachgewiesen werden. Insoweit sind Erleichterungen oder Befreiungen nicht vorgesehen.

b) Übrige Wasserstraßen der Zonen 3 und 4

aa) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m

Auf den Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins ist die Frage, ob es sich bei einem Traditionsschiff um Sport- oder ein anderes Fahrzeug handelt, für das praktische Ergebnis uninteressant. Im einen Fall unterliegt es der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen, im anderen Fall der Binnenschifferpatentverordnung. Unabhängig von der rechtlichen Einordnung kann es immer mit dem Sportbootführerschein-Binnen, einem höherwertigeren Befähigungszugnis oder mit der durch Schifferdienstbuch nachgewiesenen Mindestqualifikation als Matrose gefahren werden.

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



G D
G D Boote
Dauelsberg

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

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.-
nur **79.-**



Personen mit ausländischem Wohnsitz sind unter bestimmten Bedingungen von der Fahrerlaubnispflicht befreit.

Die Befreiung knüpft an den ausländischen Wohnsitz, nicht an den Heimatstaat oder die Staatsangehörigkeit an. Deshalb fallen zwar vorwiegend Ausländer darunter, aber auch Deutsche, die ständig im Ausland leben.

Die Verordnung wählt diese Regelung als europafreundliche Lösung. Viele Staatsangehörige der EU-Mitgliedstaaten leben und arbeiten ständig außerhalb ihres Heimatstaates. Es erscheint sachgerecht, sie in das Recht ihres Wohnsitzstaates einzubinden, weil die dort herrschenden Rechtsverhältnisse und Lebensumstände für sie maßgeblich geworden sind. Das bedeutet, dass für das Führen eines Sportbootes die deutsche Fahrerlaubnispflicht unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit für alle Personen besteht, die ständig im Bundesgebiet leben.

Umgekehrt sind unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit alle Personen mit ausländischem Wohnsitz nach dieser Vorschrift befreit, weil von ihnen nur für einen kurzen Aufenthalt nicht der Erwerb der deutschen Fahrerlaubnis erwartet werden kann.

Die Gastklausel enthält eine Einschränkung dieses Grundsatzes, um das jeweilige Wohnsitzrecht zu berücksichtigen und eine unangemessene Benachteiligung von Personen mit inländischem Wohnsitz zu verhindern: Wenn in dem ausländischen Wohnsitzstaat für das Führen von Sportbooten auf Binnengewässern ein Befähigungsnachweis amtlich vorgeschrieben ist, gilt die vorübergehende Befreiung vom Besitz der deutschen Fahrerlaubnis nur, wenn die Person ihn besitzt und wenn umgekehrt

dort auch ein Sportbootführer mit inländischem Wohnsitz unter den gleichen Voraussetzungen befreit wäre.

In dieses System wurde auch das Internationale Zertifikat einbezogen. Personen mit Wohnsitz in Staaten, die die Resolution 40 ECE anwenden, müssen über dieses Dokument verfügen, auch wenn es keine Regelungen über nationale Fahrerlaubnisse gibt.

Die ECE – Wirtschaftskommission für Europa –, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, hat unter maßgeblicher deutscher, niederländischer, britischer und österreichischer Beteiligung einen Mindeststandard für Anforderungen an die Befähigung der Bootsführer entwickelt, der europaweit nur EU-weit gilt. Dies ändert nichts daran, dass je nach den nationalen Rechtsverhältnissen insbesondere für die theoretischen Kenntnisse höhere Anforderungen bestehen, wenn eine nationale Fahrerlaubnis erworben werden soll, die zu einer dauerhaften Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen führt.

Nach bisherigem Kenntnisstand werden folgende Staaten diese Resolution an: Deutschland, Großbritannien, Irland, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowakei, Tschechien.

bb) Fahrzeuge mit einer Länge von 15 m und mehr

Hier gelten die gleichen Grundsätze wie für den Rhein, jedoch mit folgenden Ergänzungen:

Die Binnenschifferpatentverordnung kennt als eigene Patente das Sport-schifferzeugnis (Fahrerlaubnis der Klasse E), Schifferpatent C1 und C2

(Fahrerlaubnisse der Klasse C) und die Schifferpatente A und B (Fahrerlaubnisse dieser Klassen): Sie entsprechen dem Sportpatent, dem Kleinen und Großen Patent nach der Rheinpatentverordnung. Rheinpatente gelten im Anwendungsbereich der Binnenschifferpatentverordnung, aber ebenso Schifferpatente A und B anderer Mitgliedsstaaten der EU.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann auf Antrag betroffener Staaten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gleichwertige Befähigungsergebnisse anderer Staaten anerkennen. Das ist z.B. für die niederländischen Klein Vaarbwijze I und II und das belgische Algemeen Stuurbrevet/Brevet de Conduite Général oder Bepakt Stuurbrevet/Brevet de Conduite Restreint als Ersatz für das Sportschifferzeugnis geschehen.

Darüber hinaus enthält die Binnenschifferpatentverordnung ausreichende Möglichkeiten, um auf Antrag eines Bewerbers das für eine bestimmte Fahrzeuggröße vorgesehene Patent auf eine bestimmte Fahrzeugart und/oder Wasserstraße zu beschränken, dafür aber Erleichterungen bei der Zulassung zur Prüfung und bei der Prüfung zu gewähren. Außerdem können vorhandene Zeugnisse berücksichtigt und zu weiteren Prüfungsleistungen führen. Es ist hier also möglich, das erforderliche Patent „individuell zuzuschneiden“.

Ein Beispiel mag das verdeutlichen: Für als Hausboote umgebaute Penichen ist wegen der Fahrzeugabmessungen das Schifferpatent B erforderlich. Zu den Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung gehört u.a. der Nachweis von

vier Jahren Fahrzeit in der Binnenschiffahrt als Mitglied der Decksmannschaft, davon zwei Jahre Fahrzeit als Matrose. Zum Prüfungsprogramm gehört u.a. die Stabilitätsberechnung bei Beladung mit Containern. Beides ist für die Führung der Peniche unnötig. Entscheidend ist, dass der Bewerber das Fahrzeug sicher führen kann, was z.B. durch Ablegung einer Fahrprobe auf diesem Fahrzeug nachgewiesen werden kann, und Nachweis der dafür erforderlichen Kenntnisse. Wird das Schifferpatent B auf diesen Fahrzeugtyp beschränkt, ist es möglich, auf den Fahrzeitrachweis zu verzichten und die Prüfung von allem „Ballast“ zu befreien. Verfügt der Bewerber über das französische Patent PP, kann das zu einer weiteren Reduzierung der Prüfung führen.

c) Wasserstraßen der Zonen I und 2

Handelt es sich bei dem Traditionsschiff um ein Sportfahrzeug, unterliegt es unabhängig von seiner Größe in Bezug auf die Befähigung des Schiffsführers den Vorschriften der Seeschiffahrt. Zur Führung von Sportfahrzeugen auf Seeschiffahrtsstraßen genügt bei Personen mit niederländischem Wohnsitz der Kleinvaarbwijs II, weil dieser Personenkreis von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen ist. Nur am Rande sei bemerkt, dass ein Traditionsschiff, das als Seeschiff anzusehen ist, in Bezug auf die Befähigung des Schiffsführers besonderen Fahrerlaubnisvorschriften unterliegt, auf die hier nicht im Detail eingegangen wird. Je nach Größe, Einsatzgebiet und Anzahl der an Bord befindlichen Personen ist der Sportbootführerschein-See, der Sportsee- oder der Sporthochseeschifferschein erforderlich.

Handelt es sich nicht um ein Sport-

Das neue Museum der Deutschen Binnenschiffahrt

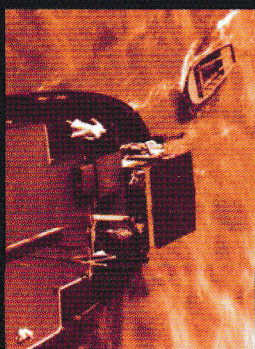
in der alten
Ruhrorter
Badeanstalt
aus dem Jahre
1908



Deutschlands
größtes Museum
zur Wirtschafts-,
Technik- und
Sozialgeschichte
der Binnenschiffahrt



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



Apostelstraße 84 · 47119 Duisburg
Info-Telefon (02 03) 80 889-0
www.binnenschiffahrtmuseum.de

**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

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



**Kleiner DTMV
Bilderbogen**



Ein galantes „Danke“ für geleistete
Arbeit vom Bürgermeister der Stadt
Leer an Brunnhilde Feddern



„Trientje“ - das kleinste Boot der DTMV



„DE GOEDE GUNST“ - Traditionsschiff
unserer Freunde aus Kalifornien

Restaurierung

Reparatur

Neubau



Motorboote

Tuckerboote

Gentlemanracer

Motoryachten

Segelyachten

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

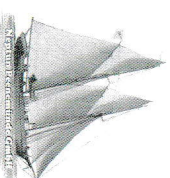


**Wir entwerfen, konstruieren
und bauen Ihr Traumboot mit
unseren 27 hochqualifizierten
Mitarbeitern und eigener
Konstruktionsabteilung.**

Qualitätsmanagement zertifiziert nach DIN ISO 9001

Neptun Peenemünde GmbH

Fährstraße 1, D-17449 Peenemünde, Tel.: 038371/25661 Fax: 038371/25662
e-mail: info@neptun-peenemuende.de, Internet: www.neptun-peenemuende.de

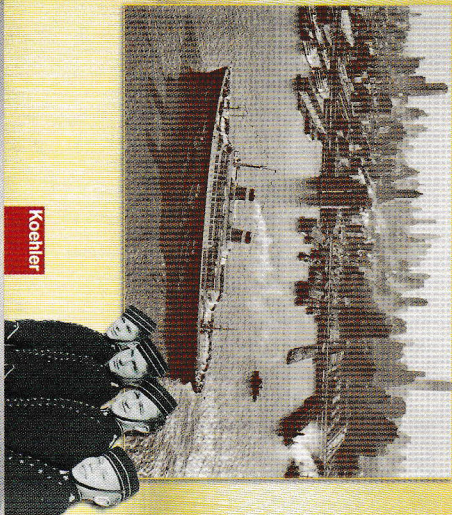


Wo Greta Garbo ihren Cocktail nahm

ARNOLD KLUDAS ✻ KARL THEO BEER

Die glanzvolle Ära der Luxusschiffe

REISEKULTUR AUF DEN WELTMEEREN



Koehler

240 Seiten, 358 Abbildungen
ISBN 3-7822-0922-2 · € 49,90



Einmal zu Gast auf einem Luxusliner sein, fernab vom Alltag sich verwöhnen lassen, die Weite des Meeres genießen – träumen Sie auch manchmal davon? Unsere nostalgische Bildreise durch die Welt des Reisens und Genießens auf hoher See bringt Sie diesem Traum ein Stück näher!
Die berühmtesten Ozeanliner, von CAP ARCONA über BREMEN und NORMANDIE bis zu QUEEN MARY, laden ein zum Bummel durch ihr prächtig ausgestatteteres Innenleben.

Kommen Sie an Bord!

Koehler/Mittler
www.koehler-mittler.de

Besuchen Sie den

Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2006

- ◆ 01. + 02. April „Schlemmen + Shoppen“ in der Innenstadt
- ◆ 01. Mai Eröffnung der Pünken-Saison in Wiltschhausen
- ◆ 24. Juni 13. Bauernmarkt in der Fußgängerzone
- ◆ 01. + 02. Juli 15. Töpfermarkt auf dem Denkmalplatz
- ◆ 02. Juli 5. Leeraner Sommerfahrt
- ◆ 16. Juli „Gesund & vital mit Schiff & Pedal“ nach Ditzum
Julianenparkfest vom Pflegeelternverein

Leer

markt

27. - 30. Juli



mit 26. Int. Tourenskippertreffen, „Pavillon d'Or“,
Drachensbootrennen, Kinderstadtfest u.v.m.,
Freizeithafen/Innenstadt

- ◆ 18. + 19. August oder 25. + 26. August
- ◆ 02. + 03. September
- ◆ 01. - 04. September
- ◆ 02. September
- ◆ 03. September
- ◆ 07. - 15. Oktober
- ◆ 11. Oktober
- ◆ 11. - 15. Oktober
- ◆ 28. Nov. - 24. Dez.

- 8. Weinfest im Rathausinnenhof
- Ruderrergatta im Freizeithafen
- Schützenfest Loga
- Fest der Kulturen, Denkmalplatz
- 14. Citylauf, Innenstadt
- 31. Ostfrieslandschau auf der Nesse
- Gallil-Viehmarkt, VOST-Gelände/Nesse
- 498. Gallimarkt, Große Bleiche
- Weihnachtsmarkt in der Fußgängerzone und jeweils
sonntags: „Weihnachtsmarkt achter'd Waags“ am Waageufer

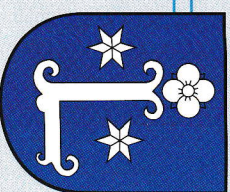
(Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

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

Tel. 04 91/91 96 96-10, Fax 04 91/91 96 96-69

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



Veranstaltungskalender im Internet: www.leer.de

Postkartenbücher aus Ostfriesland



Ostfrieslands schönste Seiten mit der Kamera von C. Plenter eingefangen:

Herrliche weiße Sandstrände im Rhythmus von Ebbe und Flut.

Weites grünes Land unter endlosem Himmel spiegeln die Ruhe in dem gemäßigten Nordseeklima wider.

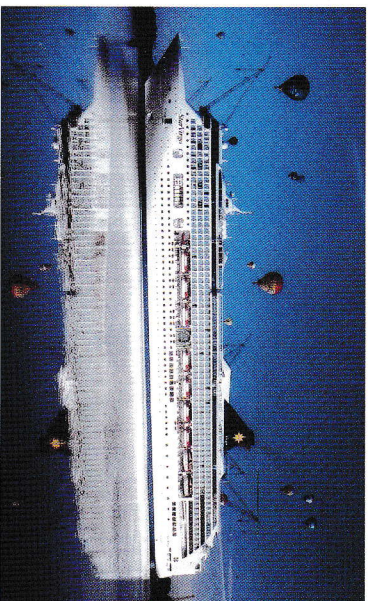
Ihre Urlaubserinnerungen auf je **30 Postkarten für 6,50 Euro** in allen Buchhandlungen und Souvenirgeschäften Ostfrieslands erhältlich.

Schiffe der Meyer Werft auf Postkarten

Postkartenbücher

mit den Kreuzfahrtschiffen, Gastankern, Fähren und einigen Innenaufnahmen der Kreuzfahrtschiffe und technischen Daten dieser bei Meyer gebauten Schiffe.

Die Meyer Werft, die Eisenbahnbrücke, die Jann-Berghaus-Brücke und das Emsperwerk bilden die Kulissen dieser Postkarten. Fotografiert von Gert Kröger, I. Fiebak und Luftaufnahmen von H. Unkel, Texte C. Plenter.



Diese Postkartenbücher mit 30 Postkarten im Format 16,3 x 11,5 cm sind in allen Buchhandlungen und Souvenirgeschäften in Ostfriesland und Papenburg für **7,- Euro** zu erhalten.

Sollermann
Druckerei und Verlag

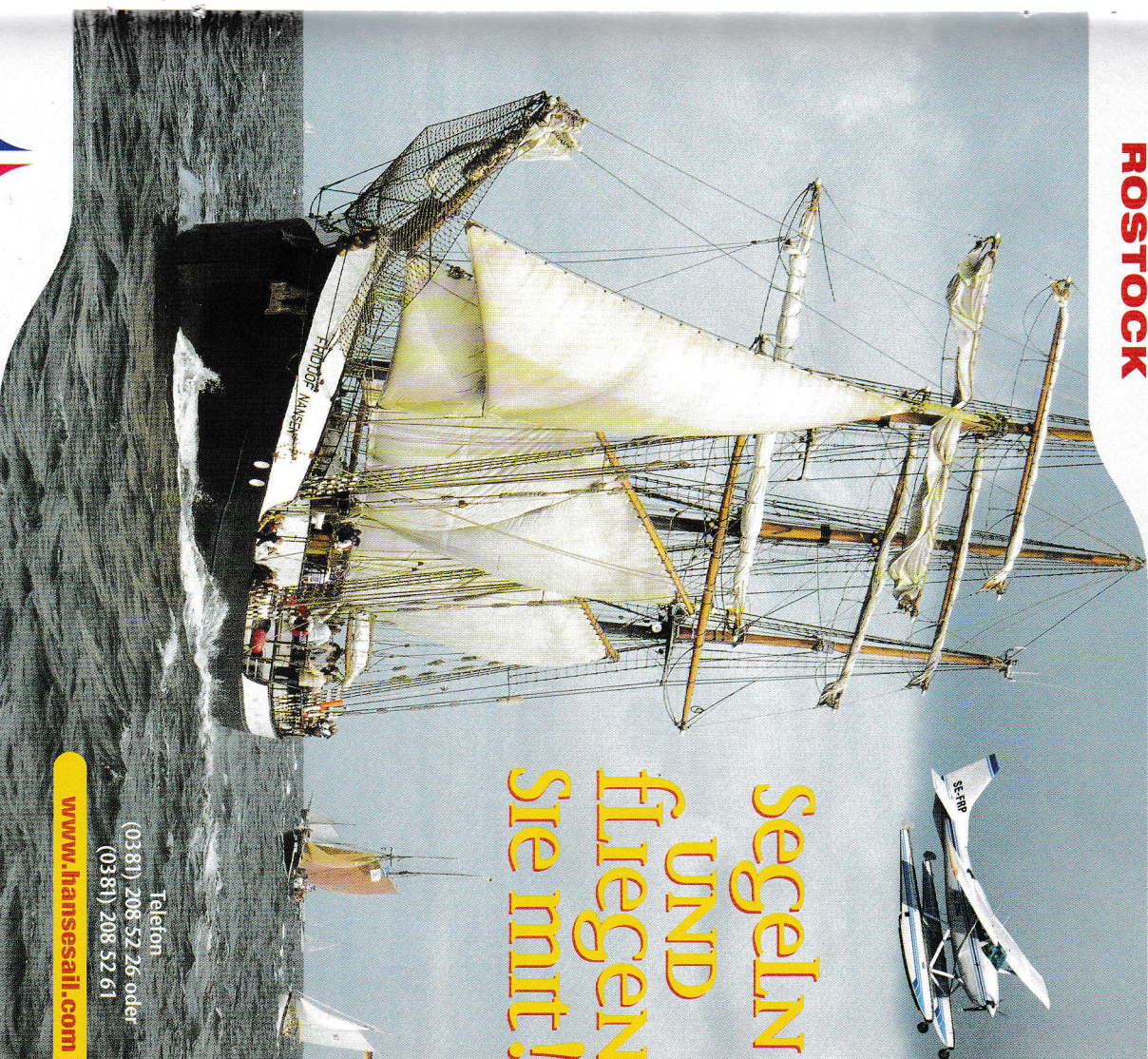
Am Emsdeich 23 · 26789 Leer

Telefon (04 91) 97 99 90-0 · Fax (04 91) 97 99 90-9

Internet: www.sollermann.de · E-Mail: info@sollermann.de

Hanse Sail ROSTOCK

2006



Segeln
UND
FLIEGEN
Sie mit!

Telefon
(0381) 208 52 26 oder
(0381) 208 52 61

www.hansesail.com



HANSESTADT ROSTOCK

10.-13. AUGUST



Die Mecklenburgische Seenplatte ist das größte zusammenhängende Seengebiet Deutschlands. Die mehr als 1.000 großen und kleinen Seen sind durch Flüsse und Kanäle miteinander verbunden. Sie bilden ein einzigartiges Wassersportrevier. So kann der Reisende von Berlin bis nach Hamburg auf dem Wasserweg gelangen. Die Müritz, mit 112 km² der größte deutsche Binnensee, liegt im Zentrum dieses Wasserparadieses. Für fast jede Wassersportart findet sich hier ein Plätzchen: Baden, Angeln, Kanuwandern, Segeln, Surfen, Motorbooffahren, Tauchen oder Wasserski.

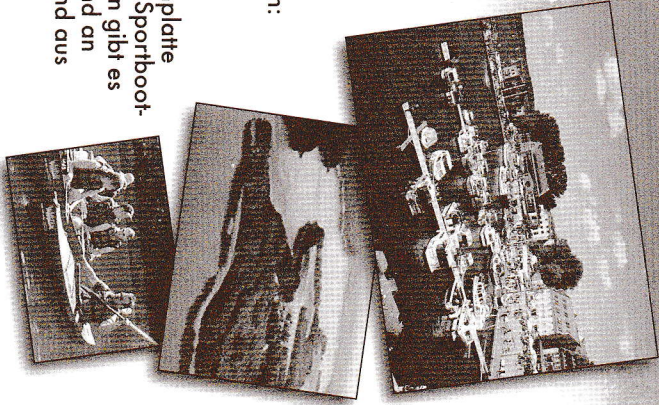
Ein Besonderheit gibt es: In der Mecklenburgischen Seenplatte kann man bestimmte Yachten und Hausboote auch ohne Sportboothführerschein chartern (Charterschein). Liegemöglichkeiten gibt es in Marinas, Sportboothäfen, bei Wassersportvereinen und an Campingplätzen. Einige besonders sensible Gewässer sind aus Gründen des Naturschutzes für Motorboote nicht zugelassen.

Wo viel Wasser ist, ist auch viel Fisch! Für Petrijünger ist die Mecklenburgische Seenplatte mit mehr als 50 Fischarten ein Paradies. Voraussetzung ist jedoch der Besitz eines gültigen Touristen-Fischereischeins und einer Angelkarte.

Natürlich bietet die Mecklenburgische Seenplatte noch viel mehr. Auch für Wanderer, Radwanderer, Naturliebhaber sowie Kunstinteressierte hält die Region Interessantes bereit.



Weitere Informationen bekommen Sie hier:
Tourismusverband „Mecklenburgische Seenplatte“ e.V.
Turnplatz 2, 17207 Röbel/Müritz
Telefon (03 99 31) 53 812, Fax (03 99 31) 53 829
Email: info@mecklenburgische-seenplatte.de



Schiffahrtspraxis

fahrzeug, insb. weil es über ein Schiffsattest mit einer anderen Eintragung verfügt, unterliegt es der Binnenschifferpatentverordnung. Allerdings muss der Schiffsführer dann über ein Befähigungszeugnis verfügen, das die erforderlichen Zusatzkenntnisse für Seeschiffahrtsstraßen dokumentiert.

Das bedeutet für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m: Sportboothführerschein-See oder Mindestqualifikation als Schiffsmechaniker. Für die übrigen Fahrzeuge richtet sich das erforderliche Patent nach der Eintragung im Schiffsattest. Dabei ist anstelle der oben genannten Patente C2 das Patent C1 und der Patente B das Patent A erforderlich. Nach europäischem Recht gilt das Große Patent nach der Rheinpatentverordnung auch für Binnenschiffe auf diesen Wasserstraßen.

4. Besatzung

a) Auf nicht zulassungspflichtigen Traditionsschiffen ist, wie bei allen anderen Fahrzeugen auch, außer dem Schiffsführer kein weiteres Besatzungsmitglied erforderlich.

b) Bei zulassungspflichtigen Traditionsschiffen ist zu unterscheiden:

aa)

Hat sich der Eigentümer dafür entschieden, das Fahrzeug möglichst in seinem historischen Zustand zu erhalten, es aber dem gewerblichen Schiffsverkehr entzogen und deshalb ein Schiffsattest als Sportfahrzeug erhalten, muss die Besatzung aus dem Schiffsführer und einer zweiten Person bestehen, für die es keine besonderen Anforderungen gibt.

bb)

Will der Eigentümer das Fahrzeug dagegen nicht nur in seinem ur-

sprünglichen Zustand, sondern auch in seiner ursprünglichen Funktion erhalten, ergibt sich aus der Eintragung im Schiffsattest, als welcher Fahrzeugtyp es anzusehen ist.

Die Besatzung für die Fahrt auf dem Rhein bestimmt sich ausschließlich nach Kapitel 23 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, und zwar entweder für Standardfahrzeuge (Motorgüter-, Fahrgastschiffe, Schubboot, Schlepper) als sog. Tabellenfall unmittelbar aus der Verordnung oder für Sonderfahrzeuge durch individuelle Bestimmung der Schiffsuntersuchungskommission, die die erforderliche Besatzung in das Schiffsattest einträgt.

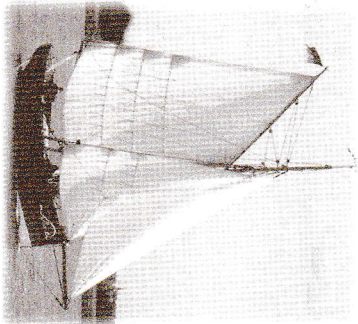
Für die Fahrt außerhalb des Rheins besteht das Wahlrecht zwischen der Besatzung nach Kapitel 23 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder Kapitel 13 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung. Auch hier sind für die Besatzung der Standardfahrzeuge Tabellenfälle und die der übrigen Fahrzeuge die individuelle Bestimmung vorgesehen. Insbesondere die Tabellenfälle enthalten zum Teil eine geringere Besatzungsstärke.

5.

a) Sprechfunk

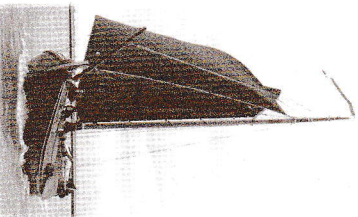
Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m und mehr müssen mit zwei UKW-Sprechfunkgeräten ausgerüstet sein, die der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtsfunk entspricht. Bei dieser Vereinbarung handelt es sich um ein Abkommen auf der Grundlage des Artikels 43 der Konstitution der Internationalen Fernmeldeunion (ITU) und in Übereinstimmung mit Artikel S6 der Vollzugsordnung für den Funk-

1899 über 100 Jahre H. Bülter GmbH & Co. KG 2006 BOOTSWERFT



**Herstellung
von Yacht- und
Kutterneubauten**

**Reparatur- und
Kranbetrieb
Malerarbeiten
Slipanlage bis 150 to.**



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

Schiffahrtspraxis

dienst. „Regional“ bedeutet in diesem Zusammenhang „europaweit“. Diese Vereinbarung gilt für nahezu alle europäischen Staaten, die Binnenschifffahrt betreiben.

Diese Vereinbarung regelt nicht nur die Funkkanäle mit ihren Frequenzen, die technischen Anforderungen an die Geräte und die Befähigung der Person, die die Schiffsfunkstelle bedient oder beaufsichtigt (UKW-Sprechfunkzeugnis), sondern enthält auch Betriebsvorschriften.

Die Einzelheiten dazu sind im Handbuch Binnenschifffahrtfunk nachzulesen; es muss an Bord mitgeführt werden, weil es die für den Funkbetrieb wesentlichen praktischen Informationen enthält

Für die im Funkverkehr zu verwendeten Sprachen gilt:

- Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Landfunkstelle befindet.

- Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die betreffenden Schiffe vorübergehend befinden. Schifffahrtspolizeiverordnungen können darüber hinaus regeln, dass bei Verständigungsschwierigkeiten eine andere Sprache zu verwenden ist.

Diesen Bestimmungen liegt zugrunde, dass insbesondere im Verkehrskreis Schiff-Schiff sicherheitsrelevante Funkabsprachen getroffen werden, die sich nicht auf die Kommunikation zwischen dem Sprechenden und dem Angesprochenen beschränken. Der Verkehrskreis Schiff-Schiff dient vielmehr dazu, dass die gesamte Schifffahrt in der Umgebung dadurch

die für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erforderlichen Informationen erhält und sich ihrerseits mit ihrem Fahrverhalten darauf einstellen kann. Es ist also gerade erforderlich, dass Funkabsprachen nicht nur von den unmittelbar Beteiligten, sondern von allen betroffenen Verkehrsteilnehmern verstanden werden, damit auch diese ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen und etwaigen Unfallgefahren wirksam begegnen können. Dies ist am ehesten gewährleistet, wenn die Sprache des Landes verwendet wird, in dem sich das Schiff befindet und die erfahrungsgemäß von der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer beherrscht wird.

Dies gilt für die deutsche Sprache nicht nur für die einheimischen, sondern auch für ausländische Schiffsführer, weil überwiegend Deutsch als die Sprache der Binnenschifffahrt angesehen wird. So bestimmt etwa § 4.05 der (internationalen) Rheinschifffahrtspolizeiverordnung ausdrücklich, dass bei Verständigungsschwierigkeiten Deutsch zu verwenden ist.

Dabei geht es keineswegs darum, dass vom Schiffsführer hervorragende Sprachkenntnisse erwartet werden. Es geht lediglich darum, dass er sich ausreichend im Schiffsverkehr verständigen kann. Dazu kann auch das in der Entscheidung Nr. 1 zur Regionalen Vereinbarung genannte Handbuch für den Binnenschifffahrtfunk herangezogen werden. Dazu gehört auch der Teil 6, der in verschiedenen Sprachen die wichtigsten Redewendungen enthält.

Anders als z.B. in der See- oder Luftfahrt kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass eine andere Sprache wie z.B. Englisch von allen Verkehrsteilnehmern verstanden wird.

Aus dieser internationalen Vereinba-



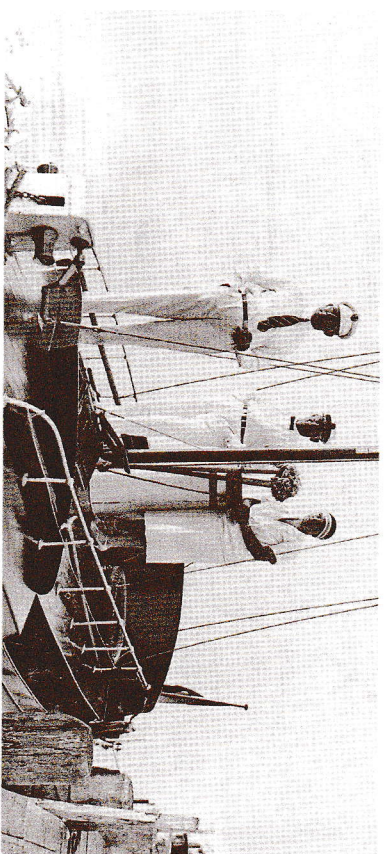
GUTEN APPETIT!

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

Durch das in BIOSOK® enthaltene PRP® werden die Kohlenwasserstoffe des Öls gebunden. Enthaltene, spezielle Nährstoffe regen den Wachsstum von Mikroorganismen an, die dann in kurzer Zeit die Ölmembran 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.

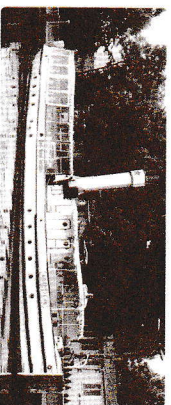
empfohlener Verkaufspreis **€ 32,50**
incl. Mehrwertsteuer

Handelnamchweis bei:
Robert Lindermann KG • Wendensstraße 455 • 20537 Hamburg • Tel.: 040 - 21 11 97 0 • email: info@lindermann-kg.de

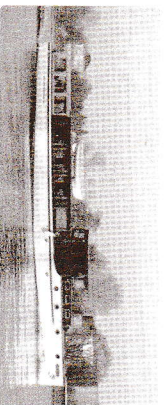


Charterfahrten und mehr...

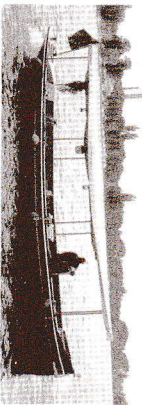
Mit unseren historischen Schiffen durch Berlin und Umgebung. Sie haben die Wahl.



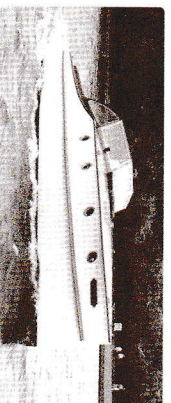
Unser Dampfschiff NORDSTERN



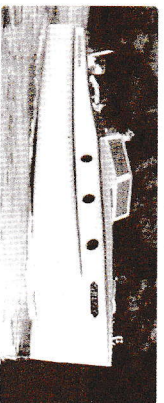
Das Salonboot DON JUAN



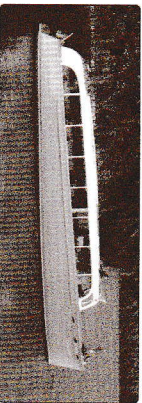
Unser Wassertaxi OSKAR



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



Schiffahrtspraxis

Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 für Fahrzeuge, die nicht Seeschiffe sind, UKW-Sprechfunkgeräte für den Binnenschiffahrtstrunk genügen. Anders als bei Schifferpatenten richtet sich das erforderliche Befähigungszeugnis nach dem Gerät und nicht nach der befahrenen Wasserstraße, so dass auch in diesem Fall ein UKW-Sprechfunkzeugnis ausreicht.

b) Radar

Die für die Binnenschiffahrt geltenden Verkehrsvorschriften wur-

den so geändert, dass eine Fahrt bei unsichtigem Wetter (Sichtbeeinträchtigungen insb. durch Nebel, Schneetreiben oder starken Regen) nur noch mit Radar zugelassen ist. Das Fahrzeug darf eine Radarfahrt nur durchführen, wenn es mit einem für die Binnenschiffahrt zugelassenen Radargerät und einem UKW-Sprechfunkgerät ausgerüstet ist und der Schiffsführer über ein Radarpatent und ein UKW-Sprechfunkzeugnis verfügt. Dies gilt auch für Kleinfahrzeuge. **3**



Vetreter der Wassersportvereine nutzen die Gelegenheit zur Aussprache mit den Vertretern des BMVBW, der Wassersportkommission des Deutschen Sportbundes und des Präsidiums des DMYV während des Tourenskippertreffens 2005 in Leer.

Nadelöhr Dortmund und Ems-Kanal

Der Herbst 2005 wird der Binnenschifffahrt sicher noch lange in – schlechter – Erinnerung bleiben. Erst der Dammbbruch bei der Baustelle an der Lippeüberführung des Kanals bei Olfen im Südadschnitt des Kanals und dann in der zweiten Oktoberhälfte die zweiwöchige Schifffahrtssperre an der Mithelens bei Rhede zwischen Papenburg und Herbrum. Der sogenannte Anlass führte zwar zu einer Totalsperre des Kanals nördlich von Datteln bis voraussichtlich Mitte Dezember 2005 doch gab und gibt es hierzu – wenn auch als beträchtlichen Umweg – eine Fahrtalternative über den Rhein, die Lissel, das niederländische Friesland und die Ems. Der „Super-GAU“ entstand durch das zweite Ereignis, durch den Untergang des Motorschiffes ILONA-M in dem genannten Emsabschnitt. Damit war die Ems auch als Umwegstrecke blockiert. Hierbei zeigt sich, dass das an sich gute Netz an Binnenwasserstraßen in Deutschland schnell Engpässe aufweisen kann. Dies insbesondere dann, wenn bei dem Unterhalt der Wasserstraßen am falschen Ende – zum Beispiel bei dem Ersatz von abgängigen Schleusenbauwerken und dergleichen – „gespart“ wird. Die eingangs geschilderten Vorfälle haben völlig verschiedene Ursachen, brachten jedoch in der zeitlichen Addition eine besondere Problematik. Dabei geht es einerseits um den Verdienstaustausch bei den zur Zwangspause verurteilten Binnenschifffahrtsunternehmen. Auf der anderen Seite ist womöglich der noch größere Imageschaden für das Binnenschifffahrtsgewerbe zu sehen, als sicheres aber auch als zeitlich zuverlässiges Transportmittel.

Vielleicht musste dieser „GAU“ passieren, um bei Beteiligten und Verantwortlichen ein vertieftes Nachdenken auszulösen. Dies gilt insbesondere für die Schifffahrt auf der

Unter- und der Mittellens. Der Flussabschnitt zwischen Papenburg und Herbrum ist seit langem ein Nadelöhr und kann von beladenen Schiffen täglich nur begrenzte Zeit um Hochwasser benutzt werden. Der verstärkte Einsatz des – an einer Bundeswasserstraße von einem Landesbetrieb betrieben – Ems-Sperrwerk bei Gandersum an der Unterems sollte bei den notwendigen Überlegungen nicht weiter als eine „heilige Kuh“ angesehen werden. Hier rächt sich jetzt allerdings der trotz vielfacher Warnungen versäumte Einbau einer Schleuse am Sperrwerk. Nun, ein Fehler der korrigierbar ist. Ergänzend und/oder alternativ bringt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes jetzt den – in der Trassenführung bereits weitgehend vorhandenen – Ems-Seiten-Kanal zwischen Papenburg und Dörpen am Küstenkanal wieder ins Gespräch. Ein wirklich prüfenswerter Gedanke. Damit würde das genannte „Nadelöhr“ wesentlich entschärft werden. Die kontinuierliche Rohstoffversorgung des Papierwerkes in Dörpen sowie der Güterverkehrszentren in Dörpen und am Küstenkanal per Schiff – bis Dörpen womöglich mit seegehenden Binnenschiffen – wäre gewährleistet. Eine interessante Herausforderung für Verkehrsplaner und Wasserbauer. Man wird sehen. Vielleicht bringt die neue Weichenstellung in der Verkehrspolitik der künftigen Bundesregierung ein Umdenken.

Für die Sport- und Traditionsschifffahrt bedeutet diesmal „Glück im Unglück“, das heißt die Ereignisse fanden zeitlich außerhalb der Fahrtsaison statt. Die „großen Brüder“ der gewerblichen Schifffahrt müssen das anders sehen. Für sie sind tragbare Regelungen zu schaffen. Die DTMV unterstützt dies unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“.

(DF)

„Schippern“ zwischen Elbe und Oder

Von den über 10.000 Kilometern Bundes- und Landeswasserstraßen ist ein bedeutender und landschaftlich reizvoller Teil in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt in dem Großraum zwischen Elbe und Oder zu finden. Dem Fahrtenkipper stehen hier in stetig wachsender Zahl Wasserwanderer-Rasplätze und Sportboothäfen mit guter Infrastruktur sowie technische Serviceeinrichtungen zur Verfügung.

Vielach noch unbekannt läßt – auf der Mittel- und Kleinstadt Boizenburg zum Übernachten und auch zum längeren Verweilen ein. Wenige Gehminuten von der historischen Altstadt entfernt sind hier alle Versorgungsmöglichkeiten vorhanden. Im Hafen gibt es einen vielseitigen Boots- und Motorservice auf dem Gelände der ehemaligen Elbe-Schiffswerft. Die historische Altstadt und mehrere Museen bieten den interessierten Besuchern so einiges. Eingebettet in den Naturpark Mecklenburgisches Elbetal lassen sich auch herrliche Wanderungen – zu Fuß oder per Rad – in das Umland unternehmen.

Weiter elbaufwärts bietet es sich für den Sportschiffer an, bei Havelberg die untere Havelwasserstraße zur Weiterfahrt zu benutzen. Da seit kurzem dieser Wassergang bis Plaue (Eimündung des Elbe-Havel-Kanals) zum Leidwesen für das Binnenschifffahrtsgewerbe für Frachtschiffe über 41 m Länge gesperrt ist, ist auf diesem Flussabschnitt die Sport- und Fahrgastschifffahrt „unter sich“ – „wat dem enen sien Uhl, es dem annern sien Nachtigal.“ Die an der Havelmündung materisch gelegene Stadt Havelberg bietet sich als weiterer Übernachtungsort an und das örtliche Museum läßt zum weiteren Verweilen ein und gibt dem schiffgen Besucher einen interes-

santen Überblick vom Schiffbau zu Zeiten des Großen Kurfürsten bis zum Bau von hochseetüchtigen Schiffen in der jüngeren Stadgeschichte. Auf der anderen Havelseite findet der Fahrtenkipper einen geeigneten Liegeplatz und für den Bedarfsfall auch umfassenden technischen Service für Boot und Motor, bis hin zu Neubau und Winterlager.

Die Havel weiter aufwärts bedeutet „Natur pur“ – man muss es selbst erlebt haben. Ab Plaue wird die Havel wieder zur Großschifffahrtsstraße, die jedoch durch eine Vielzahl größerer und kleinerer Seen führt. Bei der Stadt Brandenburg sollte der Fahrtenkipper sich den Umweg über die Stadthavel gönnen und von der Liegemöglichkeit im grünen Stadtzentrum Gebrauch machen. Auch hier sind alle Versorgungsmöglichkeiten fußläufig zu erreichen. Bei der Weiterfahrt ist es der Zeitaufwand wert, vor der ostwärts zu passierenden Vorstadtschleuse Brandenburg einen Abstecher in das nördlich des Sliokanals gelegene, landschaftlich reizvolle Seengebiet zu unternehmen.

Der weitere Verlauf der Havel führt an dem Städtchen Ketzin (an dem Nebenarm Ketziner Havel) vorbei, vielen Skippern als Veranstaltungsort des jährlichen Skippertreffens des Landesverbandes MotorbootSPORT Brandenburg bekannt. Ein geeigneter Platz für naturnahes, ruhiges Übernachten.

Die Fortsetzung der Reise gen Osten erfordert bald eine Wegentscheidung. Diese sollte auf jeden Fall zu Gunsten der „Potsdamer Havel“ getroffen werden. Die Waserlandtschaft und das Umland der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam laden zum Verweilen ein. Hier ist ein frühzeitiges Beschaffen von Informationen und ein sinnvolles Planen des Aufenthalts angebracht – es lohnt sich.

Von Potsdam aus ist Berlin über die Ha-



Die halbjährlich seit März 2004 in Berlin erscheinende Zeitschrift "navalis" mit dem Untertitel "Zeitschrift zur Geschichte der Binnenschifffahrt" richtet sich an binnenschifffahrtsgeschichtlich ambitionierte Leser. Sie bringt Ihnen die Geschichte der Binnenschifffahrt, des Binnenschiffbaues und der Wasserstraßen näher. "navalis" erscheint in den Monaten **März** und **Dezember** je am Monatsanfang.
 Verkaufspreis: 7,50 € ab Verlag/Einzelexemplar und im öffentlichen Verkauf : 12,00 € im Jahresabonnement ab Verlag plus Porto.
 Herausgeber: Horst-Christian Knoll
 Verlag: Knoll maritim Verlag
 Postanschrift: Sodtkestr. 17, 10409 Berlin
 Tel.: 030/54 37 86 29
 Fax: 030/5 44 12 53
 Internet: www.knollmaritim.de
 E-mail: info@knollmaritim.de

Ja Ich/wir möchte(n) die Zeitschrift "navalis" zu 7,50 Euro + Porto ab Verlag/Einzelexemplar 12,00 Euro + Porto im Jahresabonnement ab Verlag beziehen (Zutreffendes ankreuzen).

navalis
 Bilder historischer Binnenschiffe

Historische Schraubenschlepper
2006

navalis
 Historische Schleppschiffe
2006

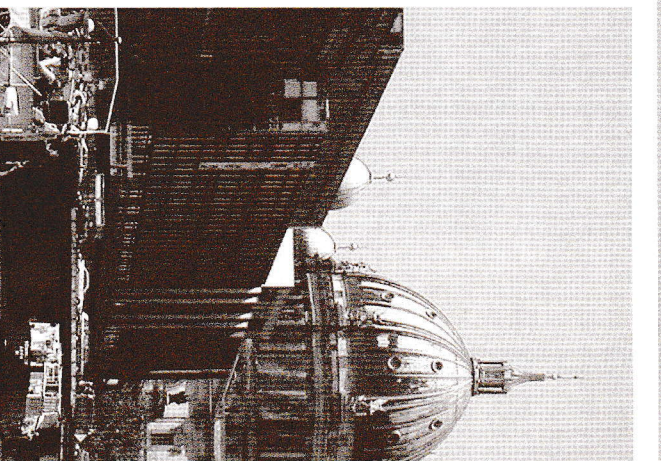
Der "navalis 2006" vereint Fotos von verschiedenen Bildautoren, aufgenommen in den 90er und den ersten Jahren dieses Jahrhunderts. Auf den Rückseiten der Blätter lesen Sie die Geschichte des jeweiligen Schiffes mit weiteren Abbildungen aus der Geschichte des Schiffes.

Ja, ich/wir möchte(n) den Fotokalender "navalis 2006" beziehen (Zutreffendes ankreuzen):
 Fotokalender "navalis 2006" A4_hoch
 Fotokalender "navalis 2006" A4_quer
 Fotokalender "navalis 2006" A3_quer
 Preise: A4 = 12,50 Euro
 A3 = 17,50 Euro

Name, Vorname (Institution/Verein/Unternehmen)
 Straße, Nr. PLZ, Ort
 Stückzahl:
 Zahlbar gegen Rechnung Überweisung
 (gewünschte Zahlungsart bitte ankreuzen)

Wasserstraßen

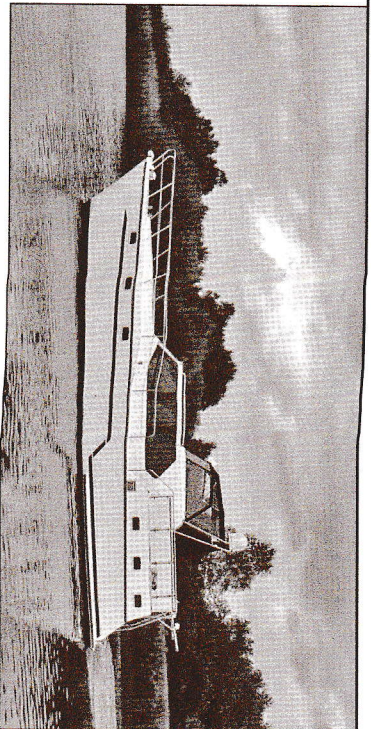
velsen nur wenige Fahrstunden entfernt Berlin – mit vielen Wasserwegen und Grün, jedoch auch Geschichte und Kultur – ist immer eine Reise wert. Auch hier sollte man sich für den Aufenthalt reichlich Zeit nehmen und die Stadt und das Umland (Wasser) auf eigenem Kiel erkunden. Es ist ratsam, sich vor Reisebeginn umfassend über das örtliche Angebot zu informieren. Wenn die Zeit nicht zu sehr drückt ist für die Weiterfahrt ein Abstecher auf dem weniger bekannten Oder-Spree-Kanal zu empfehlen. Auf dem Wege über Fürstentwale nach Eisenhüttenstadt / Fürstenberg (Oder) erwartet den Fahrtenskipper wenig Schifffahrt und viel Natur. Die Weiterfahrt oderabwärts ist stark vom jeweiligen Wasserstand abhängig und sollte ggf. mit Unterstützung eines revierkundigen Schifffahrers durchgeführt werden. Ansonsten empfiehlt sich eine Rückkehr nach Berlin.



Traditionsschiffe der DTMV auf der Spree

Von hier aus führt der Oder-Havel-Kanal zunächst in nördlicher Richtung aus dem Ballungszentrum Berlin heraus. Auf halbem Wege zur Oder zweigt nach Norden – für den Sportschiffer besonders interessant – der Malzer Kanal als Zugang zur Oberen Havel und zur Müritz-Havel-Wasserstraße ab. Noch begrenzt für die Großschifffahrt erreichbar bietet sich Zehdenick als erster Halt an, um ggf. die technischen Serviceeinrichtung, die Versorgungsmöglichkeiten sowie die Liegemöglichkeiten zu nutzen. Nur wenige Kilometer flussaufwärts liegt mit guten Anlegemöglichkeiten das sehenswerte Ziegeleimuseum Zehdenick; ein Aufenthalt lohnt sich.

nach Bootgröße bieten Seitenarme und Seenverbindungen Gelegenheit zu reizvollen Abstechern, wie z.B. nach Rheinsberg und Neustrelitz. Das gewässerreiche Nordbrandenburg geht in die Mecklenburgische Seenplatte über. Über die ansehnliche Kleinstadt Fürstenberg (Havel) führt der Kurs weiter über Mirrow zur Müritz, dem mit 112 km² größten deutschen Binnensee. Je nach Bootgröße finden sich am Rande des Sees eine Reihe von Anlegemöglichkeiten. Im Zweifelsfall sollte jedoch das am Nordufer gelegene, herausgeputzte Waren das Zwischenziel sein. Die renovierte Altstadt und die Uferpromenade sowie eine Vielzahl von „Futterkrippen“ laden zum Bummeln und Verweilen ein. Die Versorgungs- und technischen Serviceeinrichtungen



SIEMER - MOTORJACHTEN

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



Siemer
Jachtservice
Hunte-Ems GmbH

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

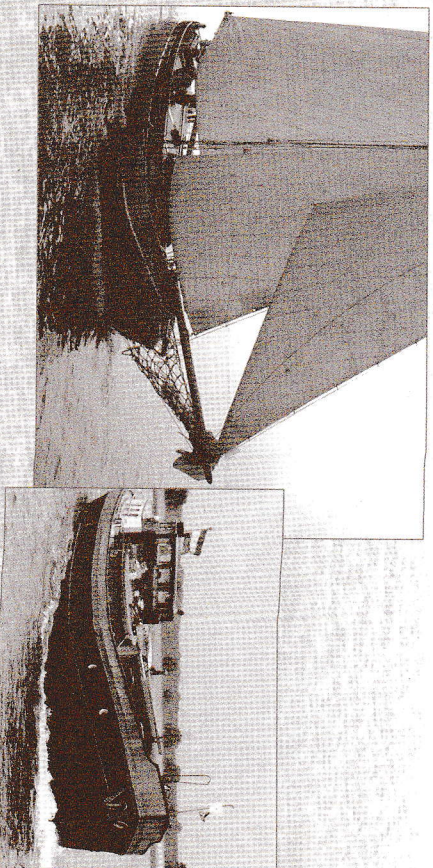
Direkt am
Eisbaufahrweg

WWW.FIKKERS.NL

Expertise - Taxation - Makelaardij



"Ihre Schiffsmaakerei im Norden Hollands"



Scheepsmakelaardij Fikkers • Hoge der A 37 • 9712 AE Groningen

0031(0)50 3111404 • schepen@fikkers.nl


Wasserstraßen

gen am Orte helfen, evtl. aufgetretene Engpässe und Schäden zu beheben. Es lohnt sich auch, das naturngeschützte Umland per Bus oder Bordahrrad zu erkunden und sich für diese Region ausreichend Zeit zu reservieren.

Für die Verfolgung eines Rundkurses, Richtung Elbe, bietet sich nun für geeignete Fahrzeuge (Tiefgang höchstens 1,20 m, besser weniger, sowie begrenzte Brückenhöhe von 3,40 m) der Weg über die Müritz-Elde-Wasserstraße – ggf. mit einem Abstecher über den Störkanal zum Schweriner See – bis zu dem Städtchen Dömitz an der Mite lte lbe an. Dieser alte Wasserweg benutzt weitgehend den Lauf des Flachlandflusses Elde, berührt eine Reihe von ansehnswerten kleinen Orten und führt naturnah durch die reizvolle mecklenburgische Landschaft. Alles in allem ein Rundkurs der an die kleinen niederländischen Wasserwege erinnert – jedoch plus Wald.

Wer den Weg zur oberen Havel nicht einschlägt, sondern weiter Richtung Oder schippert, hat nach wenigen Kilometern bei Zerpenschleuse die Wahl: Entweder nach Steuerbord und dann weiter durch den über 250 Jahre alten Finow-Kanal (aber Tiefgang und Brückenhöhe), um nach der letzten Schleuse Niederfinow wieder auf die Großschiffahrtsstraße zu stoßen, oder nach Backbord und den weiten Verlauf des Oder-Havel-Kanals folgen, um mit dem historischen Schiffsbauwerk Niederfinow – ein Neubau ist in der Planung – die Fried- richsthaler Wasserstraße Richtung Oder zu erreichen. Eine Tagesfahrt führt dann über Oderberg und die Westoder sowie dem Passieren der polnischen Grenze nach Stettin, mit mehreren Sportboothäfen. Eine Stadt- besichtigung ist ohne Zweifel ein „Muss“. Der weitere Reiseverlauf bedeutet entwe- der See- (Küsten-)fahrt oder Umkehr: In Ziegenort an der Odermündung erfolgt die Grenzabfertigung und die Reise gen Wes-

ten geht längs der vorpommerschen Küste über das Stettiner Haff und das Achterwas- ser zum Peenestrom. Wenn es die verfügbare Zeit zulässt, ist ein Abstecher auf der etwa 100 km in das Inland führenden, schleusenlosen Peene bis zum Kumm- rower See sehr zu empfehlen. Dort gibt es jedoch kein Weiterkommen und man muss den Weg zur Mündung zurück. Eine Reihe von ansehnswerten Städten säumen die Küste. Auf der Insel Usedom bietet sich der Sportboothafen Peenemünde an. Einmal um zeitgeschichtliche Spuren zu erkunden sowie um bei Bedarf die vorhandenen Ser- viceeinrichtungen zu nutzen. Bei der Mün- dung des Peenestroms in den Greifswalder Bodden ist wieder eine Entscheidung fällig: Nach Steuerbord, um – mit etwas seeeste- rem Fahrzeug – die Insel Rügen zu umrun- den oder weiter auf Westkurs durch den Strelasund zwischen Insel und Festland nach Stralsund. Auch hier ist ein Verweilen ein „Muss“. Der weitere Reiseverlauf längs der mecklenburgischen Küste mit evtl. Stops in Warnemünde, Rostock, Kühlungs- born, Darß und Wismar ist letztlich zeit- und nicht zuletzt wetterabhängig. - In Rostock findet auch im kommenden Jahr vom 10. bis 13. August wieder die Hanse Sail 2006 statt, dieses spektakuläre maritime Fest im Nordosten Deutschlands, hat sich zum gro- ßen Treffen traditioneller Schiffe im Ostsee- raum entwickelt. Rostock rechnet mit über einer Million Besucher. - Bei Travemünde / Lübeck wird dann wieder das Binnenwas- serstraßennetz erreicht.

Diese grobe Skizzierung kann natürlich nur einen allgemeinen Überblick geben und keine Detailplanung ersetzen. Neben aktuellem Kartenmaterial und einschlägigen Wasserstraßeninformationen sollte sich der Fahrtenkipper auch die vielfach kosten- los erhältlichen regionalen und örtlichen Touristeninformationen vor Reiseantritt be- schaffen. (DF) 

Mit unserem Mischservice ist Ihr Farbton immer vorhanden

INTERKLEUR

WEISHAUPT

Ubbo-Emmius-Straße 41
26789 Leer
Telefon: 04 91/9 27 92 30
Telefax: 04 91/9 27 92 31

Ihre Adresse für:

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

Onlineshops: www.interkleur.de



WasserSport in Nederland

ist das einzige deutschsprachige

Magazin mit 99,9% NL-Anteil. Jährlich erscheinen 4 Ausgaben. Kostenlos bei zahlreichen Jachthäfen, Wassersportbetrieben und Restaurants erhältlich. Lieferung frei Haus € 16,- für Porto- und Versandkosten.
Bestellen: e-mail: info@wassersport.nl oder Fax 0031 514 59 12 53

Mitgliederbericht

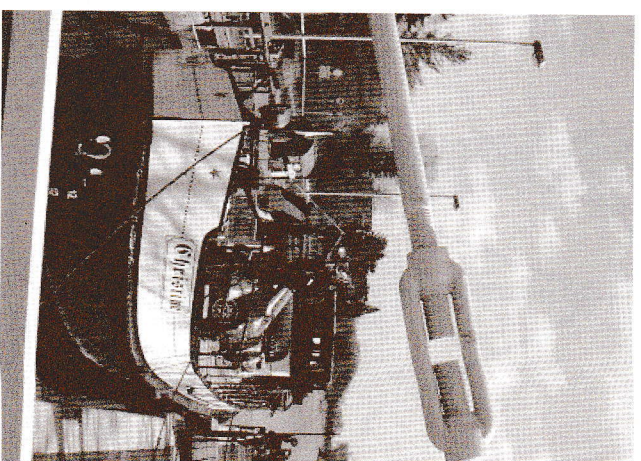
Bereisung des Ems-Jade-Kanals

von Christine Giel, DTMV

72 Kilometer Strecke verbinden Emden mit Wilhelmshaven. 6 Schleusen, 27 Hub- und Drehbrücken sind dabei zu bewältigen. Hinter Aurich (in Richtung Wilhelmshaven) befindet sich die niedrigste feste Brücke mit einer Durchfahrtshöhe von ca. 3,80 m.

Der Bauamtstrat des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Kisten- und Naturschutz (NLWKND), den wir zuvor in Aurich aufgesucht hatten, versicherte uns, dass er alles in seiner Macht stehende tun würde, um uns das Befahren des Ems-Jade-Kanals zu ermöglichen. Wenn es nötig sei, würde man Wasser ablassen und bei zu wenig Wasser einen Traktor besorgen, der uns vom Ufer aus über Untiefen zöge. An kritischen Stellen begleitete uns ein Bediensteter des NLWKND von Land, um zu sehen, ob wir unter den niedrigen Brücken hindurchkämen. Mit der Brückenhöhe hatten wir keine Schwierigkeiten, aber ungefähr bei km 57 hatten wir kein Wasser unter dem Kiel (wir gehen 1,50 m tief). Auch bei der Eisenbahnbrücke Sande/Drehbrücke Mariensiel war kaum Wasser. Auf der Rückfahrt fassten wir bei km 64 etwas mit der Schraube, als wir am Steiger vor der Eisenbahnbrücke ablegten.

Der Ems-Jade Kanal ließ sich wunderbar befahren. An größeren Fahrzeugen begegneten uns lediglich zwischen Emden und Aurich der Kiesfrachter „Nanka“ sowie die Arbeitsschiffe des NLWKND. Die Bedienung der Brücken und Schleusen lief hervorragend. Ein Manko waren die nicht vorrhandenen Festmacher zwischen den eng hintereinander liegenden Brücken, die



gehoben werden mussten und bei denen man die Wartezeit dem Wind ausgesetzt war, ohne eine Chance, sich irgendwo anzubinden und es gibt auf der Strecke keine Kilometerangaben, die eine genaue Ortsbestimmung zulassen. Man kann sich lediglich an Brückennamen orientieren. Die Strecke durch das Hochmoor war sehr interessant. Zum Teil fuhr man durch einen grünen Tunnel, dann hatte man wieder einen weiten Blick über die Landschaft. Besonders die Vorsaison fanden wir herrlich, wo der Frühling gerade Einzug hielt, die Knospen explodierten, die Vögel balzten und überall das frische Grün spross und wir fast alleine auf dem Kanal unterwegs waren.

Anmerkung der Redaktion:

Dieser sehr lesenswerte Artikel von Christine Giel ist aus Platzmangel stark gekürzt. Die Gesamtversion ist jedoch auf unserer Homepage zu lesen. 

25'000

Schleusentore

und die dazu gehörenden 636
Kanäle und Flüsse Europas
mit allen Infrastrukturen.



Die grösste

Buchhandlung

mit über 500 Gewässerkarten, Revierführern
und Büchern der Europäischen Binnengewässer.

www.schleusen.info

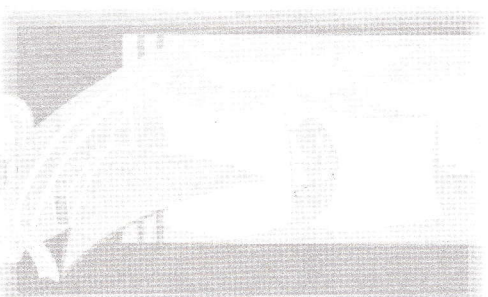
BINNENSCHIFFFAHRTS



VERLAG GMBH

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

WESKA (Europäischer Schiffs- und Hafenkalender)
Polizeiordnungen, Gesetzeswerke, Unterrichtsmaterial,
Wasserstraßenübersichtskarten und Hafentpläne, nautische
Reiseführer und Bildbände...



Binnenschiffahrts-Verlag GmbH
Haus Rhein • Dammstraße 15-17
47119 Duisburg (Ruhort)

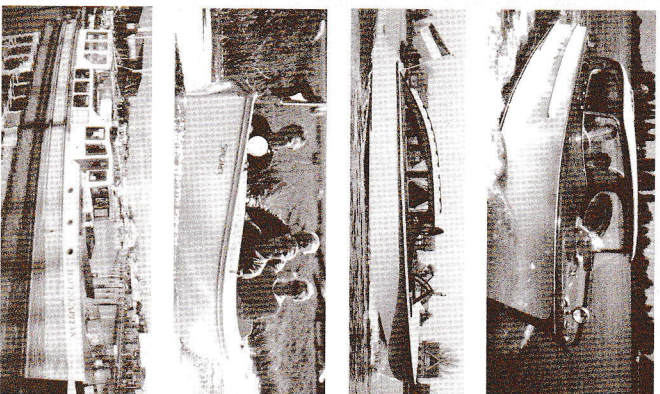
Telefon: 0203-80006-20 • Telefax: 0203-80006-21
www.binnenschiffahrts-verlag.de



P BOAT
CLASSICS

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

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



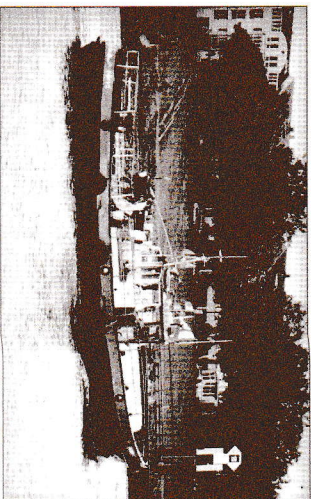


navalis 2/05

Schiffe der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) e.V.

Molly II

hier der Schlepper unter dem Namen „Roland“. Über viele Jahre hinweg - bis 1989 - tat das Schiff seinen unentbehrlichen Dienst beim Halmemnt Bremen. Dann wurde es von der Wasserbaufirma Wornmann - ebenfalls in Bremen - eingesetzt. Bis dann das Arbeitsleben des Schiffes im Jahre 1992 beendet war und Peter Ohle es für sportliche Zwecke nutzte. In mühseliger Arbeit und mit viel Geduld hat der jetzige Eigentümer sämtliche Unterlagen aufreiben können: Zeichnungen, Eichscheme, Schiffsmaße usw. Ja sogar die Unterlagen vom alten Wendegriebe - Reintjes Typ BGA - befinden sich in seinem Besitz. Durch das Nachforschen kann Peter Ohle natürlich mit den ehemaligen Besitzern der „Molly



Liegeplätze für Binnenschiffe „Am Tiefel“ auf der Bremer Mittellweser.

II“ in Kontakt. Diese Verbindungen bestehen bis zum heutigen Tage.

Wie kamen nun Skipper und Schiff zusammen? Der Liegeplatz der „Molly II“ und somit der Halmemnt ist Dreye, Weichese an der Weser. Und hier hat Peter Ohle auch „sein Schiff“ gefunden. Er saß mit dem Halmemnter zusammen und sie bräuteln über eine Verbesserung der Steganlage als der Halmemnter begeistert anspricht: „Da kommt Dein Schiff!“ Ohle: „Ich ging zum Anleger und sah sofort, dass dieses Schiff ganz nach meinem Geschmack war. Der Rumpf des

Schiffes war aus Stahl und die Außenbau aus Mahagoni. Und ich wollte schon immer ein Schiff vom Wasser- und Schiffsmaße haben. Zu meinem größten Erstanen war der damalige Besitzer ein alter Bekannter von mir. Er hatte das Schiff gerade drei Tage lang und nach einem kurzen Gespräch war er bereit, es mir zu verkaufen. Das war im Jahre 1992. Seit der Zeit unternehme Peter Ohle viele schöne Reisen mit seiner „Molly II“. Er hilft auch seinen Wassersportfreunden im Halm. Die „Molly II“ ist dafür gut geeignet. Im Jahre 1998 bogierte sie ein ehemaliges Arbeitsboot, das als Clupschiff dienen sollte, von Petershagen zum Liegeplatz. Dieses Boot hatte eine Länge von 25 Metern und war vier Meter breit. Das heißt: Ohle benötigte für diesen Transport eine Ausnahmegenehmigung der Schiffsmaße-Kommission (SUK) Bremen.

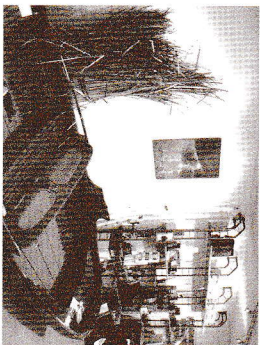
So oft es seine Zeit erlaubt, ist Peter Ohle bei seinem Schiff. Er gehört der WSG Tummeler an der Weser an. Sein wassersportlicher Lebenslauf erklärt, vielleicht die Liebe zum Wassersport - aber auch bei ihm kommt noch etwas anderes hinzu: Die Verwandten seiner Mutter tummelten sich auf den Meeren. Sie waren allesamt Halmemnter und Ohle freut sich, dass es auch heute noch viel zu lesen gibt über die Halmemntfischer der in Windheim an der Weser im Kreis Petershagen einst bekanneten Fischer.

Technische Daten:

Baujahr: 1949
Länge über alles: 13,30 m
Breite: 3,20 m
Tieflgang: 1,30 m
Verdrängung: 18.00 t
Motor Typ: Hannomag D 961
110 PS
Brandholde Feldern

- ◆ Nautisches Equipment
- ◆ Seefunk- und Binnenfunkanlagen
- ◆ Radaranlagen
- ◆ Motorüberwachungen
- ◆ Schallpaneele
- ◆ Ladegeräte
- ◆ Wechsellichter
- ◆ Spannungswandler
- ◆ GPS-Anlagen (Schiff / Auto)
- ◆ Fisch-Finder
- ◆ Echolote
- ◆ Beleuchtungsanlagen
- ◆ Autopilot
- ◆ Warnanlagen und Positionierungsanlagen
- ◆ Sachverständigenleistungen für Schiffs- und Werftelektrik
- ◆ TRABOLD - Filteranlagen
- ◆ Maritime Bücher und Postkarten

...und vieles mehr



EMStronik - Ihr Partner für Sport- und Berufsschiffahrt

EMStronik • Inh. Diederich Janßen • Heisfelder Str. 1 • 26789 Leer
Tel.: 0 491 - 97 67 141 • Fax: 0 491 - 97 67 149 • e-mail: emstronik@t-online.de

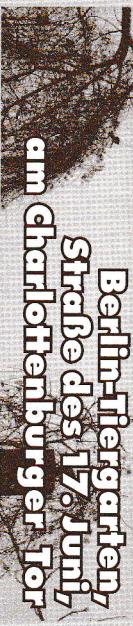


Willkommen an Bord

CAPTAIN SCHILLOW

Café & Restaurant

Kommen Sie einfach längsseits
Täglich ab 12 Uhr geöffnet!
Tel.: 31505015

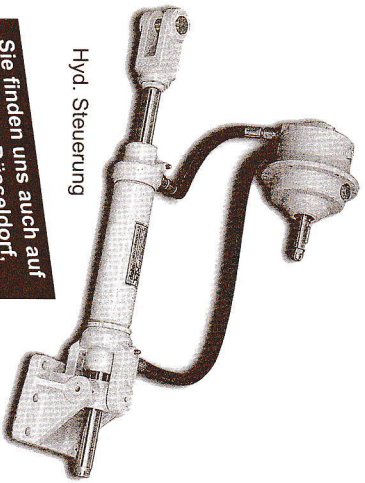


Berlin-Tiergarten,
Straße des 17. Juni,
am Charlottenburger Tor

www.capt.schillow.de • info@capt.schillow.de

KAPPIS NAUTIC

General-Vertretung Data Hydraulik



Sie finden uns auch auf
der boot Düsseldorf,
Halle 9, Stand 9A26



Ankerwinden
hydraulisch oder elektrisch,
in Stahl, Bronze oder Edelstahl

KAPPIS NAUTIC · Westendstr. 52 · 77933 Lahr
Tel.: 0 78 25-870 587 · Fax: 0 78 25-870 589
www.kappis-nautic.de · E-mail: mail@kappis-nautic.de

Willkommen in der Seefahrerstadt Elsfleth

Es gibt viele gute Gründe, nach Elsfleth zu kommen:

- Historische Stadtführung
- Dreimastsegler „Großherzogin Elisabeth“
- Seefahrerschule m. Planetarium
- St. Nicolai-Kirche m. Seefahrerbrunnen
- Hundesperwerke
- tieferer Sportboothafen
- Schiffsjournen ab Kaje

Termine für Führungen und Besichtigungen auf Anfrage! Informationen, Fahrradkarten, Veranstaltungskalender, Schiffs tickets und maritime Souvenirs erhalten Sie in unserer Touristik-Information an der Kaje!

Veranstaltungen 2006 „150 Jahre Stadt Elsfleth“

13./14.05. **Elsflether Seefahrerstage**
Stemfahrt der Traditionsschiffe nach Elsfleth, Hafenfest, Piraten- und Hafenumfahrten, Kutterpullen, Skippretreffen, Seefahrerschulfest, Sonntag der Seefahrt, verkaufsoffener Sonntag, Auslaufparade
29.06. – 02.07. **Freilicht-Musical „Anything Goes“** des Oldenb. Staatstheaters auf der Elsflether Werft mit Rahmenprogramm

Elsflether Tourismus- und Wirtschaftsförderungs-ges. mbH

An der Kaje 1a · 26931 Elsfleth
Tel.: 0 44 04 / 98 90 81 · Fax: 0 44 04 / 98 90 82
info@elsfleth-touristinfo.de · www.elsfleth.de



Weser
Wasser
Weites Land

Bücherecke

LEER AHOI! – Traditionsschiffreffen 2005 im Leeraner Hafen

Einen musikalisch unterlegten Bilderbogen zu dem maritimen Ereignis im Sommer 2005 mit ca. 120 teilnehmenden Traditions-schiffen aus den Niederlanden und aus Deutschland über 30 Minuten bietet die hierzu in der edition lichtblick erschienene DVD. In farbigen Bildern wird die Anahrt der Schlepper, Tjalken, Klipper, Kutter, Luxemotors und der sonstigen Traditions-schiffe zu den Liegeplätzen am historischen Waageplatz sowie auf beiden Seiten der Rat-hausbrücke gezeigt. Ein Bummel längs des Hafens zeigt die Vielfalt der Schiffe, „die von weit hergekommen sind...“. Ein Geschenk für Freunde alter Schiffe – aus welchem Anlass auch immer. Die DVD ist auf allen handelsüblichen DVD-Spielern abspielbar. Zu beziehen ist die DVD für 12,95 EURO beim Verleger: M. Schildmann, Edzardstr. 55, 26789 Leer; Tel. (0491) 9279970; e-mail: info@edition-lichtblick.de. (DF)

„Ems-Jade-Kanal“

Wegweiser mit Karte für

Wassersportfreunde,

Wanderer und Radwanderer

Als Gemeinschaftsprojekt der ostfriesischen Tourismusinstitutionen am Kanal sowie des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Betriebsstelle Aurich – als Betreiberin dieses über 72 km schiffbaren Landesgewässers zwischen Emden und Wilhelmshaven wurde ein neues Falblatt heraus gegeben. Die Schrift enthält eine Karte, Informationen und nützliche Tipps für den Benutzer dieser Wasserstraße. Die Angaben zu den Höchstabmessungen der Fahrzeuge, den Betriebszeiten sowie Anschriften und Telefonnummern können

für den Benutzer der Wasserstraße sehr hilfreich sein. Der Wegweiser ist kostenlos erhältlich als Download unter www.aurich.de oder unter www.nlwkn.de sowie gegen Portoerstattung bei der Arbeitgebergemeinschaft Ems-Jade-Kanal c/o Verkehrsverein Aurich-Ostfriesland e.V., Nordstraße 32, 26603 Aurich Tel.: (04941) 4464; Fax: (04941) 10655. (DF)


Sicherheit auf dem Wasser - Leitfaden für Wassersportler

Glückwunsch und Dank an den Herausgeber dieser 56-seitigen Broschüre im DIN A 4 Format, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Nach ein paar Jahren Pause mit dem nicht sonderlich praktikablen Verweis auf die Internet-Darstellung wurde der og. Leitfaden in diesem Jahr überarbeitet und erneut herausgegeben. Diese sehr nützliche Zusammenstellung für die Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen gehört in die Hand jedes Sportschiffers und sollte zur Erinnerung immer wieder bei der Saison- und Törnvorbereitung im Winterhalbjahr heran gezogen werden sowie in der Fahrt an Bord griffbereit verfügbar sein. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Wasserstraßen wird damit nachhaltig gefördert. Der Leitfaden enthält übersichtliche Darstellungen und Bilder zu folgenden Themen:

- Besatzung und Rettungsmittel
- Befähigungsnachweise
- Ausrüstung und Versicherung
- Natur- und Umweltschutz
- Sicherheits- und Vorsichtsmaßnahmen, Brandabwehr
- Erste Hilfe
- Verkehrsvorschriften
- Übersichtskarte der Bundeswasserstraßen und Verzeichnis der Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- Sicht- und Schifffahrtszeichen

- Besondere Vorschriften einschließlic
- Funkverkehr
- Nautische Informationen, Wetter- und Warnfunk, Sperr- und Warngelbete
- Wetterkunde Seenot und Bergung, Not-signale
- Verbands- und Fachadressen

Diese Druckschrift ist kostenlos von dem og Bundesministerium zu beziehen. Die Praxis zeigt, dass auch größere Sammelbestellun-gen umgehend erledigt werden.


Bestellschrift: BMW/BW, Referat Öffentlich-keitsarbeit, Invalidenstr. 44, 10155 Berlin, Tel. (030) 2008-0, Fax (030) 2008-1920 und -1922. (DF) 

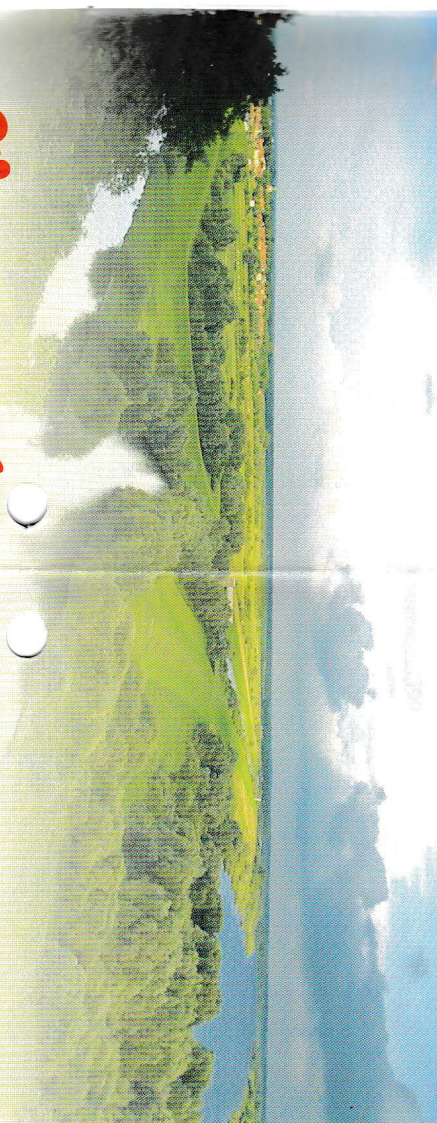
Horatio Nelson – Triumph und Tragik eines Seehelden

(Jann Markus Witt)

Mit der Romanfigur „Horatio Hornblower“ hatte der britische Marineschriftsteller Cecil Scott Forester vor gut einem halben Jahrhundert auch den deutschen Lesern die britische Marinegeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts mit der kriegerischen Auseinandersetzung mit dem von Napoleon Bonaparte geprägten Kontinentaleuro-pa in faszinierender Weise nahe gebracht. Diese Figur orientiert sich – nicht nur mit dem Vorrnamen – stark an dem britischen Seehelden dieser Zeit, Lord Horatio Nelson. Dessen erfolgreiches und glückhaftes Handeln hat nicht nur die britisch-fran-zösischen Kriege in dieser Zeit sondern damit die europäische Geschichte nach-haltig mit geprägt. Dazu eine Bemerkung Napoleons auf seinem Weg in die Verban-nung auf St. Helena im Jahre 1815: „Stets hat die britische Flotte all meine Pläne durchkreuzt“. So überrascht es nicht, dass Nelson für lange Zeit der Inbegriff der ma-ritimen Vorherrschaft Großbritanniens auf den Weltmeeren war. Dass dieses – indi-viduelle bis heute nachwirkend – auch eine Vorbildfunktion für viele andere Marinen hat zeigt sich daran, dass die vielfach auf den Exzerktragen der Marinesoldaten in

aller Welt zu findenden drei weißen Strei-fen die drei entscheidenden, von Nelson geführten Seeschlachten beim Kap St. Vin-cent, in der Bucht von Aboukir und am Kap Trafalgar symbolisieren.


Nun, wo viel Licht ist, ist auch gelegentlich Schatten. In seiner Nelson-Biografie zeigt der Historiker und Journalist Jann Mar-kus Witt – passend zum 200. Todesjahr von Nelson – ein umfassendes Bild dieser schillernden Persönlichkeit, der bei allen Leistungen kein „Held ohne Fehl und Ta-del“ war, sondern ein Mensch mit einem höchst widersprüchlichen Charakter. Die-se Biografie will den Menschen Horatio Nelson hinter der Heldentasse zeigen – mit allen seinen Stärken und Schwächen, der letztlich auch nur aus seiner Zeit her-aus zu verstehen ist. Die Beschreibung ist lesenswert in der Darstellung des Zeital-ters eingebettet, mit einer Fülle von Perso-neninformationen, Geschichtsdaten und Erläuterungen sowie einem Literaturver-zeichnis im Anhang. Der historisch inter-essierte Freund der Seefahrt wird hier voll auf seine Kosten kommen. Sicher für viele Gelegenheiten auch ein nicht alltägliches, anspruchsvolles Geschenk. Im übrigen: Am 6. Januar 2006 jähren sich zum 200. Male die pompösen Feierlichkeiten in Lon-don anlässlich Nelsons Beerdigung. Jedes Jahr am 21. Oktober, dem Todestag von Nelson in der Schlacht bei Trafalgar, findet an Bord der „VICTORY“, dem in einem Tro-ckendock im englischen Hafen Portsmouth konservierten Nelson-Flaggschiff, sowie auf den übrigen Schiffen der Royal Navy das traditionelle „Trafalgar Night Dinner“ statt. Das Festmahl endet mit dem ehren-lichen Trinkspruch „The Immortal Memory – das unsterbliche Gedenken“. (DF) Erschienen bei der Koehlers Verlagsgesell-schaft mbH Hamburg, 468 Seiten, 16 x 24 cm, 30 Abb., geb., mit Schutzumschlag, 39,90 Euro, ISBN 3-7822-0925-7 

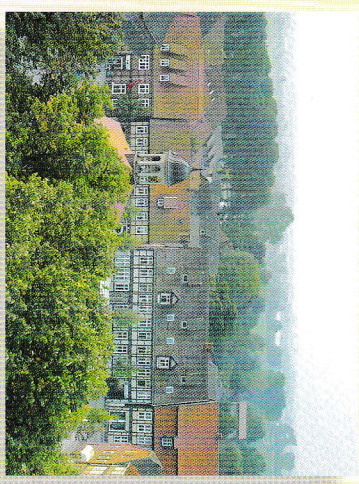


**Wasserwanderer
Willkommen in Boizenburg/Elbe!**

Romantisch gelegen im Dreiländereck Nie-dersachsen, Schleswig-Holstein und Meck-lenburg-Vorpommern ist unsere Kleinstadt ein Geheimtipp für alle Kunst- und Naturlieb-haber.

So findet der interessierte Betrachter an im-mer mehr Gebäuden der Stadt kleinere und größere Fliesenkunstwerke. Die historische Altstadt ist fast vollständig von einem mit Lin-den bepflanzten Wall umgeben. Beeindruck-ende sind die vielen kleinen Brücken (mehr als 40), die von den liebevoll restaurierten Fach-werkhäusern am inneren Wallgraben auf den Wall führen.

Der **Boizenburger Hafen** ist  ca. 4 Minuten Fußweg vom Altstadtzentrum mit seinen Geschäften und Gaststätten entfernt. In den letzten Jahren wurden erhebliche fi-nanzielle Mittel in die Neugestaltung des Hafens investiert. Eine großzügige Prom-enade entstand, an der man flanieren und, geschützt durch Heckenwände, verweilen kann. Nachts weisen Bodenleuchten den Weg zum Wasser sowie zu den neuen Stod-tanlegern für Sportboote und Fahrgastschiffe. Ein öffentliches WC-Gebäude wurde errichtet und die entsprechenden Zufahrten angelegt.



D-zeit wird die östliche Uferpromenade ge-s. st. Herzstück des Hafenanreals soll künftig das Hafenforum werden, eine großzügig an-gelegte Fläche in diesem Bereich. Auch für Investoren bietet dieses komplexe Projekt noch interessante Möglichkeiten. Einen umfangreichen Boots- und Motorser-vice sowie 20 t Kran bietet das Elbe-Boots-haus auf dem Gelände der ehemaligen Elbe-werft. Eingebettet im Naturpark Mecklenburgisches Elbetal lassen sich von Boizenburg aus her-liche Wanderungen und Radtouren in das weite Umland unternehmen.

Weitere Informationen: Stadlinformation • Markt 1 • 19258 Boizenburg / Elbe
Tel./Fax: 03 88 47 / 555 19 • e-mail: stadinfo@boizenburg.de • www.boizenburg.de