



KIEBITZBERG®

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



Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG

Rathenower Straße 6

39559 Havelberg

Tel.: 039387/72540

Fax: 039387-72541



www.kiebitzberg.de

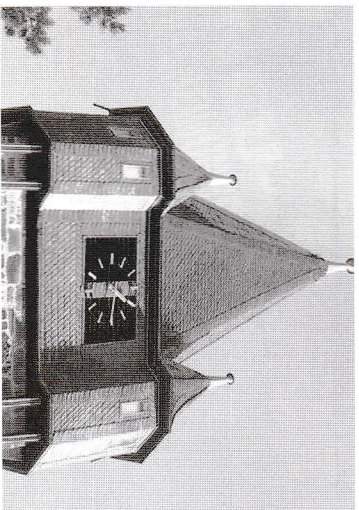
Klönsschnack



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

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



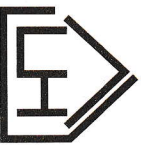
alle Variationsmöglichkeiten über das noch die handwerkliche Kunst professionelle Deckarten bis hin zur der Ornamentgestaltung beherrscht. Kunst am Bau. Und dabei kommt Die Vielzahl der ausgeführten Arbeiten auch der ökonomische Aspekt nicht Die Vielzahl der ausgeführten Arbeiten zu kurz. Unter Berücksichtigung der denkmalsgeschützten Bauwerken Lebensdauer ist ein Schieferdach zeugt von handwerklichem Können immer eine Alternative. Es ist z.B. als Bauklammerarbeiten, Wetterhähne Fassadenverkleidung, besonders mit und Blitzableiterbau (komplett) Wärmedämmung, eine dauerhafte, werden hier ebenso fachgerecht ausgeführt wie Flachdachabdichtungen und je nach Deckart, sehr kostengünstige Lösung. Der Fachbetrieb und Isolierungen. 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 Traditionsschiffahrt,

ehrenamtliche Vorstandarbeit kann anstrengend und nervig sein. Wer sie kennt, weiß wovon ich rede. Nach meinen bisherigen Erfahrungen in anderen Vereinen, war ich mit dem Thema eigentlich durch und winkte alle entsprechenden Anfragen dankend durch. Nun habe ich mich aber wieder in die Pflicht nehmen lassen und das aus gutem Grund:

Dieter Feddern, Gründungsmitglied und langjähriger 1. Vorsitzende der DTMV, stand auf eigenen Wunsch und mit Rücksicht auf seine gesundheitliche Situation, bei der JHV am 9. Juni 2007 in Emden, für die Wahlen zum Vorstand nicht mehr zur Verfügung. Die Versammlung würdigte seinen unermüdlichen Einsatz für die DTMV und wählte ihn spontan zum Ehrenvorsitzenden. Die Traditionsschiffer unserer Vereinigung wünschen ihm alles Gute und hoffen, dass er noch viele Jahre mit seiner Frau Bruni an den Aktivitäten der DTMV teilnehmen kann.

Die DTMV blickt in diesem Jahr auf 10 Jahre Vereinsgeschichte zurück. Ein kleines Jubiläum, das am 27. Juli 2007, im Rathaus Leer entsprechend gewürdigt wurde. Der Bürgermeister hatte anlässlich des Tourenskippertreffens des DMVV zum Tee-Empfang eingeladen und war dabei, als die Gründungsmitglieder der DTMV ihre Ehrenurkunden erhielten. Ein würdiger Rahmen wie ich meine.

Das leidige Thema der Versorgung der Sportschiffahrt mit weißem Diesel ist immer noch nicht vom Tisch. Nachdem zuletzt die parlamentarische Sommerpause als Begründung für die Verzögerung herhalten mußte, verlangen einige Verantwortliche für diese Misere noch im Juli 2007 von den Verbänden einen „Nachweis, dass das Problem der ungenügenden Brennstoffversorgung überhaupt besteht“. Man kann sich nur an den Kopf fassen angesichts der Tatsache, dass dieser Sachverhalt seit über einem Jahr diskutiert wird. Die Auswirkungen sind unüberschaubar. Große Veranstaltungen, wie z.B. das Tourenskippertreffen in Leer, aber auch die Mitglieder der DTMV, die mit ihren Schiffen europaweit unterwegs sind, leiden darunter, dass es kaum noch Tankmöglichkeiten für weißen Diesel gibt. Es besteht die Gefahr, dass der Wassertourismus regelrecht abgewürgt wird. Bleibt zu hoffen, dass das Problem endlich einen entsprechenden Stellenwert bekommt und schnellstmöglich beseitigt wird.

Ich wünsche allen Traditionsschiffern immer eine gute Fahrt und eine glückliche Heimkehr. ☺

Franz SELBR

Franz Schmidt
1. Vorsitzender



Der neue 1. Vorsitzende Franz Schmidt und sein Vorgänger Dieter Feddern

VR-Finanzplan - immer auf alles vorbereitet



Das Leben ändert sich manchmal schneller als man denkt. Unser

VR-Finanzplan

ist schon darauf eingestellt.

Der VR-Finanzplan - immer auf alles vorbereitet. Denn gemeinsam mit Ihnen entwickeln wir kontinuierlich individuelle Lösungen für Ihre persönliche Situation.

Egal, was sich bei Ihnen ändert - Sie bleiben flexibel. Das verstehen wir unter langfristiger finanzieller Unabhängigkeit nach dem » Wir machen den Weg frei « Prinzip.

www.ostfriesische-volksbank.de



Ostfriesische Volksbank eG



Termine 2007/2008

- 26.11. – 23.12. Emdener Engelke-Markt - Schwimmender Weihnachtsmarkt mit festlich beleuchteten Museumsschiffen
- Dezember
An den vier Adventssonntagen „Weihnachtsmarkt achter `d Waag“ in Leer. Weihnachtsmarkt am Museumshafen mit geschmückten und beleuchteten traditionellen Schiffen
- Dezember
Sonderausstellung „Der maritime Euler“ im Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg (nähere Informationen: Museumsleiter Werner Hinrich, Tel.: 04153 51251)
18. 01. 2008
18.00 Neujahrsempfang des Historischen Hafens Berlin e.V. auf dem Museumsschiff „Helene“
- 19.01.
Berliner Schifferfest der Berlin-Brandenburgischen Schifahrtsgesellschaft e.V. am Märkischen Ufer (Umzug und anschließend gemütliches Beisammensein)
19. – 27.01.
Messe „boot Düsseldorf“
04. – 08.02.
Seminar – Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region; Fortsetzung: s. besondere Veranstaltungen
14. – 27.02.
Boot Sachsen – Messe Leipzig
- 29.02. – 02.03.
BOATFIT – Messe Bremen
04. – 09.03.
Bootsmesse HISWA Amsterdam
- 26.04.
Mitgliederversammlung Förderverein „Maritimer Denkmalschutz“ e.V. im Alten Kraftwerk, Bremerhaven
07. – 18.05.
Eisflieher Seefahrtstage
22. – 25.05.
„Klassikwelt Bodensee“, Friedrichshafen - Oldtimer-Messe zu Lande, zu Wasser und in der Luft
23. – 25.05.
Hafenfest in Münster
- 30.05. – 01.06.
Emder Matjestage
24. – 27.07.
LEER MARTINI – Internationales Tourenskippertreffen Leer und Pavillon d'Or
26. – 28.07.
Zielfahrt der DTMV 2008 und Mitgliederversammlung „am Nassen Dreieck“ (DEK-km 108, MLK-km 0) auf Einladung der Stadt Hörstel
08. – 11.08.
10 Jahre Festival Maritim Bremen - Vegesack
15. – 17.08.
Flensburg NAUTICS

Wir über uns - Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahren-wassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV fahren, und sie zeigen mit ihren tradi-tionellen 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“ setzt sich die DTMV auch für eine gute Partner-schaft mit der Berufsschifffahrt ein.

Als überregional organisierter Wassersport-verein ist die DTMV Mitglied im „Deutschen Motor yachtverband e.V.“ (DMYV) sowie über den Kreissportbund Leer auch Mit-glied im Landessportbund Niedersachsen. Daneben besteht für die DTMV die Mitglied-schaft in der „Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.“ (GSHW), dem Dachverband für die fahrende Traditi-onsschifffahrt in Deutschland mit der Inter-essenvertretung im EUROPEAN MARITIME HERITAGE (EMH), ein europäischer Zusam-menschluss nationaler Vereinigungen der Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen.

Die DTMV arbeitet mit in dem GSHW-Fach-ausschuss „Binnen“.

Unter Berücksichtigung der vergleichbaren Zielsetzung hat die DTMV kooperative Mit-gliederschaften auf Gegenseitigkeit verein-bart mit

- dem Förderverein „Maritimer Denkmal-schutz e.V.“ (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung „The Barge Association“ (DBA),
- der „Berlin-Brandenburgischen Schiff-fahrtsgesellschaft e.V.“ (BBSG) zur Erhal-tung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Müh-lendammschleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein „Traditionsschiff „Prinz-Heinrich“ e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909-, Leer, sowie
- dem Förderverein Deutsche Museumsverf. e.V., Köln.

Die Bildung eines Gründungsausschusses im Jahre 1997 während des Tourenskipper-Treffens in Leer war die Voraussetzung der DTMV-Gründung. Dies ist jetzt bereits 10 Jahre her und wurde im Festsaal des histo-rischen Rathauses vom Bürgermeister der Stadt und dem Präsidenten des Deutschen Motor yachtverbandes sowie den Mitgliedern der DTMV entsprechend gewürdigt.

Die DTMV ist im Vereinsregister beim Amts-gericht Aurich eingetragen und vom zustän-digen Finanzamt als gemeinnütziger Verein im Sinne des Steuerrechts anerkannt (Ab-zugsfähigkeit von Spenden).

„KLÖNSCHNACK“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst/Winter) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „KLÖNSCHNACK“ – Mitteilun-gen für Freunde der Traditionsschifffahrt- heraus.

Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informa-tionen, Berichte der Mitglieder und Fachbei-träge von Gastautoren. „KLÖNSCHNACK“ er-scheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschifffahrt kostenlos abgegeben. Mit „KLÖNSCHNACK“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düsseldorf und der „hanseboot“ in Hamburg. Auf der „BOATFIT“ 2008 in Bremen wird die DTMV wieder mit eigenem Stand vertreten sein.

Mitgliedschaft


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

Zur Zeit sind in der DTMV über 140 Mitglie-der mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Ös-terreich, der Schweiz, den Niederlanden und Norwegen organisiert.

Die zu zahlenden Beiträge (einschließlich der an die Verbände und Sportbünde abzu-führenden Umlagen):

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

Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Franz Schmidt,
Tel.: 0175 1642258
Leitung der Geschäftsstelle:
Brunnhilde Feddern, Wilhelmningang 2 a,
26789 Leer (Ostfriesland)
Telefon (0491) 9250975, Fax: (0491) 9250974,
e-mail: B.Feddern@online.de
Website der DTMV: <http://www.dtmv-online.de>.
DTMV-Bankverbindung:
Ostfriesische Volksbank Leer
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00). 

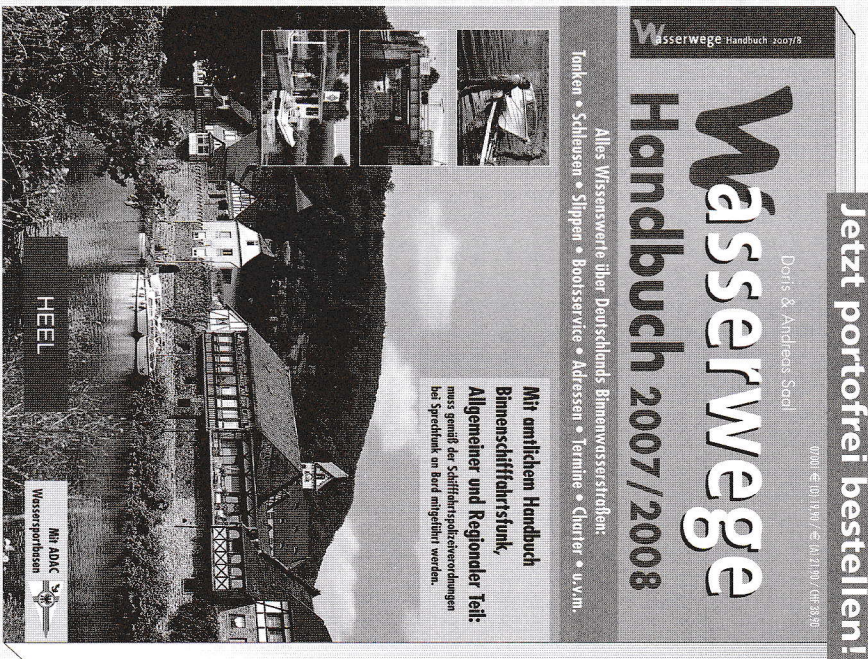


Der neue DTMV-Vorstand - von links nach rechts: Live Freibote, 2. Vorsitzender, Christine Giel, Schrift-führerin; Tobias Knopp, Jugend, Häfen, Umwelt; Maria Sick, Schatzmeisterin; Franz Schmidt, 1. Vor-sitzender; Brunnhilde Feddern, Öffentlichkeitsarbeit und Geschäftsstelle.

WASSERWEGE HANDBUCH 2007/2008:

Das Standardwerk für deutsche Binnenreviere!

Das „Wasserwege Handbuch 2007/2008“ ist der erste nautische Almanach für die Sport- und Berufsschifffahrt auf deutschen Binnenrevieren. Für Tourenskipper, Trailerbootfahrer, Segler, Chartercrews und Binnenschiffer hält ein umfangreicher Serviceteil detaillierte Informationen zu Deutschlands Binnenwasserstraßen bereit. Vervollständigt wird „Wasserwege“ durch das amtliche Handbuch Binnenschifffahrtstank, das bei UKW-Sprechfunk an Bord gemäß der Schifffahrtspolizeiverordnungen immer mitgeführt werden muss. Der ausführliche Textteil informiert über alle Schleusen, Bootstankstellen, Bunkelboote, Slipanlagen, Wissenswertes über UKW-Funk und Versicherungen, Firmen mit Bootservice, Chartertörms, Schifffahrtszeichen, praxisbezogene Tipps über Erste Hilfe, Adressen von Behörden und Termine maritimer Veranstaltungen.



BESTELLCOUPON

Hiermit bestelle ich
Exemplar(e)
Wasserwege Handbuch 2007/2008

Name, Vorname _____
Straße _____
PLZ/Ort _____
Tel./Fax _____
Datum, Unterschrift _____

HEEL Verlag GmbH

53639 Königswinter
Pottscheidt 1
Tel.: 02223 9230-53
Fax: 02223 9230-13
www.heel-verlag.de
service@heel-verlag.de

Andreas Seel (Hrsg.)
Wasserwege Handbuch 2007/2008
Mit amtlichem Handbuch Binnenschifffahrtstank
236 Seiten, über 100 farb. Abb., 160 x 226 mm, Wire-o-Bindungs
ISBN 9783898807302
€ 19,90

Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer

Seminar Potshausen

Zum 8. Male findet das Seminar „Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“ an der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule in Potshausen statt. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. unter Leitung von Heinz Halkwassen, wird dieses Winterseminar organisiert. Das Seminar findet wieder in der Karnevalswoche – vom 4. – 8. Februar statt.

Immer mehr Freunde der traditionellen Schifffahrt fanden an diesem Seminar gefallten. So konnte Heinz Halkwassen auch ein Seminar im Frühjahr anbieten – dieses Seminar ist bereits ausgebucht.

Für das Winterseminar ist wieder eine Fahrt mit dem traditionellen Mehrzweckschiff „EMS“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden auf der Ems vorgesehen. Ferner wird in Emden der Museumshafen besichtigt sowie das Emdener Museum. Geplant ist auch eine Besichtigung der Fischverarbeitungsindustrie sowie eine zweistündige Rundfahrt durch den Emdener Hafen.

Ebenfalls wollen wir in Leer sehen, wie weit die „PRINZ HEINRICH“ sich entwickelt hat und restauriert ist. Eine Fahrt mit dem Schlepper „BERTUS FRIEDE“ durch den Leeraner Hafen ist angedacht.

Für dieses Seminar wird Bildungsurlaub anerkannt.

Eisflieher Seefahrtstage

Anlässlich der Eisflieher Seefahrtstage am 17./18. Mai 2008 findet wieder ein Treffen der Traditionsschiffe statt. Veranstalter ist die Stadt Eisfleth. Über eine möglichst große Teilnahme würde sich Bürgermeister Dietrich Mähring freuen.

Die Traditionsschiffe sollten am Samstag, 17. Mai zwischen 12.00 und 13.30 Uhr in Eisfleth eintreffen, da sie dann vom Shanty-Chor begrüßt und vorgestellt werden.

Anmeldungen bei: Birgit Krüger, Eisflieher Tourismus- und Wirtschaftsförderungsgesell-


schaft mbH, An der Kaie, 26331 Eisfleth, Tel. 04404 – 989081, e-mail: info@eisfleth-tourismus.de

Zielfahrt DTMV

„Zum Nassen Dreieck“

Die nächste Zielfahrt der DTMV – einschließlich der Mitgliederversammlung 2008 – findet auf Einladung der Stadt Hörstel vom 26. bis zum 28. Juli am „Nassen Dreieck“ statt. Hierüber wird in der nächsten Ausgabe „KLÖNSCHWACK“ ausführlich berichtet werden.

LEER MARITIM – Internationales Tourenskippertreffen des DMYV und Pavillon d'Or

Dem Deutschen Motorachtverband ist es gelungen, wieder den Pavillon d'Or nach Deutschland zu holen. Die Veranstaltung findet im Rahmen des Internationalen Tourenskippertreffens vom 24. – 27. Juli in Leer statt. 



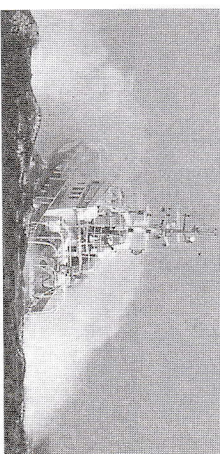
Mensch und Meer...
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Seenotretter im Einsatz. Rund um die Uhr. Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee.

Finanziert nur durch freiwillige Beiträge und Spenden – ohne staatliche Zuschüsse.

Seenotretter – für die hab' ich was übrig!

Wätere Infos:
DGZRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,
Tel. 04 21 5 37 07-0, Fax 04 21 5 37 07-699,
E-Mail: info@dgzrs.de
Internet: www.dgzrs.de
Spendenkonto:
Postbank NL Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200



Zielfahrt der DTMV zum 32. Deutschen Seeschiffahrtstag nach Emden

Seeschiffahrtstag

Der 32. Deutsche Seeschiffahrtstag in Emden fand in Anwesenheit seines Schirmherrn, des Bundespräsidenten Prof. Dr. Horst Köhler statt.

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) nahm auf Einladung der Veranstalter, d.h. des Deutschen Nautischen Vereins, des Nautischen Vereins zu Emden sowie der Seehafenstadt Emden, mit Schiffen und Booten an dieser Veranstaltung teil.

Beim Empfang der Gäste zum Deutschen Seeschiffahrtstag in der a Lasco Bibliothek fand Emdens Oberbürgermeister Alwin Brinkmann launige Worte zur Begrüßung. Der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Emden, Franz Wessels, dankte unter anderem der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung dafür, dass sie mit mehreren Schiffen und Booten vertreten war und ihre Mitgliederversammlung während des Deutschen Seeschiffahrtstages in Emden abhielt.

Jahreshauptversammlung und Neuwahlen im „Rummel“

Die DTMV hielt ihre diesjährige Jahresmitgliederversammlung am 9. Juni im Veranstaltungsräum „Rummel“ des alten Rathauses zu Emden ab. Die Teilnehmer, die wieder aus den verschiedenen Bundesländern sowie aus den Niederlanden per Schiff, Bahn oder Auto angereist waren, wurden im Rathaus von der Bürgermeisterin Emdens, Andrea Risius, herzlich begrüßt. Frau Risius verfolgte aufmerksam den Verlauf der Versammlung.

Auf dem Programm standen in diesem Jahr die turnungsähnlichen Neuwahlen des Vorstandes. Der bisherige 1. Vorsitzende, Dieter Feddern MS „TÜMMELER“ aus Leer kandidierte aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr und wurde von der Versammlung



Dieter Feddern überreicht Andrea Risius die Ehrenplakette der DTMV

spontan zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Arthur Stumpf, „HECHT“ Lübeck, bisheriger 2. Vorsitzender kandidierte aus Altersgründen ebenfalls nicht mehr und wurde von der Versammlung zum Ehrenmitglied gewählt. Franz Schmidt, MS „SOLITAER“ Leer, übernahm das Amt des 1. Vorsitzenden.



Ehemalige und neuer Vorsitzender

Sein Vertreter und 2. Vorsitzender ist Uwe Freilbote, „TAUCHER K“ aus Bremerhaven. Dessen bisheriges Amt (Häfen, Jugend und Umwelt) übernahm Tobias Knopp MS „ALTO“ aus Mülheim. Maria Sick, „MS SOLITAER“ aus Leer, ist weiterhin für die Fianzen (Schatz-

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb: Maschinen- und Waagenbau

Einbaudieserl

Getriebe

Wellenanlagen

Propeller

Kupplungen

Außenborde

Durchführung von:

Schiffsreparaturen

Motorinstandsetzung

Bootslagerung



HÖPPNER

Diekt am Wasser
Citynähe - 300 m
v. Delft

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

Bootsbau-Sperrholz
und Teakdeck's



Fritzen & Co.

Bau-Fachhandlung

Hansastraße 1 · 26723 Emden · Tel. 8 99 90

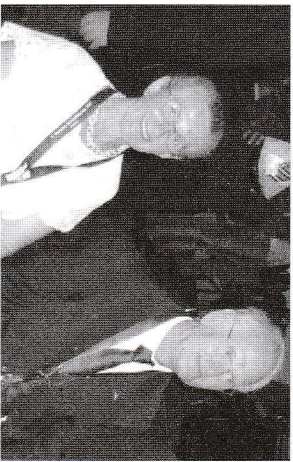
meisterin) zuständig, Christine Giel, MS „CHRISTINE“ Datteln, übernahm das Amt der Schriftführerin und Brunhilde Feddern, MS „TÜMMELER“ Leer, seit Bestehen der Vereinigung für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig, bleibt weiter im Amt und übernimmt zusätzlich die Leitung der Geschäftsstelle. Alle Vorstandsmitglieder wurden von der Versammlung einstimmig gewählt.



Den 1. Platz belegten Rolf und Renate Eutgen mit ihrem Schiff „ACHAT“ aus Bad Kreuznach



Platz 2 ging an Tim Lorke aus Mühlheim / Ruhr mit der Yacht „NESCO“



Den 3. Platz erreichte das Ehepaar Ilonka und Richard Finger mit dem Sportboot „WINDROSE“ aus Düsseldorf.

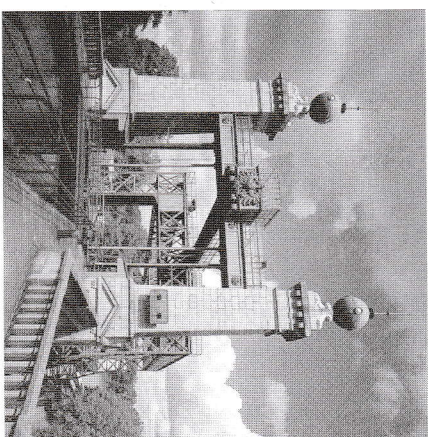


Dankesparty des Nautischen Vereins zu Emden und der Stadt Emden

Ein Punkt brannte allen Mitgliedern „unter den Nägeln“ – nämlich die schlechte Versorgung der gesamten Sportschifffahrt mit Diesel. Einige Teilnehmer, die ursprünglich per Schiff anreisen wollten entschlossen sich dann für Bahn oder Auto. Neben den stark angezogenen Spritpreisen ist es – seit der Einführung des roten Diesels für die Berufsschifffahrt in Deutschland - für Sportfahrzeuge an Bunkerstationen auf dem Wasser kaum noch möglich, den vorgeschriebenen weißen Diesel zu bekommen. Das Finanzministerium hofft hier auf eine „Regelung durch den Markt“ bisher jedoch ist die Firma Lohnmann in Haren / Ems noch eine der wenigen, die ihre Bunkerboote umgerüstet hat. Lohnmann: „Das war ein teures „Vergnügen“. Scharfe Kritik kam dann auch diesbezüglich aus der Mitgliedschaft an die Adresse der großen Verbände des Wassersports. Die Emdener Bürgermeisterin versprach in diesem Punkt politische Unterstützung seitens der Stadt und bedankte sich noch einmal für die Teilnahme der DTMV am Deutschen Seeschiffahrtstag. Einige Zeit später luden der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Emden, Frank Wessels und der Oberbürgermeister von Emden, Alwin Brinkmann, alle aktiven Teilnehmer des 32. Deutschen Seeschiffahrtstages zu einer Party ein und bedankten sich bei den Teilnehmern mit einem großartigen Büffet, Getränken nach Wahl und die Shantychöre sorgten für Stimmung. Räumlicher Gastgeber war das Wasser- und Schifffahrtsamt Emden.

Schiffshebewerk Henrichenburg

Ein Aufzug für schwimmende Riesen



Das Schiffshebewerk Henrichenburg mit den Oberhaupttürmen vom oberen Vorhafen aus gesehen.

Nicht nur für Techniktanks ist das Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop ein beliebtes Ausflugsziel. Am 11. August 1899 weihte Kaiser Wilhelm II. dieses größte Bauwerk am Dortmund-Ems-Kanal ein. 71 Jahre lang trug das Hebewerk Frachtschiffe bis zu 600 Tonnen Gewicht mühelos über einen Höhenunterschied von 14 Metern, bis direkt nebenan ein größeres und schnelleres Hebewerk seinen Betrieb aufnahm.

Heute ist das Bauwerk in der Trägerschaft des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) ein Industriedenkmal von europäischem Rang. Über den Bau des Hebewerks und die 100-jährige Tradition der Binnenschifffahrt informiert das LWL-Industriemuseum im alten Maschinenhaus. Auf dem historischen Schleppkahn „Ostara“ finden Sonderausstellungen und besondere Veranstaltungen statt.

LWL-Industriemuseum

Eine historische Werft, Dampfschiffe und schwimmende Arbeitsgeräte sind Attraktionen des Museumsraums am „Oberwasser“. Am unteren Vorhafen hat das Motor-güterchiff „Franz-Christian“ festgemacht. An Bord lernen Gäste den Arbeitsalltag der Binnenschiffer und ihrer Familien kennen. Kinder können bei speziellen Programmen unter anderem als Schiffsjungen und -mädchen anheuern und das Deck scrubben. Über einen Rundweg können Gäste den gesamten Schluosenpark mit der alten Schachtschleuse von 1914, dem neuen Hebewerk von 1962 und der neuen Schleuse von 1989 erkunden.

In der Sommerzeit sind Rundfahrten (1 Stunde) mit dem Ausflugsschiff „Henrichenburg“ möglich. Der Gastrobus (Londoner Doppel-decker von 1959) bietet Speisen und Getränke.

Kontakt:

LWL-Industriemuseum
Schiffshebewerk Henrichenburg
Am Hebewerk 2 · 45731 Waltrop

Tel.: 0 23 63 / 9707-0

Fax: 0 23 63 / 9707-12

Geöffnet:

Di. - So. 10 - 18 Uhr
(letzter Einlass: 17.30 Uhr)

E-mail:

Schiffshebewerk@lwl.org

Internet:

www.schiffshebewerk-henrichenburg.de

LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

10 Jahre DTMV - Festlicher Empfang im Rathaus der Stadt Leer

Während des Internationalen Tourenskippertreffens 2007 des Deutschen Motor yachtverbandes (DMYV) Ende Juli in Leer feierte die DTMV ihren zehnten Geburtstag. Winfried Röcker, Präsident des Deutschen Motor yachtverbandes, hatte vor vielen Jahren die Idee, eine Vereinigung alter Schiffe ins Leben zu rufen. Vor zehn Jahren trafen sich die ersten späteren DTMV-Mitglieder und bildeten einen Gründungsausschuss. Koordinator war damals der spätere 1. Vorsitzende Artur Stumpf aus Lübeck. Dieter Feddern, späterer 1. Vorsitzender und jetziger Ehrenvorsitzende aus Leer war ihm von Beginn an ein wertvoller Ratgeber. Ein Jahr später waren die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen und die DTMV wurde gegründet – diese Veranstaltung fand ebenfalls in Leer statt. Die Stadt Leer zeigte sich bei dieser Gründung großzügig und die DTMV bekam als „Geburtsdagsgeschenk“ für Schiffe der DTMV die nicht in Leer und Umgebung beheimatet waren Gastrecht im Hafen der Stadt, das von den Schiffen der DTMV gern in Anspruch genommen wird. Die DTMV freut sich über diese „Morgengabe“ und nahm sie dankbar entgegen.

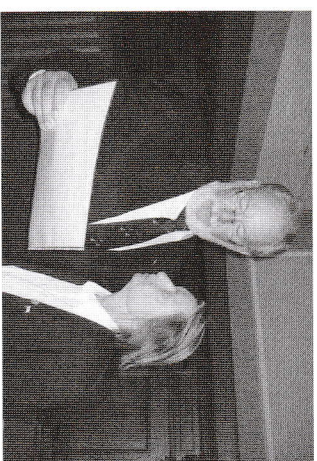
Bei der Gründung waren es nicht viel mehr als 10 Mitglieder. In diesen zehn Jahren ist die DTMV auf über 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen angewachsen. Die Tendenz ist weiterhin steigend. Kooperationen mit verschiedenen gleichgesinnten Vereinen wurden eingegangen, so zum Beispiel mit dem Förderverein „Martiner Denkmalschutz“ in Bremerhaven (MDS), der britischen Traditionsschiffverei nigung „The Barge Association“ (DBA), der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsge sellschaft (BBSG) zur Erhaltung und Förde rung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiber des historischen Hafens in Berlin, dem Schweizerischen Schleusenschiffer

Klub, dem För derverein Tra ditionsschiff „Prinz Heinrich“ Leer, sowie dem Förderver ein Deutsche Museums wert Köln. Die DTMV pflegt heute bun desweite und länd erübergrei fende Kontakte mit maritimen Ver bänden und Vereinen der Sport- und Be rufsschifffahrt sowie den Schifffahrts museen, der Wasser schutzpolizei und der Wasser fahrtsverwaltung. In ihren Reihen befinden sich alle Schichten der Bevölkerung. Gut 30 % der Mitglieder kommen aus der See- und Bin nenschifffahrt, darunter auch Beamte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie Beamte der Wasserschutzpolizei und Reeder. Mehrere Schiffseelsorger sind ebenfalls fast von Beginn an Mitglieder der Vereinigung.



10 Jahre DTMV während des Tourenskippertreffens in Leer: Die DTMV-Jugend feiert begeistert mit

Seit fast 8 Jahren wird „KLÖNSCHNACK“ Mitteilungen der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung für Freunde der Traditionsschifffahrt herausgegeben. Die Redaktion liegt in den Händen der Schifffahrtsjournalis tin Brunnhilde Feddern, Leer (ehrenamtlich). Bei der Gestaltung wirkt das Grafik-Team, Werbeagentur in Leer mit. Die DTMV ist ebenfalls mit „KLÖNSCHNACK“ auf verschiedenen Bootsmessen vertreten. Auf der „Boofit“ in Bremen von Beginn an mit eigenem Stand. Präsenz zeigt die DTMV auch auf ihrer Web site: www.dtmv-online.de.

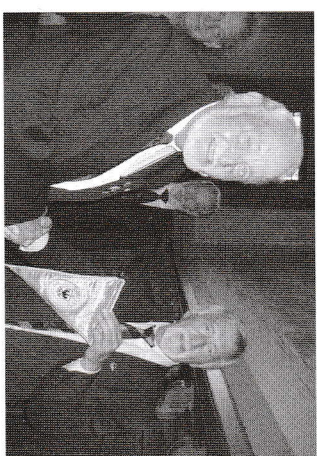


Ursula Stumpf erhält die goldene Ehrennadel und -Uhrkette aus den Händen von Franz Schmidt

Ehrungen während des Tee-Empfangs


Bürgermeister Wolfgang Kellner begrüßte die Mitglieder und Gäste im Festsaal des historischen Rathauses während seines Tee-Empfanges für die DTMV in Leer. Franz Schmidt, neuer Vorsitzender der Vereinigung überreichte dem Präsidenten des Deutschen Motor yachtverbandes, Winfried Röcker, als Ideengeber der DTMV, die goldene Ehrennadel der Vereinigung. Ebenfalls wurden der Ehrenvorsitzende, Dieter Feddern und Brunnhilde Feddern (Öffentlichkeitsarbeit und Geschäftsstelle) mit der goldenen Nadel geehrt. Ursula Stumpf (langjährige Schatzmeisterin) und Ehrenmitglied Artur Stumpf aus Travemünde wurden ebenfalls mit der goldenen Ehrennadel ausgezeichnet. Rudolf Deymann und Siegfried Singer beide aus Haren (Ems) sowie Cornelia Lucke aus Berlin erhielten für ihren Einsatz für die DTMV die silberne Ehrennadel. Sie alle waren Mitglieder des Gründungsausschusses vor zehn Jahren. Winfried Röcker lobte die Aktivitäten der DTMV. Dieter und Brunnhilde Feddern erhielten vom Präsidenten des Deutschen Motor yachtverbandes den Ehrenstander des Verbandes.

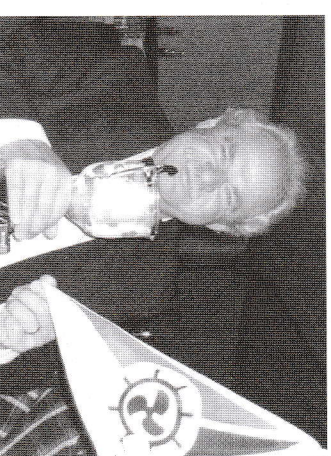
Die harmonische festliche Veranstaltung untermauerte Lutz Holler vom Bingermer Shantychor mit seiner Gitarre und feinsinnigen Gesang. Im Zelt wurde dann noch der Ge-



Winfried Röcker überreicht Dieter Feddern den Ehrenstander des Deutschen Motor yachtverbandes

burstag „begossen“ und das DTMV-Mitglied Gerhard Garden holte sich bei der Preisverleihung den Oldiepokal. Zum Traditionsschiffertreffens des Heimatvereins eine Woche später erhielten die Schiffe der DTMV noch „Verstärkung“. Von den insgesamt etwa 140 teilnehmenden Schiffen, die zum größten Teil aus den Niederlanden kamen, stellte die DTMV wieder über 10 % der deutschen und niederländischen Flotte. Auch diese Veranstaltung des Leeraner Heimatvereins – Schipperklotje – war wieder ein voller Erfolg.

An diesen beiden Veranstaltungen in Leer beteiligte sich die DTMV seit Bestehen der Vereinigung. Freundschaften haben sich entwickelt und einige Mitglieder der DTMV sind ebenfalls Mitglied des Heimatvereins in Leer. (siehe auch Bilderbogen Seite 41 u. 48) 



Gerhard Garden (DTMV) erhält den Oldie-Pokal während des Tourenskippertreffens

Die Segelmacher

Massenfertigungen von Meisterhand

- Spray Hood und Persemning
- Markisen
- LKW-Planen
- Abdeckplanen
- Spleis- und Taklarbeiten
- Windschutz
- Freizeit-/Wassersportbekleidung
- Boots- und Yachtbedarf
- Maritime Geschenkartikel
- Nautiquitäten
- ✪ International Bootsfarben
- Tauwerk aller Art

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



Propangas-
Station

Salverius Nachf.

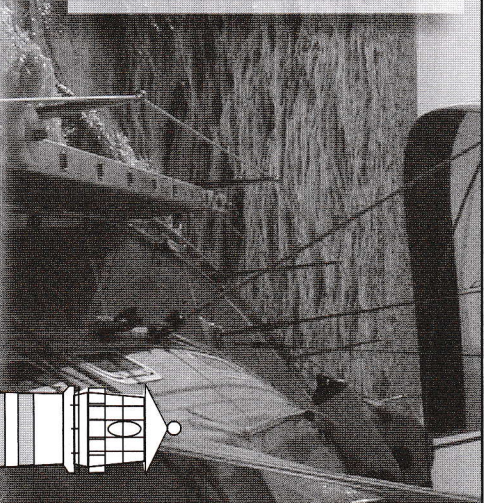
Inhaber:
Vollborth & Batermann

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

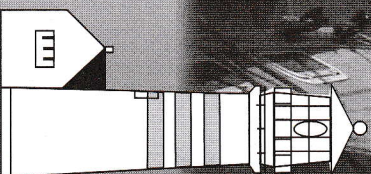


GRAFIK-TEAM LEER

*Besuchen Sie unser gemütliches
Restaurant –
nur wenige Gehminuten
vom Museumshafen entfernt.
Lassen Sie sich von uns mit
ostfriesische Spezialitäten
verwöhnen.*



Dagmar Prussat
**Central
Hotel**



Pferdemarkt 47 · 26789 Leer
Tel. (0491) 23 70
Telefax (04 91) 6 11 61
ISDN 9 25 95-0
CentralHotel.Leer@web.de



Get more out of the ocean.
A fascinating perspective.



**HARTMANN
REEDEREI**

The right course. Worldwide

www.hartmann-reederei.de

Alte Schiffe, Vorschriften und Behörden

von Reinhard Bach, 1. Vorsitzender der Gemeinsamen Kommission für Historische Wasserfahrzeuge (GSHW)

Die dreijährige Amtsperiode des derzeitigen Vorstandes der GSHW endet im Frühjahr. Viel Muße für eine ausführliche Bilanz wird es nicht geben, angesichts der sich ankündigenden Herausforderungen der unmittelbaren Zukunft. Zu diesen Herausforderungen gehört vor allem die mit dem Inkrafttreten der neuen

Sicherheitsrichtlinie verbundene Übernahme hoheitlicher Aufgaben durch die GSHW. Denn eines der Ergebnisse unserer Verhandlungen besteht bekanntlich darin, dass Sicherheitszeugnisse für Schiffe bis 15m Rumpflänge künftig nicht mehr durch die See-Berufsgenossenschaft (SEEBG), sondern durch die GSHW ausgegeben werden und damit auch rechtlich von ihr allein zu verantworten sind. Die Mitglieder der Registerkommission, die für alle Traditionsschiffe nach Vorlage des Betreiberkonzeptes und dem Nachweis der historischen Signifikanz ein befürwortendes oder ablehnendes Votum aussprechen, werden auf Vorschlag der GSHW und der SEEBG für jeweils zwei Jahre als unabhängiges Expertengremium vom Ministerium berufen.

Und es wird, so ist es neuerdings wieder vom Bundesverkehrsministerium angekündigt, mit erhöhter Dringlichkeit an einer gesetzlichen Regelung für den Betrieb derjenigen Wasserfahrzeuge gearbeitet, die weder als Traditionsschiffe noch „ursprünglich als Sportboote gebaut“ wurden. Auch hier wird die GSHW als Dachverband und bisher einziger Ansprechpartner der Bundesregierung in Sachen Traditionsschiffahrt gefordert sein. Darüber hinaus rollt im Zuge der Anpassung an das Europäische MoU – Memorandum of Understanding – eine Überarbeitung der Sport-Seeschifferscheinverordnung auf uns zu, die bekanntlich auch die Besetzungsvorschriften für Traditionsschiffe regelt. Derzeit bemüht sich die GSHW in dem für Befähigungsnachweise eingerichteten Lenkungsausschuss des

Bundesverkehrsministeriums darum, zusätzliche Prüfungsanforderungen für den bisher lediglich auf einen Erfahrungsnachweis gestützten Erwerb des Traditionsschifferscheins zu verhindern.

Strategische Fragen

Angesichts dieser Situation und angesichts der äußerst vielschichtigen Erfahrungen, die wir in der jüngsten Vergangenheit, insbesondere im Zuge des zweijährigen „Ringens“ um die neue Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe gesammelt haben, stellen sich Fragen von strategischer Bedeutung: Was beinhaltet Interessensvertretung, wenn hoheitliche Aufgaben im Rahmen der Zulassung von Traditionsschiffen wahrgenommen werden? Ist die GSHW als Dachverband der Traditionsschiffahrt effektiv aufgestellt? Kann die GSHW in ihrer jetzigen Form überhaupt in ausgewogener Weise die gesamte nationale Szene historischer Wasserfahrzeuge einschließlich der verschiedensten Betreibermodelle vertreten, wenn es um die geplante Richtlinie für „sonstige Wasserfahrzeuge“, also vor allem auch um die hunderte von ehemaligen Berufsschiffen geht, die heute unter anderem die Museumshäfen bevölkern?

Einem klaren Nein, das hier auf den ersten Blick geboten scheint, muss ein Appell nach besonnenem Handeln hinzugefügt werden. Denn nur eine vernünftige Koordination unterschiedlicher Sichtweisen der lockerer oder strenger organisierten Betreiber historischer Wasserfahrzeuge auf der Ebene ihrer nationalen Vertretung kann eine entsprechende Einflussnahme auf gesetzliche Regelungen sichern. Diese Koordination zu organisieren erscheint machbar, stelle aber auch angesichts der äußeren Zwänge und zu erwartender Aufgaben nicht eben die geringste Herausforderung dar.

Die GSHW wird aus diesem Grund im Dezember einen zentralen Meinungsaustausch ihrer Mitglieder organisieren, bei dem es um die Zukunftsfragen der Gestaltung der Interessensvertretung der Traditionsschiffahrt in Deutschland gehen soll. Hier wollen wir auch unseren bereits vorgestellten Satzungsentwurf noch einmal grundsätzlich auf den Prüfstand stellen. Es soll hierbei nicht nur um mehr Transparenz und gerechtere Verteilung der Möglichkeiten der Einflussnahme gehen, sondern auch um ein wesentlich höheres Maß an gegenseitiger Abstimmung. Vorhandene Kompetenz soll auch durch personelle Verstärkung besser in die Arbeit der GSHW einfließen, ohne damit einen Rückfall in lähmende Prozeduren oder aber Handlungsunfähigkeit gegenüber dem Gesetzgeber und seinen Behörden herauf zu beschwören.

Derzeit befindet sich die neue Sicherheitsrichtlinie in der so genannten Rechtskontrollprüfung auf Bundesebene und im Notifizierungsverfahren der EU. Gleichwohl war der Kriterienkatalog der Registerkommission, der selbst nicht Bestandteil der Richtlinie ist, kürzlich erneut Gegenstand eines handfesten Tauschens zwischen SEEBG und GSHW. Das Verkehrsministerium entschied hier zugunsten der von unserer Seite vorgebrachten

Position, was unter anderem zu der klaren Aussage führte, dass die Entscheidung über die historische Signifikanz von Wasserfahrzeugen ausschließlich bei der GSHW, nicht bei der SEEBG liegt. Solche Entscheidungen sind sachlich begründet, sie weisen letztlich der GSHW eine weiter steigende Verantwortung zu und sie sollten auf gar keinen Fall mit Hämme oder dem alten Kriegsgeschrei gegen die SEEBG begleitet werden. Da sich die GSHW mit ihrer Arbeit stabilisiert hat und im Zuge der äußerst zähen Verhandlungen um die neuen rechtlichen Regelungen für Traditionsschiffe als ein Partner mit Augenmaß erwies, konnte sich auch die SEEBG als Behörde des Bundes auf unser Anliegen zu bewegen. Wir gehen davon aus, dass sich dies auch im Ergebnis der Tätigkeit unserer zuletzt mit der SEEBG gebildeten paritätischen Arbeitsgruppe niederschlagen wird, wo im Auftrag des Verkehrsministeriums ein möglichst standardisierter Schlüssel zur Frage der Betreibermodelle von Traditionsschiffen erarbeitet wird. Und wir hegen die Hoffnung, in der Frage des Erlasses der Mineralölsteuer für Traditionsschiffe doch noch zu einem Durchbruch zu kommen.

(PIEKFALL – Mitteilungsblatt für Freunde des Gaffelriggs Nov. 2007) 

„Dumm gelaufen“ – oder so gewollt?

Neue Änderungen vorübergehender Art zur Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinschStO)

Von Dieter Feddern, Ehrenvorsitzender der DTMV

In den „Amtlichen Schiffsahrtsnachrichten für das Rheinstromgebiet“ Nr. 26 vom 5. November 2007 geben alle Wasser- und Schiffsahrtsdirektionen gleichlautend jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich die 64. Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der BinschStO bekannt. Diese Verordnung tritt rückwirkend ab 1. November 2007 in Kraft und ist – zunächst (?) – bis zum 31. Oktober 2010 befristet. Von den abweichenden Regelungen zur ursprünglichen Fassung

der BinschStO bzw. den seit 2005 geltenden und bis zum 14. August 2007 befristeten vorübergehenden Anordnungen ist zum Teil die Sportschiffahrt insbesondere betroffen. Es handelt sich dabei um folgende Neuregelungen:

§ 6,28a Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„2. Die Einfahrt in die Schleuse wird bei Tag und bei Nacht durch Signallichter geregelt,

Am nassen Dreieck

Cafe , Restaurant - gutbürgerliche Küche
 - Fischspezialitäten
Zimmervermietung - selbstgebackener Kuchen
Bootsanleger - Frühstück mit Anmeldung
 - tägl. ab 10 Uhr geöffnet
Hafenterasse - warme Küche 12-21 Uhr

Am Hafen 15, 48477 Hörstel, Tel/Fax. 05459/1571

E-Mail: info@am-nassen-dreieck.de

Homepage: am-nassen-dreieck.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

Württemberger 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>



AHOI EMDEN!



Nehmen Sie Kurs auf den **Emder Binnenhafen** und legen mit Ihrem Schiff am Ratsdelft an!
 Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: Museumsschiffe und sehenswerte Ausstellungen, ein interessantes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln, die einen **Ausflug über die Nordsee nach Borkum** unverzichtbar macht.

Angebote / Leistungen

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



Telefon: 01 805/180 182 _ info@ag-ems.de www.emder-hafen.de

Malicryl

Sonderanfertigungen Plexiglas
Bootsscheiben
Zuschnitte Kunststoffe

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

www.malicryl.de

die auf einer Seite oder auf beiden Seiten der Schleuse als feste Lichter gezeigt werden. Diese Signallichter haben folgende Bedeutung:

- a) zwei feste rote Lichter übereinander: Einfahrt verboten, Schleuse außer Betrieb;
- b) ein festes rotes Licht oder zwei feste rote Lichter nebeneinander: Einfahrt verboten, Schleuse geschlossen;
- c) das Erlöschen eines der beiden nebeneinander gezeigten roten Lichter oder ein festes rotes und ein festes grünes Licht nebeneinander oder ein festes rotes und ein festes grünes Licht übereinander: Einfahrt verboten, Öffnung der Schleuse wird vorbereitet;
- d) ein festes grünes Licht oder zwei feste grüne Lichter nebeneinander: Einfahrt erlaubt.

Zusätzlich zu Satz 1 kann die Einfahrt in die Schleuse bei Tag und bei Nacht für Klein- und Sportfahrzeuge durch zusätzliche Signallichter besonders geregelt werden. Die Signallichter nach Satz 3 bestehen aus je einem roten und einem grünen Gleichlicht nebeneinander und sind mit einem zusätzlichen Schild nach Anlage 7 Abschnitt II Nr. 3 mit dem Hinweis „Klein- und Sportfahrzeuge“ gekennzeichnet; sie werden gemeinsam mit den Signallichtern nach Satz 1 oder an den für Klein- und Sportfahrzeuge vorgesehenen Signalwartestellen gezeigt. Sind Signallichter nach Satz 3 vorhanden, sind ausschließlich diese für Klein- und Sportfahrzeuge für die Einfahrt maßgeblich. Die Signallichter nach Satz 3 haben folgende Bedeutung:

- a) ein rotes Gleichlicht (Wiederholungsfrequenz 12 Sekunden): Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge verboten;
- b) ein grünes Gleichlicht (Wiederholungsfrequenz 12 Sekunden):

Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge erlaubt;

Das Verbot der Einfahrt nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 Buchstabe a bis c, auch in Verbindung mit Nummer 4 Satz 1, oder nach Satz 3 in Verbindung mit Satz 5 und 6 Buchstabe a ist zu beachten.“

§ 6,28a Nr. 4 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„4. Anstelle des roten Lichtes oder der roten Lichter nach Nummer 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 und Nummer 3 kann das Tafelzeichen A.1 (Anlage 7) gesetzt werden. Anstelle des grünen Lichtes oder der grünen Lichter nach Nummer 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 und Nummer 3 kann das Tafelzeichen E.1 (Anlage 7) gesetzt werden.“

§ 6,29 Nr. 7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„7. Klein- und Sportfahrzeuge werden, soweit sie nicht Bootschleusen, Bootsgassen oder Bootsumsetzanlagen benutzen können, nur in Gruppen oder zusammen mit anderen Fahrzeugen geschleust. Ausnahmsweise können Klein- und Sportfahrzeuge auch einzeln geschleust werden, soweit die Dauer der Wartezeit unzumutbar ist. Klein- und Sportfahrzeuge, die mit Sprechfunk ausgerüstet sind, können nach rechtzeitigem Anmeldeantrag an der Schleuse auch ohne Wartezeiten einzeln geschleust werden, soweit es mit dem übrigen Verkehrsaufkommen, der Verkehrslage und Maßnahmen zur Stauhaltung der Wasserstraße vereinbar ist. Bei gemeinsamer Schleusung von Klein- und Sportfahrzeugen mit anderen Fahrzeugen dürfen Klein- und Sportfahrzeuge erst nach den anderen Fahrzeugen und nach Aufforderung durch die Schleusenaufsicht in die Schleuse einfahren.“

Ist die Einfahrt in die Schleuse für Klein- und Sportfahrzeuge durch besondere Signallichter nach § 6,28a Nr. 2 Satz 3 in Verbindung mit Satz 4 geregelt, dürfen Klein- und Sportfahrzeuge erst nach Freigabe der Einfahrt durch die besonderen Signallichter in die Schleusenammer einfahren.“

Die in 2005 eingeführte vorübergehende Änderung in § 6,29 Nr. 7 BinschStRO hatte zum Ziel, das Schleusen von Kleinfahrzeugen zu verbessern und unzumutbare Wartezeiten zu vermeiden. Zugleich wurde auch hiermit die bewusste Verkehrstrennung von Kleinfahrzeugen und Nicht-Kleinfahrzeugen – gleich welcher Nutzung – beibehalten. Dies entspricht auch dem Grundprinzip der BinschStRO mit den unverändert weiter geltenden Definitionen für „Kleinfahrzeuge“ (§ 1,01 Nr. 14 aAO) und „Sportfahrzeuge“ (§ 1,01 Nr. 17 aAO) sowie den gleichermaßen weiter geltenden Regelungen für das gegenseitige Verhalten von Kleinfahrzeugen und anderen Fahrzeugen (§ 6,02 aAO).

Mit den jetzt verordneten Änderungen werden in den genannten Regelungen erstmalig „Klein- und Sportfahrzeuge“ gemeinsam angesprochen. Dies hat zur Folge, dass beim Schleusen – und nur da – alle Sportfahrzeuge, gleich welcher Größe, nunmehr den Kleinfahrzeugen zugeordnet werden. Das gilt damit für den Verweis auf gesonderte Wartepplätze – soweit denn überhaupt vorhanden –, für den Schleusenrang und für die Reihenfolge bei der Einfahrt in die Schleuse. Nun, für einen Großteil der auf den Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Sportfahrzeuge gilt, dass sie zugleich auch Kleinfahrzeuge im Sinne der BinschStRO sind (Länge unter 20 m). Daneben fahren jedoch zunehmend, zumeist traditionelle Wasserfahrzeuge aus dem In- und Ausland als Sportfahrzeuge mit einer Länge von über 20 m auf den deutschen Wasserstraßen. Nicht nur wegen ihrer früheren Ver-

wendung zumeist als Berufsfahrzeuge und ihrer nautischen Handhabbarkeit gelten für diese Fahrzeuge besondere Vorschriften für die Zulassung zum Verkehr (Untersuchungspflicht) sowie für die Befähigungsnachweise zum Führen dieser Fahrzeuge.

Es ist daher nur folgerichtig, diese größeren Sportfahrzeuge im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiterhin Kleinfahrzeugen zuzuordnen. Der Blick aus jahrzehntelanger einschlägiger Praxis auf die jetzt „verordnete Gemeinsamkeit“ von Kleinfahrzeugen und Sportfahrzeugen jeder Größe vor und in den Schleusen muss die Verkehrssicherheit auf den Binnenwasserstraßen zwangsläufig beeinträchtigt sehen. War es schon in der Vergangenheit nicht immer leicht, die sportlichen und zum Teil auch die beruflichen Nutzer der Wasserstraßen sowie verschiedentlich das Schleusenbetriebspersonal an die bisher klaren und eindeutigen Vorschriften der BinschStRO zu erinnern, so wird in der Zukunft den Missverständnissen Tür und Tor geöffnet, zumal – wie genannt – die Vorschrift des § 6,02 aAO, weiter geltendes Recht bleibt. Im übrigen beinhaltet die internationalen Polizeiverordnungen für die Schiffahrt auf dem Rhein, der Mosel und der Donau weiterhin die bisher geltenden Regelungen.

Die Beteiligten haben mit den aktuellen Änderungen – aus welchen Gründen auch immer – der Schiffahrt einen Bärendienst erwiesen. Dies muss nicht erst zu verkehrgefährdenden Problemen führen. Es lässt sich auch schnell wieder korrigieren, indem der Begriff „und Sportfahrzeuge“ wieder gestrichen wird, zumal der Druckfehler in der Anlage zu § 1 der Verordnung ohnehin zu berichtigen ist.

Im übrigen wird zu prüfen sein, wie es zu diesen praxisfernen Änderungen überhaupt kommen konnte. Eine Beteiligung der Betroffenen wäre sicher hilfreich gewesen. **22**

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Eine Revierbeschreibung von Baurat Dipl.-Ing. Matthias Skrzek-Boß, Sachbereichsleiter Wasserstraßenüberwachung und Schifffahrt; Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Zusammenfassung:

Die Westdeutsche Tiefebene eignet sich hervorragend für den Bau und Betrieb von Kanälen zum wirtschaftlichen Gütertransport auf dem Schiff. Mit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals wurde der Grundstein des heutigen westdeutschen Kanalsystems gelegt.

Seit über 100 Jahren verbindet der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) das Ruhrgebiet bei Dortmund mit der Nordsee bei Emden und bietet auch dem West-Ost-Verkehr seit Anschluss des Rhein-Herne-Kanals (1906-1914) und des Mittellandkanals (1906-1938) eine bedeutende und leistungsfähige Transportverbindung zu den Stromgebieten Rhein, Weser, und Elbe. Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Rheine betreibt und unterhält u.a. den DEK und seine Anlagen.

Gliederung:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – Das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

- Allgemein, Zuständigkeitsbereich, Aufgaben, Bauwerke

Die Wasserstraßen DEK, DHK und Ems

- Der Dortmund-Ems-Kanal – Verbindung zwischen Nord- und Süd, West und Ost
- Der Datteln-Hamm-Kanal – der „Blechkanal“ im Wandel
- Die Ems – der kleinste Strom Deutschlands

Die Schifffahrt auf Kanal und Ems

- Die Schifffahrt gestern – heute - morgen
- Das Freizeitrevier

Der Kanalausbau jetzt und in Zukunft

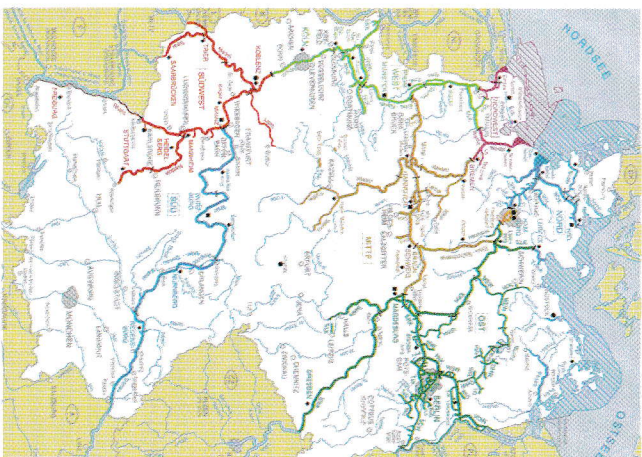
- Der aktuelle Ausbau der DEK-Süd-strecke und der DHK-Weststrecke

- Der zukünftige „Ausbau“ der DEK-Nordstrecke
- Ausflugstipps für das Revier

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - Das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine:

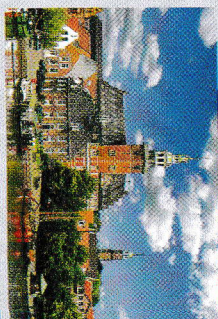
Allgemein:

Die Bundeswasserstraßen sind neben den Straßen, Schienen und Rohrleitungen ein Teil des bodengebundenen Verkehrsnetzes der Bundesrepublik Deutschland. Das Netz der Binnenwasserstraßen beträgt rd. 7400 km. Nach Artikel 89 des Grundgesetzes (GG) ist der Bund Eigentümer der Bundeswasserstraßen und hat diese durch eigene Behörden



Binnenwasserstraßen des Bundes; Aufteilung nach Direktionen

Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2007 und 2008

- ◆ 4 Adventssonntage
- ◆ 26. Nov.–29. Dez.
- ◆ 01. Mai
- ◆ 25. Mai
- ◆ 15. Juni
- ◆ 28. Juni
- ◆ 05. und 06. Juli
- ◆ 06. Juli

Wiehnachtsmarkt achter'd Waag
Weihnachtsmarkt in der Innenstadt mit Räucherhämmchen, Adventskalender, Pyramide, Märchenhütten, Musik und mehr

Eröffnung der Punten-Saison
7. Leeraner Sommerfahrt „Gesund & vital mit Schiff & Pedal“
„Puntmarsch“ und Tag der offenen Tür bei der Bundeswehr
16. Bauernmarkt in der Fußgängerzone
17. Töpfermarkt auf dem Denkmalplatz
Julianenparkfest, das Familienfest im Park

94.–27. Juli
29.–31. August
30. und 31. August
08.–14. September
12.–14. September

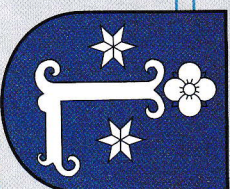
Ruderregatta, Freizeithafen
Auftraktveranstaltung zu den Feierlichkeiten „500 Jahre Gallimarkt“
Maritime Woche im Rahmen der Feierlichkeiten „500 Jahre Gallimarkt“, es präsentieren sich die Leeraner Reedereien
„Historischer Häfen“, Sonderveranstaltung u. a. mit traditionellen Schriften

Ostfrieslandschau
Galli-Viehmarkt
500. Gallimarkt mit Feuerwerk, Lampionfahrt u. v. m.
Historischer Umzug im Rahmen der Feierlichkeiten „500 Jahre Gallimarkt“
Premiere vom „Heimatspili“ des Spölerklotje:
„Gallimarkt 1508“
Wiehnachtsmarkt achter'd Waag
Weihnachtsmarkt in der Innenstadt

- ◆ Ende September–Anfang Oktober
- ◆ 08. Oktober
- ◆ 08.–12. Oktober
- ◆ 12. Oktober
- ◆ 12. Oktober
- ◆ 4 Adventssonntage
- ◆ 24. Nov.–30. Dez.
- ◆ und vieles mehr...

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

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

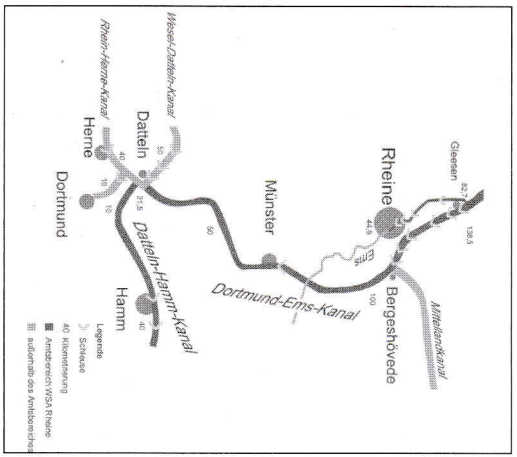


(Änderungen vorbehalten)

– die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) – zu verwalten. Die WSV ist eine Verwaltung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als oberste Behörde. In ihrem dreigliedrigen Verwaltungsaufbau unterteilt sie sich bei der Mittelinstanz in sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD¹), denen als Untereinanz 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sieben Wasserstraßenbauämter (WNA/NBÄ) nachgeordnet sind. Den WSÄ sind regional Bauhöfe und Außenbezirke mit Betriebsstellen wie Schleusen, Hebewerke, Wehre und Pumpwerke zugeordnet. Die Aufgaben der WSV bestehen im Wesentlichen in der Unterhaltung und dem Betrieb der Wasserstraße und Ihren Anlagen, ggf. im Neu- und Ausbau, sowie in der Ordnung und Regelung des Schiffsverkehrs.

Zuständigkeitsbereich, Aufgaben und Bauwerke

Der Zuständigkeitsbereich des WSA Rheine erstreckt sich auf den Dortmund-Ems-Kanal von Datteln (DEK-km 21,5) bis Gleesen (DEK-km 138,5), den Datteln-Hamm-Kanal (DHK



Zuständigkeitsbereich des WSA Rheine

bis km 47,19) und die Ems von Rheine bis Gleesen (Ems-km 44,8 bis 82,65). Hier betreibt, überwacht und unterhält das WSA Rheine mit fünf Außenbezirken an den Kanälen vor Ort die 165 km lange Kanalstrecke mit insgesamt 156 Straßen- und Wegebbrücken, 12 Sicherheitstoren, 9 Kanalbrücken und insgesamt 14 Schleusen. Zudem regelt das WSA Rheine den Schiffsverkehr insbesondere in den Ausbaustrecken und steuert die Zulassung größerer Fahrzeuge im Zuge des Ausbaues unter der Beachtung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Die Wasserstraßen DEK, DHK und Ems: Der Dortmund-Ems-Kanal – Verbindung zwischen Nord- und Süd, West und Ost

1999 wurde er 100 Jahre alt: von Dortmund kommend überquert er die Flüsse Lippe und Stever auf bis zu 15 m hohen Dämmen und verläuft dann durch das Stadtgebiet von Münster. Nördlich hiervon überquert er die Ems, verläuft westlich des Teutoburger Waldes durch den Klippenschnitt von Riesenbeck und steigt anschließend ab, um südlich von Lingen kurz auf die Ems zu treffen. Zwischen Lingen und Meppen verläuft er wieder als Seitenkanal der Ems, nördlich von Meppen dann als staugeregelte Ems, bis er südlich von Papenburg in die freie Ems bis Emden übergeht. Insgesamt hat der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) eine Länge von 223 km. Für 117 km zwischen Datteln und Gleesen ist das WSA Rheine zuständig. Mit den Verbindungen zum Rhein über den Rhein-Herne-Kanal (RHK ab 1914) ab Waltrop, dem Wesel-Datteln-Kanal (WDK ab 1933) und den in Richtung Osten abzeigenden Kanälen wie dem Datteln-Hamm-Kanal (DHK ab 1914), dem Mittelhandkanal bei Riesenbeck (MLK ab 1916 bis Hammover) und dem Küstenkanal bei Dörpen (KK ab 1936) bildet der DEK das westdeutsche Kanalsystem. Als Rückgrat dessen verbindet der DEK die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) mit den östlichen Bundesländern und die südlichen Flussgebiete Rhein, Mosel, Main mit den deutschen Nord- und Ostseehäfen.

Eine Besonderheit des DEK's sind seine zahlreichen ersten und zweiten Fahrten. Im Bereich der Flussüberquerungen Lippe, Stever und Ems, aber auch in hohen Damnstrecken wie Lüdinghausen-Senden und im Bereich enger Kurven wie Münster-Filtrup war die Nutzbarkeit des Kanals durch Engstellen eingeschränkt und behinderte die nach Verkehrseröffnung durch Kaiser Wilhelm II. am 2. August 1899 sich rasant entwickelnde Transportmenge. Nachdem schon zwischen 1910 und 1915 an fast allen Staustufen den alten Schleusen (nutzbare Abmessungen 67 m Länge; 8,20 m Breite) neue sogenannte Schleppzugschleusen (nutzbare Abmessungen ca. 160 m Länge; 9,60 m Breite) zugefügt worden sind, wurden in den 20er und 30er Jahren besonders die Abschnitte über die Lippe und Emsau erneuert. Die dort gebliebenen Zufahrten zu den alten bzw. ersten Fahrten sind heute willkommene ruhige Nischen für Sportboothäfen und Marina's.

Der Datteln-Hamm-Kanal – der „Blechkanaal“ im Wandel

2004 wurde er 90 Jahre alt: Auf einer Länge von 47 km verläuft der DHK südlich der Lippepeau zumeist parallel zu ihr bis nach Hamm-Schmehausen. Der Bau des DHK's wurde in zwei Abschnitten realisiert: Von 1910 bis 1914 wurde die Strecke bis Hamm für 600 t-Schiffe gebaut, von 1926 bis 1933 der Abschnitt bis Schmehausen unter Berücksichtigung von 1000 t-Schiffen. Planungen zum weiteren Bau bis Lippstadt wurden durch den zweiten Weltkrieg verhindert.

Als Erschließungskanal des östlichen Ruhrgebietes ist der DHK durch den untertägigen Kohleabbau geprägt. Zahlreiche große, inzwischen stillgelegte Zechen lagen in seiner Nähe und nutzen ihn als Transportweg. Verlagerter die Zechen ihre Abbaugelände und wurden Flütze stillgelegt brachen diese ein und ließen das den Kanal umgebende Land und somit auch die Kanaltasse absinken. Der ehemals in die Landschaft eingebundene Kanal wurde seitlich in Dämme gebettet um ein Auslaufen zu verhindern und „wuchs“ somit über das Gelände. Teilweise erreichen diese Kanalseitendämme Höhen bis zu 15 m. Um die Dämme schnell und platzsparend erhöhen zu können wurden große Teile der Ufer in Spundwände gefasst und hierbei voraussichtliche Bergsenkungen durch entsprechend große Spundwandhöhen berücksichtigt – so entstand der Begriff des „Blechkanaals“.

Eine Besonderheit des DHK's ist seine zusätzliche Funktion als Wasserleitung. Die in Hamm gestaute Lippe versorgt das gesamte westdeutsche Kanalsystem mit dem erforderlichen Schleusungswasser und die an den Kanälen liegenden Kraftwerke und Industriegebiete, aber auch Landwirtschaft sowie Städte und Kommunen mit dem notwendigen Wasser zur Kühlung, Bewässerung und Trinkwasseranreicherung.



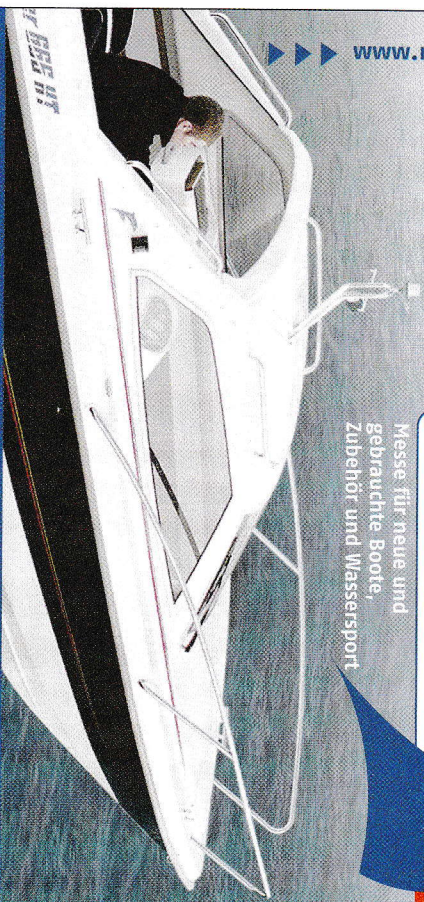
Schiffsverkehr auf dem Datteln-Hamm Kanal

13.-16. MÄRZ

MAGDEBOOT

Messe für neue und gebrauchte Boote, Zubehör und Wassersport

2008



www.magdeboot.de

Messe- und Veranstaltungsgesellschaft Magdeburg GmbH (MWGM)
Projektleiter Bernd Parteleit
Tel.: 0391 5934-430 • Fax 0391 5934-397 • bernd.parteleit@mwgm.de



MESSE
MAGDEBURG

**Pantaenius – da kann
kommen, was will!**

PANTAENIUS
Yachtversicherungen

www.pantaenius.com

Hamburg · Plymouth · Monaco · Skive · Wien · Palma de Mallorca · Zagreb · New York*
Grosser Grabbrook 10 · 20457 Hamburg · Tel: +49-40-37 09 10 · Fax +49-40-37 09 11 09

*Pantaenius America Ltd. is an insurance broker licensed in the state of New York as well as in other states. It is an independent corporation incorporated under the laws of New York and is a separate and distinct entity from any entity of the Pantaenius group with which it may be affiliated.

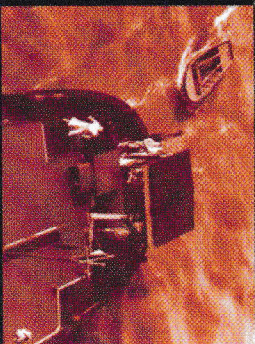
Museum
der Deutschen Binnenschifffahrt
Duisburg-Ruhrort

Das neue Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

in der alten
Ruhrorter
Badeanstalt
aus dem Jahre
1908



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



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

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

DUISBURG
am Rhein

www.B-F-I-A-U.de

Die Ems – der kleinste Strom Deutschlands

Die Ems entspringt in 134 m Höhe am Südrand des Teutoburger Waldes und schwenkt nach anfänglicher westlicher Fließrichtung nach Norden, um nach ca. 370 km unterhalb von Emden in die Nordsee zu münden. Seit dem Mittelalter wurde die Ems bis zum Wehr Schönfleht bei Greven befahren. Große Schwierigkeiten und zeitweise sogar zum gänzlichen Erliegen kam die Schifffahrt auf der oberen Ems aufgrund der sommerlichen geringen Wasserführung, der zahlreichen Sandbänke und insbesondere der bei Rheine liegenden Kalkfelsen bzw. bei Bentlage liegenden Schieferbänke.

Während im nördlichen Bereich das seit dem Wiener Kongreß für die Ems ab Bentlage zuständige Königreich Hannover den Haken-Kanal (1824-1828) und 1828 die Schleuse Listrup baute, planten die Preußen sogar eine Verbindung der Ems durch die münsterländische Bucht zur Lippe und weiter zum Rhein. Nachdem der 1724 unter Fürstbischof Clemens-August gebaute und bis 1840 betriebene Max-Clemens-Kanal aufgrund fehlender Ver-

einbarungen mit dem Fürst von Bentheim das Ziel, Münster über den Kanal mit der bis nach Nordhorn schiffbaren Vechte und damit an die niederländische Stadt Zwolle anzubinden gescheitert ist, bauten die Preußen zwischen 1840 und 1845 die Bentlager Schleuse und die beiden Rheinenser Schleusen mit Abmessungen von 26 m x 5,8 m.

Die Schifffahrt auf Kanal und Ems Die Schifffahrt – gestern – heute – morgen:

Der Frachtverkehr auf der Ems fand früher mit sogenannten Emspünten statt. Diese hölzernen kastenförmigen Frachtkähne waren 18 bis 26 m lang und 4,5 bis 5 m breit. In Abhängigkeit des Wasserstandes konnten sie teilweise bis zu 100 to. transportieren. Als Antrieb wurde gesegelt, insbesondere zu Berg jedoch mit Unterstützung durch Zugtiere getriebelet.

Mit Eröffnung des DEK kamen antriebslose stählerne Frachtkähne mit Abmessungen von

67 m Länge, 8,20 m Breite und einem Tiefgang von 1,75 m (600 t-Schiff) und später 2,00 m Tiefgang (750 t-Schiff) als Regelschiff auf. Nach stetigen Ausbauten des Kanals konnte 1959 das 1000 t-Schiff und 1963 das Typschiff „Johann Welker“ (auch „Europaschiff“) mit 80 m Länge, 9,50 m Breite und einem Tiefgang von 2,50 m mit einer Tragfähigkeit von 1350 t zugelassen werden.

Wurden die Kähne früher von mit Kohle betriebenen Schleppern „am langen Strang“ gezogen, wurden seit den 1960er Jahren mit Verbreitung des platzsparenden Dieselmotors viele Schiffe zu schneller fahrenden Selbsthaltern umgerüstet.

Zukünftig werden Großmotortugschiffe (GMS) mit 110 m Länge und Schubverbände (SV) mit 185 m Länge fahren. Diese können bei einer Schiffsbreite von 11,40 m und einer Abladeteile von 2,80 m ca. 2100 to. (GMS) bzw. 3500 (SV) transportieren.

Das „Freizeitrevier“:

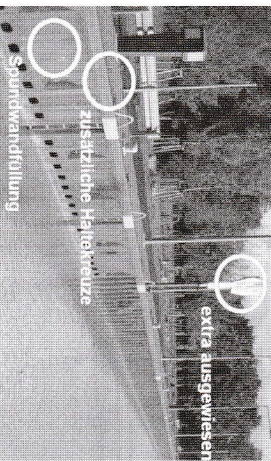
Die Wasserstraßen dienen nicht nur dem Güterverkehr. Im Rahmen der Erholungsfunktion der Wasserstraßen haben sie insbesondere für den Sportboottourismus und dem Wassersport eine hohe Bedeutung. Dass die Ems und die Kanäle das Interesse der Bevölkerung wecken zeigen die zahlreichen auf den Betriebswegen fahrenden Radfahrer und die Schleusen passierenden Sportboote. Hier entwickeln sich die Zahlen seit Jahren kontinuierlich nach oben.

Schleuse	2002
Münster	2446
Bevergern	1106
	12,7%
	13,9%
Schleuse	2004
Münster	2575
Bevergern	1406
	12,1%
	15,6%
Schleuse	2006
Münster	2654
Bevergern	1404
	13,5%
	16,0%

Anzahl Sportboote absolut und in % zum Gesamterkehr

Da sich der Sportboottourismus im Wesentlichen auf die Sommermonate konzentriert und hier hohe Anteile des Gesamtverkehrs erreicht werden (z.B. Schleuse Bevergern ca. 35% Sportbootanteil in den Monaten Juni / Juli / August), wurden vom WSA Rheine in der Vergangenheit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs umgesetzt.

Zur Verkehrssicherheit wurden zusätzlich zu den vorhandenen Pollern spezielle Halteeinrichtungen in den Schleusen errichtet. Vor Schleusen wurden spezielle Warteplätze für Kleinfahrzeuge ausgewiesen und auch an den Liegestellen sind zur Verkehrströmmung besondere Bereiche ausgewiesen.

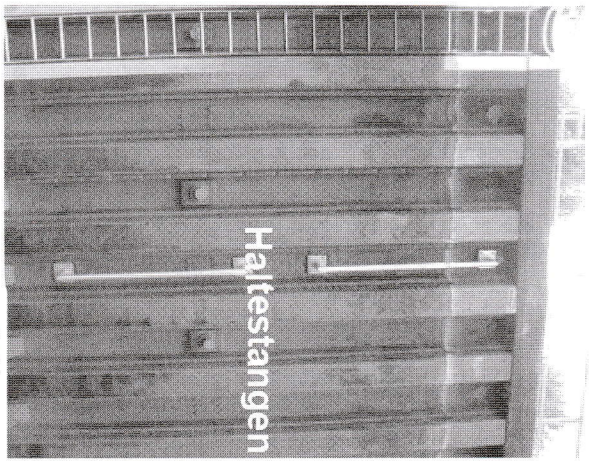


Trennung Liegestelle Großschifffahrt / Kleinschifffahrt

Der Kanalausbau – jetzt und zukünftig:

Im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft, wird die ca. 30 km lange Weststrecke des DHK bis Hamm und die ca. 90 km lange DEK-Südstrecke bis Bergestlövede (Abzweig zum MLK) seit 1992 zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut und für den Verkehr mit Großmotortugschiffen sowie Schubverbänden mit Abmessungen von 110 m bzw. 185 m Länge, 11,40 m Breite und einer Abladeteile von 2,80 m vorbereitet. Zudem wird die Durchfahrtshöhe unter Straßen-, Wege- und Eisenbahnbrücken auf 5,25 m über dem Wasserspiegel erhöht, um zukünftig zweilagigen Containertransport zu gewährleisten.

Der Ausbau erfolgt dabei unter laufendem Verkehr mit möglichst geringer Beeinträchtigung

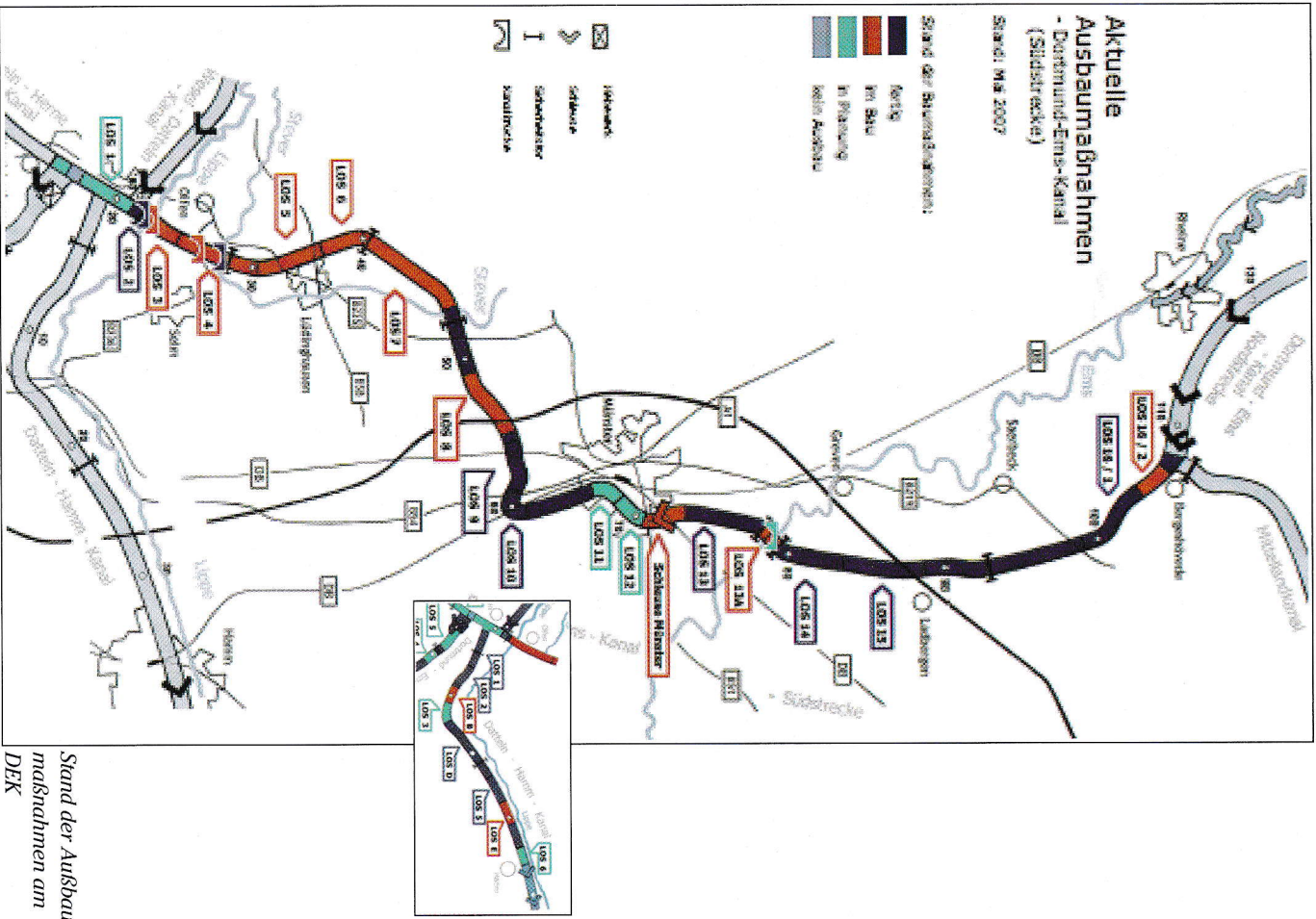


Haltestangen in einer Spundwandenschleuse

der Schifffahrt unter Einsatz von schweren Tieflagergeräten und bei Dammsrecken mit einem über dem Gelände liegenden Kanalwasserspiegel technisch anspruchsvollen Tonverlegeeinheiten zur Abdichtung der Kanalböschungen und -sohle.

Derzeit wird am DEK an acht Stellen gebaut: an der Kanalbrücke Lippe (Bau des zweiten Troges), dem Straßentunnel Offen-Selm im Zuge der Bundesstraße B236 (Rückbau der alten Kanalbrücke), der Zwillingschleuse Münster (Bau der 1. Zwillingskammer) und den Baulosen 5, 6, 7, 13a, und 16.2 (Strecken-ausbau). Beim Streckenausbau sind sämtliche Wasserquerschnitte zu verbreitern und zu vertiefen, Brücken und Düker sind zu erneuern. Ziel der Planungs- und Baumaßnahmen ist es, die DEK-Südstrecke spätestens bis 2013 für den Verkehr mit GMS und einer Abladeteile von 2,80 m herzustellen und die Durchgängigkeit zwischen dem Wesel-Dateln-Kanal zum Rhein und dem Mittelkanalkanal zu erreichen.

Zukünftig werden auch die fünf Schleppzugschleusen der DEK-Nordstrecke zwischen



Stand der Ausbaumaßnahmen am DEK

Bergeshövede und Gleesen (südlich von Lingen) beim Ausbau berücksichtigt. Diese stammen aus dem ersten Ausbauprogramm des DEK von 1914 bis 1916 und bilden mit ihrer nutzbaren Breite von nur 9,60 m den Breitenengpass auf der Nord-Süd-Verbindung. Unter Beteiligung und personeller Unterstützung des Landkreises Emsland und des Kreises Steinfurt sowie der Industrie- und Handelskammern der Region werden die fünf Schleusen (Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte und Gleesen) durch den Neubau von drei 140 m langen und 12,5 m breiten Schleusen ersetzt. Die Unterstützung durch die Region erlaubt hierbei eine wesentlich frühere Umsetzung der Maßnahmen.

Die Schleuse Altenheine ist schon im Jahre 1974 durch einen Neubau mit ausreichender Breite ersetzt worden, und braucht in diesem Zuge derzeit nicht erneuert zu werden.

Beim Wegfall der Kanalsluten Rodde (Hubhöhe 3,80 m) und Hesselte (Hubhöhe 3,36 m) sind die benachbarten Haltungen entsprechend anzupassen. Dieses bedeutet, dass nach derzeitigen Planungen der Kanalwasserspiegel zwischen den Schleusen Bevergern (DEK-km 109,0) und Rodde (DEK-km 12,54) um 3,80 m tiefer gelegt wird und die neue Schleuse Bevergern zukünftig eine Hubhöhe von 11,90 m aufweist, während zwischen den

Schleusen Hesselte (DEK-km 134,5) und Gleesen (DEK-km 137,8) der Kanalwasserspiegel um 3,36 m höher gelegt wird und die neue Schleuse Gleesen zukünftig eine Hubhöhe von 9,73 m aufweist. Zudem werden langfristig auch hier die Brückendurchfahrts Höhen durch Neubau oder Hebung der Kreuzungsanlagen auf 5,25 m gesetzt.

Ausflugstipps für das Revier:

Das Revier des WSA Rheine ist geprägt von den zu modernen Wasserstraßen ausgebauten Kanälen DEK und DHK. Sie bieten der Wirtschaft einen kostengünstigen und umweltfreundlichen Transportweg. Aber auch die Erholungsfunktion kommt an den Kanälen nicht zu kurz. Ob als Angler oder Radfahrer, als Wassersportler oder Sportboottourist; die Wasserstraßen DEK und DHK verbinden interessante Regionen und bieten abseits der Strecke Gelegenheit für kurzweilige Aufenthalte. Besuchen Sie die Region, und machen einen Abstecher. Ob das an der Ems liegende Kloster/Schloß Bentlage, das „Nasse Dreieck“ dem Abzweig des MLK in Bergeshövede oder den Kreativkai in Münster. Diese wie auch die zahlreichen Sportboothäfen und insbesondere am DHK gebauten Wasserwanderrastplätze werden Ihnen Gelegenheit geben anzuhalten, und die Umgebung zu erkunden. **29**



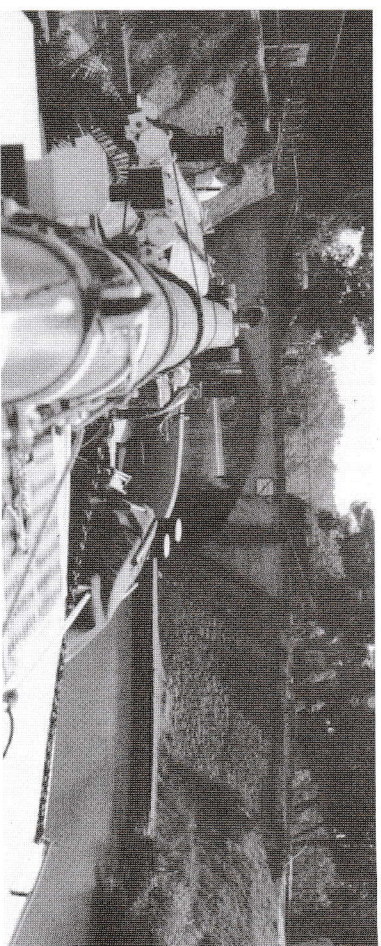
Kanalstufe in Gleesen

Aus dem Logbuch der SOLITAER Teil IV der Reise zum Mittelmeer – Rückreise

von Franz Schmidt

Die herrlichen Sonnenaufgänge frühmorgens, die bunte Blumenpracht in den Städten, blaues Wasser und weiße Sandstrände, die gewaltigen Sonnenuntergänge abends, das besondere Licht das dabei entsteht, die Flasche Rotwein an lauen Sommerabenden, sind jedesmal ein Fest für die Sinne. Irgendwann ist es aber so, als wenn man jeden Tag Sahnekuchen essen müsste. Die anfängliche Begeisterung wird langsam alltäglich, es folgt die Ernüchterung. Uns wird bewusst, dass es keinen akzeptablen Liegeplatz für unsere Schiffsgröße (24 m) gibt. Seit zwei Monaten müssen wir unseren Strom zum Kochen und Kühlen mit dem Bordgenerator erzeugen und obwohl dieser jeden Tag stundenlang läuft, liegt die Batteriespannung am unteren Limit. Es ist heiß und staubig, Schattenplätze sind meist belegt, abends kommen die Mücken, der Aufenthalt im aufgeheizten Stahlschiff, insbesondere nachts, ist unerträglich. Unser Plan, den kommenden Winter hier zu

verbringen, wird nach vielen Gesprächen mit einheimischen Hafenmeistern und „alten Hasen“ immer unwahrscheinlicher. Schiffe über 12 m Länge haben kaum die Möglichkeit, in einer Marina unterzukommen. Für die wenigen Plätze, die es an Stadtnauern und sonst wo gibt, bestehen lange Wartelisten. Unser bestes Angebot haben wir in Aigues Martes. Dort könnten wir uns in eine Warteliste eintragen. Der Hafenmeister will uns anrufen, wenn etwas frei wird. Die Chancen sind jedoch sehr gering, teile er gleich mit. Der Platz liegt an der Stadtnauer neben einer stark befahrenen Straße, ist nicht hochwassersfrei, hat einen Stromanschluss von lediglich 6 A und kostet 2500 Euro für fünf Wintermonate. Darüber hinaus das Doppelte. Wir wollen darum umkehren. Noch ist es von der Jahreszeit her für uns möglich, die Rhone und Saone bergauf zu fahren. Ab Oktober muss mit steigenden Wasserständen und stärkerer Strömung gerechnet werden. Doch zunächst

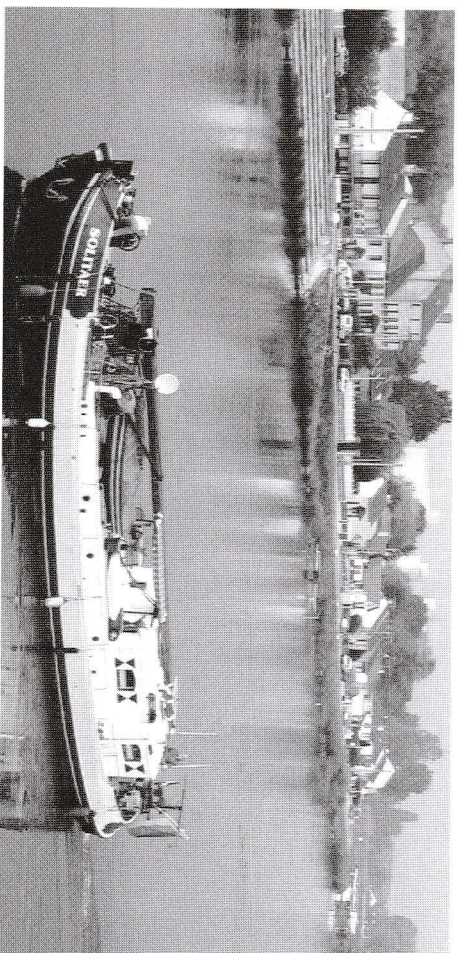


Zurück durch die runden Brücken des Canal du Midi

müssen wir weiter Richtung Westen fahren, weil der Canal du Midi nur ca. 20 m breit ist und wir nicht wenden können. Ein paar Kilometer weiter finden wir die Einnündung eines kleinen Nebengewässers. Hier wenden wir und fahren zurück.

Wir verlassen das Urlaubsparadies VIAS und fahren zunächst nach Agde. Ein heftiger Wind wirbelt Staub auf und nimmt die Luft zum Atmen. Am nächsten Tag ist die SOLITAER grau Braun mit Staub überdeckt. Wir erreichen den Etang de Thau, dessen Salzwasser glasklar ist. Taucher und Angler ankern hier beliebig ihre Boote und versperren den Weg. Wir fahren weiträumig darum herum, wollen ja niemanden schädigen. Mitten auf dem 18 km langen See frischt der Wind auf. Weiße Schaumkronen und reichlich Wellen querab erfordern meine gganze Aufmerksamkeit. Um der Schaukelei zu entgehen, ändere ich den Kurs und fahre so weit wie möglich unter Land. Wir erreichen den Canal Rhone a Sete und die Stadt Frontignan. Hier können wir uns wieder preiswert bei einem Weinhändler mittels mitgebrachter Kanister und Zapfpistole, mit Wein eindecken. Am nächsten Tag fahren wir nach Palavas. Rechts und links neben dem Kanal sind Fischernetze zum Trocknen aufgehängt. In den Pfützen und Seen stehen Flamingos. Mit ihren krummen Schnäbeln suchen sie in dem salzigen Wasser nach Krabben. Das Panora-

ma ist überwältigend. Der blaue Himmel, die Dörfer und Berge im Hintergrund der Etang s, das glitzernde Wasser, einfach schön anzuschauen. In Palavas angekommen erledigen wir Einkäufe, schwimmen ein letztes Mal im Mittelmeer und genießen den Abend. Am 23. Juli fahren wir dann vorbei an den Touristenstädten Cabanes de Pérols, Cabanes du Roc und Aigues Martes. Wir erreichen die Schleuse St. Gilles und können wieder im Bereich der Aprikosenplantage festmachen, die uns schon vor der Hintafahrt bekannt ist. Die Fahrt war anstrengend bei der Hitze. Die Salzseen neben dem Kanal stinken nach Frauogas. Am Ufer angespültes Grünzeug schäumt und brodeln in der Sonne. Morgen ist Markttag in St. Gilles. Wir fahren mit den Fahrrädern dorthin. Das bunte Treiben ist ein Erlebnis. Außerdem braucht wir einen Tag, um den Staub und das Salz vom Schiff abzuwaschen. Die SOLITAER schwimmt jetzt wieder im Süßwasser der Petite-Rhone. Am 25.07. erreichen wir die Rhone und sind gespannt, wie wir in der Bergfahrt vorankommen. Es läuft gut mit 8 – 9 km/h über Grund. Es wird sehr heiß heute. In Avignon ist der Halen überfüllt. Nocturnungen machen wir an einem Theaterschiff fest. Bis in die Nacht hören wir das begeisterte Publikum. Morgen legen wir einen Ruhetag ein und bleiben im Schatten. Am 27. Juli fahren wir schon früh los, um die Kühle am Morgen zu nutzen. Wir kommen

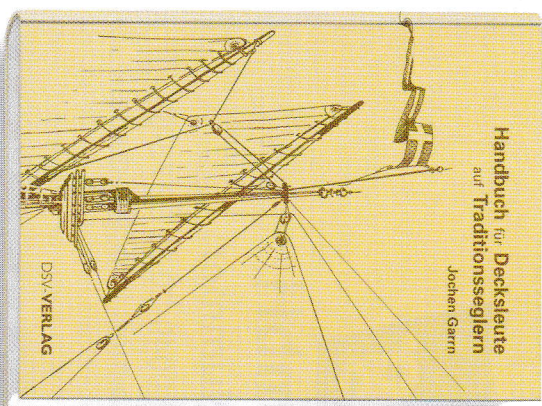


Die Saone, ein Fluss wie die Mosel, nur 1 bis 2 Nummern breiter, oben links ein Stufenkai

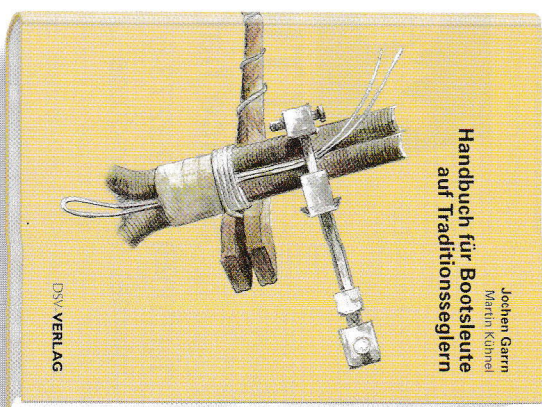


Hoge Der A 36-37 Groningen 0031 (0)50-3111404

ROMANTIK UND HARTE ARBEIT



Dieses Handbuch bietet einen umfassenden und fundierten Überblick über die hier benötigte Seemannschaft. Manöverabläufe, Leinenführung und Tampenbelegung werden ebenso detailliert beschrieben wie Routinen, Knoten und Spleiße oder Sicherheitsmaßnahmen.



Dieses Handbuch vermittelt all die Kenntnisse, die für den Betrieb und die Instandhaltung dieser schönen Schiffe nötig sind: Wissen über den Umgang mit Materialien und Techniken auf Traditionsseglern und modernen Arbeitsverfahren.

Jetzt im Buch- und Fachhandel

JOCHEN GARRN

Handbuch für Decksteuere auf Traditionsseglern
300 Seiten, 54 Farbfotos, 46 Abbildungen
Format 15 x 20 cm, gebunden
€ 22,- (D)
ISBN 978-3-88412-403-1

JOCHEN GARRN/MARTIN KÜHNEL

Handbuch für Bootsteuere auf Traditionsseglern
160 Seiten, 73 Farbfotos, 40 Abbildungen
Format 15 x 20 cm, gebunden
€ 24,90 (D)
ISBN 978-3-88412-446-8

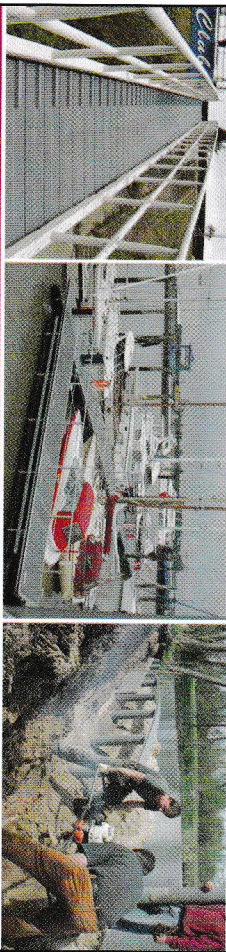


TRIMAX® – Kunststoff-Baumaterial

Ideal für den Garten-, Landschafts- und Wasserbau ... und Vieles mehr.

- | bauaufsichtlich zugelassen (DIBT Z-10-9-357)
- | glasfaserverstärkt
- | international bewährt
- | wasserabweisend
- | ungiftig
- | rutschfest
- | verrottungsfest
- | frostsicher
- | umweltgerecht

und wie Holz bearbeitbar!



TEPRO

Kunststoff-Recycling GmbH & Co. · Industriestraße 17 · 29389 Bad Bentheim
Tel.: (05824) 9636-24 · Fax: (05824) 9636-23 · eMail: info@tepro.de · www.tepro.de

SCHIFFSAUSRÜSTUNG

- von Profis für Profis -
Qualität hat einen Namen



WITTIG GmbH

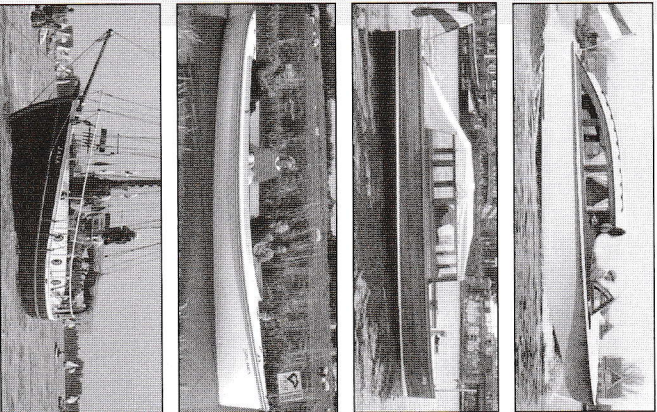
Service hat eine Nummer:

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



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

Am Hafen 57 · 26862 Weener
Telefon: 049 51 - 915 885
Fax: 049 51 - 915 923
Mobil: 01 71 - 361 20 05
Email: info@pboatclassics.de
www.classicboatsamsterdam.nl



Berichte der Mitglieder

an unseren „Mistral-Liegeplatz“ in Roque-maure, Rhone km 225 vorbei. Ohne Wind ist alles ruhig und friedlich. Wir denken an die unruhige und schlafose Sturmnacht, die wir hier verbracht haben. Am 29. Juli passieren wir die Engstelle von Donze re. Sie ist nur ca. vier km lang, kann aber für schwach motorisierte Fahrzeuge bei Hochwasser gefährlich werden. Die Rhone ist hier, ähnlich wie der Rhein am Binger Loch, stark eingengt. Bei Hochwasser strömt das Wasser bis 15 km/h schnell. Wir haben Glück. Beim derzeitigen

Niedrigwasser beträgt die Strömung nur 4 - 5 km/h. Am 3. August fahren wir vom Übernachtungsplatz Le Pouzin ab. Es ist schönes Wetter am Morgen. Die Sonne scheint von einem wolkenlosen Himmel. Innerhalb kürzester Zeit nimmt der Wind erheblich zu und entwickelt sich zu einem Mistral. Unser „Adenauer“ beginnt zu knattern. Es gibt keine Pausen mehr in denen er an seinem Flaggenstock zusammenfällt. Zusammen mit weißen Schaumkronen auf dem Wasser und überkommender Gicht ein untrügliches Zeichen dafür, dass der Spaß vorbei ist. Alles was nicht angebunden ist, geht über Bord. Ich habe Schwierigkeiten den Kurs am Tonnenstrich zu halten. Wir fahren noch bis zur

nächsten Schleuse und machen im Windschatten des riesigen Turbinengehäuses, am Warteplatz für Sportboote, fest. Der Schleusenmeister ist einverstanden und lässt uns 24 Stunden dort liegen, bis alles vorbei ist. Am 8. August verlassen wir die Rhone bei Lyon und fahren jetzt auf der Saone. Es wird ein anstrengender Tag. Nach zehn Stunden Fahrt haben wir immer noch keinen vernünftigen Liegeplatz gefunden. 83 km sind wir heute gefahren, als wir endlich in Montmerle, Saone km 52 festmachen können.

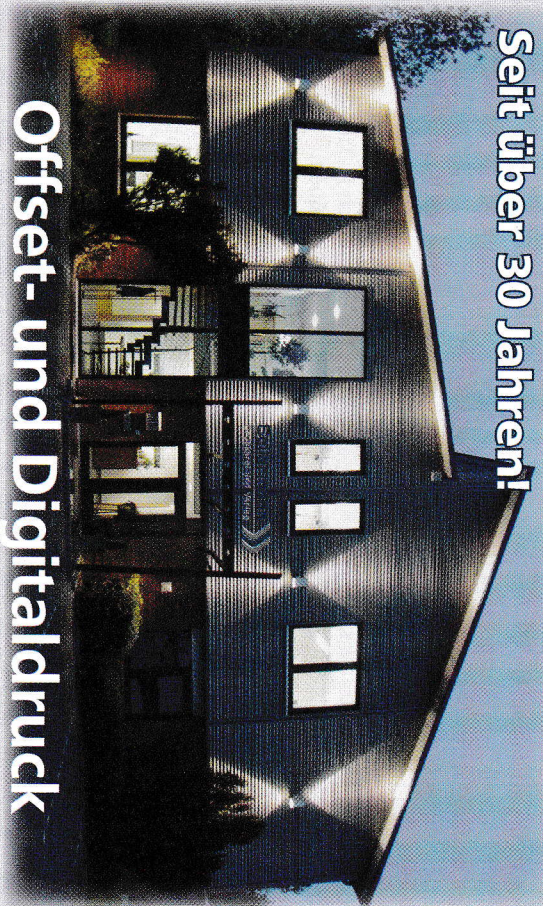
Am Dienstag, den 16. August haben wir einen Tag wie aus Pletten, Pech und Pannen. Wir legen gegen 08.00 Uhr ab. Es ist lausig kalt, mitten im August. Wir haben unsere dicken Winterjacken an. Es beginnt zu blasen wie verrückt. Vor uns fährt ein Charterboot in eine Schleuse ein. Eine junge Frau auf dem Vordeck erwischt den Poller nicht, obwohl der Skipper das Letzte aus dem Bugstrahl herausholt. Der Wind dreht das Boot um 190 Grad. Die Leute schreien sich furchtbar an. Es nutzt nichts. Sie landen falsch herum an der gegenüberliegenden Wand. Als der Skipper dann auch noch nach dem Schleusen rückwärts fährt, schaut er doch ein wenig verunsichert in die Runde. Aber es lacht ihn



Auf der breiten Rhone an einer der vielen Stadtauern

Ihr Druckhaus in Ostfriesland

Seit über 30 Jahren!



Offset- und Digitaldruck

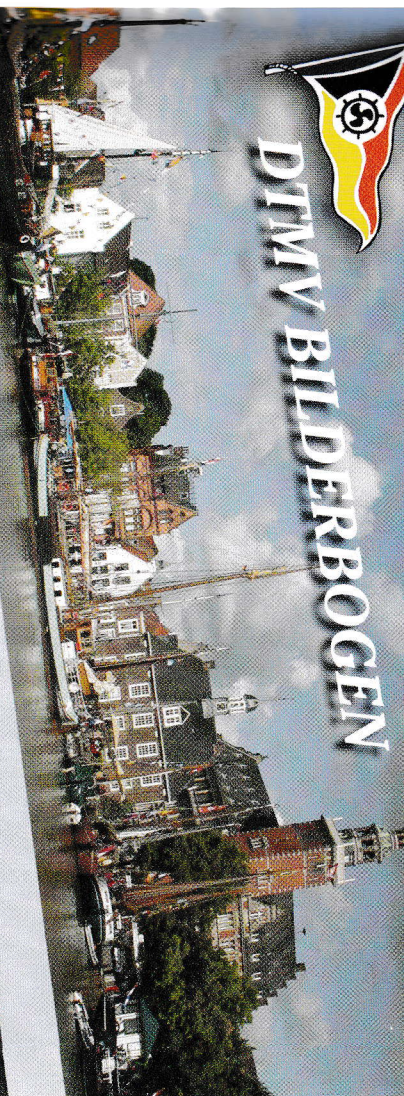
Wir fertigen Prospekte, Broschüren, Bücher, Zeitschriften, Kalender, Kataloge, Plakate, Familiendrucksaachen nach Ihren Wünschen und Geschäftsdrucksaachen aller Art.



Am Emsdeich 23 · 26789 Leer · Postfach 1940 · 26769 Leer
Telefon (04 91) 97 99 90-0 · Telefax (04 91) 97 99 90-9
E-Mail: info@sollermann.de · Internet: www.sollermann.de



DTMV BILDERBOGEN



Traditionsschiffreffen des Heimatvereins im Hafen Leer



Grillabend mit Freunden



„Prosit“ auf zehn Jahre DTMV



LEER MARTIM - das Niedersachsen
Sound Orchester spielt auf



Gemütlicher Abend
beim Traditionsschiffreffen



Abschied vom Mittelmeer und dem Urlaubsparadies Vias

keiner aus. Jeder hat mal so oder so ähnlich angefangen. Gegen 12.00 Uhr erreichen wir Chalon. Im Hafen dürfen nur Boote unter 15 m Länge liegen obwohl Platz genug vorhanden ist. Wir versuchen es an der Stadtmauer am Fluss. Es gibt Ringe in der Wand zum Festmachen. Die liegen aber so hoch, dass wir sie nicht erreichen können. Entnervt fahren wir weiter. Die nächste Liegemöglichkeit besteht an einem Alusteiger in Gergy. Der Wind ist jedoch aufdringlich und hat dermaßen zugenommen, dass ein normales Anlegen nicht möglich ist. Der Sieg würde umweigerlich verbogen, wenn die SOLITAER mit großer Wucht dagegen treiben würde. Wir fahren darum hier und kommen zur Schleuse Ecuelles. Der Schleusenmeister muss eine sadistische Ader haben. Er lässt das Wasser so schnell in die Kammer einlaufen, dass die Tampan knacken und so stramm sind, dass sie nicht umgehängt werden können. Wir müssen weitere Leinen setzen, um die ersten abnehmen zu können. Nach zehn Stunden Fahrt kommen wir in Seurre an. Wir wollen an der Stadtmauer anlegen. Zwei Angler haben sich dort breit gemacht und weigern sich, ihre Angeln um fünf Meter zur Seite zu nehmen. Mir reicht es. Ich gebe eindeutig zu verstehen, dass das hier ein Schiffslegeplatz ist und ich hier anlegen muss. Als ich dann auf die Mauer zufahre, nehmen sie notgedrungen ihre Angeln weg. Zum Glück ist das Erwürgen von

unlebensamen Schiffsführern verboten. Ich hätte sonst um mein Leben fürchten müssen. Stattdessen reichen die beiden Herren in der nahen Hafenmeisterbude eine förmliche Beschwerde ein. Der Hafenmeister kommt dann auch schnell daher gerannt, sichtlich um Vermittlung zwischen den Parteien bemüht und bietet mir einen schönen kostenlosen Platz in seinem Hafen an. Nachdem wir verlegt haben, kehrt endlich Ruhe ein. Eine Flasche Rotwein, Abendsonne, Käse und Schinken, angenehme 25 Grad und abflauernder Wind lassen den Adrenalin-Spiegel wieder sinken. Am 18. August erreichen wir wieder den Liegeplatz der SAUDADE in der alten Schleuse St. Jean de Losne, wo wir von Annette und Rene Buzio, unseren Freunden und Clubkameraden in der DTMV, herzlich empfangen werden. Hier können wir erst mal längsseits gehen und eine Stippvisite in der Heimat machen. Am 6. September fahren wir weiter und landen am Stufenkai von Auxonne. Bei diesen treppenartigen Gebilden besteht immer die Gefahr, bei fallendem Wasser auf die nächste Stufe aufzusetzen. In der Nacht – wann sonst – schabt und stößt es irgendwite am Schiff und weckt mich. Das Wasser ist um 20 cm gefallen und mein Schiff berührt den Stufenkai. Da es keine Alternative zu diesem Liegeplatz gibt, setze ich unsere Badeleiter und einen Bootshaken als Abstandhalter ein. Dies gelingt mir auch leidlich, so dass das Schiff jetzt 1,5 – 2 m

entfernt vom freien Wasser schwimmt. Nun habe ich aber ein neues Problem. Ich stehe an Land und will wieder an Bord. Eine mühsame Kletterei beginnt. Zunächst die glitschigen Stufen hinab bis zum Bauch ins Wasser und dann die 1,30 m hohe Bordwand hinauf. Zum Glück ist es dunkel und keiner sieht, mit welcher „Eleganz“ ich mich da hochziehe. Am nächsten Tag fahren wir nach Gray, eine sehr schöne Reise über 47 km. Die Saone schwingt in großen Bögen hin und her, die Ufer sind bewaldet, das Wasser ist sehr sauber. Die Sonne scheint und es weht ein leichter Fahrtwind. Besser geht es nun hinter uns. In der Schleuse Gray, eng und versetzt gebaut, biegen wir mit einem unschönen Rempel ein. Oberhalb können wir an einer zerfallenen Mauer übernachten. Die Schleusenfolge wird nun wieder dichter. Am nächsten Tag passieren wir u.a. den 634 m langen Tunnel Savayeux. Am Bug haben wir uns einen 500 Watt Halogenscheinwerfer provisorisch mit einer Schraubzwinge angebracht und lassen den Generator laufen. Ein probates Mittel, den Tunnel taghell auszuleuchten. Auf die gleiche Art passieren wir bald darauf den 680 m langen Tunnel St. Albin. Auch hier gibt es keine Probleme. Die Saone wird nun immer schmaler und windungsreicher. Die Ufer sind säftig grün. Wälder und riesige Weidegebiete umgeben uns, soweit das Auge reicht. Bei km 407 verlassen wir die Saone und landen in Corre am Canal de Léat. Nun folgt wieder eine Schleuse nach der anderen. An der Schleuse Nr. 37 fährt vor uns eine Peniche ein. Wir müssen draußen warten. Beim Hochschleusen gibt es einen furchtbaren Knall, als ob eine Gasflasche explodiert sei. Es folgt ein wildes Geschrei. Der Schleusenbedienstete läuft hastig hin und her. Es muss etwas schlimmes passiert sein. Ich binde mein Schiff provisorisch an einem Baum an, klettere die Böschung hinauf und laufe zur Schleuse. Dort ist nach Aussagen des Schiffers das Wasser so heftig in die Schleuse gelaufen, dass ein Poller auf

der Schleusenmauer abriss und das Schiff gegen das obere Tor geschleudert wurde. Jetzt muss erst mal alles überprüft, aufgeschrieben und fotografiert werden, bevor es nach zwei Stunden weitergeht. Wir fahren nun über die Vogesen. Es folgt eine Schleuse nach der anderen. Es regnet in Strömen. In sieben Stunden schaffen wir 18 km und 16 Schleusen. Am nächsten Tag in sechs Stunden 11 km und 17 Schleusen. Ein Knochenjob bei diesen lausigen Wetter. Morgens ist es gerade mal 4 Grad. An irgendeiner Schleuse steht ein Bäcker mit seinem Verkaufswagen. Er hat frische Brötchen und Kuchen dabei. Wir legen spontan eine Kaffeepause ein. Nach den Entbehrungen der letzten Tage brauchen wir das jetzt! In den nächsten Tagen bessert sich das Wetter. Morgens ist es 5 bis 6 Grad kalt, dann scheint die Sonne und nachmittags haben wir 25 Grad. Wir schaffen im Schnitt 20 – 30 km und 15 Schleusen pro Tag. Ab 11. Oktober endet die Sommerzeit und das Schleusenpersonal wird drastisch reduziert. Bis dahin wollen wir die Vogesen hinter uns haben. Am 26. September erreichen wir die Mosel bei Toul. Endlich haben wir wieder ein breiteres Fahrwasser. Unser Motor freut sich über eine Marschfahrt und ist froh, dass die tagelange Schleifahrt vorbei ist. Die obere Mosel ist breit, der Schiffsverkehr schwach. Wir genießen die herbstliche Stimmung, das braun-bunte Laub der Bäume und Weinfelder. Wir bleiben drei Tage in Metz, tanken preiswert in Schwebsange (Luxemburg), erleben eine Polizeikontrolle an der Schleuse Grevenmacher (ohne Beanstandungen), bleiben ein paar Tage in Trier und erleben auf der weiteren Reise bis Koblenz einen schönen Goldenen Oktober. Am 25. Oktober erreichen wir den Rhein, übernachten im Hafen Brohl und kommen am 26. Oktober in unseren Heimathafen Hildorf, Rhein-km 706, an. Hier werden wir erst einmal bleiben und die 17monatige Reise aufarbeiten. Wir haben viel erlebt und gesehen, freuen uns jedoch jetzt auf ein Wiedersehen mit Freunden und auf unsere heimattlichen Gefühle. **22**

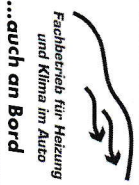
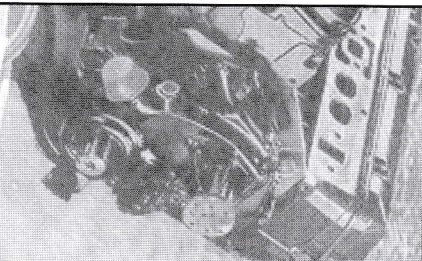
Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für

Schiffselektrik und Dieseltechnik

Unser Team wartet und repariert fachmännisch und mit Know

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



Fachbetrieb für Heizung
und Klima im Auto
...auch an Bord

A&W

Kitz-Elektrik GmbH & Co KG

Heisfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33
www.auw-bosch.de · e-Mail: info@auw-bosch.de

Webasto

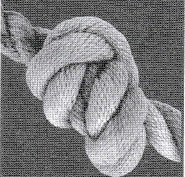
SIEMENS VDO mobile solutions



BOSCH
Service

H. LOHMANN

SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt

- gut
- schnell
- günstig

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

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

Jetzt auch für die Sportschifffahrt:

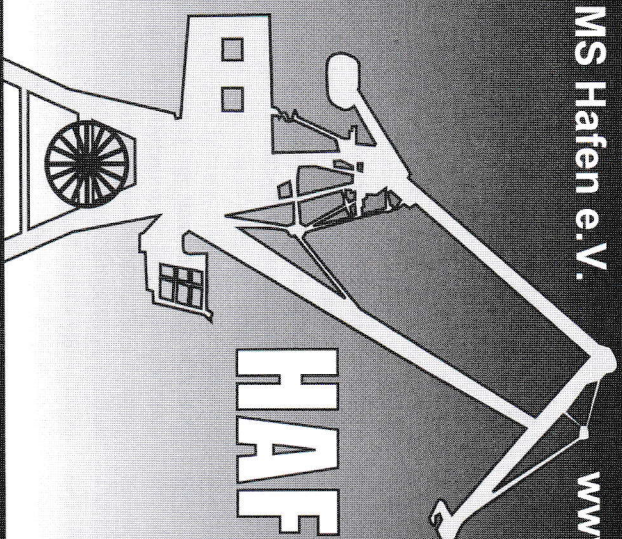
Bunkerboot Lohtank I
49733 Haren (Ems)
Mobil (01 60) 96 45 66 71

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

www.menke.de
Bild: www.photocase.de

MS Hafen e.V.

www.ms-hafenfest.de



HAFENFEST

Münster

23.-25.05.2008

Kontakt: Renate Bratz (1. Vors.) • Tel. 0251-531634 • bratz@muenster.de
Ansprechpartner für Yachtprade: Ralf Siems • Tel. 0171-8519827 • RSiems@t-online.de

Wasser - Sport - Outdoor/ Camping - Nautiquitäten

Räumungsverkauf
der Abteilung
Camping und Gas
50%—70% Preisnachlass

Bootsfarben / Lacke	Einbauspülen	Kocher
Seekarten / Nautische Bücher	Geschenkkartei	Isomatten
Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung	Beschläge	Schlafsäcke/ Rucksäcke
Tauwerk · Fender	Nautiquitäten	

SEESACK

www.Seesack-Emden.de

email: info@seesack-emden.de

Das Fachgeschäft für Boot, Skipper, Crew und Meer ...

Am Delft 10 · 26721 Emden · Tel. 04921 / 35511 - Fax 04921 / 35512 Parken hinter dem Haus

Mit dem Oldtimer „EMTON“ auf Reisen

Von Werner Schmidt
Teil II

Donnerstag 25.Mai 06 (7h 45min, 54 km, Wetter : bedeckt, kühl, abends Regen)
Nach dem Ablegen um 9:25 fuhren wir die Warthe aufwärts und erreichten wegen der Strömung nur eine Geschwindigkeit von ca. 8 km/h. Wir durchfuhren den Naturpark Warthe. Rechts erstreckte sich eine weite Auenlandschaft (der Warthebruch) in die das höhere Wasser der Warthe an vielen Stellen sturzabartig hineinfiel. Linksseitig schützte ein Deich die vereinzelten Gehöfte. Die Warthe hatte früher ständig den Flusslauf verändert und wurde deshalb für die Schiffbarkeit kanalisiert. Sie ist deshalb relativ breit und tief. Das Bevölkerungswachstum in Polen scheint gesichert, da viele, viele Störche die üppigen Wiesen und Uferregionen bevölkern.

Das Anlegen an der Pier von „Gorzow Wielkopolski“ (früher Landsberg) war ein Drama: Starke Strömung, Pier nur wenige Zentimeter über der Wasserlinie, keine Poller, keine Festmacher, nichts und von oben heftiger Regen! Auf Empfehlung hatte unser Kapitän fachmännisch Autorollen vorbereitet, die auch halb getaucht als Fender dienen konnten. Während die eine Hälfte der Crew das Schiff auf Position hielt, versuchte die andere Hälfte irgendwelche Eisenteile in den Boden mit Bauschutt zu rammen. Anderen Skippere ging es nicht besser. Auf Grund geringerer Besatzungszahl wurde auch gerne unsere „Festhalte-Fähigkeit“ angenommen. Nun erst, gegen 17:00 Uhr konnten die Boote „mit Leinenspannung entspannen“.

Erntang des Flusses zieht sich ein Eisenbahnviadukt wie eine Stadtmauer dahin. Die einstige Ufer-Promenade, sowie die Hohlräume unter der Eisenbahn hat man zum Dauer-(Floh-)Markt mit festen Blechbuden umfunk-

tioniert. Da der Markt nachts durch Wachpersonal mit Hundern gut bewacht wird, fühlen wir uns auch sicher. Vom Abbruch der alten Stadtrücke über die Warthe drang ständig Lärm herber.

Der Abendspaziergang an Land war eine ziemlich nasse Angelegenheit und wenig aufregend. Erstaunlicherweise sind in der Stadt, außer Ruderboot-Klubs, nirgends Sportboote geschweige denn Anlegestege für Sportboote zu sehen. Diese Sportart scheint in Polen noch keine Anhänger zu haben.

Freitag 26.Mai 06
(Wetter : Wolken, etwas Sonne)
Heute war ein Ruhetag in Gorzow. Die Völkerverständigung fand wieder ohne polnische Gastgeber statt. Jeder ging also in die Stadt und machte sein eigenes Programm. Wir hatten uns in der Stadt umgesehen und die Sehenswürdigkeiten, sowie die bauliche Entwicklung betrachtet. Auf Plakaten der Besuch von Papst Benedikt XVI angezeigt, vielleicht war das der Grund für die Abwesenheit der Stadthoratoren, die zur Begrüßung des Geschwaders angekündigt waren. Irgendjemand erzählte, dass im polnischen Fernsehen etwas über das Skippertreffen berichtet wurde. Wer außer unserem Kapitän kann schon behaupten, im polnischen Fernsehen gezeigt worden zu sein?

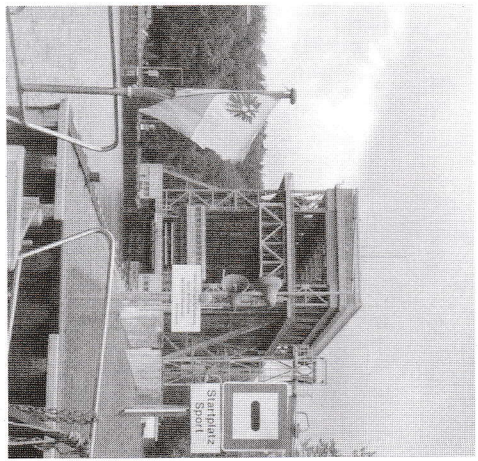
Mit dem Kauf eines Fieberthermometers durfte EMTON sich jetzt als Lazarerschiff bezeichnen. Eigentlich nicht mehr nötig, denn unser Chlef war wieder vollständig genesen.

Samstag 27.Mai 06
(2h 30min, 12 km, Wetter : bedeckt, kühl)
9:30, Ablegen von Gorzow. Die Fahrt führte

Warthe. Obwohl die Netze schiffbar ist und über Schleusen und Kanäle bis zur Weichsel weiterführt, war von Berufsschifffahrt nichts zu spüren. Die Sportboot-Anlegestellen (ein polnisches Sportboot war auch hier nicht zu sehen), Rasplatz mit Überdachung, Musik- und Tanzpavillon, Sanitärerichtungen usw. sind aus EU-Mitteln finanziert worden und sollen eine positive Zielmarke für den polnischen Wassertourismus darstellen. Die Kreisstadt Santok entpuppte sich als Dörfchen mit geschätzten 1000 Einwohnern. Hier kam es zum ersten Mal zu einer offiziellen polnischen Begegnung. Der Bürgermeister begrüßte das Geschwader am Abend (nicht wie im Programm am nächsten Tag) auf dem Freizeiplatz und spendierte Freibier und für das Lagerfeuer Stock-Brot und -Würstchen.

Sonntag 28.Mai 06
(4h 25min, 66 km, Wetter: bedeckt, regnerisch, kalt)

Zur geistigen Erbauung fand wieder ein Gottesdienst statt, diesmal auf dem Oldtimer „Kuna“. Unser bekannter Schiffsfahrer kam extra aus Berlin angereist. Wir wanderten zum Aussichtsturm in Santok, der auf einer Hügelkette am nördlichen Warthe-Ufer stehend, gen Süden einen herrlichem Weit-Blick über das bis zum Horizont flache Flussgebiet der Netze und Warthe ge-



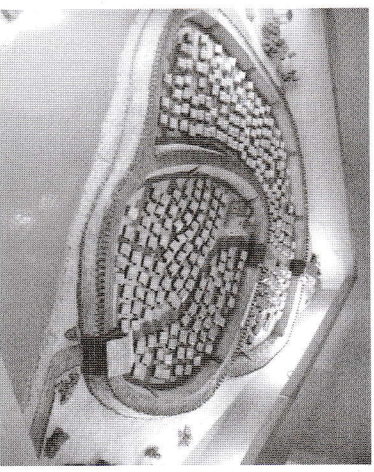
Schiffshebwerk Niederrhön

stattete. Im örtlichen Museum erfuhr man einiges zur Historie von Santok. Ähnlich wie Alt-Lübeck war Santok ein geschichtsträchtiger, palisadengeschützter Handelsplatz aus dem 12. Jahrhundert. Alle Exponate zur Geschichte werden in vorbildlicher Präsentation gezeigt.

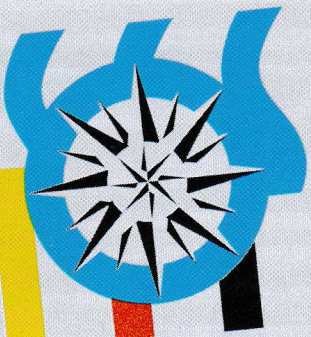
Da wir berechnigte Zweifel an der weiteren Programmgestaltung des Skippertreffens hatten, beschlossen wir, uns abzumelden und wieder die Rückfahrt anzutreten. Das Geschwaderziel Skwierzyzna strichen wir aus unserem Reiseprogramm. Um 16:20 legten wir ab. Die Strömung ist mit uns, sodass wir bereits abends um 20:45 Kostryn wieder erreichten. Unsere Gaststättensuche in der Stadt gegen 22 Uhr war erfolglos! Da uns aber stark der Hunger plagte, aktivierte unser Smuße wieder die Bordküche.

Montag 29.Mai 06 (6h 40min, 63 km, 1 Schleuse, Wetter: wolkig, sonnig (endlich) etwas wärmer)

Am Vormittag machten wir noch einen Bummel über den Polenmarkt. Wieder an der Anlegestelle fanden wir einen weiteren Abtrümmigen der Geschwaderfahrt vor. Der



Frühgeschichtliches Santok



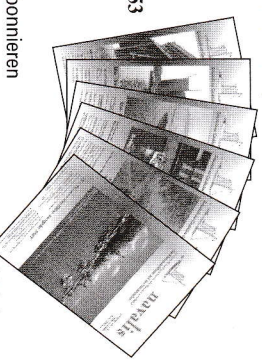
Impressionen vom 32. Deutschen Seeschiffahrtstag in Emden



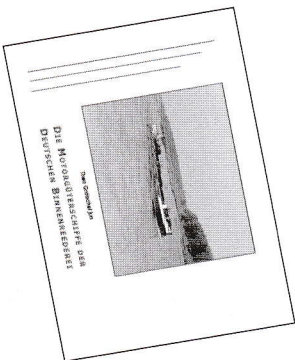
Die halbjährlich seit März 2004 in Berlin erscheinende Zeitschrift "navalis" mit dem Untertitel "Zeitschrift zur Geschichte der Binnen-schiffahrt, des Binnen-schiffahrtshauses und der Wasserstraßen" richtet sich an binnenschiffahrtsgeschichtlich ambitionierte Leser und Hobbyhistoriker. Die Zeitschrift "navalis" erscheint in den Monaten März und im Dezember.

Herausgeber: Horst-Christian Knoll
Verlag: Knoll maritim Verlag
Postanschrift: Sottkestr. 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“ - Zeitschrift zur Geschichte der Binnenschiffahrt“ abonnieren
Ausgabe:..... (Nr./Jahr)
9,50 Euro + Porto als Einzelexemplar ab Verlag
15,00 Euro + Porto im Jahresabonnement ab Verlag ab Ausgabe:.....beziehen.



Die Motorgüterschiffe der Deutschen Binnenreederei Teil II



Eine Foto- und textstatistische Dokumentation in zwei Teilen über alle nach dem Zweiten Weltkrieg übernommenen bzw. hergerichteten Motorgüterschiffe der ehemaligen DSU-Betriebe bzw. der Deutschen Binnenreederei und der zur Zeit der Wende für die DBR gefahrenen Partikulier-motorgüterschiffe. Autor: Theo Grötschel jun.
Ca. 80-90 Seiten + Titel und Rücktitel, Ringbindung (teilweise vierfarbig)
Format: A4 Querformat
Preis: 14,90 Euro + Porto.
Lieferbar etwa ab November 2007
Ja, ich möchte bestellen: Exemplar(e). (Adresse unten einfügen)

Fotokalender / Foto-CD "navalis" 2008 ISSN-Nr.: 1618-0291
A4, 14 Seiten, 4-farbig, Querformat, Preis: 12,50 € Der Kalender "navalis 2008" stellt einmalige A3, 14 Seiten, 4-farbig, Querformat, Preis: 17,50 € Binnenschiffahrtsmotive auf Städtebildern CD mit Kalender 7,50 € ohne Kalender 15,00 € vierfarbiger historischer Postkarten vor.
Ja, ich/wir möchte(n) den Historischen Foto-Kalender / Foto-CD "navalis 2008" beziehen.

Stückzahl Kalender:..... CD:.....
Name, Vorname (Institution/Verein/Unternehmen).....
Straße, Nr.
PLZ, Ort



Zahlbar gegen Rechnung:..... Überweisung (gewünschte Zahlungsart bitte ankreuzen).....
Datum:..... Unterschrift

13:05 , Startversuch, nichts ! Diesmal war's aber nicht der Kühlschranks ! Was war's dann ? Die Frischwasserpumpe ? Zum Kanapee wurde alles Verfügbare an Verlängerungs-Strippen ausgelegt um die Batterie wieder zu laden. 14:10 Die Maschine sprang an und los ging's.

Die Fahrt auf der Oder und die vorbeiziehende Landschaft ist auf Fotos nicht konservierbar sondern ist ein Stimmungsbild zum „Erleben“. Bei Hohensatzen verließen wir die Oder und bogen in die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) ein. Nach der ersten Schleuse sollte sich Zoll und Passkontrolle befinden. Da wir nichts gefunden hatten und die Polizeistation bereits Feierabend hatte, fuhren wir weiter und erreichten um 19:45 Oderberg. Die Marina in Oderberg ist sehr zu empfehlen. Sanitäranlagen befinden sich im Gaststättenbereich, alles wirkt sehr gepflegt. Im überaus freundlichen Gasthaus gab's endlich wieder lesbare Speisekarten.

Dienstag 30.Mai 06
(6h 40min, 64 km, 3 Schleusen, 1 Schiffshebewerk, Wetter : leicht bewölkt, sonnig jedoch frisch)

8:45, Ablegen von Oderberg. Das beeindruckende Schiffs-Hebewerk Niederfinow (von 1934 bis 1976 das größte der Welt) besteht aus einer 14.000 Tonnen schweren und genteelten Stahlkonstruktion
Hubhöhe 36 Meter, Gesamt-Gewicht 8670 Tonnen, Trost-Gewicht mit Wasserfüllung 4.290 Tonnen.

Weiter ging es durch die (HOW), vorbei an umfangreichen Kanalumbauten im Bereich Ebersberg, bis zum Abzweig Voss-Kanal der hier beginnenden oberen Havelwasserstraße (OHW) in Richtung Mecklenburger Seenplatte. Die OHW zeigte sich als ein enges Fahrwasser und wird heute für die Berufsschiffahrt kaum noch genutzt (solche kleinen Frachtkähne sind fast schon aus-

gestorben). Links vom Vosskanal fließt die „schnelle Havel“ als Urstrom. Nahezu täglich hörten wir die Rufe des Kuckucks, aber unsere Bordkasse war ja beim „Zahlmeister“ in sicheren Händen! Die niedrigen Außentemperaturen gaben immer noch Anlass zum Meckern (Thermounterwäsche ist angesagt).
Das Sonnendeck auf der EMTON verdiente seinen Namen nicht. Am Kanalufer sahen wir ein ausgedehntes Freigehege mit Dammwild (nach eingehender Beratung beschlossen wir aber dass bis Lübeck nicht nur Hirschbraten auf der Speisekarte stehen soll).

Die Straßen-Zugbrücke in Zehdenick ist mit Selbstbedienung, ebenso die dahinter liegende Schleuse.

Gleich hinter der Schleuse befinden sich die Bootsiegeplätze, die wir um 16:45 erreichten. Die Haltenanlagen sind gepflegt und empfehlenswert.

Ein ehemaliger Nachbar unseres Käpt'n hatte nach der Wende den hier in der Nähe liegenden väterlichen Hof wieder übernommen. Ein Telefongespräch und schon war die sofortige Abholung zur Besichtigungstermine programmiert. Es gehört sicherlich viel Mühe dazu, solch einen Betrieb wieder auf einen aktuellen, marktfähigen Stand voran zu bringen. Der Maschinenpark war schon zeitgemäß, die baulichen Substanzen, vollkommen während der DDR-Ära, aber fast nicht mehr zu sanieren.

Mittwoch 31.Mai 06
(7h 20min, 57 km, 5 Schleusen, Wetter: bedeckt, regnerisch, kühl)

Zehdenick ist ein hübsches Städtchen mit historisch renoviertem Zentrum. Die Stadtkirche mit einem mächtigen Turm aus Natursteinmauerwerk stammt aus dem 13. Jahrhundert. Das Kirchenschiff ist durch eine hohe Glaswand unterteilt, wobei der kleinere Teil (energiesparend) als „Winterkirche“ genutzt wird. Zum Ort gehört außerdem ein halb ver-



Abendstimmung in Priepert

fallenes, ehemaliges Kloster der in MVP einst weit verbreiteten Zisterzienser. Um 10:50 verließen wir Zehdenick auf der OHW weiter Richtung Müritz. Wir passierten dabei den Stolpsee. Die Zahl der Charterboote nahm deutlich zu. Die Fahrkünste der Charterbootskipper überzeugten nicht immer! Die Wasserstraßen verbinden eine Vielzahl kleiner Seen, von denen auch schiffbare Kanäle und Seenketten bis weit in das Hinterland führen. Ohne Karten kommt man aus dem Irrgarten nicht mehr heraus. Die Ausfahrten aus den Seen sind manchmal schwer erkennbar, da sie von hohem Gras und Schilf verdeckt sind, nur die weiße Raute lässt erahnen, wo's weitergeht. Im Yachthafen Priepert empfing uns ein sehr hilfsbereiter „Hafenmeister-Assi“. Priepert ist ein hübsches kleines Dorf auf einer Landverbindung zwischen den Seen. Das Farbenschauspiel beim Sonnenuntergang, zwischen dem Himmel, einer tief hängenden, dunklen Wolkenformation, dem gleißend hellen, sich bis zum dunklen Rot verwandelnden Horizont und der spiegelnden Seeoberfläche,

kann man mit Worten nicht beschreiben. Im Restaurant am Yachthafen fühlen wir uns über einen überhöhten Aufschlag geneppt, schade eigentlich.

Donnerstag 1.Juni 06
(8h, 56 km, 4 Schleusen, Wetter: bedeckt, starker Wind, kühl)

Um 9:55 verließen wir Priepert. Für die Mecklenburger Seenplatte muss man sich Zeit nehmen, weil Seen, Verbindungskanäle und



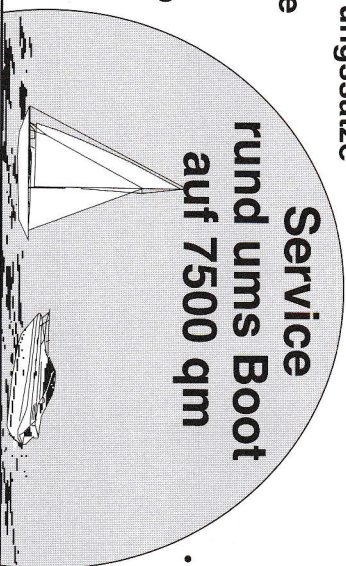
Waren an der Müritz



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 Freifläche
- Boots-
zubehör
von A - Z

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

Berichte der Mitglieder

Flussläufe immer neue Ansichten bieten. Die Uferlandschaft wechselt ständig: Kieler, Mischwald, Wiesen, Felder, Schilfgürtel, einzelne Gehölze, aus dem Grüngürtel hervorspringende Dächer, die ein Dorf erahnen lassen, usw.. Auch die Fauna in der meist unberührten Natur hat viel zu bieten. Hier sind (außer Pferden und Kühen, braune, weiße, schwarze, schwarzbunte, braunbunte, zottelige, ...) auch Rehe, Störche, Reiher, Greifvögel, Otter, usw. an den Ufern zu beobachten. Auch der Kuckuck war ständig zu hören (vermutlich nicht immer derselbe). Von der Vielzahl an Vogelarten ließen sich auch manchmal Bachstelzen an Bord nieder, um sich ein Stückchen mitfahren zu lassen. Ständig waren wir von Schwänen, Enten und anderen Wasservögeln umgeben.

Auf dem Müritzsee hatten wir dann erstmals wieder etwas „Ostseefeeeling“, (mit Ferriglas-Panorama). In Waren an der Müritz fühlen wir uns heimisch. Das Städtchen hat einen freundlichen Charme und zeigt eine gelungene Symbiose zwischen historischer und angepasster, neuer Architektur. Nach einem langen Landspaziergang kehren wir zum Dämmerstopp im „Klabautermann“ ein.

Freitag 2. Juni 06

(7h 25min, 56 km, 4 Schleusen, Wetter: sonnig, etwas wärmer)

Am Vormittag machten wir erneut eine Erkundungstour durch das touristisch voll erschlossenen Städtchen mit seinen zwei stadtüberragenden Kirchen. Hier erhielten wir auch einen Schalter für unsere nervige Wasserpumpe.

11:00 Ablegen. Von der Wasserseite bietet Waren eine reizvolle Silhouette. Die folgenden Seen reihen sich aneinander wie an einer Perlschnur: Binnennüritz, Kolpinsee, Fleeensee, Malchower See, Plauer See, usw., bis hinein in die Müritz-Elde-Wasserstraße (ME). Durch die vielen Charterboote dauerte es

manchmal mehrere Schleusungen, bis wir an der Rehe waren. Wie mag es erst während der Saison zugehen? Bei der historischen Drehbrücke in Malchow (stündliche Öffnung) wird ein „freiwilliger Pflicht-Brücken-Obolus“ erhoben (1 bis 2 Euro), zwecks Erhaltung der denkmalgeschützten Brückenkonstruktion. Der „Brückenkünstler“ zeigte Humor, als unser „Deckschiff“ den Klingelbeutel mit einem: „Gelobt sei Jesus Christus“ füllte und er darauf mit: „Amen“ antwortete.

An der Schleuse Lübz musste die anschließende Straßenbrücke für EMTON um ca. 1 m angehoben werden. Um 18:25 hatten wir an der Gästepier der Lübzer „Eldeterrassen“ festgemacht und für die kostenlose Nutzung dann auch im Gegenzug „gebührend“ gefeiert.

In Lübz schauten wir uns die Stadt mit den typischen Backsteingebäuden aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts an. Die alte Mühle wurde dank der hierin integrierten Sparkasse hervorragend renoviert und zeigt hinter einer großen Glaswand den historisch nachgestellten Mühlenbetrieb. In der renovierten massiven Kirche ist ein Holztonnengewölbe zu bewundern.

Samstag 3. Juni 06

(9h 8min, 70 km, 4 Schleusen, 1 Brücke, Wetter: bedeckt, regnerisch, kühl)

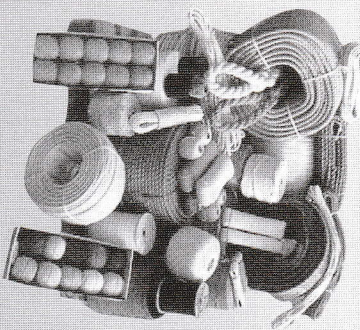
Da das Restaurant noch geschlossen hatte, musste man für einen Kanisters Kaffee-Wasser melienweit lauten (aber Bewegung soll ja nicht verkehrt sein). Um 10:57 verließen wir Lübz. Die Schleusen in den Neuen Bundesländern wurden alle nach der Wende überholt und sind in einem Tip-Top-Zustand. Das Schleusenpersonal ist oftmals sehr jung. Viele Schleusen sind „Automatisch“, d.h. per Schalthebel an exponierter Stelle vor und in der Schleuse steuert man den Schleusenvergang selbst.

Verwundert schauten wir plötzlich auf Großflugzeuge, die in dieser idyllischen Land-



seit 1866

Seilere SAMMT
Herstellung und Vertrieb von Seilwaren aller Art



Seit über 140 Jahren fertigen wir in solider Qualität Seilwaren, welche von unseren Kunden im In- und Ausland geschätzt werden. Als Meisterbetrieb sind wir natürlich in der Lage Konfektionierungs- und Spießarbeiten nach Ihren Wünschen durchzuführen.

Fordern Sie uns!

Seilere Lutz Sammt

Moschwitzer Straße 21
07985 Elsterberg

Tel. (03 66 21) 2 30 00
Fax (03 66 21) 2 22 23

www.seil-shop.de • www.sammt.de • e-mail: seilere@sammt.de

sels Lösung brachte die Karte, wir fuhren bei Parchim am ehemaligen Großflugplatz der Russen vorbei, wo jetzt ein neues Drehtkreuz für den Fracht-Flugverkehr entstanden ist. Von der MEW geht es durch die Störwasserstraße in Richtung Schwerin.

An der Hubbrücke in Plate hieß es warten, da nur stündlich, nach Voranmeldung über eine Sprechstelle, geöffnet wird. Wir nutzten die Wartezeit zum vorgezogenen Dinner. Weiter ging es dann in den Schweriner See, vorbei an den Inseln Ziegelwerder und Kaninchenwerder. Auf der Schwanenseel, nahe zur Innenstadt, fanden wir beim SSV einen Liegeplatz.

Pfingstsonntag 4. Juni 06
(Ruhetag, Wetter freundlicher, Sonne bricht durch)

Gegen Mittag trafen unsere Frauen am Bhf. Schwerin ein, es folgte eine „heimatfilmreihe“ Begrüßung. Wir durchstreifen die renovierte Stadt mit prächtig wiederhergestellter, teils monumentaler Bausubstanz. Unsere Lübecker Senatoren sollten sich hier gerne mal informieren ! Herausragend ist sicherlich das Schweriner Schloss, dessen Silhouette uns bereits von der Seeseite einen noch imposanteren Gesamt-Eindruck vermittelt hatte. Der Renovierungsfortschritt ist unverkennbar.

Beim Brunch im Seglerheim stärkten wir uns vom Erkundungsmarsch und später, an Bord von EMTON Klang das Pfingsttreffen bei Kaffee und Kuchen aus. Damit unsere Damen in der fremden Stadt nicht verloren gehen, hatten wir sie sicher zum Bahnhof geleitet.

Pfingstmontag 5. Juni 06

(10h 10min, 65 km, 7 Schleusen, 1 Brücke, Wetter : sonnig, morgens frisch Start um 9:00, wie immer lief der Motor ohne Mucken an. Das Auslaufen aus dem Sporthafen gestaltete sich wegen der geringen Wassertiefe als etwas schwierig. Der Propeller

wirbelte den Schlamm auf und das Ruder zeigte wenig Wirkung. Eine leichte Stegberührung war nicht zu vermeiden.

Wir durchquerten den Schweriner See und fuhren die Strecke auf dem Störkanal wieder zurück zur Mütitz-Elde-Wasserstraße (MEW). Da es angeblich in ganz Schwerin keine Wassertankstelle gab, mußten wir erst wieder ein Stückchen Richtung Lübz zurück, um in Galwitz zu tanken. Wieder auf dem Rückweg bogen wir nun an der Kreuzung Störkanal ab um die MEW in Richtung Elbe weiterzufahren.

An der Rehberger Hubbrücke kamen wir etwas zu spät an. Um eine Stunde Wartezeit zu vermeiden, wagten wir den Versuch, uns unter der abgesenkten Hubbrücke durchzuquetschen, was auch mit „briemarkendickem Abstand“ gelang.

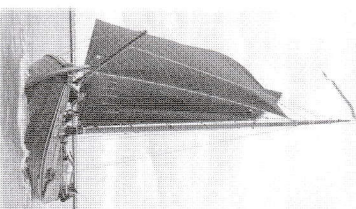
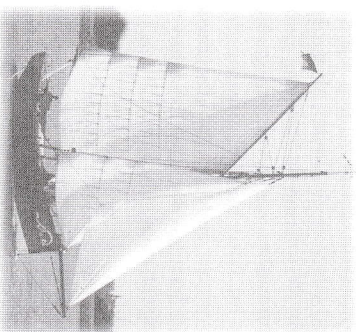
Der hübsche Sportboothafen in Eldena verfügt über eine gute Ausstattung und ist empfehlenswert. Das Dorf selbst wirkt eher verschlafen. Außer von bellenden Hunden war kaum Leben zu bemerken. Die alte, relativ große Kirche war leider nicht zu besichtigen.

Dienstag 6. Juni 06
(4h 40min, 32 km, 4 Schleusen, Wetter: sonnig, bedeckt, etwas wärmer, später Regenschauer)

Ablegen um 9:25. Die Uferländer boten wie immer eine abwechslungsreiche Flora. Bei Dömitz verließen wir die MEW und fuhren elbabwärts weiter. Welch ein Landschaftswechsel, von den kleinen engen Kanälen auf die breite Elbe.

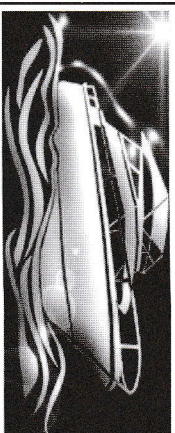
Der Landgang durch Hitzacker ist ein beeindruckendes Erlebnis. Kleine Fachwerkhäuser säumen die schmalen Gassen, durch die sich nur wenige Autos zwängen. Die Hochwasserschäden der jüngsten Vergangenheit sind äußerlich zum größten Teil wieder behoben.

1899 über 100 Jahre H. Bülftjer GmbH & Co. KG 2008 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



**MOBILER
BOOTSSERVICE**

- ★ Schiffrenovierungen
- ★ Hochwertige Polituren
- ★ Holz-, Um- und Ausbauten
- ★ GFK- u. Gelcoat-Reparaturen
- ★ Stabdeck verlegen u. sanieren
- ★ Einbauten aller Art (Bugstrahlruder etc.)
- ... usw.

www.mobiler-bootsservice.de
Service, den Sie sich leisten sollten!

E. FUHRMANN - Klosterstr. 11 - 26810 WOL / Driever
☎ (04955) 43 61 oder ☎ 0172 - 518 62 39
Fax: (04955) 93 66 20

Aus vielen geöffneten Kellerfenstern dringt aber noch ein leichter „Muffgeruch“ heraus. Transparente fordern die Politiker auf, doch endlich mehr für den Hochwasserschutz zu tun. Wir „lassen im Hafenrestaurant essen“ und erleben beim Anbordgehen ein „Halbmann über Bord“, weil der Smutje ausrutsche und bis zur Gürtelschnalle im Hafen versank. Sein Monolog über Ursache und Auswirkung ist hier mit kurzen Worten nicht wiederzugeben.

Mittwoch 7. Juni 06
(7h 40min, 74 km, 2 Schleusen, Wetter : sonnig, warm)

9:10, Auslaufen Hitzacker. Die Elbe floß breit mit ca. 6 km/h Strömung und führte mittleres Hochwasser. Am Ufer standen Bäume und Sträucher noch immer im Wasser. In Lauenburg bogen wir wieder in unser bekanntes Gewässer, den ELK. Dieses Mal verlangte uns die Schleuse Lauenburg wieder fast 1h Wartezeit ab. In Güstler wurde uns nun schmerzlich bewusst, dass unsere lange und erlebnisreiche Reise bald zu Ende gehen würde. An Bord gab es die letzte Abendmahizeit aus dem immer noch reichlich vorhandenem Bordvorrat. Die bevorratenden Ehefrauen hatten unsere Esslust wohl etwas zu hoch eingestuft oder nicht damit gerechnet, dass es auf dem Wege auch tolle Restaurants gibt).

Donnerstag 8. Juni 06
(6h 30min, 43 km, 5 Schleusen, Wetter: sonnig, warm)

9:17. Ablegen in Güstler. Heute stand die letzte Etappe der Heimreise auf dem Programm. So ein schönes Wetter wie an diesem Tag hätten wir gerne die ganze Fahrt über gehabt.

Auch unser Kanal ist wunderschön. Nach den vielen kleinen Kanälen, auch östlich von Berlin, kam er uns jetzt ganz schön breit vor. Ab der Kanal-Trave sind schon die Lübecker Türme wieder zu sehen. Um 15:47 waren wir dann wieder daheim im LMC, die Leinen wieder fest, das war's !

Resumé

Auf unserer langen Reise haben wir eine Strecke von 1348 km zurückgelegt, dabei haben wir 56 Schleusen und 3 Schiffshebewerke, sowie diverse Hub-, Dreh-, Zug-, Klapp-Brücken passiert. Petrus hat uns nicht gerade mit Sturperwetter verwöhnt, außer Schnee war alles dabei (aber besser so ein Wetter, als gar kein Wetter). Für die passende Kleidung hatten unsere Frauen aber weise vorgesorgt. Tagsüber war's im Boot kuschelig warm, denn unsere 6-Zylinder Heizung gab ihr Bestes. Andererseits konnten die kühlen Nächte den „harten Jungs“ nichts anhaben.

Unser Käpt'n war durch nichts aus der Ruhe zu bringen, selbst nicht in kritischen Situationen, die sich bekanntermaßen bei einer solch langen Fahrt immer mal ergeben.

Das Backen und Banken funktionierte immer vorzüglich. Unser Smutje hat uns bestens versorgt (Sonder- oder Einzelwünsche waren kein Problem). Auch die Bordkasse wurde pedantisch genau geführt. Wie bereits erwähnt, war unser 1. Decksoffizier eben Mädchen für alles (Logbuchführer, Festmacher, Backschafter, Unterhalter, usw., usw.).

Dass zum Fahren eines Oldtimers mehr als ein Führerschein gehört versteht sich fast von selbst. Immerhin ist unser Oldie schon fast 75 Jahre alt und besitzt immer noch seinen ersten Motor (deutlich größer zwar als heutige, aber wesentlich zuverlässiger). Unser technisches Know-How an Bord, das bordeigene Materiallager und der „Baseltrieb“ unseres Chieles hat zu keiner Zeit Zweifel an erfolgreichem Verlauf der Reise aufkommen lassen.

Unsere Stimmung an Bord war immer gut, höchstens mal vom Wetter getrübt. Auch ohne Rollenplan packte jeder da an wo eine hilfreiche Hand gebraucht wurde. So bleibt am Ende der langen Reise ein reichlich gefülltes Erlebniskonto und eine leichte Weimut zurück. **2**

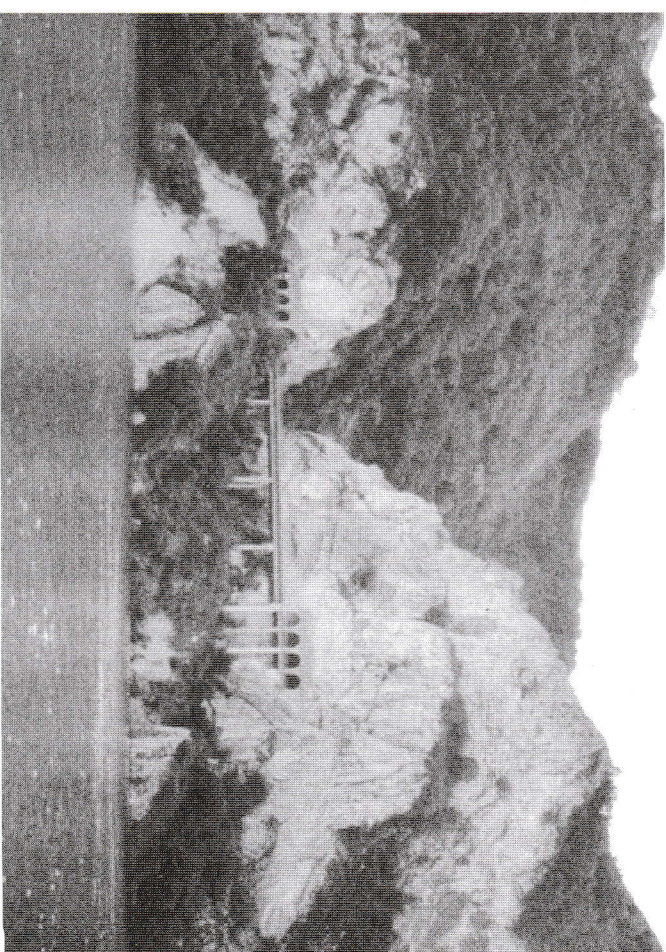
Donau, Danube, Duma, Dumay, Dumarra

Donausebericht Boot „CHRISTA“ vom Mai bis August 2007 von Rüdiger Linnartz (DIMV)

Über die Donau gibt es viele Bücher und Reiseberichte. Darum wollen wir, Christa und Rüdiger, es kurz halten. Der Fluss ist wunderschön und bereisenswert. Die Donau ist für die Großschifffahrt auf 2.400 km (gegenüber dem Rhein von 880 km) befahrbar. Groß, mächtig, stellenweise wild, stellenweise breit und mild ist dieser Fluss. Man muss ihn befahren und erleben.

Beginnen wir mit der Einnündung des Main-Donau-Kanals in die Donau bei Donau km 2411 in Kehlheim. Zu Tal – Regensburg – Passau – Jochstein, deutscher Teil, kulturell

und landschaftlich sehr schön. Dann kommt Österreich mit seinem Nibelungengau, Strudengau und der lieblichen Wachau. Alles wunderbare Landschaften sowie liebe nette Menschen. Die drei Gauen von Jochstein bis Wien erstrecken sich über ca. 270 km. Wien als schöne und kulturelle Stadt ist wohl bekannt. Nach Wien (Schleuse Freudenau) folgt zu Tal bis Hainburg die Lobau, ein großes Flussauengebiet mit vielen Altarmen. Vom Donaufährwasser aus gesehen sehr eintönig. Nach der Grenzstadt Hainburg folgt Bratislava (Pressburg). Dort muss man unbedingt ins untere Halenbecken bei km 1864,7 zu Dodo

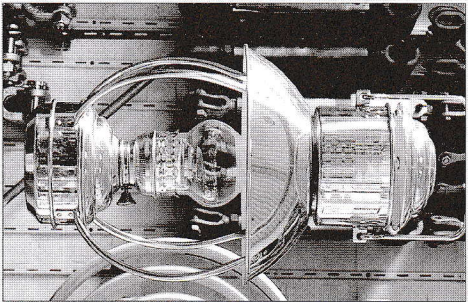


Die Kataraktenstrecke der Donau - Donaudurchbruch durch die Karpaten. Diese Strecke ist ca. 100 km lang. Etwa am Ende der Strecke ist die Staustufe „Eisernes-Tor“!

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ... Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



Internet-Shop und Katalogbestellung:
www.toplicht.de

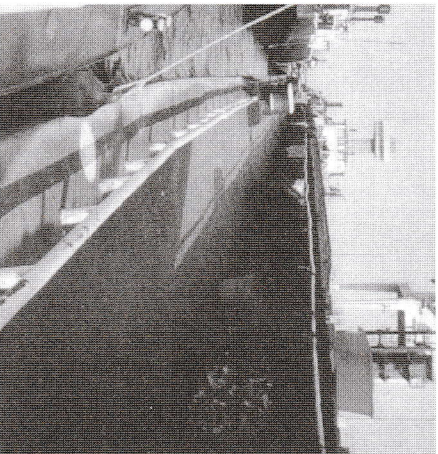
Toplicht GmbH
Friesenweg 4
D-22763 Hamburg
Tel.: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

(Haltenende rechts) einlaufen. „Dodo“ (80 Jahre alt) weiß alles über die Donau und steht dir mit Rat und Tat zur Seite. Ca. 50 km hinter Bratislava kommt die slowakische Staustufe „Gabčíkovo“ mit der nutzbaren Länge von 275 m und einer Breite von 34 m. Weiter zu Tal geht's durch die Länder Ungarn, Serbien, Kroatien, Bulgarien und Rumänien. Zum Teil

ohne Landschaften mit zurückliegenden Berggrücken. Die ungarische Tiefebene ist platt und total eintönig, so ca. 100 km lang. Von km 1050 bis km 950 zwängt sich die Donau durch die Westkarpaten – ein wahnsinniges Bootsergebnis. Rechts und links Berge von 300 – 400 m Höhe. Mal ist die Donau dort nur 80 bis 100 m breit und entsprechend 10 bis 40 m tief, mal ist sie zwischen den steilen Felsen bis zu 1 km breit. Viele Felsen fallen fast senkrecht in die Donau.

Nach ca. 100 km der Kataraktenstrecke (durch die Karpaten) kommt man zur Staustufe „Eisernes Tor I“. Dieses „Eisernes Tor I“ besteht zu je einer Treppenschleuse auf rumänischer und serbischer Donauseite. Licht-

vorsignale zeigen dir an, welche Schleuse in Betrieb ist. Dieses sind Treppenschleusen mit den gewaltigen Mäßen 275 m Länge und 34 m Breite sowie 2 x ca. 14 m Fallhöhe. Platz für einen Schubverband bestehend aus neun Leichtern und Schubboot sowie Sportboote. Sportboote die dann längsseits des Schubbootes festmachen.



Schiffe in der Schleuse „Eisernes Tor I“

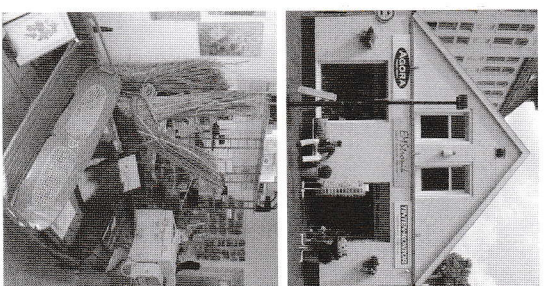
EMStronik

Elektrik - Navigation - Elektronik

- ◆ Nautisches Equipment
- ◆ Seefunk- und Binnfunkanlagen
- ◆ Radaranlagen
- ◆ Motorüberwachungen
- ◆ Schaltpaneele
- ◆ Ladegeräte
- ◆ Wechselrichter
- ◆ Spannungswandler
- ◆ GPS-Anlagen (Schiff / Auto)
- ◆ Fisch-Finder
- ◆ Echolote
- ◆ Beleuchtungsanlagen
- ◆ Autopilote
- ◆ Warnanlagen und Positionsüberwachungsanlagen
- ◆ Sachverständigenleistungen für Schiffs- und Werftelektrik
- ◆ TRABOLD - Filteranlagen
- ◆ Maritime Bücher und Postkarten
- ◆ ...und vieles mehr

EMStronik - Ihr Partner für Sport- und Berufsschifffahrt

EMStronik • Inh. Diedrich Janßen • Heisfelder Str. 1 • 26789 Leer
Tel.: 0 491 - 97 67 141 • Fax: 04 91 - 97 67 149 • e-mail: emstronik@t-online.de



KAPPIS NAUTIC

General-Vertretung Data Hydraulik



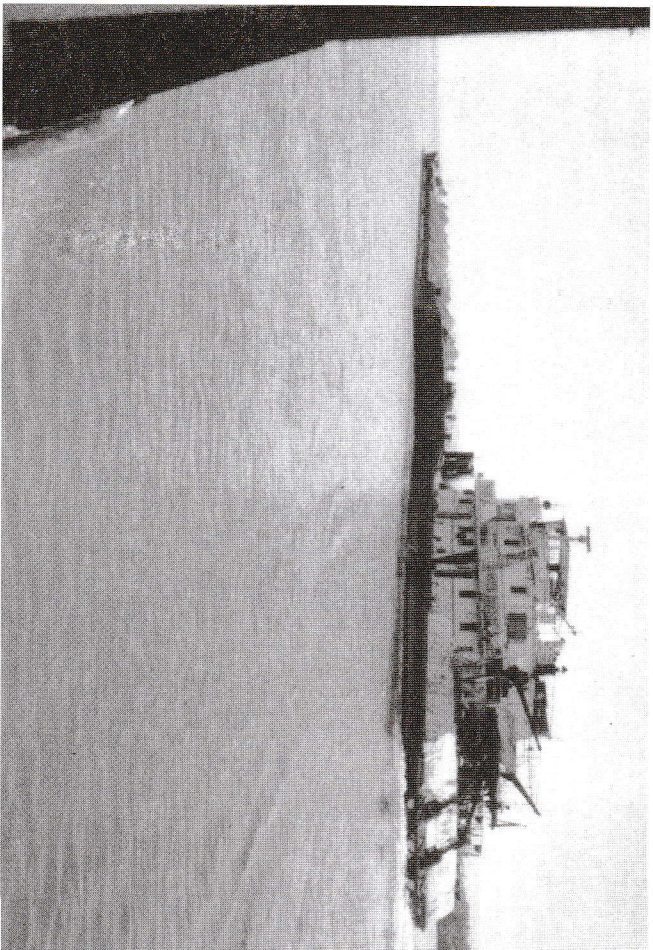
Hyd. Steuerung

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



Ankerwinden hydraulisch oder elektrisch, in Stahl, Bronze oder Edelstahl

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



Der „Große Bruder“ in feier Fahrt (Schuber - 40 m - mit 9 Leichtern je 75 m im Dreierpäckchen = Gesamtlänge: 265 m, maximale Breite 33 m)

Mit Wartezeiten vor der Schleuse bis zu zwei Stunden ist zu rechnen, weil jeder Treppenschleusenvorgang sehr zeitraubend ist. Nach weiteren ca. 50 km zu Tal kommen die Schleusen „Eisernes Tor II“, je zwei auf rumänischer J auf serbischer Seite. Dieses sind normale Schleusen mit den Maßen 150 x 14 m und 310 x 34 m. Auf jeder Seite sind je eine Schleuse auch für Neunerschubverbände vorhanden. Die Landschaft wird nun einödnig. Die letzten Gebirgsrücken (nur noch rechtsdonauisch) ziehen sich zurück.

Wir wollen bis Sulina (Mündung der Donau ins Schwarze Meer), sind aber nur bis Rousse Strom-km 495,6 gefahren und haben dann umgedreht. Warum?! Trotz EU-Beitritt von Rumänien und Bulgarien erwarten uns stundenlange Grenzformalitäten und das in vier auseinander liegenden Gebäuden. Das bedeutet von einem zum anderen und eventuell mehrmals hin und her (Zoll, WSP,

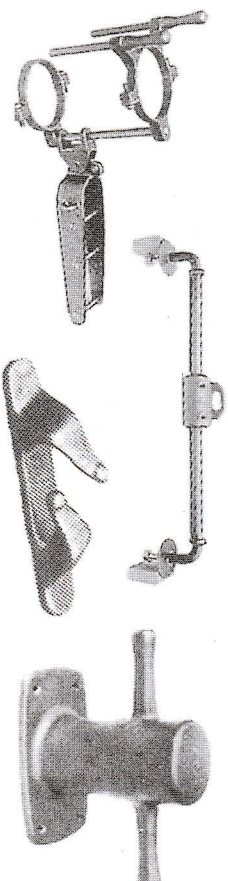
Landpolizei, Hafenkaptän). Anlegegebühren an Abfertigungssteigern von durchschnittlich 35 Euro (nix Lew, nix Lei, nur Euro). Da die Donau ab Hainburg (Österreich) stets Grenzfluss ist, summiert sich da so einiges. Man kann ja nicht Abend für Abend die gleiche Flussseite zum Übernachten nehmen. Folglich hat man öfter als nötig die Behörden am Hals. Ohne hier und da einen 10,- oder 20,- Euroschein dauert manche Abfertigung noch länger als die leider übliche Zeit von ein bis zwei Stunden. Serbien verlangt sogar bei der Einreiseklärung (natürlich auch bei der Rückreise) pauschal direkt 55,- Euro, nix Dinar - Landeswährung.

Fazit der Reise: Die Donau ist der ideale und schöne Wasserweg zur Durchreise aus unseren Revieren (Norddeutschland, Holland, Rhein) zum Schwarzen Meer bis zum Mittelmeer. Eine Hin- und Rückreise auf der gesamten Donaustrasse ist zeitraubend und

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

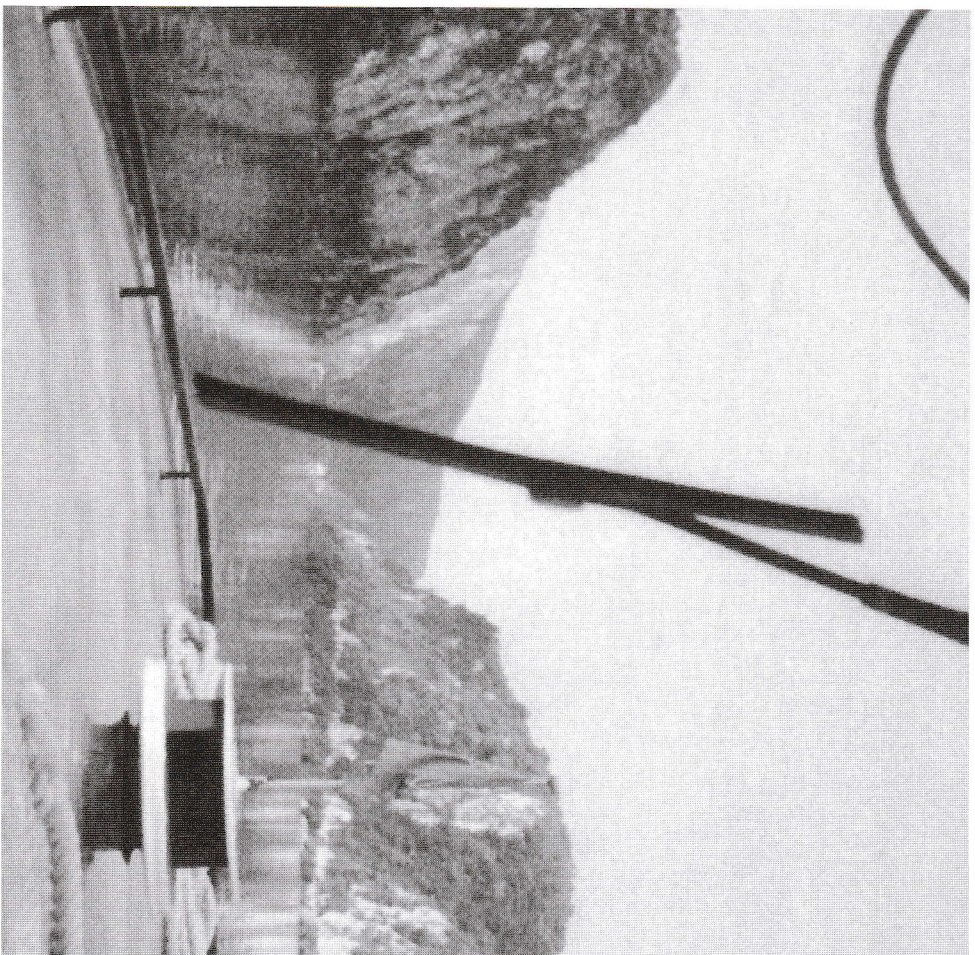
Löwen-Apotheke
Seit 1685 Familienbesitz
Inhaber Walter Bader
26789 Leer • Brunnenstraße 19 • Tel.: 0491-2237

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



GD Boote
Dauelsberg

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



BarKasse „CHRISTA“ (12,50 x 2,90 m) auf der Kataraktenstrecke der Donau

anstrengend, speziell die lange Rückreise gegen den Strom. Mit Land und Leuten (außer Behörden) gibt es keine Probleme im Gegenteil, sie sind alle nett, freundlich und hilfsbereit. Nachteile: Man braucht fünf Währungen (Euro, Forint, Dinar, Lei und Lew). Die Brennstoffbeschaffung ist schwierig. Wien und Budapest ok, hier klappt es per Zapfsäulen. Danach geht die Kanisterschlepperei los, meist per Taxi und durch Uferböschungen. Mit etwas Glück und „Scheinchenwedeln“ kann

man eventuell bei der Berufsschiffahrt auf Verständnis stoßen.

Über die gesamte schiffbare Donaustraße gibt es Fahrwasserkarten (neun Stück, spiralförmig gebundene Hefte von „Pierre Verbergh“). Vorsicht – die Donau ändert hier und da im unteren Verlauf ihr Fahrwasser. Es kann sein, dass eine der vielen Inseln anders passiert werden muss als aus der Karte ersichtlich ist. Trotzdem kein Problem, wenn man sich beim Fahren nach den Tonnen richtet. **23**

**Pamir -
Glanz und Untergang
eines Segelschiffes**
(Eigel Wiese)

Im September 2007 führte sich zum 50 Male der Untergang der Pamir. Viele der noch ungeklärten Fragen rund um den Verlust des Schiffes rückten damit wieder in den Blickpunkt. War es die geladene lose Gerste, ein schwieriges Frachtgut, das sich bei Krängungen wie Wasser verhält, die den Untergang des Schiffes herbeiführte?

Oder waren es falsche Einschätzungen und damit falsche Entscheidungen des Kapitäns? Wie konnte es dazu kommen, dass trotz der größten Rettungsaktion in Friedenszeiten die Pamir kenterte? 78 Schiffe nahmen nach dem SOS-Ruf der Pamir Kurs auf ihre Position – nur 6 von 86 Besatzungsmitgliedern überlebten nach heutiger Sicht.

Bisher wenig beachteten Indizien geht ein neues Buch von Eigel Wiese nach, der die Lebensgeschichte des Schiffes bereits in früheren Büchern zusammengetragen hatte. Die Ergebnisse seiner Recherchen hat er mit anerkannten Experten diskutiert und von ihnen prüfen lassen. Dabei kommt er in seinem Buch zu neuen Bewertungen der Untergangsursachen. Wie andere Kapitäne und Besatzungen sich in ähnlichen Situationen verhielten und vieles mehr wurde von dem Autor herausgearbeitet.

Aber nicht nur ihr spektakulärer Untergang ließ die Pamir zur Legende werden: mit ihr ging auch die Epoche der frachttragenden Großsegler zu Ende. In den 52 Jahren, die sie über die Meere schipperte, hatte die Viermasbark schwerste Stürme abgewettert und durch Eignerwechsel und Kriege alle Höhen und Tiefen eines Schiffschicksals durchlebt. Die damalige Zeit mit allen Begleitumständen lässt Eigel Wiese eindringlich und spannend auferstehen.

Koehlers Verlagsgesellschaft bmtH, Hamburg
164 Seiten, 24 x 30 cm

89 s/w-Abb., gebunden mit Schutzumschlag
Euro (D) 19,90, Euro (A) 20,50, SFr 37,20
ISBN 978-3-7822-0964-9 **24**

**Schiffahrt der Welt
Meere – Schiffe – Hafenstädte**
(Eberhard Petzold)

Für dieses Buch machte sich Eberhard Petzold auf den Weg über die Meere dieser Welt. Mit Containerschiffen, Tankern, Massengutfrachtern lernte er Schiffe, Werften, Hafenstädte in aller Herren Länder kennen. Drei Jahre ließ er sich hierfür Zeit. Impassante Eindrücke hielt er mit seiner Kamera fest. Der so entstandene Bildband zeigt die faszinierende Welt der Frachtschiffahrt von Hongkong bis Rio, von Hamburg bis Vancouver und von San Francisco bis Kapstadt.

Die Schiffe selbst, das Leben an Bord sowie die Gefahren und Stimmungen auf den Meeren, im Suez- und Panamakanal erlebt der Leser hautnah auf brillanten Fotografien. Ein weiteres Highlight sind die Aufnahmen, die der Fotograf in europäischen und asiatischen Werften gemacht hat. In der größten Werft der Welt, der Hyundai-Werft in Südkorea, konnte er mit einer Sondergenehmigung eine Woche lang fotografieren. Hier in der Wiege der Ozeanriesen von morgen beeindruckten die Großendimensionen. Flankiert werden die prachtvollen Aufnahmen von kleinen Reportagen über Menschen, Märkte und Maschinen. – Eine Bereicherung für jede Bordbibliothek.


Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg
208 Seiten, 24 x 30 cm
174 Farb-Abb., gebunden mit
Schutzumschlag
Euro 39,90 (D), Euro 41,10 (A), SFr 69,40
ISBN 978-3-7822-0962-5 **25**

Bücherecke

Wasserwege Handbuch 2007 / 2008 (Doris & Andreas Saal)

Alles Wissenswerte über Deutschlands Binnenwasserstraßen finden Sie in dem diesjährigstmalig erscheinenden Jahrbuch „Wasserwege Handbuch 2007/2008“. Neben einem Serviceteil mit Informationen zu Tankstellen, Schleusen und Signalanlagen enthält das Buch auch das offizielle und an Bord mitzuführende Handbuch Binnenschiffahrtsfunk 2007, das sich nach § 110 der Schifffahrtspolizeiverordnungen an Bord eines jeden Schiffes (auch Kleinfahrzeuge) befinden muss, wenn es mit Sprechfunk ausgerüstet ist. Berufsschif-

fer wie Sportbootfahrer erhalten zudem zahlreiche Informationen über Veranstaltungen auf dem Wasser (Wasserski und Wassermotorrad) auf deutschen Binnenwasserstraßen. Ferner sind in diesem Buch die Adressen aller Wasser- und Schifffahrtsämter sowie verschiedene Service- und Clubanschriften aufgeführt – Sehr informativ, übersichtlich und nützlich für den Bordbetrieb.

HEEL Verlag GmbH, Königswinter
256 S., Format 160 x 226 mm;
ca. 100 farb. Abbildungen
Flexcover
Euro 19,90
ISBN 987-3-89880-730-2 

GISA TEX

Industrie- und
Schiffsausrüstung

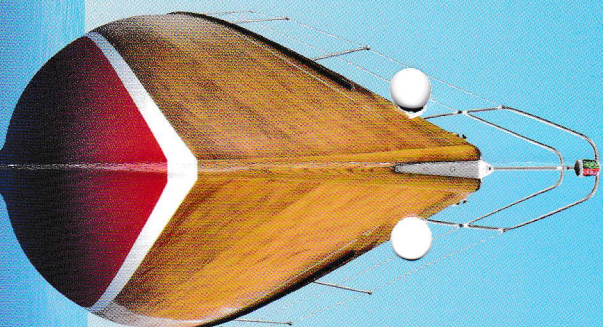
info@gisatex.de
www.gisatex.de

*Kostenlos
anfordern!
Katalog*

GISA TEX GmbH & Co. KG · Industrie- und Schiffsausrüstung
August-Bebel-Straße 16 · 72072 Tübingen · Fon 0 70 71 - 75 02 50 · Fax 0 70 71 - 75 02 60

Boote erleben & Werte erhalten

BOATFIT



www.boatfit.de

29. Februar bis 02. März 2008
Messe Bremen

- Einzige REFIT-Messe für GFK, Holz & Stahl
- Treffpunkt für Liebhaber klassischer und traditioneller Yachten
- Über 100 Praxisvorträge & Aktionen
- Verkauf von Ausrüstung & Zubehör



VERANSTALTER
meh
Messe und
Ausstellungsgesellschaft
Hansa GmbH

Tel.: +49 (0) 421 35 05 265

PARTNER
palstek