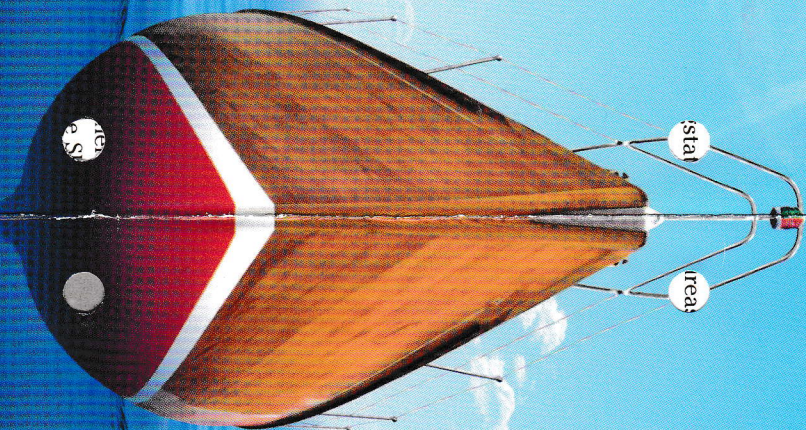


Die Maritime Erlebnis-Messe 2010

BOATFIT



closer-desi

26. - 28. Februar
MESSE BREMEN

www.boatfit.de



VERANSTALTER:

MESSE
BREMEN

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Geschäftsbereich Messe, Findorffstraße 101, 28215 Bremen
Tel.: (0421) 3505 -265, Fax: (0421) 3505 681, E-Mail: info@boatfit.de

PARTNER:

palstek

Klönsschnack

Nr. 20 - Dezember 2009



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



HARTMANN REEDEREI

SETTING THE RIGHT COURSE

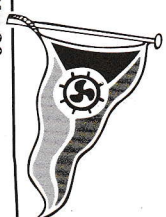
In der Welt zu Hause. In Leer daheim.

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

www.hartmann-reederei.de



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP



Klönsschnack

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

Nr. 20

Dezember 2009

Inhalt

Seite

Vorwort des neuen DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote.....	3
Nachruf zum Tode von Dieter Feddern.....	5
Nachruf zum Tode von Peter van Allen.....	6
In eigener Sache - Interimsteam Klönsschnack.....	7
Terminkalender.....	9
Wir über uns.....	10
Vorstellung der Mitglieder - Karel van Ommen.....	12
Kooperative Mitglieder der DTMV - Schipper Klötje Leer e.V.....	13
Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer - Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region.....	15
100 Jahre Traditionsschiff Prinz Heinrich.....	16
Berichte der Mitglieder - Klassische Schiffe in Enknhuizen (Niederlande).....	20
- Aus dem Logbuch der Solitär I - Wertbesuch mit Hindernissen.....	23
- Kokosnüsse im Schiffbau - 5000 Jahre Indischer Holzbootbau.....	28
- Aus dem Logbuch der Solitär II - Traditionsschiffreifen und Matjesstige in Emden.....	31
- Aus dem Logbuch der Solitär III - 2. Ditzumer Traditionsschiffreffen.....	34
- Nach Schottland mit der Poolster - Seehunde und rauhe See (auf Niederländisch).....	38
Schiffahrtsrecht - Toiletten auf Sportbooten - Ja oder Nein.....	47

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
e-mail: taucherschiff@nord-eom.net

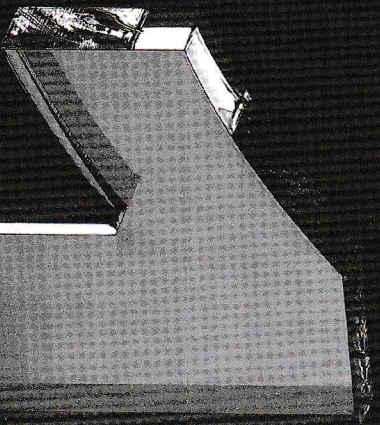
Titelfoto:
Fotos im Textteil :

Gestaltung:

Anzeigen :
Druck :

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Spätherbst)
Frank-Hilmar Bockhacker, „ANIMO“ c/o Schleuse Weener, Schleusenweg 1,
26826 Weener, Brunhilde Feddern
Uwe Freibote, Kohlenkai „Täucher K“, 27572 Bremerhaven, Tel.: 0471-3020401
Christine Giel
Frank-Hilmar Bockhacker, Günter Prahm, Franz Schmidt, Gerrit Langwisch
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in
inhaltlich verantwortlich
Grafik Team Webagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 - e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team, Johanne Ollmanns
Druckerei Soltermann, Leer

Vertrauen ist nicht die Summe günstiger Angebote, sondern das Ergebnis langjähriger harter Arbeit!



1. Platz – Bestes Bankenimage Volksbanken Raiffeisenbanken *

*Quelle: Markenmonitor „YouGov BrandIndex“, psychometrics AG/Stand: 7.11.2008

Wir machen den Weg frei

www.oestriesische-volksbank.de

Ostfriesische Volksbank eG



Die Vollbanken Raiffeisenbanken arbeiten im Finanzverbund mit DZ BANK, WGT BANK, Raiffeisenbank Schmalbach Hall, DG HYP Deutsche Genossenschafts-Hypothekenbank, easyCredit, Münchener Hypothekendarlehenbank, R+V Versicherung, Uthman Investment, VR LEASING, WL BANK.

Vorwort

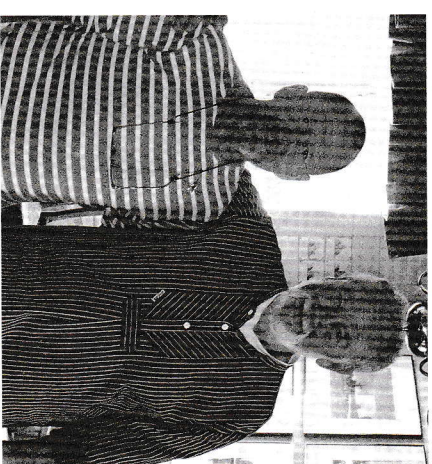
Uwe Freiboote, neuer 1. Vorsitzender der DTMV

Kurze Biografie zur Begrüßung

Uwe stammt aus einer Seefahrerfamilie in und um Bremerhaven. Schon Vater und Opa gingen zur See und so kam Klein-Uwe zu den Schiffen und fing dann auch selbst mit dem ersten Padelboot seine Karriere als Schiffs-eigner an. Der ex. Berufssoldat baute sich das 12m Segelboot Polaris selbst und machte umfangreiche Touren mit seiner Frau Beatrix.


Nachdem die Ansprüche der Hochseesegler an ein Zuhause sich etwas beruhigten und gleichzeitig mehr Platz benötigt wurde, entstand die Überlegung ein größeres schwimmendes Zuhause anzustreben und dafür auch auf die Hochseefähigkeit zu verzichten. 1997 fand Uwe bei einem Spaziergang den alten "Taucher K" von anno 1873, ein echtes Projekt, kurz nachgedacht und kurz entschlossen. Nach dem Spaziergang musste Beatrix sich ihr neues Heim anzuschauen. Obwohl sie fast vom Hocker fiel, wurde aus dem Großprojekt dann über die Jahre und mit sehr viel Liebe gebaut ein gemütliches Zuhause. Der Taucher stand dann lange auf dem Kohlenkai in Bremerhaven und wurde bearbeitet. Das Ex-Taucherschiff wurde langsam aber sicher wieder schwimmfähig und kam danach ins Wasser, mit der Schiffstaue fing dann der Innenausbau an und noch im gleichen Jahr kam der Umzug vom Segelschiff auf den "Taucher K". Ex. Auch eine neue Generation von Schiffer kündigte sich mit Björn an, nun waren sie bald zu dritt auf dem Taucher, der immer wieder den Preis des ältesten Traditionsschiffs bei Veranstaltungen sammelt.

Uwe lebt nun schon seit insgesamt etwa 25 Jahren auf einem Schiff und weiß über diese spezielle und freie Lebensweise genug um



Unser Foto dokumentiert die Übergabe des Staffeltabes des DTMV Vorsitz vom 1. an den zweiten Vorsitzenden und umgekehrt, da Franz von nun ab der 2. Vorsitzende ist.

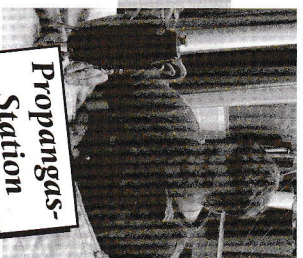
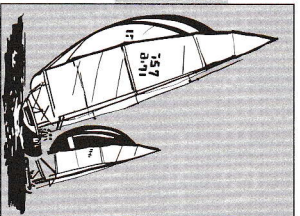
weiterhin nichts zu verändern. 1998 führen die Freiboot'en einen Binnenkönig, wobei sie in Leer die Familie Feddern kennen lernen und damit begann die Mitgliedschaft in der DTMV. Die bis dahin noch kleine eingeschlossene Gemeinschaft von Gleichgesinnten war ihm wie ein neues Zuhause und er übernahm nach einiger Zeit eines der Ämter im Vorstand. Als die Krankheit des damaligen 1. Vorsitzenden, Dieter Feddern, Reisen nicht mehr zuließ, vertrat Uwe Freibote ihn und damit die Interessen der DTMV bei der „Gemeinsamen Kommission für Historische Wäsefahrzeuge“ (GSHW), dem Dachverband der fahrenden deutschen Traditionsschiffe in Hamburg.

Vor zwei Jahren übernahm Uwe den zweiten Vorsitz. Auf der letzten Jahreshauptversammlung kam es dann zu einem durch den 1. Vorsitzenden Franz Schmitt gesundheitlich erforderlichen und gewünschten Wechsel im Vereinsvorsitz. 

Die Segelmacher

Masenfertigungen von Meisterhand

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



Salverius Nachf. GmbH

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



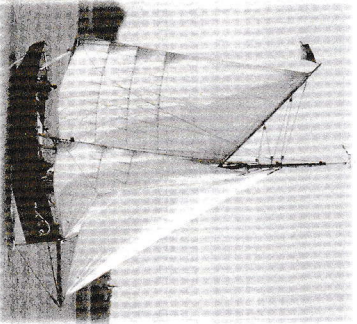
GRAFIK-TEAM - LEER

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

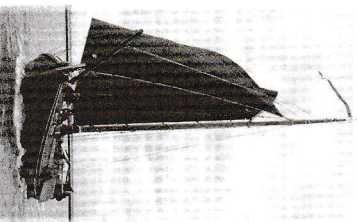
1899 über 100 Jahre

H. Bültinger GmbH & Co. KG

2009 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
www.bueltingerwerft.de · eMail: info@bueltingerwerft.de

Nachruf



Am 17. Juli 2009 verstarb unser Ehrenvorsitzender,
Träger der Goldenen Ehrennadel

Dieter Feddern

Er war Gründungsmitglied und von 2002 bis 2007 1. Vorsitzender der Deutschen
Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) in Leer.
Außerdem war er langjähriger 1. Vorsitzender des Bonner Yachtclubs e.V. (BYC)
und langjähriges Mitglied des Seglervereins Leer

Sein stets kameradschaftliches Verhalten, sein fachkundiger Rat und sein
unermüdlicher Einsatz für die Belange der DTMV fanden große Anerkennung.
Als er 2007 aus gesundheitlichen Gründen sein Vorstandsamt aufgeben musste,
wählte ihn die Mitgliederversammlung spontan zum Ehrenvorsitzenden.

Wir sind Dieter Feddern zu großem Dank verpflichtet.
Nun hat er seine letzte Reise angetreten.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung

Nachruf



Am 2. Oktober verstarb unser Geschäftsstellenleiter und Klönschnack Redakteur

Peter van Allen

Er war erst seit kurzer Zeit in dieser Rolle und Mitglied der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV).

Nach langer Krankheit, aber dennoch überraschend, verstarb er am 2.10.2009. Nach einer schweren Operation hatte er erstaunlich viel Perspektive und Vorfreude für die nächsten Klönschnack Aufgaben entwickelt, er war voller Elan und hatte noch so viel vor. Peter war trotz fordernder gesundheitlicher Bedingungen ein erstaunlich interessiertes und engagiertes Mitglied

Er hat im Alter von 56 Jahren zu früh seine letzte Reise angetreten. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung

In eigener Sache

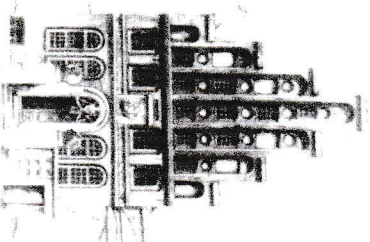
Interimsteam Klönschnack

Nach dem überraschenden Tod von Peter van Allen gilt es die Herausgabe des Klönschnack für die geplanten nächsten Ausgaben sicher zu stellen.

Hilmar Bockhacker hatte sich seit der letzten Hauptversammlung schon mehrfach mit Peter van Allen zwecks Vorbereitung der nächsten Ausgabe getroffen und erste Vorarbeiten geleistet.

Brunnhilde Feddern fand sich bereit die nächsten beiden Ausgaben mit ihrer langjährigen Erfahrung in dieser Arbeit nochmals zu unterstützen um eine kontinuierliche Weiterführung unserer Vereinszeitung zu ermöglichen.

Beide bilden nun bis zur nächsten Jahreshauptversammlung das Team für die redaktionelle und journalistische Vorbereitung, die Sicherstellung der Produktion, sowie die Vorbereitungen für den Versand unseres Klönschnacks. 



Historische Gaststätte Schiffergesellschaft

Wolfgang Steffen und Gerhard Birmsting
*Um Lübeck gesehen
zu haben, muss man in
der Schiffergesellschaft
gewesen sein.*

Aufmerksamer Service und
exzellente Küche werden Sie überzeugen.

NEU:
Schiffergastbar

„Gotteskeller“

Ein beliebter Treffpunkt im Hause
ist unser gemütlicher Wein- und Bierkeller

Lübeck · Breite Straße 2 · Tel. 04 51 / 7 67 76 · Fax 7 32 79

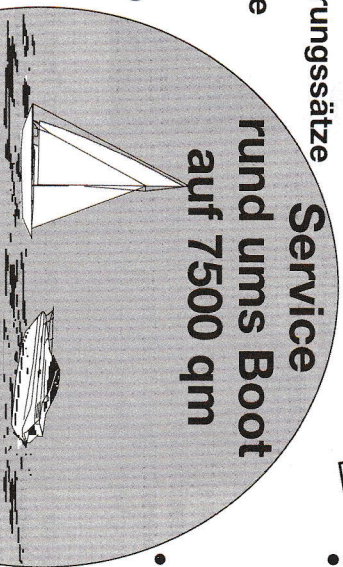




Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip
- Winterlager in der Halle oder Freifläche
- Boots-zubehör von A - Z



Service
rund ums Boot
auf 7500 qm

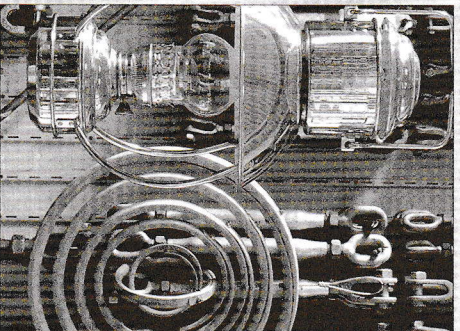
Inh. Johann Meyer · Pektumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21-97 93 09 · Fax: 92 92 95
www.motor-meyer.de · info@motor-meyer.de

TOPPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

Über 10.000 Artikel
liefern wir sofort aus
unserem Lager.
Gern schicken wir
Ihnen kostenlos
unseren Katalog:
den berühmten
"Kleinen Braunen",
der in keinem
Bücherschapp
fehlen darf.



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

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

Termine 2009/2010

- 29.11. - 20.12. Historischer Weihnachtsmarkt am Museumshafen in Leer
(an den Advents-Sonntagen), Veranstalter „Schipper-Klotte“ Leer
- 23.01. - 31.01. boot Düsseldorf
- 15.02. - 19.02. Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart Region, Seminar
der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule Potshausen in
Zusammenarbeit mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV).
- 26.02. - 28.02. BOATFIT, Messe Bremen
Deutschlands einzige REFFIT- & Klassiker-Messe mit Tipps, Tricks und viel
Know-how für Eigner, Crew und Liebhaber
- 07.05. - 09.05. Hafengeburtstag Hamburg - Wir gratulieren!
Der Hafengeburtstag geht zurück auf Kaiser Friedrich Barbarossa, der die
den Hamburgern am 7. Mai 1189 einen Freibrief ausstellte, der die
Zollfreiheit für Schiffe auf der Elbe bis zur Nordsee gewährleistete.
Das „größte Hafenfest der Welt“ bietet vier Tage lang unzählige Attraktionen auf
dem Wasser, an Land und in der Luft
- 21.05. - 24.05. Rheinwoche
- 29.05. - 30.05. Elsflther Seefahrtstage 2010 und Sternfahrt der Traditionsschiffe.
Traditionelle Schiffe der DTMV sind herzlich willkommen
- 28.05. - 30.05. Ender Matifestage
- 02.06. - 06.06. Deutscher Seeschifffahrtstag 2010 in Cuxhaven
Der Nautische Verein plant mit dem 33. Deutschen Seeschifffahrtstag in
Cuxhaven nicht nur eine Veranstaltung für das Fachpublikum sondern
gleichzeitig ein maritimes Großevent für Bürger und Gäste der Stadt
- 04.06. - 06.06. Hafenfest Bergkamen
Info: Monika Lichtenhof Tel.: 02307 / 965277
E-Mail: stadtmarketing@bergkamen.de
- 19.06. - 27.06. Kieler Woche 2010
- 25.07. - 28.07. Ruhrorter Hafenfest mit Großfeuerwerk "Ruhrort in Flammen"
- 22.07. - 25.07. LEER MARTIM - Internationales Tourenskippertreffen in Leer
- 31.07. - 01.08. Zielfahrt der DTMV 2010 Brake/Unterweser
- 06.08. - 08.08. Vegesack Maritim, Bremen-Vegesack
- 25.08. - 29.08. Sail Bremerhaven

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtens 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 sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschrieben Zielfahrten der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen sollen, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. Im kommenden Jahr wird uns diese Zielfahrt an die Unterweser zum schönen Städtchen Brake führen. Zum Internationalen Tourenskipper-Treffen „LEER MARTIM“ werden sich unsere Schiffe in Leer einfinden.

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

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betriebes der historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse,
- dem Schweizerischen Schluensenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionschiff Prinz-Heinrich e.V.
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909, Leer,
- dem Förderverein Deutsche Museums-wert e.V., Köln sowie
- dem Schipper-Klotje in Leer e.V.

Die DTMV wurde vor zehn Jahren während des Tourenskipper-Treffens im Hotel am Markt in Leer unter Anwesenheit des Präsidenten des Deutschen Motoryachtverbandes, Winfried Röcker, gegründet. In Vertretung des damaligen Bürgermeisters der Stadt Leer, Günter Boekhoff, nahm Wolfgang Gerlach an der Gründungsveranstaltung teil und überbrachte der DTMV als Gründungsgeschenk der Stadt Leer das Gastlegerecht. Dies wurde später von den Stadtwerken Leer und dem Aufsichtsrat konkretisiert. Die DTMV dankt für die großzügige Geste. Auch ausländische Mitglieder und Schiffseigner der DTMV fühlen sich hier wohl und verbringen gerne den Winter in Leer.

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

„Klonschnack“

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

Die zu zahlenden Beiträge:


- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro
- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend) = 25 Euro

Mitgliedschaft

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

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro
- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle
 1. Vorsitzender: Uwe Freibote,
 Tel.: 01 71 - 7 43 09 85 od. 04 71 - 3 02 04 01
 Leitung der Geschäftsstelle:
 Uwe Freibote Kohlenkai „Traucher K“
 27572 Bremerhaven
 E-Mail: taucherschiffk@nord-com.net

Website der DTMV: www.dtmv-online.de
 DTMV-Bankverbindung:
 Ostfriesische Volksbank Leer
 (BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00. 

Du bist nicht mehr da

*wo du warst,
 aber du bist überall
 wo wir sind
 und wir spüren
 deine Gegenwart.*

Brunni

Im Namen unserer Familie möchte ich allen Freunden und Klonschnack-Lesern für den geleisteten Beistand zum Tode meines lieben Mannes

Dieter Feddern

* 14.8.1938 + 17.7.2009

von ganzem Herzen danken.

Brunnhilde Feddern
 sowie alle Angehörigen

Karel van Ommen mit seinem Schiff "Reiderland"

Karel ist 1918 geboren und mit 91 Jahren unser ältestes Mitglied. Er trat 2003 unserem Verein bei. Karel kam bei der Arbeit in einem Charterbetrieb in Groningen im Jahr 1936 zu seinem lebenslangen Hobby. Sein erstes "Boot" war in diesen Jahren ein Kana mit Bohnenstange als Mast und Lumpen als Segel. Eine 4m lange hölzerne Lark war im Jahr 1940 ein Riesenschritt in eine weiterhin segelnde Zukunft. Karel restaurierte das Boot und fuhr auf die erste Regatta in Sneek.

Von nun an kann man ihn mit Fug und Recht Regattasegler nennen, denn er ließ kaum eine Chance aus sich mit anderen Seglern zu messen. Direkt nach dem 2. Weltkrieg investierte Karel nochmals in einen neuen Mast und neue Segel. Die Lark segelte er bis 1948. Danach stieg er auf eine 6m BM um. Regatten auf der Ems und den friesischen Gewässern blieben seine Freizeitliebe. Dann machte er wegen Nachwuchs ein paar Jahre Schifffahrtspause und kam dann 1960 mit einem 8,5m Kajitboot wieder aufs Wasser. Das Boot sollte 31 Jahre in der Familie bleiben. 1983 kaufte Karel die "Reiderland" und nutzt sie bis zum heutigen Tag. Der Heimathafen ist Uithuizen nördlich von Groningen.

Sie ist 1923 als „Amsterdammertje“ Hafenschlepper in Alphen a/d Ryn gebaut. Über die genaue Historie weiß Karel nur Bruchstücke. Er vermutet, dass ursprünglich ein „Industrie“-Motor bis 1946 den Antrieb bildete und die Reiderland im Hafen von Rotterdam arbeitete. Nach dem Kauf wurde das Schiff umfangreich restauriert und ein Hanomag-Motor mit 40 PS eingebaut. Der heutige Motor ist ein 6 Zyl. DAF mit 135 PS, die Länge beträgt 14m, die Breite 4m bei einem Tiefgang von 1,15m und einer Durchfahrtshöhe von 2,90m, das Gewicht liegt bei 25 Tonnen.



Karel schleppe einige Jahre lang Gruppen von bis zu 25 Körperbehinderten Seglern in kleinen Booten wie an der Perleschnur ganztagig hinter sich her und schildert diesen späten Schleppereinsatz als die schönste Aufgabe die er mit der Reiderland jemals zu bewältigen hatte. Auch kam Kapitän und Schiff oft bei Nikolausfeiern zum Einsatz.

Mit Gerda Vermeulen fand Karel vor 13 Jahren, direkt in der Nachbarschaft in Groningen, die perfekte Partnerin für sein Leben auf und am Wasser. Gerda musste sich zwar erst einmal an die langen Sommermonate im kleinen Schiff gewöhnen, liebt die Tourenmonate Mai bis Oktober aber mittlerweile ebenso wie Karel.

Seither fahren Sie in jedem Jahr in etwa die gleiche Tour und verbringen die schönen Monate zwischen Groningen und Wilhelmshaven, mit längeren Aufenthalten in Leer und Weener. Hoffentlich sieht man das Team noch viele Sommer so aktiv wie in diesem Jahr bei fast allen Veranstaltungen unseres Vereinslebens. **2**



Liebe Freunde,

wir haben uns sehr darüber gefreut, dass so viele Boote und ihre Besatzungen von Eurer DTMV bei uns waren, als wir im August unser 8. Treffen Traditions-Schiffe unner d' Rathuustoorn in Leer hatten.

Wir haben im Grunde ja das gleiche Ziel, Ihr für Traditions-Motorboote und traditionelle Berufsschiffe für sportliche Belange, wir für Traditions-Berufs-Schiffe und unseren Museumshafen. Für beide heißt es doch, was unsere Vorfahren an Liebe und Können in ihre Schiffe gesteckt haben, fordert unsere Achtung.

So ist auch 1995 unser „Treffen Traditions-Schiffe“ entstanden. Wir gerieten vor 15

„Schipper-Klotje“ sitt dorachter

Wiehnachtsmarkt achter d' Waag
Museumshaten an't Oever
Maiboorn wor't an moisten is
Treffen Traditionschiffe unner d'Rathuustoorn

Jahren in ein solches Treffen in Enkhuizen, Holland. Wie liebevoll waren die alten Schiffe gepflegt. Welcher Geist herrschte unten den Besatzungen. So anspruchlos im Grunde für sich selbst war das alte Schiff für Frauen und Männer Stolz und Glück zugleich. Eine Welt für sich, die wir bis dahin noch gar nicht kannten.

Was wir da gespürt haben, ließ uns nicht mehr los: Warum machen wir das nicht in Leer? So entstand, mit 34 Schiffen vor 14 Jahren das „Treffen Traditions-Schiffe“ in Leer. Inzwischen ist daraus, alle 2 Jahre, eines der bedeutendsten Treffen dieser Art entlang der Nordseeküste geworden. Rund 100 Frauen und Männer, allemal Freiwillige, haben sich im „Schipper-Klotje“ gefunden. Der Museumshafen entstand, der Maibaum und der



Historische Schlepper beim Treffen Traditionsschiffe im Leereraner Hafen

„Weihnachtsmarkt achter d' Waag“ an den Nachmittagen der Advents-Sonntage.

Stolz auf rund 140 Traditions-Schiffe bei unseren Treffen auf den Museumshafen, auf den „Weihnachtsmarkt“ mit einigen tausend Besuchern? Nein, das trübt uns nicht.

Die leise Begegnung mit Menschen, sie und ihre Denkweise zu erleben, denen im „Schipper-Klottle“ ein Ziel, ja ein Zuhause zu geben, das macht uns dankbar und treibt uns.

So möchten wir uns um die Schiffer und die Besatzungen kümmern, für sie da sein, mit ihnen singen, mit ihnen sprechen, zum Bürgermeister und zum plattdeutschen Gottesdienst gehen - ihnen Leer zu einem Erlebnis machen.

Und das geht weit über die Grenzen hinaus, tief nach Holland hinein. Ob es dann „Hollands Glorie“ für die viele alten Backdecker, die „Vereinigting Motorsleebhoten“ ist oder LVBHB für die ehemaligen Berufsschiffe! Was

tut's, wir können von ihrer anspruchsvollen Lebensweise so viel lernen.

Echte Freundschaften sind so entstanden die in schweren und glücklichen Tagen sich bewährt haben. Und wenn die Holländer dann immer wieder ihre Lieder von der See, von der Natur, von der vergangenen „Zuiderzee“ singen, dann packen sie uns da, woran wir im Alltag kaum noch denken.

So werdet Ihr verstehen, was uns in Leer so treibt. Wertet auch fühlen, dass wir uns wirklich freuen, wenn wir Euch bei uns haben. Danke, dass Ihr gekommen seid!

Bis 2011 – unserem nächsten gemeinsamen „Treffen Traditions-Schiffe unner d' Rath-ustoom“ in Leer.

Euer „Schipper-Klottle“

Günter Prahn

Pantaenius – da kann kommen, was will!



PANTAENIUS

Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · München · Tel. +49-89-99 84 34 20
www.pantaenius.de

© 2009/97. www.hqhd.de

Die historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems –Dollart-Region

In der Zeit vom 15.02. – 19.02.2010 findet an der Ostf. Ev. Landvolkshochschule Poishausen ein Seminar statt zum Thema „Historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems-Dollart-Region“. Die Veranstaltung wird in Kooperation mit der „Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V.“ (DTMV) durchgeführt.

Die Schiffahrt hat seit jeher die Entwicklung Ostfrieslands geprägt. Die Ems hat dabei als Lebens- und Wirtschaftsfader eine große Bedeutung für die Ems-Dollart-Region gehabt und u.a. das Ziegeleiwesen im Rheiderland, den Transport des abgebauten Torfes, die Binnenschiffahrt und damit den Handel in den Häfen Emden, Leer, Weener und Papen-

burg ermöglicht. Im Rahmen der Veranstaltung findet eine Fahrt nach Bremerhaven zum Deutschen Schiffahrtsmuseum statt. Im Leeraner Hafen werden die Restaurationsarbeiten des Traditionsschiffes „Prinz Heinrich“ besichtigt. Weiterhin ist eine Führung in der Kesselschleuse in Emden vorgesehen. Geplant ist außerdem die Besichtigung der „Revierzentrale Ems“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden.

Fachvorträge zum Thema „Traditionsschiffahrt“ runden das Programm ab.

Anmeldung und weitere Informationen unter Tel 04957/92854 oder halfwassen@potshausen.de

P BOAT CLASSICS

WARUM LANGE SUCHEN?

Die Verbindung von klassischer Bootsbaukunst und zeitloser Eleganz finden sie auf unserer Website.

P-Boat Classics

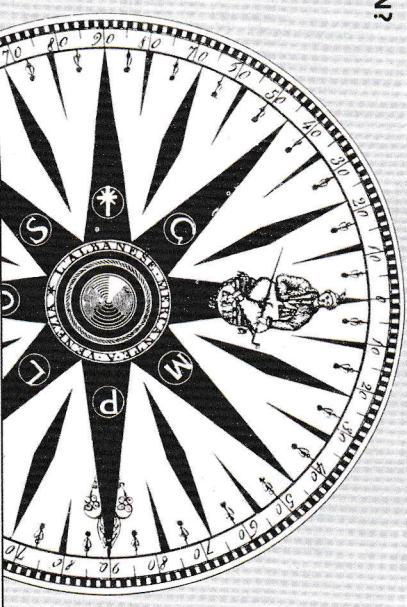
Am Hafen 57 · 26826 Weener

Telefon 04957-915885

Telefax 04957-915923

info@pboatclassics.de

www.pboatclassics.de




100 Jahre Prinz Heinrich

Im Jahr 1909 wurde auf der Papeburger Meyer-Werft der Doppelschrauben-Post- und Passagierdampfer Prinz Heinrich für die Borkumer Kleinbahn & Dampfschiffahrts AG gebaut. Prinz Heinrich verkehrte zwischen Emden/Leer und Borkum. 1958 fand ein Umbau zum Motorschiff statt und 1970 ging sie außer Dienst und wurde nur noch als Museumsschiff an der Ostsee genutzt.

2003 konnte der extra zu diesem Zweck gegründete Verein "Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V." das Schiff mit vielseitiger Unterstützung kaufen, nach "Hause" schleppen und somit vor der Verschrottung retten. Mit erheblichen Anstrengungen gelang es dem Verein die notwendigen Vorbereitungen für eine Restaurierung zu schaffen. Im Jahr 2004 konnte eine Anerkennung als Denkmal auf

dem Wasser mit folgenden Worten erteilt werden: "Das Traditionsschiff Prinz Heinrich ist der letzte Zeittzeuge der Epoche des Kaiserreiches als der letzte Deutsche Fracht-, Post- und Passagierdampfer... Es handelt sich hierbei um ein schiffahrtsgeschichtlich besonders wertvolles, in seiner Art einmaliges Schiff in Deutschland".

Am 24. 09. 2009 wurde am historischen Liegeplatz im alten Hafen von Leer am Nesselufer der 100. Geburtstag gefeiert, die DTMV war eingeladen.

Die Prinz Heinrich, nach erfolgten Stahlarbeiten am Rumpf, aber noch ohne Dampfmaschinen und Interieur, wurde von den zahlreichen Gästen des Vereins auf die neue Epoche in naher Zukunft eingeschwoeren. 

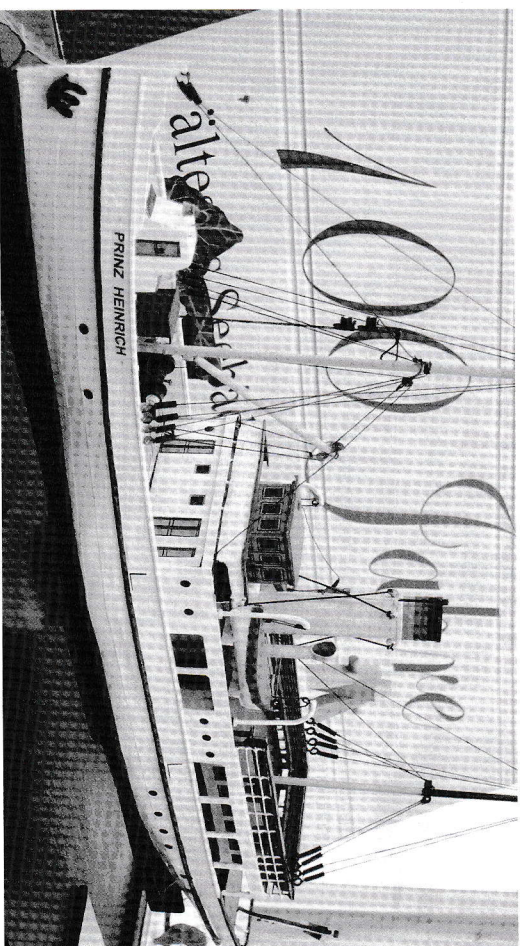
UNIFORMEN AUS KIEL



Uniformenhaus

Carl Kohrt
24103 Kiel
Tel. 0431/554323


- Uniformen für Marine, Heer, Luftwaffe, Vereine...
- Hochwertige Stoffe in hervorragender Passform
- Alle Änderungen im eigenen Atelier
- Umfangreiches Zubehör: Mützen vom Matrosen bis zum Admiral, Abzeichen, Bandschnallen, Ordensdekorationen, Diensthemden, -Pullover, Hosen, Mäntel, Colanis (Caban-Coats)
- Maritime Mode und Accessoires

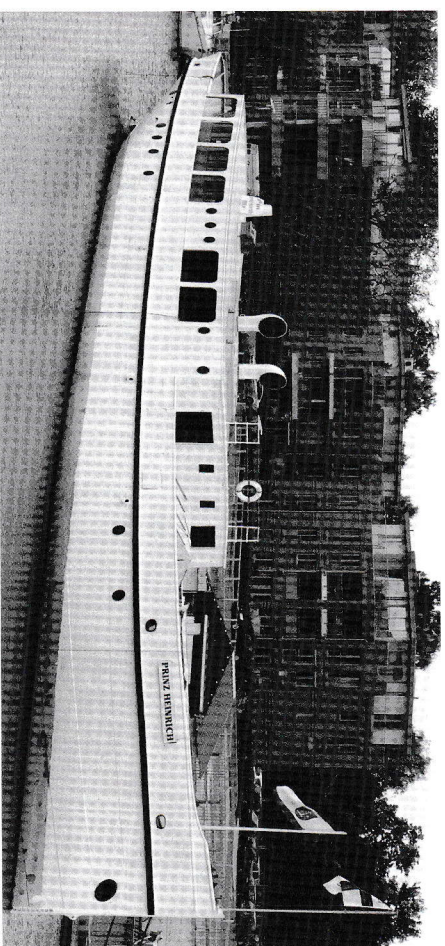


Die zahlreichen Redner zollten dem Verein und allen Unterstützern ihre Hochachtung für das Erreichte und stärkten auf verschiedene Art und Weise die Plattform für die noch anstehenden Arbeiten, die durchaus noch erheblich sind und evtl. auch dauern könnten, wenn die Unterstützung nun nachlassen würde.

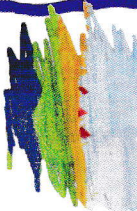
"Der Dampfer wird von Leer aus wieder Traditionsfahrten möglichst unter Dampf - vor allem zur Insel Borkum und dem niederländischen Deltzijl durchführen.

Nach vollendeter Restaurierung wird die Prinz Heinrich ihre Bedeutung als kulturhistorisches, einzigartiges und überregional bedeutsames Denkmal auf dem Wasser finden, als charmante, liebenswerte Botschafterin und als schwimmende Visitenkarte der ostfriesischen Fluss- und Wattenmeerlandschaft"

In diesem Sinne wünschen wir viel Erfolg und freuen uns schon auf die Ergänzung der Traditionsschiffe durch die restaurierte Prinz Heinrich! 



Hafen und Tourismus
WEENER



Weener (Ems)

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Hafen und Tourismus GmbH Weener
Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)
Tel. 0 49 51/305 10 • Fax 0 49 51/44 39
www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgasfischen
- Radwandertrips
- Veranstaltungsreihe
- moderner Yachthafen
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- preisgünstige Liegeplätze
- Hublift / Slipanlage, Bunkerstation
- 3200 qm Winterhafenlager
- moderner Waschplatz



Schleuse
Tel. 04951/1691



i Tourist Information
Tel. 04951/30510

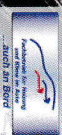
Weener lohnt sich...! Veranstaltungen in Weener

Termin	Uhrzeit	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
30.12.2009	19:00	Noelkonzert „Die musikalische Weihnachtsgeschichte“ mit Ludolf Heikens	Kreuzkirche Spiegelmoor	Ev.-ref. Kirchengemeinde Spiegelmoor und ORGANIUM Weener
03.01.2010	17:00	Neujahrskonzert mit Winfried Dablike Im Anschluss: Kaffee und Vorstellung der Instrumentensammlung im ORGANIUM	Georgskirche Weener	ORGANIUM Weener
04.01.2010	20:00	Traditionelle Verköbelung „Achten in de Bodeje“	Heimattmuseum Rheiderland Weener, Neue Str. 26	Hinterverein Rheiderland
16.01.2010 17.01.2010	19:30 15:00	Neujahrskonzert TMV Weener	Aula der Realschule in Weener	TurnerMusikVerein e.V. Weener
03.04.2010	ab 15:00	Osterfeuer Anzünden des Osterfeuers um 19:30 Uhr Festplatz hinter Neukauf	Weener, Neue Feldstraße Festplatz hinter Neukauf	TurnerMusikVerein e.V. Weener
30.04. bis 03.05.2010		Johannmarkt	Parkplatz Vogelsong, Weener	Stadt Weener
13.05.2010	11:00-12:00	Hafenkonzert	Vorplatz „Am Alten Hofen“	TurnerMusikVerein e.V. Weener Hafen- und Tourismus GmbH Weener

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für
Schiffselektrik und Dieseltechnik

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



Navigation bei 27° C

Entspannung bei 20° C



A&W

Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

Heiselder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33
www.uuw-bosch.de · eMail: info@uuw-bosch.de

Am nassen Dreieck

Cafe, Restaurant

Zimmervermietung

Bootsanleger

Hafenterrasse

- gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
- selbstgebackener Kuchen
- Frühstück mit Anmeldung
- tägl. ab 10 Uhr geöffnet
- 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



Klassische Schiffe in Enkhuizen (Niederlande)

Jan Bonder – Übersetzung: Brunnhilde Feddern

Anfang November land in Enkhuizen wieder die jährliche Messe der klassischen Schiffe statt. Etwa 130 Aussteller nahmen in diesem Jahr daran teil.

Die anwesenden Werften zeigten über 70 Neubauten von Plattendenschiffen. An diesen bunten Programm beteiligten sich Verkaufsstände mit Schiffszubehör, u.a. waren Segelmacher vertreten sowie auch Makler und Versicherungen.

Von der nicht kommerziellen Seite waren ca. 20 Aussteller mit dabei. Einige Stiftungen und Verbände gaben Einblick in ihre Arbeit. Die „Vereinigung Oude Glorie“ bis hin zur

„Stichting IJsselschuiten Gouwee“, waren anwesend. Besondere Schiffe konnten auch besichtigt werden.

Die neue „Korneliske Ykes 2“ aus Heeg und die restaurierte Utrechtsche Staatsyacht aus dem 16. Jahrhundert lagen in der Nähe der Kamper Kogge.

Die Messe klassischer Schiffe bietet den Ausstellern nicht nur Gelegenheit, ihren Kunden die Ware vorzustellen und zu verkaufen, sie ist vor allem auch dazu da, um den Zusammenhalt der Skipper untereinander zu festigen und auf die Historie hinzuweisen. Gerade diese Tatsache ist das Besondere an dieser Messe für die Wassersportwelt. **2**

Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2010

- ◇ 28. März Verkaufsoffener Sonntag von 13 bis 18 Uhr
- ◇ 01. Mai Eröffnung der Pünken-Saison in Wiltshausen
- ◇ 08. Mai Mitternachtsshopping bis 24 Uhr
- ◇ 14. Mai Ossiloop: Zielenlauf in Leer
- ◇ 06. Juni Pünkenmarsch mit Sommerfest der Bundeswehr
- ◇ 20. Juni Juliandenparkfest
- ◇ 26. Juni Bauernmarkt in der Fußgängerzone
- ◇ 03.-04. Juli Töpfermarkt in der Innenstadt

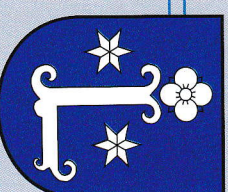
mit 30. Int. Tourenskippertreffen, Kinder-Stadtfest, DIMV-Treffen, Drachenbootrennen, Aktion „Motorbookkids“ u.v.m.

25. Juli Leeraner Teetied

- ◇ 28.+29. August Ruderregatta in Leer
- ◇ 03.-06. September Schützen- und Volksfest Loga
- ◇ 04. September Mitternachtsshopping bis 24 Uhr
- ◇ 05. September Citylauf
- ◇ 11.+12. September Stadtmehrsportfesten im Drachenbootrennen
- ◇ 25. Sept.-03. Okt. Ostfrieslandschau
- ◇ 03. Oktober Verkaufsoffener Sonntag von 13 bis 18 Uhr
- ◇ 13. Oktober Gallivernmarkt, VOST-Gelände auf der Nesse
- ◇ 13.-17. Oktober Gallimarkt rund um die „Große Bleiche“
- ◇ 17. Oktober Verkaufsoffener Sonntag von 13 bis 18 Uhr
- ◇ 22. Nov.- 30. Dez. Weihnachtsmarkt in der Innenstadt
- ◇ 04. Dezember Mitternachtsshopping bis 24 Uhr
- ◇ 12. Dezember Weihnachtsshopping bis 22 Uhr
- ◇ 4. Adventssonntag Weihnachtsmarkt achter d' Waag

...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

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



Aus dem Logbuch der Solitaer I

Wertbesuch mit Hindernissen

Fünf Jahre sind schon wieder vorbei. Das Schiffsattest für die SOLITAER (Zulassung für die Fahrt auf dem Rhein und alle anderen Binnengewässer) läutet ab und muss verlängert werden. Das Schiff soll dafür an Land, damit die Schiffsuntersuchungskommission (SUK) den Unterwasserbereich prüfen kann.

Ich habe mir dazu die Dietrich-Werft in Oldersum ausgesucht, mit der ich in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht habe. Die Leute verstehen ihr Handwerk und sind immer hilfsbereit und gut gelaunt.

Doch zunächst mache ich mir Gedanken, wie ich dorthin komme. Die SOLITAER liegt im Hafen Leer und hat als erste Hürde die Seeschleuse Leer zu überwinden. Sportboote werden grundsätzlich um 08.00, 14.00 und

17.30 Uhr geschleust. Man tut jedoch gut daran, die Schleuse vorher anzurufen, weil sich die Zeiten tideabhängig auch gerne einmal um eine Stunde verschieben können. Darüber hinaus kann man nur mit eintreffenden Berufsschiffen schleusen.

Die nächste Hürde ist die Jan-Berghaus-Bücke über die Ems. Diese wird seit vielen Monaten umgebaut, damit die immer größeren Traumschiffe der Meyer-Werft gefahrloser passieren können. Dem Bauverlauf angepasst, gelten ständig neue Regeln. Z. Zt. muss man mindestens 1/2 Stunde vorher die Brückenöffnung beantragen, wenn man - wie wir - mit stehendem Mast passieren will. Natürlich sind die GEZEITEN einzuplanen. Ich will ja mit abtaulendem Wasser fahren und nicht unnötig Sprit vergeuden.



MAN-Servicepartner
Nutzfahrzeuge

Notdienst 24 Stunden

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

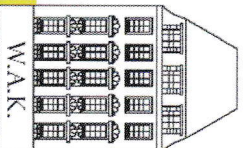
MAN|Service

BRUNO BRUNS GmbH

Württembergischer Straße 2 · 26723 Emden

Telefon (0 49 21) 9 32 40 · Fax 93 24 80

e-Mail: werbung@man-emden.de · homepage: www.man-emden.de



W.A.K.

Bootsversicherungen vom Fachmann

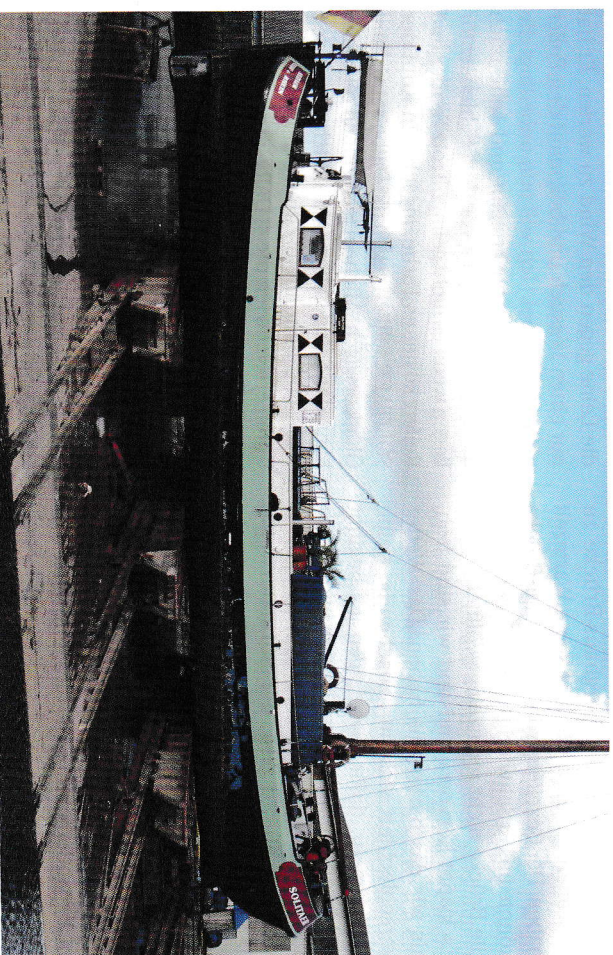
Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

WESER-ASSEKURANZ-KONTOR GmbH & CO. KG

Am Wall 149/150, 28195 Bremen

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

www.weser-asssekuranz.de



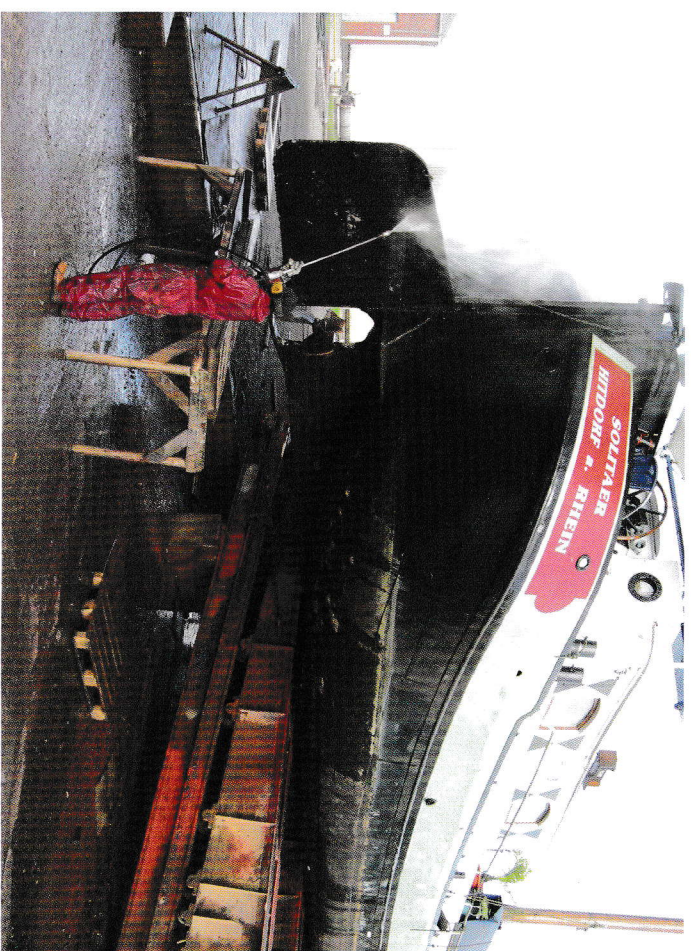
Prüfung auf Herz und Nieren - die SOLITAER auf der Helling in Oldersum

Als letzte Hürde kommt dann noch die Zufahrt zur Dietrich Wert in Oldersum. Ca. 2 Stunden vor Niedrigwasser hat man binnen und buten Wasser-Gleichstand und das Tor der Dockschleuse kann geöffnet werden. Man hat dann 15 - 20 Minuten Zeit das Tor zu passieren und zu dem dahinter liegenden Wertgelände zu fahren. Eine Absprache mit dem Schleusenwärter ist unbedingt erforderlich. Wenn man bei der Werft angemeldet ist, wird das Organisatorische von dort erledigt und man wird in Empfang genommen.

Ich habe mir einen Plan gemacht, wie ich die Hürden nehmen will. Freund Michael Wille ist mit von der Partie. Als wir am 26.05.09, gegen 13.30 Uhr, vom Museumshafen in Leer wegfahren, scheint die Sonne. Ems Trafik meldet jedoch Wind 6 - 7 auf dem Dollart und es gibt eine Starkwindwarnung für die ostfriesische Küste, in Bön bis 10. Wir passieren zunächst die Schleuse Leer. Der Schleusenmeister ist sehr freundlich und hilfsbereit. Er fragt nach unserem Vorhaben und bietet an, den Kollegen an der Jan-Berghaus-Brücke zu informieren, damit wir dort keine Wartezeit haben. Der Gezeitenstrom in Richtung Brücke könnte uns in Schwierigkeiten bringen, wenn die Brücke nicht rechtzeitig geöffnet würde. Es klappert hervorragend und wir sind froh, als wir das hinter uns haben. Das Wetter verschlechtert sich nun zusehends. Keine Sonne mehr, dafür Nieselregen. Es beginnt zu blasen. Weiße Schaumkronen bilden sich auf der Ems und wir nehmen Wasser über. Mein Bordhund Zira, der normalerweise dem Motorengeräusch ausweicht und sein ruhiges Plätzchen neben der Ankerwinde am Bug schätzt, kommt völlig durchnässt und entnervt nach achtern und will unter Deck. Die SOLITAER hat kein Ruderhaus. Wir stehen draußen und haben unser Regenzeug an. Expandergummi, die die Plane über dem Steuerstand halten, verabschieden sich nach und nach und müssen während der Fahrt ersetzt werden. Es knattert und tobt um uns

herum. Ein Plattbodenschiff hat wenig Tiefgang und ist ohne Ballast windempfindlich. Bei Wind von der Seite haben wir Mühe, dem Tonnenstrich zu folgen. Über Funk höre ich, wie sich Binnenschiffer abmelden und ihre Fahrt unterbrechen. Vermutlich treiben wir uns nur noch alleine auf der Ems herum.

Ich mache mir inzwischen Gedanken, wie wir in Oldersum anlegen können. Mathias Bromisch, Freund und Mitarbeiter der Dietrich Wert, erkundigt sich telefonisch wo wir sind und meldet, dass der Wind genau querab zur Wertzufahrt steht. Keine beruhigende Nachricht. Es nützt jedoch alles nichts, wir müssen irgendwie anlegen. 4 Dalben stehen in Reihe vor dem Tor der Dockschleuse. Ich drehe den Bug des Schiffes gegen den Wind und stehe damit quer in der Fahrtrinne zur Dockschleuse. Ich achte darauf, dass das Schiff nicht verfällt, lasse mich auf die erste Dalbe zutreiben. . . . und rausche vorbei. Bugstrahlruder oder sonstige Hilfsmittel gibt es nicht. Die zweite Dalbe „rast“ auf uns zu. Michael hat Mühe, die Leine gegen den Wind zu werfen. Er hat nur einen Versuch und bekommt den Poller nicht. . . . Vorbei. Ich will nun unbedingt die 3. Dalbe zu fassen kriegen und sehe mich im Geiste schon quer vor dem Schleusenort liegen wenn es nicht gelingt. Trotz Pender und Reifen kostet es Farbe, als ich den Kopf der SOLITAER seitlich gegen die Dalbe setze. Zum Glück erwischt Michael jetzt einen Poller und kann das Schiff halten. Als es sich durch den Wind und ohne mein Zutun um weitere 90° dreht, erreiche ich die 4. Dalbe mit dem Achterschiff und kann ebenfalls festmachen. Ich atme auf. Dass ich falsch herum mit dem Heck zum Schleusenort stehe ist mir angesichts der besonderen Umstände egal. Ich bin ja nicht hier, um einen Schönheitswettbewerb zu gewinnen und freue mich darüber, dass keine größeren Schäden entstanden sind. Später, als das Schleusenort aufgemacht werden kann, fahren wir noch einmal auf die Ems, drehen auf und können dann zügig in den



„Schweinckram“, die SOLITAER wird im Unterwasserbereich gereinigt

Hafen einfahren. Mathias hilft uns dabei mit seinen Ortskenntnissen und sorgt dafür, dass langsam wieder Ruhe einkehrt.

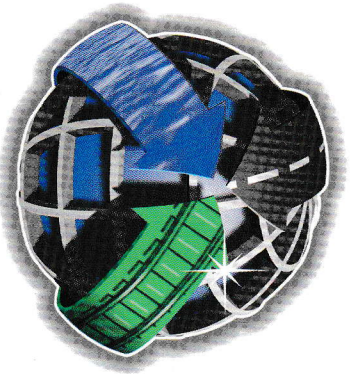
Am nächsten Tag gehen wir auf die Helling. Professionell und problemlos ziehen die Leute um Jens Dietrich die SOLITAER an Land. Das Schiff wird im Unterwasserbereich gereinigt, der Boden mit einem Ultraschallmessgerät geprüft und anschließend wieder angestrichen. Die SUK Hamburg, Herr Krieger, prüft das Schiff auf „Herz und Nieren“, kleinere Mängel müssen behoben werden. Ich bin rundum zufrieden und habe meinen Spaß mit den Wertleuten.

Freitags 09:00 Uhr, gibt es traditionell zum 2. Frühstück Bratwurst mit frischen Brötchen“, erklärt mir Mathias tags zuvor. Erst glaube ich an einen Scherz und daran, dass man mich auf den Arm nehmen will. Aber es ist wirklich so. In der Werkstatt haben fleißige Hände alles

vorbereitet. Der Duft ist unwiderstehlich und macht Appetit. „Eine Wurst kostet 1,-. Wenn Du Geld hast werf es in die Kasse, wenn nicht, ist es auch gut. Spenden sind immer willkommen“, sagt der Werkmeister. Jeder bedient sich selbst. Vergeblich suche ich ein Messer, um ein Brötchen aufzuschneiden.

„Hier, nimm das Sägeblatt“, sagt ein Arbeiter. „Die Messer verschwinden immer wieder. Sägeblätter haben wir genug im Lager“. Ich schaue mir misstrauisch das Werkzeug an. Es ist neu und sauber. Ich habe keine Problem damit und es funktioniert hervorragend. Toll! Nach ein paar Tagen ist mein Schiff fertig und geht wieder ins Wasser. Die Jungs von der Werft haben keinen Leerlauf und ziehen sofort das nächste Schiff an Land. Diesmal den Halenschlepper ULRIKE aus Leer. Mir bleibt nur, mich herzlich zu bedanken und meine Abreise zu organisieren. **23**

Franz Schmidt



Neuss Trimodal GmbH

Neuss Trimodal GmbH · Hammer Landstraße 91 · 41460 Neuss
Telefon +49 (0)2131 71891-0 · Telefax +49 (0)2131 71891-219
info@neuss-trimodal.de · www.neuss-trimodal.de

Schiffsmaklerei
Fikkers.nl
Mitglied
Holländische
Schiffmaklerverschein

 ref.3014	 ref.2289	 ref.4004
 ref.1683	 ref.1991	 ref.2390

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

H. LOHMANN
SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt
Preiswerter Internetshop – über 4000 Artikel
www.lohmann-webshop.de

Schiffs- und Industriebedarf e. K.
49733 Haren (Ems)
Telefon (0 59 32) 7 34 70
Bunkerboot Lohtank III
45711 Datteln
Mobil (01 71) 3 55 22 17

Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster
Bunkerboot Lohtank I
49733 Haren (Ems)
Mobil (01 60) 96 45 66 71

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

▶▶▶ www.magdeboot.de

12.-14. MÄRZ
MAGDEBOOT
2010

Volle Fahrt voraus!



...mit der **Gebrauchboot Börse**

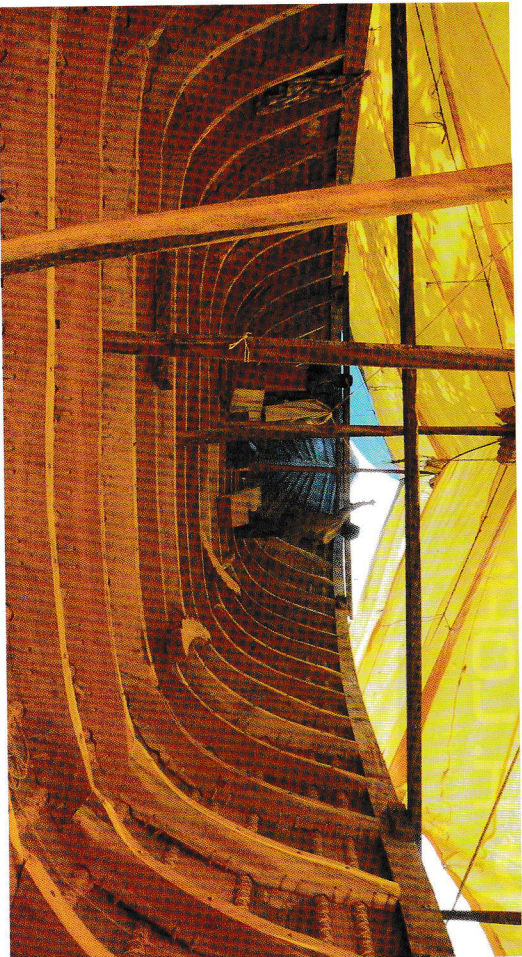
Zum 11. Mal
Messe für neue und
gebrauchte Boote,
Zubehör und
Wassersport

Öffnungszeiten
FR-50, 10-18 Uhr

**MESSE
MAGDEBURG**

Veranstaltungsort:
MESSE MAGDEBURG
Tessenowstr. 9 · 39114
Magdeburg

Veranstalter:
Messe- und Veranstaltungs-
gesellschaft Magdeburg GmbH
Telefon 0391 5934-430
berrnd.panteleit@mvgm.de
www.mvgm.de



Innenansichten auf einer kleinen Wert in der Provinz Kerala, Süd-Indien

Kokosnüsse im Schiffbau – 5000 Jahre Indischer Holzbootsbau

Als es noch denkbar düster war rund um den Schiffbau in Mitteleuropa, ach nein fast überall auf diesem Planeten, gab es neben den Hochkulturen in Mesopotamien, Ägypten und China, auch eine etwas weniger bekannte weitere frühe Hochkultur im Tal des Indus, auf dem Gebiet des heutigen Pakistan. Ausgehend von dieser Harrapata Zivilisation (etwa 3000 bis 1800 vor Christus) entwickelte sich Kultur und Wissenschaft rund um den Indischen Subkontinent und eben auch der Schiffbau.

Erst 1955 entdeckte man bei Ausgrabungen in Lothal, nördlich von Bombay ein uraltes Tidendock mit den Ausmaßen 214 x 36 Meter und einer noch messbaren Tiefe von 3 Metern. Es wird angenommen dass die größten gebauten Schiffe bis zu 60 Tonnen Tragkraft hatten und damit deutlich vor Christi Geburt zu den größten der damaligen Welt zählten. Besonders an der Indischen Westküste rund um das Arabische Meer fanden die Kennnisse und Fähigkeiten der frühen Schiffbauer

beste Bedingungen um sich zu entwickeln.

Die Wälder des südlichen Indiens reichen bis ans Meer und waren gefüllt mit geeigneten Bäumen die beste Eigenschaften für den Schiffbau mitbrachten. Die Gewürze, die Früchte, die exotische Fauna und Flora ließen schon früh den Handel mit China und dem Arabischen Raum aublühen und damit auch



Neubau eines 20m Rumples mit den dicken Kokosnusswästen der vernähten Planken

die Werften sowie die Kästen der Bootsbauer.

Gut dokumentiert sind auch größere kriegerische Auseinandersetzungen zwischen den Arabischen und Indischen Seestreitmächten und die damit verbundenen Versuche durch Schiffsbauertechnik Macht und Größe zu erlangen, oder sich zumindest zur Wehr setzen zu können.

Die Kenntnisse des Schiffbaus wurden von Generation zu Generation übertragen und ausschließlich in den entsprechenden Kästen der so genannten "Mestas" oder "Acharis" weitergegeben.

Verwendete Hölzer variieren von Region zu Region je nach Verfügbarkeit. Teak ist kaum noch dabei und obwohl die Europäischen Sprachen nur wenige Wörter vom südlichen Teil des Subkontinenten mitbrachten, kommt das Wort Teak hierher. Es müssen daher einst riesige Teakbestände gewesen sein, auch heute sieht man noch vereinzelt Exemplare mit ihren riesigen Tellerblättern kraftvoll in der botanischen Vielfalt dieser Monsunregion.

Die Grundstrukturen der geteertigten Boote basieren auf massiven Kielen, Vorsteven



Ruderboote - überall im Einsatz

und Achtersteven. Die Planken wurden horizontal an Kiel und Spantenkonstruktion angebaut. Die Planken wurden wohl immer auf Stoß gesetzt und sehr häufig "vernäht". Bambus war das Material für die Masten.

Im Winter 2009 habe ich während einer mehrmonatigen Reise kleine Werften an der südlichen Westküste Indiens, in den Provinzen Kerala und Karnataka besuchen können. In diesen kleinen Werften lebt die Schiffbauradition von Jahrtausenden. Vor allem werden die Holzsorten Alpassi (Cinntha karra) und Pannimaram (Ceiba pentandra) verwendet. Es sind verhältnismäßig leichte Hölzer,




Ein 20 Meter langes Hausboot im Tourismuseinsatz auf den „Backwaters“ von Kerala

die aber auch den lang anhaltenden Regenfällen der Monsunzeit beste Verwitterungsresistenzen entgegensetzen können.

Um die Planken zu biegen werden weiterhin traditionelle Methoden unter Hilfe von aufgetragenen Fischölen und Kuhdung praktiziert.

Um die Stoßfugen der Planken abzudichten wird die Kokosnuss und deren äußere Fasern in einem ausgeheilten Prozess oft vor Ort auf dem Wertgelände genutzt um entsprechende Fäden und Seile zu verdrillen. Um die Planken feste vernähen zu können, werden von außen in sehr regelmäßigen Abständen Lochpaare gebohrt und dazwischen verbindende Schlitzte gestemmt. Innen werden dicke Wulste aus Fasermaterial und einer Paste aus Cashewnüssen gegen die Stoßfuge gezogen und fixiert. Von außen werden die Löcher und Schlitzte noch mit

Dichtungspaste aufgefüllt. Diese uralte Technik wird das Boot für eine Zeit von etwa 10 Jahren sicher dichten. Danach sind Reparaturen fällig. Insgesamt werden den Rumpfen die ich anschauen konnte 20 bis 30 Jahre Nutzungserwartung gegeben. Auf den besuchten kleinen Werften wurden bis zu 20 Meter lange und 4 Meter breite Rumpfe gefertigt. Ein Augenschmaus für Liebhaber traditioneller Bootsbaukunst!

Dennoch ist die Moderne im Anmarsch und übernimmt durch entsprechend industriell gefertigte Boote aus Stahl und Plastik diesen uralten Markt zunehmend. Die rasanten Veränderungen in Indien werden die vielen kleinen und teilweise uralten Werbetriebe weiter bedrängen. Wie viel der 5000 Jahre Bootsbaugeschichte diese Zeit überdauern wird ist bedrückend fraglich. 

Frank-Hilmar Bockhacker
Animo/Krefeld



In der Vorpriek - traditioneller Holzbootsbau in Handarbeit



Klönsschnack im Ratsdelft. Viele Traditionsschiffe waren angereist

Aus dem Logbuch der Solitaer II

Traditionsschiffreffen und Matjestage in Emden

Die SOLITAER ist wieder in Fahrt. SUK-geprüft und „runderneuert“ fahren wir am 4.06.09 auf der Ems Richtung Emden. Fritz Röpké ist diesmal dabei, der mit seinem schönen Schiff HOOP OP ZEGEN in Emden zu Hause ist und beste Revierkenntnisse hat. Wir kennen uns schon sehr lange und es gibt immer was zu klönen. Auf ihn kann ich mich blind verlassen.

Wir sind unterwegs zum Traditionsschiffreffen im Rahmen der 20. EMDER MATJESTAGE, vom 5. - 7. Juni 2009. Daniela Baumann und das Team des Museumshatvereins haben eingeladen und erwarten uns im Ratsdelft. Heute ist der windigste Tag der Woche. Trafik meldet 5 - 7. Ich komme einigermaßen zurecht, weil die SOLITAER mit 24 m Länge die Wellentäler weitgehend überbrückt. 100 m hinter uns reihen jedoch 2 junge Frauen mit einem 10 m langen Kutter jede einzelne Welle ab. Vor Stunden sind sie in Papenburg

gestartet und froh, endlich den Außenhafen Emden und damit ruhigeres Wasser erreicht zu haben. An der Seeschleuse haben wir Glück. Ein Binnenschiff meldet sich an und nach nur ½ Stunde Wartezeit können alle in den Hafen einschleusen. Auch bei den drei Brücken vor dem Ratsdelft haben wir Glück. Nach nur 10 Minuten Wartezeit gibt es eine Lücke im Fahrplan der Bundesbahn und die Brücken können geöffnet werden. Im Ratsdelft angekommen, helfen Daniela und Peter beim Festmachen und geben erste Informationen. Das Programm des Festes steht in einer Broschüre. Ansonsten gilt schon traditionell: samstags und sonntags ab 08.00 Uhr Frühstück am Treffpunkt Halentor. Besondere Termine sind Samstag, 14.00 Uhr, Empfang beim Bürgermeister im Rathaus und um 18.00 Uhr. Matjessessen. Ansonsten herrschen Jubel, Trubel, Heiterkeit, ein riesiger Trödelmarkt um den Hafen herum

Ihr Druckhaus in Ostfriesland!



Sollermann
Druckerei und Verlag

Sollermann
Druckerei GmbH

Unser Service hat viele Namen:



Heiner Sollermann
Kundenberater



Tina Brala
Sekretariat, Auftragsannahme



Jochen Sollermann
Koordination



Friedhelm Wilken
Logistik, Telefonzentrale

Das Team von „leer aktuell“:



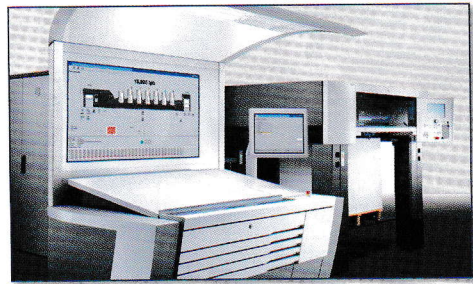
Johann Sollermann
Kundenberater



Meik Hochmann
Kundenberater



Sonja Brants
Redaktion



Am Emsdeich 23 · 26789 Leer · Telefon (04 91) 97 99 90-0 · Fax (0491) 97 99 90-9 · info@sollermann.de · www.sollermann.de

Berichte der Mitglieder



Die Mannschaft vom Museumshafenverein Emden

und ständig wechselnde musikalische Darbietungen auf zwei extra für die Matjestage aufgebauten Bühnen.

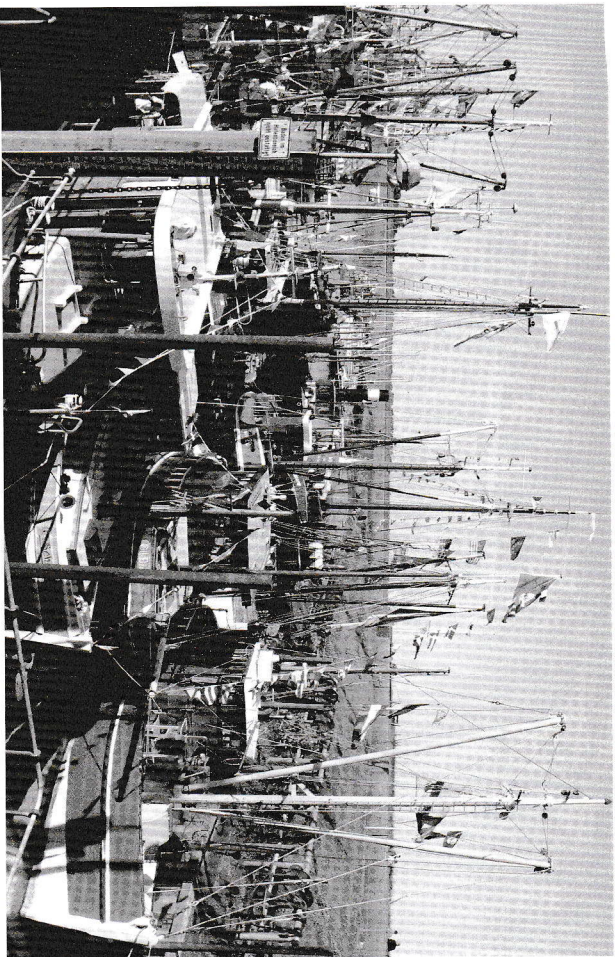
Am nächsten Tag kommen noch einige Traditionsschiffe an, darunter der Museumsschlepper BERTUS FREUDE vom Schipperklotje in Leer. An seinem Mast weht, als Zeichen der Mitgliedschaft, die Flagge der DTMV. Im letzten Jahr wurde dem Schiff hier in Emden ein Pokal für den besten Pflegezustand verliehen. Eine schöne Anerkennung für die ehrenamtlich tätigen Männer, die das Fahrzeug betreuen.

Ich muss mein Schiff noch einmal verholen. Es sind so viele Schiffe da, dass wir auf „Päckchen“ liegen müssen. Ich lege die SOLITAER auf das Schwesterschiff WAPPEN VON IHLow. Die Crew möchte mit ihrem Schiff gerne unmittelbar an der Mauer liegen, weil sie mit dem Verkauf von selbstgebackenem Kuchen und ostfriesischem Tee an die Touristen ein paar Euro für den Erhalt des Schiffes einnehmen will. Ich treffe viele Freunde und Bekannte. Wir haben uns lange nicht gesehen. Es gibt viel zu erzählen. Von den Bühnen klingt Musik

und Gesang herüber. Manch einer singt mit, andere summen vor sich hin. Eine schöne und entspannte Stimmung.

Am nächsten Morgen dann eine böse Überraschung. Es liegen Glasscherben von zerschlagenen Schnapflaschen auf den Schiffen und ein Kühlcontainer, in dem die Cerealien für das Frühstück der Schiffsbesatzungen aufbewahrt werden, ist aufgebrochen und ausgeräumt worden. Vandalen waren am Werk und verursachen Mehrarbeit und Mehrkosten für den Museumshafenverein.

Der Sonntag verläuft ähnlich turbulent wie der Samstag. Tausende Besucher bestaunen die vielen schönen Traditionsschiffe die angereist sind. Die zahlreichen Schlepper, Tjalken und Kutter, viele davon aus dem nahen Holland, bieten ein prächtiges Bild. Am Abend verlassen die ersten Schiffe die Veranstaltung. Signallhörner ertönen zum Abschied. Die schweren Schlepper mit ihren langsam lautenden Motoren stampfen mit ihrem unwechselbaren Klang davon. Bis zum nächsten Mal. ² Franz Schmidt



...man kann noch übers Wasser laufen. Der Hafen ist bis auf den letzten Platz belegt.

Aus dem Logbuch der Soltaer III

2. Ditzumer Traditionsschiffreffen

Meine Reise auf der Ems geht weiter. Die Ditzumer Haven- un Kuttergemeenskupp e.V. hat zu ihrem 2. Traditionsschiff-Treffen eingeladen. Der Termin, 12. - 14.06.2009, ist gut gewählt und so können wir gleich nach den Matfestagen in Emden nach dort fahren. Freund Fritz Röpkke ist wieder dabei. Er hat Sohn und Enkel mitgebracht, die mit uns nach Ditzum fahren wollen. Doch zunächst müssen wir erst einmal den Halen Emden verlassen, was nur allzu oft mit langen Wartezeiten verbunden ist. Die Veranstaltungen in Emden würden sicher besser besucht wenn sich das irgendwann ändern würde. Nach telefonischer Absprache mit dem Bedienten der Bundesbahn (eine billige Funkverbindung gibt es aus unerklärlichen Gründen nicht) öffnet die Eisenbahnbrücke gegen 11.35 Uhr. Wir legen rechtzeitig im Ratsdelft ab und

passieren die drei Brücken an der Eisenbahnlinie. Dann warten wir 2 Stunden vor der großen Seeschleuse und sind froh, dass endlich ein Berufsschiff kommt und uns mitnimmt. Als wir auf der Ems ankommen erwartet uns ein rasant auflaufender Tidenstrom. Ich bin die Strömungsverhältnisse zwar von meinem Heimatrevier am Rhein gewohnt und habe kein Problem damit, kann mir aber vorstellen, dass der massive Eingriff in das Flussbett der Ems alles andere als harmlos ist und sich irgendwann rächen wird.

Jetzt hat die starke Strömung für uns jedoch Vorteile. Sie bringt uns in kürzester Zeit nach Ditzum, wo wir schon erwartet werden. Luitpold Handwerker (1. Vorsitzender) und sein Vertreter Anton Brubus sind mit weiteren Kollegen vor Ort und helfen beim Festmachen. Wir brauchen lange Leinen, weil der Fischerei

und fährhaften Ditzum nicht tidfrei ist. Die Männer sind Profs und fackeln nicht lange. Schnell und gekont sind die Leinen belegt und es kann zum gemütlichen Teil übergehen. Ein buntes Programm erwartet uns an diesem Wochenende. Für Essen und Trinken ist bestens gesorgt und im Festzelt tritt auf was Rang und Namen hat. M.d.B. Clemens Bollen hat die Schirmherrschaft für das Traditionsschiff-Treffen übernommen und wünscht der Veranstaltung gutes Gelingen. Johnny Glut sorgt mit seiner Band in unnaachalmlicher Art für beste Stimmung im Zelt. Lulu Meinders, Bootsbauer und schon zu Lebzeiten eine Legende in Ditzum, hat 3 wunderschöne Pokale aus Holz gedrechselt, die am Samstag Abend vergeben wurden. Helmuth Tholen ist mit dem ältesten Schiff angereist (Baujahr 1896), Heinrich Teermann ist mit 83 Jahren der älteste teilnehmende Skipper und die SOLTAER bekommt einen riesigen Wanderpokal, weil ihr Heimathafen „Hildorf am Rhein“ am weitesten entfernt liegt.

Es war ein langer Abend. Am nächsten Morgen werde ich wach und stelle fest, dass er sogar hervorragend gewesen sein muss. Wein, Wein und Gesang wirken noch nach und verursachen ein bleiernes Gefühl in Kopf und Beinen. Ein Blick aus dem Fenster erinnert mich daran, dass der Hafen nicht tidfrei ist. Die SOLTAER hebt und senkt sich an der Kaimauer im Rhythmus der Gezeiten. Im Moment befindet sich die Oberkante der Mauer in Höhe der Aufbauten meines Schiffes. Ich bin merkwürdigerweise davon überzeugt, dass es nach oben geht und nehme mir Zeit für das Frühstück, bevor ich dann mit den Hund an Land muss. Wir haben Besuch an Bord. Maria ist kurzfristig mit Tobi angereist, weil sie sich das Fest in Ditzum nicht entgehen lassen will. Irgendwann bekomme ich mit, dass wir auf dem Weg nach unten sind. O Gott, die Hunde! Wenn wir es nicht an Land schaffen, müssen sie für Stunden an Bord bleiben. Eine Qual für die Tiere. Ich haste hinaus und überlege krampfhaft, wie ich noch



Am Abend werden die tollen handgedrechselten Pokale vergeben

an Land kommen kann. Die Hunde hecheln freudig hinter mir her und schauen mich erwartungsvoll an. Ich lege am höher liegenden Vorschiff meine Laufplanke an und, weil die auf dem schrägen Boden wackelt, schaue ich mich nach einem Unterlegholz oder etwas ähnlichem um. Zira versteht die Situation nicht, springt auf die Planke und klettert in Windeseile nach oben. Dabei krallt sie sich artistisch an die Querstreben. Weil das Brett aber nicht stabil steht, kippt es zur Seite. Es gelingt mir gerade noch, ihren Schwanz zu packen und damit zu verhindern, dass sie vier m tief zwischen Schiff und Spundwand fällt. Ich hätte wohl die Hilfe der Männer vom Rettungskreuzer ALFRIED KRUPP gebraucht, die hinter mir an der Spundwand liegen, um den Hund zu retten.

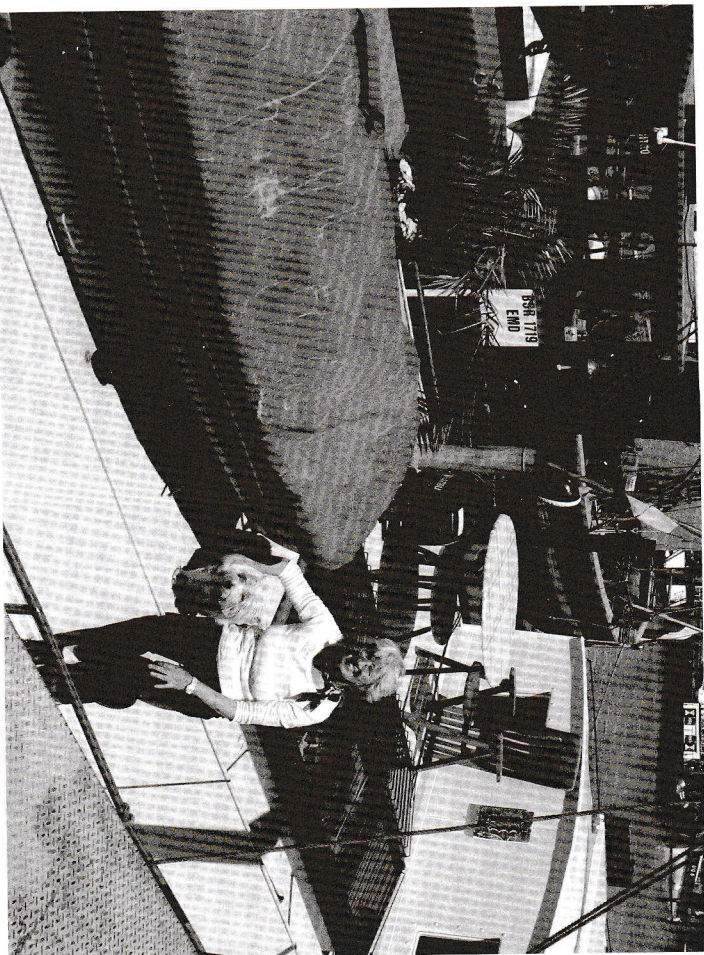
Suchend schaue ich mich um. Welche Möglichkeiten habe ich noch? Ich entdecke meinen Campingtisch an Deck, hole ihn schnell und lege das untere Ende der Laufplanke darauf. Die Bohle liegt jetzt flacher und ist kein Problem für die Hunde. Während ich mir

den kleinen Tobi unter den Arm klemme und die Eisenleiter an der Wand hinaufklettere, springt Zira mit einem Satz auf den Tisch und ist schon über das Brett und den Abgrund an Land gelaufen. Schnell gehen wir Gassi. 100 m nach links und rechts müssen genügen. Die Hunde beellen sich, als hätten sie verstanden um was es geht. Ich krame meine Plastiklilien heraus, die ich immer bei mir habe, und besetze die Hinterlassenschaften der Beiden. Ich trete selbst nicht gerne in Hundesch... und will das auch nicht anderen zumuten. Der Weg zurück ist einfach. Die Hunde laufen wie selbstverständlich über die Planke. Ich komme kaum hinterher und bin froh, als wir das geschafft haben.

Licht. Schade, dass man solche Momente nicht festhalten kann. Vielen Dank an die veranstaltenden Frauen und Männer um Luirpold Handwerker. Wir kommen gerne wieder.

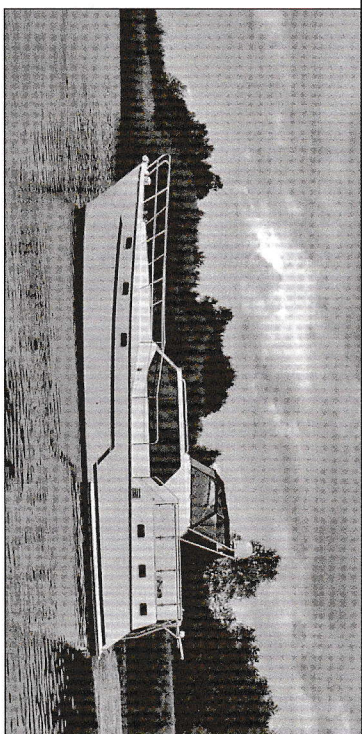
Am Sonntag fahren dann nachmittags die ersten Schiffe mit auflaufendem Wasser Richtung Leer, Weener und Papenburg. Wir schließen uns an und haben eine schöne Fahrt nach Leer. Marita und Tobi sind mit von der Partie, wobei Tobi, unser nummehr schon 10jähriger Westhighlandterrier, wie üblich die vorbeikommenden Fahrwasser-tonnen fertig macht. Eines seiner Hobbys, bei dem er das Letzte aus sich herausholt. Zira dagegen sitzt an ihrem stillen Plätzchen neben der Ankerwinde am Bug der SOLITAER, schaut gelassen in die Runde und träumt wie mir scheint von neuen Reisen. **2**

Franz Schmidt



Marita und Bordhund Tobi genießen das schöne Wetter an Deck der SOLITAER

www.siemer-jachtservice.de



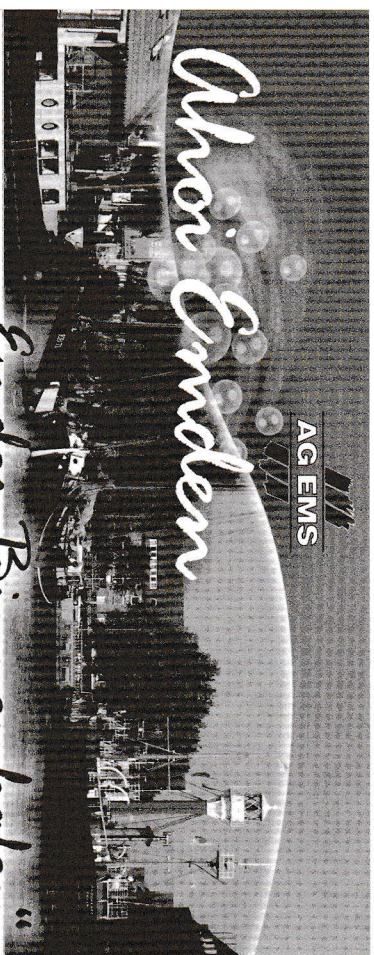
SIEMER - MOTORJACHTEN

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

Siemer
Jachtservice
Hunte-Erms GmbH

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

Direkt am
Eisbühlteich-Kanal



„Emden Binnenhafen“

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

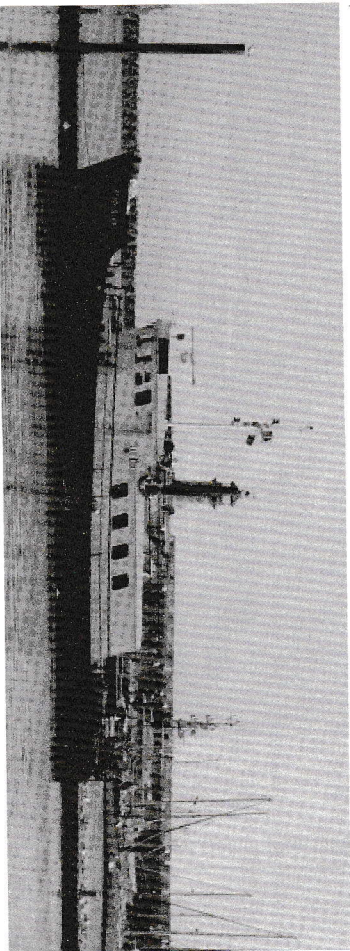
Angebote / Leistungen

- > günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonlieger)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkal-schlamm-sorgung
- > fußläufige sind fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht

Hafenmeister-Mobiltel
0160/3624744

www.ag-ems.de

Service-Telefon 018051180182*
*14 Cent/min, ab dem 15. September 2008



Poolster in Ramsgate

Naar Schotland met de Poolster

Zeehonden en ruige zeeën

Het oorspronkelijke plan van Jan en Gerry Bonder was om in de zomer van 2007 naar Zweden te varen, maar op een dag leest Gerry een boeiend artikel over de westkust van Schotland. Dat verhaal brengt haar op het idee om daarheen te gaan met de boot. Als bedraagd Oostze-evaarder heeft Jan evenwel zijn bedenkingen.

van JAN BONDER

Schotland klinkt ver weg en doet denken aan mist, wind en flinke getijdestromingen. Maar Gerry is overtuigd en redeneert als volgt: „de oversteek van het Kanaal is niet verder dan de tocht van Medemblik naar Lemmer en eenmaal aan de overkant, kunnen we bij westelijke winden rustig onder de hoge wal richting Schotland kruppen, waar we het Caledonisch kanaal in duiken. Aan de westkust van Schotland kunnen we in de beschutte lochs blijven.” In theorie klinkt het simpel, dus besluiten we om het erop te wagen.

Overwinteren

We besluiten bovendien om de boot te laten overwinteren in Schotland en pas de volgende zomer terug te varen. In Schotland

kan je namelijk prima skiën en de boot als onderkomen bij een skivakantie, lijkt ons bijzonder. We bereiden ons zo goed mogelijk voor op de reis: er wordt een zwaardere anker gekocht en we tillen zo'n 3 ton ijzeren 'broodjes' aan boord om als extra ballast te dienen. Verder schaffen we twee grote lichttaccu's extra aan, zodat de accucapaciteit verdubbelt. Ook wordt de polis aangepast, zodat de boot ook tijdens de overwintering in Schotland is verzekerd. De Poolster is een voornamelijk vaarttuig van de Dienst Hydrografie van de Koninklijke Marine en werd gebruikt voor dieptemetingen op de Noordzee. Het schip, dat is gebouwd in 1950, werd in 1970 verkocht aan een particulier die het liet ombouwen tot jacht. De Poolster is 20 meter lang, 4,40 meter breed en steekt 1,60 meter diep. Er staan twee Cummins motoren in van elk 160 pk.

Windkamers

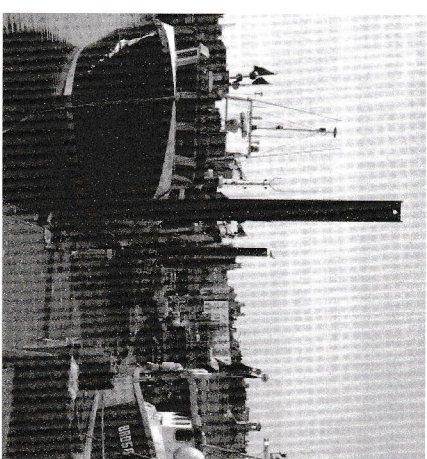
De reis begint op 23 mei in het Zeeuwsche Bruinisse. Een Belgische motorbootclub per vertelt ons dat de diesel in Nederland tegenwoordig goedkoper is dan in België. Tot vorig jaar kon je in België en Engeland goedkope rode olie tanken, maar dat is voorbij. We moeten nu dus bunkeren: we hebben

2000 liter nodig. De jachthaven rekent 1,15 euro per liter, de plaatselijke oliehandel-jaar berekent 1,09 euro en een uitbater van pompstations die we aanschieten, laat de tankwagens komen voor 1 euro per liter. Daar kiezen we voor. Het is prachtig weer als we losgoeien. Geen wind en volop zon. We varen via het Kanaal door Zuid-Beveland en over de Westerschelde naar Breskens, waar we almeren aan een vissersboot. We hebben een ex-werkboot van 20 meter, dus mijden we dure jachthavens zo veel mogelijk. Na Breskens zullen we langs de kust varen en daarom luisteren we vanaf nu alle weerberichten af die we kunnen vinden.

Varen met een motorboot op zee brengt bij ons altijd een bepaalde spanning met zich mee. Anders dan met een zeilboot voel je je met een motorboot overgeleverd aan de luimen van wind en golven en dan geeft een goed weerbericht wat meer rust. De wind is noord 4, dus besluiten we te gaan. Eerst naar Zeebrugge en de dag daarop door naar Oostende. Daar is echter een evenement met windkamers aan de gang. Daarom keren om in de haven en varen door naar Nieuwpoort. Wie in Nederland van Nieuwpoort hoort, denkt aan de veldslag in 1600. Nieuwpoort is nu echter een gezellige en springlevende kustplaats en heeft, na La Rochelle in Frankrijk, de grootste jachthavens van westelijk Europa.

Mistbank

Het weer blijft redelijk en de volgende dag varen we naar Duinkerken. Dat is niet echt een plaats om vertiefd op te geraken. De oversteek naar Engeland staat ons nu te wachten. De wind is nog steeds noord 4 maar dreigt wat aan te wakkeren. We twijfelen. Een oversteek bij een wind van 5 Beaufort van opzij, is niets voor een motorboot. We besluiten vanuit Duinkerken langs Calais te varen. Dan kunnen we daar eventueel naar binnen als het harder gaat waaien, maar we kunnen ook zo snel mogelijk oversteken



Vissers in Ramsgate

als dat mogelijk lijkt. Als we de haven van Duinkerken uit zijn, blijkt het allemaal wel mee te vallen en zetten we koers richting Engeland. Gerry had gelijk: de overtocht duurt niet veel langer dan een reis van Medemblik naar Lemmer. Onder de Engelse kust aangekomen, zien we even de krijtrotsen opduiken en daarna verdwijnen we in een dichte mistbank. De angst slaat ons om het hart, maar met behulp van radar en plotter bereiken we veilig de haven van Ramsgate. We voelen ons voldaan omdat het Engeland-avontuur nu echt van start is. We besluiten een paar dagen in Ramsgate te blijven en maken hernieuwd kennis met de Engelse manier van leven. Anders dan bij ons. Ook de haventarieven zijn anders. In de jachthavens in het zuiden van Engeland betaal je gemiddeld zo'n 2 pond (3 euro) per meter en dan mag je blij zijn als je er water en elektriciteit bij krijgt. Ook kijken we nog even bij de dieselpomp en wat blijkt: er kan alleen maar rode olie worden getankt. Naar verwachting zal dit tot eind 2008 zo blijven (de prijs is 0,70 per liter).

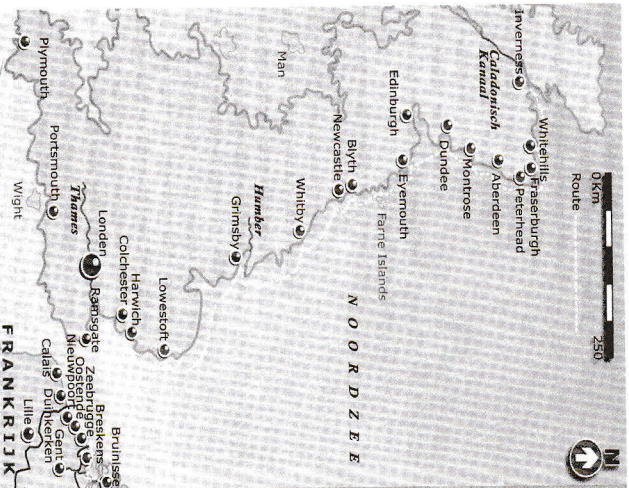
Massieve Golven

De volgende stop wordt Harwich. Het is een tocht van circa 6 uur, waarin de wijde monding van de Thames wordt overgestoken. Het

eerste vertrek wordt ingesteld in verband met dichte mist. De volgende dag vertrekken we bij Noord-Oost 4 tot 5 Beaufort. Dat hadden we beter niet kunnen doen. We gaan mee in de ebstroom die loopt van zuid naar noord en de wind komt uit het noorden. Wind tegen stroom geeft steile, hoge golven. Het is nog erger dan we verwacht hadden. Vooral in de diepe vaargeulen varen we bijna letterlijk door muren van massieve golven.

We laveren een beetje tussen de aanwezige ondiepten door, waarbij we zo veel mogelijk de golven op de kop van de boot zien te houden. Lastig. Net als we besluiten om achter een zandbank te ankeren om de wat rustiger vloedstroom af te wachten, valt de wind gedeeltelijk weg en kunnen we Harwich bereiken. Dit doen we nooit meer! Vanaf nu varen we alleen als het echt kan en daarbij speelt hier in Engeland niet alleen de wind een rol maar meer nog de straat van de zee in een bepaald gebied. Die wordt al-

tijd vermeld naast het weerbericht dat via de marifoon wordt verspreid. De straat van de zee kan 'slight, moderate, rough of high' zijn. Windkracht 5 en een 'slight' zee is voor een motorboot geen probleem. Windkracht 2 bij een 'rough' zee is zeer zeker niet aan te bevelen maar daarover later meer. We blijven een paar dagen in Harwich; een gezellig klein stadje. We rommelen wat aan en we gaan cultuur happen in het nabijgelegen Colchester; de eerste hoofdstad van de Romeinen in het oude Albion. Met een beetje fantasie voel je er de historie tot leven komen. Prachtig. Als we weer vertrekken gaan we naar Lowestoft. De wind is weer N-O 4 en de zee is 'slight/moderate.' Dat vaart niet echt rustig maar het is goed te doen. We blijven een nacht liggen in Lowestoft en gaan de volgende dag direct door richting Grimsby/Hull. Dat is een lange tocht van zo'n 14 uur varen. Halverwege de dag valt de wind wat weg en komt de mist opzetten. We varen weer op radar en plotter. Grimsby ligt aan de Humber en heeft 'scalocks' om



REISVERHAAL IN TWEE AFLEVERINGEN

Deel 1 van de reis begint op 23 mei 2007 in Brunnisse en eindigt op 13 juli 2007 bij aankomst in Inverness.

ROUTE DEEL 1: Brunnisse / Brestkens / Zeebrugge / Nieuwpoort / Duinkerken / Ramsgate / Harwich / Lowestoft / Grimsby / Whitby / Hartlepool / Blyth / Eymouth / Montrose / Patehead / Whitehills / Inverness.

TOTALE AFSTAND: circa 800 mijl.

TOTAAL AANTAL VAARUREK: circa 120 uur.

GEMIDDELDSE VAARSNELHEID: 8 à 9 knopen (ook door gunstig getij).

BRANDSTOFVERBRUIK: circa 13 liter per uur.

AANTAL DADYPERKELENE VAARDAGEN VANAF BRUNNISSE:

15 dagen.

BEPERKINGEN DIEPTE EN DOORVAARTHOOGTE: geen.

GEMIDDELD AANTAL VAARUREN PER VAARDE: circa 8,9 uur.

Schakelkaart: Imray C23, C24, C29, C30, C63, C64, C65

(handkaarten), Maptech BACD 3, 4, 13, 14, 15 (computerkaarten

met GPS-weergave op beeldscherm).

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

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb: Maschinen- und Waagenbau
Einbaudiesell Durchföhrung von:
Getriebe Schiffreparaturen
Wellenanlagen Motorinsandsetzung
Propeller Bootslagerung
Kupplungen
Außenborde

Diekt am Wasser
Citynähe - 300 m
v. Delft



HÖPPNER

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

te voorkomen dat de haven bij eb droogvalt. Die sluizen zijn gesloten dus we ankeren in een oppertje in de monding van de Humber. Het is er prima ankergrond. De GPS en de plotter blijven de hele nacht aanstaan om de ankerwacht te houden.

Kachel

De volgende ochtend is het nog steeds nevelig. We lichten het anker en varen verder langs de kust richting Whitby. We varen ongeveer 2 mijl uit de kust en een paar keer kunnen we de kust ook daadwerkelijk zien. In de buurt van Whitby trekt het echter helemaal dicht. Omdat Whitby een hele nauwe haveningang heeft, denken we er even over om door te varen naar de volgende haven, maar dat betekent weer 4 uur door de mist. Dan maar in dichte mist naar binnen. Op de plotter staat de kleinste detailkaart en de radar staat op het kortste bereik om het beeldscherm zo duidelijk mogelijk te krijgen. We turen gespannen op de apparatuur en zien daarop hoe de boot zijn neus tussen de pieren steekt. Plotseling, alsof het licht aangaat, ligt Whitby helder en zonnovergoten voor ons. Aan weerskanten hoge rotsen met daarop ruïnes en daartussen een schitterend stadje. Ongelooflijk mooi. Opgelucht leggen we aan langszij een vissersschip en de volgende dag varen we stukje de rivier op en zoeken op ons gemak een plaatsje in de jachthaven.

Rodeo varen

Whitby blijkt een soort Engels Volendam te zijn: bussen vol toeristen en veel fish & chips. De omgeving is er prachtig. Grote natuurgebieden met weldse heidevelden (moors). We kunnen er jammer genoeg niet lang van genieten door opkomende mist, regen en een harde, koude noordewind. De wind en de regen houden drie dagen aan en aan boord wordt eind juni de kachel maar weer eens aangestoken. Als de wind weer gaat liggen, willen we weg. We hebben

lang genoeg gelegen in Whitby. De windverwachting is N-O 3 en de staat van de zee is 'moderate/ rough.' We feitsen naar de pier om te kijken hoe de zee eruit ziet. Dat lijkt mee te vallen en we besluiten te vertrekken. Het wordt rodeo varen. Lange hoge golven komen van verschillende kanten. Vooral dicht onder de kust is het rumoerig dus we varen een flink eind in zee. Het is onplezierig varen en we zijn blij als we na zo'n vier uur slingeren en schudden de haven van Hartlepool binnenlopen en voor de nacht vastmaken aan een vis sersboot.

Zeehonden

De volgende dag gaan we direct door. De zee is rustiger geworden en we varen onspannen langs de kust en langs de haven van Newcastle naar Blyth. Blyth blijkt een rustig provinciestadje met een heel plezierige jachthaven. De motor vertoont kuren en moet worden nagekeken. Als we daarna weer willen vertrekken, krijgen we een noordooster storm over ons heen die vijf dagen aanhoudt. Meer naar het zuiden lopen tijdens de storm delen van de stad Hull onder water en de Engelse kranten berichten over de slechtste juni maand sinds 134 jaar. Na 10 dagen kunnen we eindelijk verder. De zee is nog wat rommelig maar de zon schijnt volop en we zijn blij dat we weer varen. We komen langs de Farne-eilanden: rotselandsjes voor de kust met daarop enorme broedkolonies van zeeoeten, papagaaiduikers en alken. We varen er zo dicht mogelijk langs en ruiken de vogelmest. Er blijken ook talloze zeehonden op de rotsen te liggen. Een prachtig gezicht! We trekken verder en zien enkele oude kastelen en ruïnes van voormalige forten op de hoge rotskusten staan. We zijn blij dat we weer varen. We komen langs de Farne-eilanden; rotselandsjes voor de kust met daarop enorme broedkolonies van zeeoeten, papagaaiduikers en alken. We varen er zo dicht mogelijk langs en rui-



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



Seilerei SAMMT

Herstellung und Vertrieb von Seilenwaren aller Art

seit 1866

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

Fordern Sie uns!

Seilerei Lutz Sammt

Moschwitzer Straße 21
07985 Elsterberg
Tel. (03 66 21) 2 30 00
Fax (03 66 21) 2 22 23

5% Rabatt
mit folgendem
PromoCode:
DTMV20

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



Farne-eilanden

ken de vogelmest. Er blijken ook talloze zeehonden op de rotsen te liggen. Een prachtig gezicht! We trekken verder en zien enkele oude kastelen en ruïnes van voormalige forten op de hoge rotskusten staan. We zijn in het oude grensgebied tussen Engeland en Schotland. We bereiken Eyemouth, net over de Schotse grens, met een vissershaventje uit een plaatjesboek. We meren af langszij een vissersboot. Er komen meteen een paar zeehonden aanzwemmen, kennelijk om te kijken of we ook visafval voor ze hebben. Ze blaffen boos naar ons omdat ze niets krijgen. De pub is Schots gezellig en uit eten gaan lijkt weer wat aantrekkelijker te worden.

Verwaaid

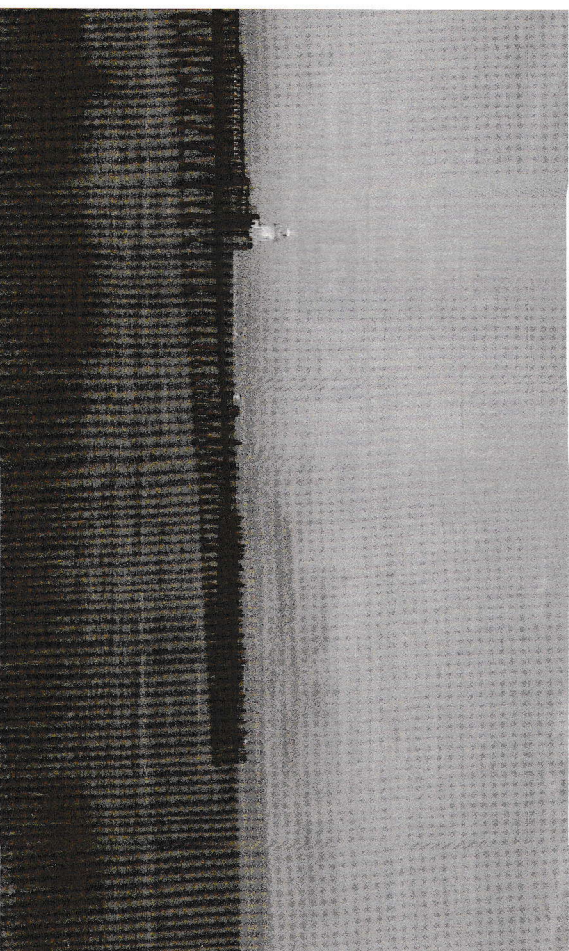
De bedoeling was om vanuit Eyemouth naar Edinburgh te varen, maar we hebben de afgelopen tijd zo vaak verwaaid gelegen, dat we besluiten direct door te gaan richting noorden. De weerberichten klinken goed. De wind is zwak, de zee is 'sliight' en het zonnetje schijnt. Hoe is het mogelijk. We steken de baaien van Edinburgh en Dundee rechtstreeks over. Dat zijn vrij grote stukken open zee met daarin een paar rots-eilandjes. De gehele dag vliegen grote zwermen vogels rond de boot. Het is een prachtig stuk zee en we zien er helemaal niemand. Het is trouw-

verhalen zou het op die hoek door botsende getij stromingen nogal spoken. Het is laat in de middag als we vertrekken. We hebben afgaand tij mee, zodat we tijdens het rondenvan de hoek in ieder geval niet met botsende vloedstromen te maken krijgen. Alles gaat voorspoedig en we merken helemaal niets tot op een moment dat we de beruchte hoek al lang voorbij zijn. Ineens schijnt onder ons een soort zeemonster wakker te worden. De golven punten recht omhoog. Mee of tegen sturen heeft geen enkele zin. Het zijn net de bedriegertjes; je weet nooit waar het water op of neer gaat. Heel akelig. We geven zoveel mogelijk gas om de boot wat stabielier te maken en ook om het gebied zo snel mogelijk te verlaten. Al met al duurt het zo'n 20 minuten voor we er doorheen zijn. Echt bedreigend is het niet, maar we zijn wel blij als de zee weer kalmer wordt. Een paar uur later leggen we aan in Whitehills in een knus havenje. We eten een hapje buiten de deur om te vieren dat we het meest

noordelijke puntje van onze tocht bereikt hebben. De volgende dag, 13 juli, vertrekken we vroeg. Er wordt weer eens storm voorspeld en we willen Inverness bereiken voor het te hard gaat waaien. De zee is spiegelglad en het zonnetje schijnt waterig. We passeren een paar leuk uitzizende stadjes. Misschien kunnen we ze volgende jaar op de terugweg aandoen. De hooglanden doemen op in de verte. Groene bergen met hun toppen in de wolken. Voor we de baai van Inverness invaren, passeren we tientallen zeehonden die op de zandoevers liggen te luieren. Als we tenslotte willen afmeren in de zeehaven van Inverness, blijkt dat we daar als plezierboot geen ligplaats kunnen krijgen.

We passeren daarom de zeesluis van het Caledonisch Kanaal om in de seaportmarina van Inverness een paar dagen te luieren en ons voor te bereiden op de komende tocht door het Caledonisch kanaal richting Schotse westkust. **29**

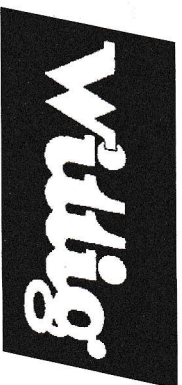
Um der internationalen Struktur der DTMV Mitgliereder gerecht zu werden, bieten wir zukünftig auch Berichte der Mitgliereder in Fremdsprachen und einer Übersetzung auf Deutsch von unserer Website www.dtmv-online.de an.



Pier bij Blyth

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

Wasser - Sport - Outdoor / Camping - Nautiquitäten

Seekarten / Nautische Bücher	Tauwerk	Geschenkartikel	Geschirr
Schlafsäcke / Rucksäcke	Fender	Beschläge	Zelte
Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung	Maritime Lampen	Nautiquitäten	Isomatten

Bei uns erhalten Sie folgende Marken:

BMS	NOCKHLAND	MUSO	MARINE POOL	JX	HH	Stiefel dubarry
-----	-----------	------	-------------	----	----	-----------------

Spezialausrüster für Chanty-Chöre: Fischerkittel / Tücher etc.

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

Schiffahrtsrecht

Toiletten auf Sportbooten – Fäkalientank Ja oder Nein

Bevor ich ins Thema „Fäkalientank Ja oder Nein“ einsteige möchte ich mich ganz kurz vorstellen, da ich bisher in der DTMV noch nicht in Erscheinung getreten bin. Mein Name ist Andreas Tobehn, ich bin 50 Jahre alt, wohne in Königswinter bei Bonn und bin nach Absolvierung der Probezeit seit Mitte 2008 Mitglied im DTMV. Seit Juli 2007 bin ich Eigner von LONI, einem in 1954 von der Schiffsverft Braun in Speyer gebauten Polizeiboot, das in 1986 außer Dienst gestellt wurde. Das Boot liegt nun in Roermond in den Niederlanden.

Von dort wurde meine eMail an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West weitergeleitet und ich erhielt Ende April von dort einen Anruf.

Es ergab sich folgender Sachstand für Deutschland (April 2009):

Derzeit gibt es in Deutschland KEINE generelle Verpflichtung zum Einbau von Fäkalientanks. Aber keine Regelung ohne Ausnahme. In verschiedenen Revieren an Nord- und Ostseeküste ist das Einleiten von Fäkalien in das Gewässer verboten, was aber nicht bedeutet, daß ein Fäkalientank eingebaut werden muß. Das war eine seltsame Aussage, die sich aber erklären läßt, wenn man z. B. an das eingangs erwähnte Porta-Potti denkt. Leider habe ich die Information um welche Reviere es sich da genau handelt nicht weiter erfragt, da diese Reviere für mich zur Zeit in Ermanngelung der nötigen Lizenz noch nicht behahrbar sind. Ich werde dies aber nachholen und in einem der nächsten KLÖNSCHNACKS kund tun.

Für die Niederlande gelten folgende Bestimmungen:

Für Boote, die nach 1950 gebaut worden sind ist der Einbau eines Fäkalientanks vorgeschrieben. Ersatzweise darf auch eine folgender Fragen:

1. Gibt es gesetzliche Bestimmungen in Deutschland die den Einbau eines Fäkalientanks vorschreiben?
2. Wenn ja, in welchem Gesetz ist dies festgelegt?
3. Gibt es ggf. vergleichbare Regelungen wie in den Niederlanden?
4. Gibt es auf EU-Ebene Bestimmungen diese Dinge einheitlich zu regeln?

Schiffahrtsrecht

mobile Bordtoilette, also etwa ein Porta-Potti verwendet werden. Auf jeden Fall ist aber das Einleiten von Fäkalien in die Gewässer verboten.

Problematisch ist hier jedoch die Tatsache, daß zur Zeit noch nicht überall Fäkalienabpumpstationen vorhanden sind. Meiner Erfahrung nach ist auch nur gut die Hälfte aller vorhandenen Fäkalienabpumpstationen funktionsfähig und somit stellt sich die Frage was tun wenn der Tank voll ist. Die Antwort auf diese Frage überlasse ich jedem selbst.

Auf EU-Ebene gibt es derzeit keine konkreten Bestimmungen einheitliche Regelungen herbeizuführen.

Ich habe mittlerweile auf LONI ein Bord-WC mit Fäkalientank einbauen lassen. Aufgrund der Problematik nicht überall eine Fäkalienabpumpstationen vorzufinden habe ich zusätzlich einen „Bypass“ legen lassen, der über eine Zerkackerpumpe das Innere nach außen befördert.

Ich hoffe mit diesem kleinen Bericht ein wenig Licht in das Grau dieser Thematik gebracht zu haben. Aus meiner Sicht heraus sollte aber jeder verantwortungsvolle Skipper schon allein aus Gründen des Umweltschutzes den Einbau eines Fäkalientanks ins Auge fassen. Wer möchte schon gerne in den Hinterlassenschaften anderer schwimmen gehen.

Für alle die sich mit der Frage des Einbaus eines Bord-WC's befassen: Ich habe für die komplette Bord-WC-Anlage (manuelles Pump-WC von Jabsco) inkl. 75 ltr. Fäkalientank, Zerkackerpumpe, Schläuche, Fullstandsanzeiger, Außenbordventile, Kleinteile und Einbau rund 2.500 Euro bezahlt.

Weitere Informationen folgen!
Andreas Tobehn

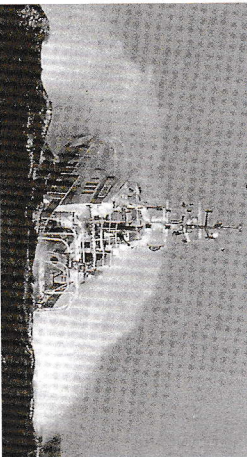


Mensch und Meer...
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

Seenotretter – für die hab' ich was übrig!

Weitere Infos:
DGZRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,
Tel. 04 21 / 5 37 07-0, Fax 04 21 / 5 37 07-690,
E-Mail: info@dgzrs.de
Internet: www.dgzrs.de
Spendenkonto:
Postbank NL, Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200.



Unverbindliches Angebot anfordern:

www.deutsche-yachtversicherung.de

Telefon: 04143 - 91 33 53



**DEUTSCHE
YACHTVERSICHERUNG**

Wir bieten Ihnen maßgeschneiderte Bedingungen, die sich wirklich an der Praxis von Bootseignern orientieren. Alle unsere Erfahrungen und die unserer starken Partner fließen permanent in die Optimierung ein. Das garantiert Ihnen einen Schutz, um den Sie sich auch nach Jahren nicht sorgen müssen.

Unsere Versicherungen beinhalten immer:

Feste Taxe Wir bewerten Ihr Schiff persönlich und garantieren die Auszahlung der vollen Summe im Schadensfall

Weltweite Haftpflicht Was sie auch mit Ihrem Schiff vorhaben ist mit unserer Haftpflichtversicherung bereits abgedeckt

Kostenloser Wechsel des Fahrtgebiets Verlassen Sie im Urlaub Ihr kaskoversichertes Fahrtgebiet, ist dies bis zu sechs Wochen kostenfrei – bei voller Deckung

Erhalt des Schadensfreiheitsrabatts Keine Rückstufung bei einem Erstschaten nach 5 schadensfreien Jahren

Klare Bedingungen Reduktion der Versicherungsbedingungen auf das Wesentliche und damit verbundene günstige Prämien

Allgemeindeckung Ob Diebstahl, Mastbruch oder Strandung – die Kaskoversicherung haftet immer in vollem Umfang

Die kompletten Versicherungsbedingungen finden Sie im Internet unter:

www.deutsche-yachtversicherung.de

WIR UNTERBREITEN IHNEN GERN IHR INDIVIDUELLES ANGEBOT!

Versicherungskontor Krautsand, Versicherungsraiker, Kirsten Heinrich
Abteilung **DEUTSCHE YACHTVERSICHERUNG**, Elbinsel Krautsand 41, 21706 Drochtersen
Tel. 04143 913353, Fax 04143 5560, www.deutsche-yachtversicherung.de
kontakt@deutsche-yachtversicherung.de

**Wir wissen, wie kostbar Ihre
Tage auf dem Wasser sind!**

