

Mit *Sicherheit*  
eine gute Adresse ...



Die **Schiffswerft Diedrich** schreibt Tradition groß. Aber sie arbeitet hochmodern. Die Schiffbauer an der Ems in Oldersum sind Spezialisten für Umbau und Reparaturen von Fähren und Inselversorgern, die im Watt verkehren. Einen Namen besitzen sie auch bei Neubauten von Fahrgastschiffen für Watt- und Binnenfahrt, Kuttern, Kümos, Bagger- und Forstungs-Schiffen. Die Wert steht für Qualität, Sicherheit und Termintreue.

### ... für Neubauten



### ... für Umbauten



### ... für Reparaturen



Adresse **Schiffswerft Diedrich**

GmbH & Co. KG

Hafenstraße 20

26802 Moorland

Phone 04924-91 90-0

Fax 04924-91 90-44

Internet [www.schiffswerft-diedrich.de](http://www.schiffswerft-diedrich.de)

E-Mail [info@schiffswerft-diedrich.de](mailto:info@schiffswerft-diedrich.de)

designbüro → [www.projektpartner.info](http://www.projektpartner.info)

Mehr Informationen auf

unserer Internetseite:

[www.schiffswerft-diedrich.de](http://www.schiffswerft-diedrich.de)

# Klönsschnack

Nr. 21 Mai 2010



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







# Weener (Ems)

... wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Hafen und Tourismus GmbH Weener  
Ostfischdole 1 • 26826 Weener (Ems)  
Tel. 0495/1/305 10 • Fax 049 5/1/44 99  
www.weener.de • tourismus@weener.de

- Zimmervermittlung
- Pauschlostranngemnts
- Teeseminore
- Angelgaskarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungshinweise
- moderner Yachthofen
- preisgünstige Liegeplätze
- Anbindung an Binnenengewässer und Nordsee
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- Bunkersidion D+S, Fäkalentsorgung
- 3200 qm Winterhallenlager
- moderner Waschplatz



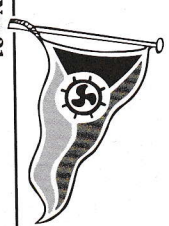
**Schleuse**  
Tel. 0495/1/1691



## Weener lohnt sich...!

### Veranstaltungen in Weener

Termin	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
20.06.2010 10:00 Uhr	<b>Duathlon</b>	Tiefbrunke, Parkplatz Friesenhof	TUS Weener, Polizeikommissariat Weener Netzwerk Rheidelland, Hinfen- und Tourismus GmbH
10.02.2010 12:00-14:00 Uhr	<b>„Free for all“</b> 5. Rockmusikfestival, Jugendveranstaltung	Festwiese Stapelmoor/Park	Interessengemeinschaft Stapelmoor Park
17.07.2010 17:30 Uhr	<b>Weinfest</b>	Weener, Alter Hofen	TMW Weener und Deutsch-Französischer Freundeskreis Rheidelland
18.02.2010 16:00 Uhr	<b>Festkonzert im Rahmen der</b> <b>7. Französischen Orgelwoche</b> mit Oliver Peim und „Gelüste Spielerei“ und einem kleinen Franz-Biffriz	in der Kreuzkirche Stapelmoor und im Pflanzgarten vor dem historischen Pfarrhaus	ORGANEMIA Weener Ev.-ref. Kirchengemeinde Stapelmoor
07.08.2010 Beginn 11:00 Uhr	<b>Draachenbootrennen</b>	„Am Alten Hofen“ Weener	DRG Weener
15.08.2010 09:00-19:00 Uhr	<b>Seifenkistenrennen</b>	Weener Innenstuf	hofen- und Tourismus GmbH Weener und der TMW Weener e.V.
21.08. bis 22.08.2010	<b>Stadtfest</b>	Parkplatz „Im Vogelstang“	Stadt Weener
04.09. bis 05.09.2010	<b>Gewerbeschau</b>	Weener Halle Landeburg	Werbegemeinschaft Weener
19.09.2010 11:00-18:00 Uhr	<b>1. Weenerer Hobby- und Kreativmarkt</b>	Weener Halle Landeburg	Hofen- und Tourismus GmbH Weener, Verkehrs- u. Verschönerungsverein Weener e.V.
24.09.2010 20:00 Uhr	<b>Hischer/Abend</b> mit der Gruppe „Finnegn“	Teeschraune Mühle Wilchers Mühlenweg 27, Stapelmoor	Müllerfamilie Wilchers
24.09. bis 26.09.2010	<b>Michellsmarkt und Schützenfest</b>	Weener	Schützenverein und Stadt Weener (Ems)
24.10. bis 31.10.2010	<b>Festwoche „300 Jahre Arr-Schinger-Orgel“</b>	Georgskirche Weener	Ev.-ref. Kirchengemeinde Weener, Organverein Weener



# Klönschnack

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

Nr. 21

Mai 2010

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden Uwe Freibote ..... 3

Terminkalender ..... 5

Wir über uns ..... 6

Die Schiffe der DTMV  
- Mitgliedsboot „Christa“ ..... 9  
- Mitgliedsboot „Vedette Hai“ ..... 11

Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffler  
- Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region ..... 14  
- DTMV-Zielfahrt 2010 nach Brake an der Unterweser ..... 17

Nachrufe ..... 18

Häfen für Traditionsschiffe  
- Halen Weener (Ems) ..... 20  
- Halen/Kanalpromenade Hörstel-Riesenbeck (Dortmund-Ems-Kanal) ..... 24

Kooperative Mitglieder der DTMV  
- The Barge Association ..... 27

Schiffahrtsrecht  
- Motorentausch, Austauschmotor ..... 34  
- Inland AIS Transponder - Fördermittel ..... 37  
- ENI Schiffsnummer ..... 38

Berichte der Mitglieder  
- Rundkurs West ..... 40  
- Vietnam und der Mekong - ein Erlebnis ..... 49  
- Wasservwelt Indochina ..... 52

Bücherecke  
- Rezension „Eine Frage der Zeit“ ..... 56

## Impressum

Herausgeber:  
Erscheinungsweise:  
Redaktion:  
Geschäftsstelle:  
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; Brunnhilde Feddern  
Uwe Freibote, Kohlenkaai, Tauerer K., 27572 Bremerhaven, Tel.: 0471-3020401  
e-mail: taucherschiff@nord-com.net  
Brake Tourismus und Marketing e.V., Frau Kikker  
Frank-Hilmar Bockhacker, Jürgen Junginger, Heinz Borck,  
Rüdiger Limartz, Siegfried Singer, Gerrit Langwisch  
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge ist der/die Verfasser/in / Autor/in  
inhaltlich verantwortlich  
Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)  
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 25; e-mail: info@grafik-team.de  
Grafik-Team, Johanne Oltmanns  
Druckerei Sollemann, Leer



**Was wirklich im  
Bankgeschäft zählt,  
ist mehr denn je:**

**Stabilität.  
Verlässlichkeit.  
Sicherheit.  
Nähe.**

**Und DAS finden Sie bei uns  
in Leer!**

**Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.**

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

**Jetzt  
beraten  
lassen!**

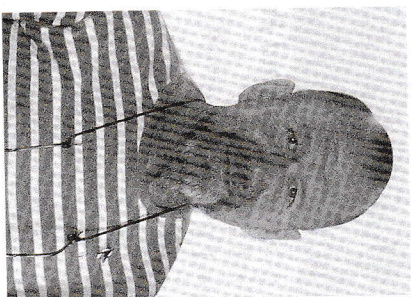
**Ostfriesische Volksbank eG** 

## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt,

in der letzten Klönschnack-Ausgabe habe ich mich an dieser Stelle als neuer 1. Vorsitzender vorgestellt und möchte nun mein erstes Klönschnack-Grußwort an die Leserschaft senden.


Nach dem langen und harten Winter ist der ein oder andere noch in Verzug in Sachen Frühjahrsputz, Rostbeseitigung und Lackierung. Ich hoffe, dass Ihr dennoch auch in diesem Jahr ein paar schöne Touren habt – ein wenig Pinseln kann man unterwegs ja immer noch. Ich wünsche Euch eine sichere Saison und immer die gewünschte Handbreit.



Ganz herzlich möchte ich an dieser Stelle auch die neuen Mitglieder in unserer Vereinigung begrüßen. Wir sind eine Gemeinschaft von Menschen, die in loser Verbindung in teilweise erheblicher Distanz voneinander, durch das Interesse an und die Liebe zu Schiffen verbunden sind. Der Klönschnack hat für eine solche Vereinigung eine besondere Aufgabe zu tragen: Die Verbindung unter den Mitgliedern zu stärken und den direkten persönlichen Austausch und gegenseitige Hilfen zu fördern. Daher bleibt es auch in Zukunft wichtig, dass aus dem Kreis der DTMV-Mitglieder Berichte und Vorschläge an die Klönschnack-Redaktion gelangen und wir uns gegenseitig noch besser kennen lernen. Berichte von Mitgliedern sind wichtig und teilweise beginnt der Austausch von Informationen ja erst durch solche Anstöße. Besonders die nun begonnene Reihe von Halbenbeschreibungen sollten wir neben den Vorstellungen von Mitgliedern fortsetzen. Wer also „seinen“ Halen wärmstens für einen Stop empfehlen kann, sei hiermit herzlichst eingeladen, sich an die Redaktion zu wenden.

Mir ist es besonders wichtig zu betonen, dass wir in der DTMV über einen riesigen Erfahrungsschatz und Kenntnischatz in maritimen Dingen verfügen. Diesen Schatz können wir noch besser nutzbar machen, zum Wohle unserer Mitglieder und sonstiger Interessierter in Sachen alter Schiffe. Ich möchte Euch ermuntern, die Informationen und Kenntnisse, die Ihr habt, noch aktiver einzubringen. Es gibt immer mehr zu tun und zu wissen als einer allein bewältigen kann.

Persönliche Bekanntschaften und persönlicher Austausch stellen den Zusammenhalt zwischen uns dar. Fast an jeder Wasserstraße ist einer von uns! Manchmal ist die Informationsquelle oder Hilfestellung das nächste DTMV Mitglied mit all seinen lokalen Beziehungen und oft seiner persönlichen Hilfemöglichkeiten. Wir auf dem Wasser sind eine Gemeinschaft.

Ich würde mich sehr über eine rege Teilnahme an unserem diesjährigen Treffen Ende Juli in Brake freuen und wünsche uns allen eine tolle Saison 2010. 

Euer Uwe Freibote

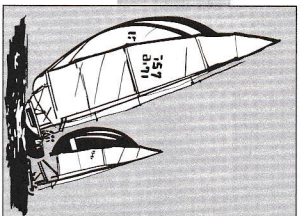


# Die Segelmacher

## Maschanfertigungen von Meisterhand

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

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



## Salverius Nachf. GmbH

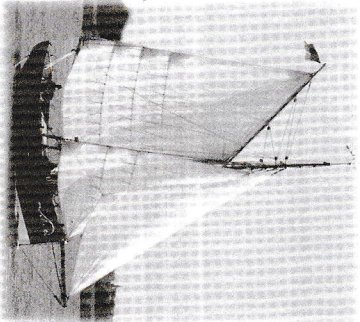
Inhaber:  
Vollborth & Battermann

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



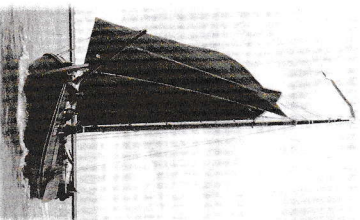
GRAFIK-TEAM · LEER

# 1899 über 100 Jahre H. Bülthjer GmbH & Co. KG 2010 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.buelthjerwerft.de · eMail: info@buelthjerwerft.de

## Termine 2009/2010

29.05. – 30.05. Elsflether Seefahrtstage 2010 und Sternfahrt der Traditionsschiffe. Traditionelle Schiffe der DTMV sind herzlich willkommen. Die Schiffe sollten am 29. Mai zwischen 12.00 und 14.00 Uhr in Elsfleth einlaufen. Weitere Hinweise erteilt Frau Kopka von der Touristik-Information, Tel.. 04404 989081

28.05. – 30.05. Ender Majestagetag! Eine bekannte und beliebte Veranstaltung bei den DTMV-Skippern.

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: stadnmarketing@bergkamen.de

17.06. - 20.06. Pavillon d'Or 2010  
Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC) Tel. 0031 / 345623362

17.06. - 20.06. Gemeinsame Anfahrt des DMVY zum Pavillon d'Or nach Den Helder  
19.06. - 27.06. Kieler Woche 2010

02.07. - 04.07. 20. Skipperreffen Ketzin  
Tel. 030 5224734, Landesverband Motorbootsport Brandenburg

16. 07. – 18.78. Einladung der Oldenburgischen Schifffergesellschaft von 1574 und der Stadt Oldenburg für die traditionellen Schiffe der DTMV zum Traditionsschiffreffen im Rahmen der Oldenburger Kulturtage.

21.07. - 25.07. LEER MARITIM – Internationales Tourenskipperreffen in Leer - 30. Sternfahrt „Kurs Nord“ des DMVY mit traditionellem Tee-Empfang für die Crews der DTMV-Schiffe durch Bürgermeister Kellner, Freitag, 11.00 Uhr

25.07. - 28.07. Ruhrorter Hafenfest mit Großleuerwerk "Ruhrort in Flammen"  
31.07. - 01.08. Zielfahrt der DTMV 2010 zum Treffen traditioneller Schiffe in Brake und Mitgliederversammlung mit Neuwahlen.

15.08. MARITIMER MARKT EMDEN

20.08. – 22.08. Kanalfestival in Datteln



### Wir über uns

### Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschiffahrt, ob mit jüngeren Wasseraufbereitungen 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 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 sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Standort) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschrieben Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Einladungen zu kulturellen Veranstaltungen liegen von mehreren Städten vor. Unsere diesjährige Zielfahrt führt uns an die Unterweser zum schönen Städtchen Brake. Davor aber werden die Schiffe der DTMV in Esfleth, Oldenburg, Emden und Leer eintreffen. Auch an der Saal Bremerhaven und am Kanalfestival in Dattehn werden Schiffe der DTMV teilnehmen. Einige wird es auch wieder zum Tourenskipper-Treffen nach Ketzin ziehen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglichst bleibt, an diesen

Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alle Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austauschs und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich auf See. Er hat soeben seine erste Fahrtenzeit auf den Weltmeeren hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrtensträume um.

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

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

- dem Förderverein Martimer Denkmal-schutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereini-gung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schiff-fahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Er-haltung und Förderung der histori-schen Binnenschiffahrt und Betreibe-rin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendammschleuse,

- dem Schweizerischen Schleusen-schiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff-Prinz-Heinrich e.V.,
- Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909-, Leer,
- dem Förderverein Deutsche Museums-werft e.V. Köln sowie
- dem Schipper-Klotje in Leer e.V.

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

### „Klönsschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fach-agentur „Klönsschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschiffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Infor-mationen, Berichte der Mitglieder und Fach-beiträge von Gastautoren. „Klönsschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschiffahrt kos-tentlos abgegeben. Mit „Klönsschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düssel-dorf, der „hanseboot“ in Hamburg sowie auf der „BOATFIT“ in Bremen.

### Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies ist möglich für „aktive“ Traditions-schiffer sowie deren Partner und Fa-milienangehörige mit einem traditionellen

Wasseraufbereitungen (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder - mit vollem Stimmrecht - ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot. Zurzeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglie-der mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge:

- Aufnahmegebühr (einmalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootseigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend) = 25 Euro

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Uwe Freibote,  
Tel.: 0171-7430985 oder 0471-3020401  
Leitung der Geschäftsstelle: Uwe Freibote  
Kohlenkai „Tauerer K“  
27572 Bremerhaven  
taucherschiffk@nord-com.net

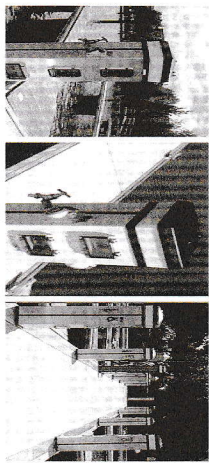
Website der DTMV: [www.dtmv-online.de](http://www.dtmv-online.de)

DTMV-Bankverbindung:  
Ostfriesische Volksbank Leer  
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00).  
IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00  
BIC-Nr. = GENODEF1 LER



## Neue Stromsäule für Ihre Steganlagen

Auch im Hafen wird auf Komfort nicht mehr gern verzichtet. Stromanschluss in einer attraktiven „Verpackung“ wird vom Ausstatter für Yachthäfen, METSCH Technik, Wedemark, angeboten. Diese Säulen können mit allem ausgerüstet werden, was das Skipperherz höher schlagen lässt.



Das Säulengehäuse ist hergestellt aus DIBOND-Aluminium-Verbundplatten, einem Spitzenprodukt der ALCAN Aluminiumwerke. Mit dem perfekten Ausstattungspro-

gramm hat der Hafenbetreiber die Wahl zwischen verschiedenen Höhen (500 mm, 1000 mm, 1200 mm). Von einer CEE-Steckdose bis zu 12 CEE-Steckdosen, mit und ohne Zähler, mit und ohne Geldeinwurf. Auf Wunsch sind die Zählerstände der Säulen per Funk-Fernauslesung auf dem PC in der Rezeption ablesbar. Einfacher geht's nicht mehr.

Alle Elemente der Stromführung nach VDE sind in diesen Säulen vereint: Fl-Schutzschalter mit integrierten Leitungsschutzschaltern, CEE-Steckdosen (auf Wunsch abschließbar), geeichte Zähler mit SO-Schnittstelle.

Die serienmäßige Rundumbeleuchtung mit einem Dämmerungsschalter dient der sicheren Orientierung auf der Steganlage.

### Perfekt für Ihren Hafen

## METEC ENERGIE-SÄULEN

Für Strom- und Wasserversorgung Ihrer Schiffe, auf Steganlagen und auf Land. Standard 500 / 1.000 / 1.200 mm hoch. Ausstattung (max. 12 CEE-Steckdosen) nach Ihren Wünschen.

Bitte fordern Sie Ihr Angebot an:

**METSCH Technik**

Gartenweg 13, D-30900 Wedemark

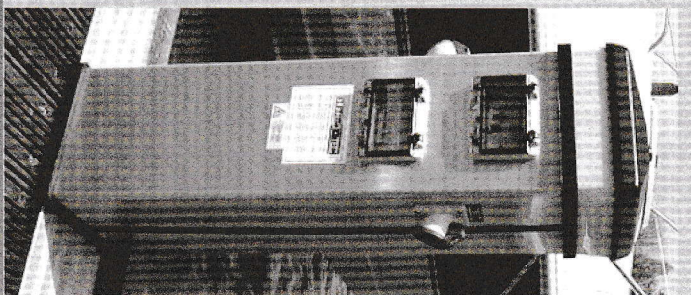
Telefon 05130/8041, Telefax 05130/60149

Besuchen Sie uns auch im Internet:

[www.METSCH-Technik.de](http://www.METSCH-Technik.de)

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

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



## Die Schiffe der DTMV

### Vorstellung DTMV Mitgliedsboot „Christa“ und Eigner Christa und Rüdiger Linnartz, Wesseling

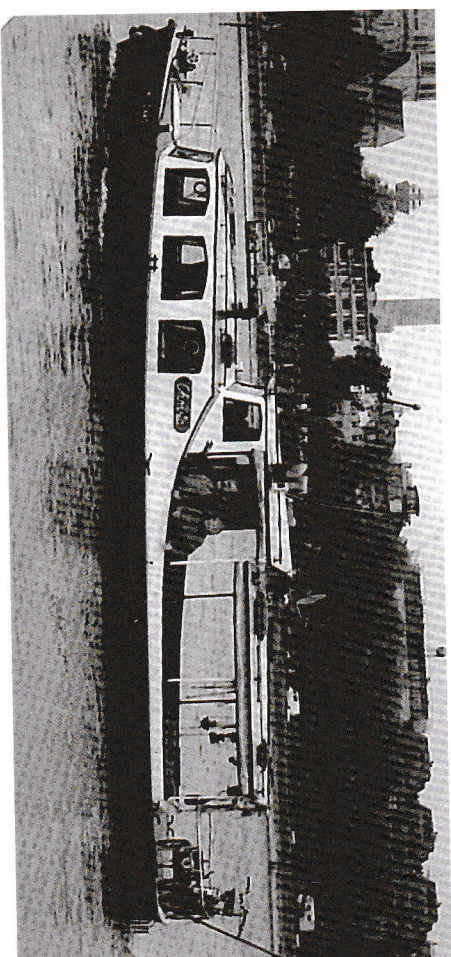
Unser Boot ist 1937 in Köln als Arbeitsparkasse für das WSA gebaut worden. Technische Daten: Länge 12,50m, Breite 2,90m, Tiefgang 0,90m, PS 66, Stahlrumpf Nach Ausmusterung 1973 hat es die Firma „Schiffselektrik Radio Stöcker, Duisburg“ gewerblich genutzt. Sie versorgten und betreuten mit dem Boot, getauft auf den Namen „Otto“, im Duisburger Raum Schiffe mit Elektrikproblemen. Nachdem dieser Service nicht mehr so gut lief, haben Christa und ich nach langem Bitten und Betheln das Boot „Otto“ im Frühjahr 1977 gekauft. Es war total vergammelt und nicht mehr fahrbereit.

Im ersten Jahr haben Christa und ich das Boot wieder fahrtüchtig gemacht und die nötigsten Sanierungsarbeiten durchgeführt (Toilette-Kochstelle-Schlafstellen eingehaut) Ein neuer auch alter-Motor (Deutz 517, 4 Zyl., 1200U/min) und soviel anderes, wie spezielle Fenster, mussten erneuert werden. Kurzum, ein Jahr voller Grundarbeit, fertig wird das Boot ja nie! An der Stilistik des Bootes haben wir nichts geändert.

Dann im Sommer 1978 unsere erste längere Reise! An Bord waren Christa, Sohn Willi (14 Jahre), Tochter Anni (11 Jahre) und ich. Es ging nach Holland: IJssel, Randmeere, Amsterdamm, Haarlem, Katwijk, Delft, Rotterdam und über den Lek-Niederrhein zurück nach Wesseling.

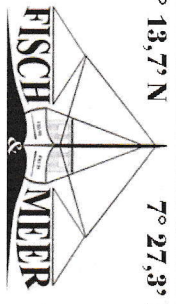
Diese erste Reise mit unserem Boot war fast täglich von technischen und sonstigen Schwierigkeiten begleitet. Vergessen werden wir sie nie, denn wir waren trotzdem stolz und zufrieden. In den folgenden 30 Jahren ging es, grob gesehen, Reise für Reise, woanders hin. Zum Teil auch mal mit Partnern weil die Reisen lang und der Jahresurlaub zu kurz war.

Als Rentner ist dies in den letzten 9 Jahren kein Problem mehr. Zusammengefasst sind wir eigentlich kreuz und quer durch Europa geschippert, in Holland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Schweiz, Österreich, Slowakei, Ungarn, Serbien, Kroatien, Rumänien, Bulgarien sowie Polen und der Enklave Russlands, Kaliningrad, hat man uns gesehen, in den letzten Jahren unter der DTMV Flagge.

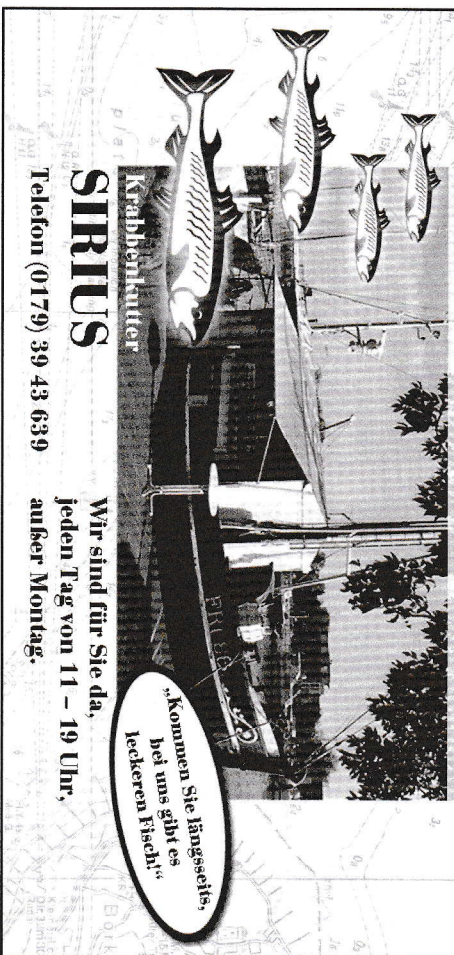




53° 13,7' N 7° 27,3' E



Fischspezialitäten direkt vom Kutter  
im Leeraner Hafen, an der Wilhelm-Klopp-Promenade



**SIRIUS**  
Telefon (0179) 39 43 639

Wir sind für Sie da,  
jeden Tag von 11 – 19 Uhr,  
außer Montag.

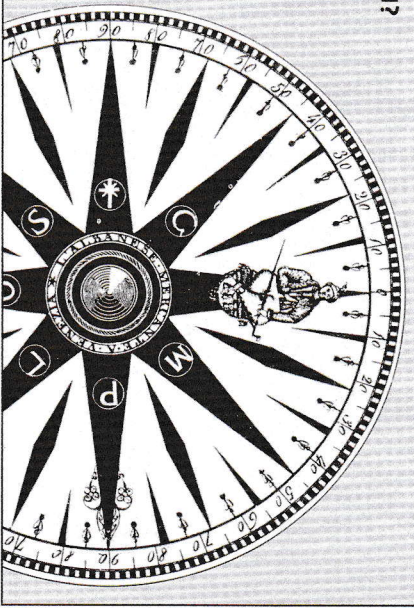
„Kommen Sie jenseits,  
bei uns gibt es  
leckeren Fisch!“



### WARUM LANGE SUCHEN?

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

P-Boat Classics  
Am Hafen 57 · 26836 Weener  
Telefon 04951-915885  
Telefax 04951-915923  
info@pboatclassics.de  
www.pboatclassics.de



### Die Schiffe der DTMV

- Nördlichster Punkt: Friedrichstadt, Eider, Kiel Ostsee
- Südlichster: Marselles – Mittelmeer
- Südwestlichster: Bordeaux – Kanal de Midi – Garonne
- Westlichster: Dinkirchen – Nordwest-Frankreich
- Östlichster: Kaliningrad (ehemaliges Königsberg)
- Südöstlichster: Russe – Donau – kurz vor der Mündung ins Schwarze Meer

Alle Reiseinstanzen sowie die Schleusen haben wir in unseren Logbüchern festgehalten (ganz normale DIN A5 Agendas). Wollten – wollen absolut keine Rekorde erreichen. Wir reisen eben mal gerne.

### „Vedette Hai“

von Brunnhilde Feddern

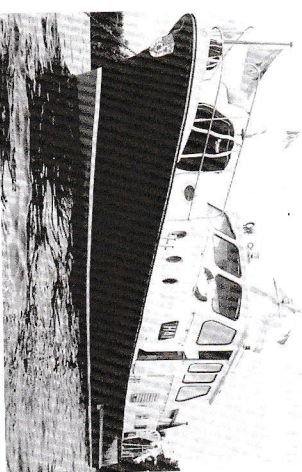
Unter den Schiffstypen der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) befinden sich auch ehemalige Kriegsschiffe. Die Vedette „Hai“ (Küstensicherungsschiff) gehört dazu und hat eine bunte Vergangenheit hinter sich. Sie wurde im Rahmen der Wiedergutmachung der Deutschen an die Franzosen auf der Bodanwerft in Kressbronn am Bodensee unter Mithilfe der Abekingwerft gebaut. Der Rumpf des Schiffes ist einmalig in seiner Form. Er ist aus Aluminium hergestellt und genietet. Der Propeller liegt in einem ange deuteten Tunnel und hat einen Durchmesser von 850 mm. Die Ruderanlage mit drei Ruderblättern war und ist heute noch vom Heck aus mit einer Notpinne zu bedienen. Um die zwei Anlasser des 220PS starken MWM Dieselmotors zu betätigen, werden sechs Batterien à 180 Ah benötigt. Laut Zollunterlagen gelangte das Schiff 1967 wieder nach Deutschland in private Hand. Das Schiff wurde vom damaligen Besitzer als Yacht umgebaut und der bisher

Trotzdem ein Beispiel: Bonn – Marselles, 1300km – 170 Schleusen, Höhenunterschied: Bonn 50mNN, Scheitelhaltung Canal L-Est 360mNN, Marselles 0,0mNN. Bildlich gesehen überwindet man vom Rhein zum Mittelmeer die Höhe des Drachenfels.

Nun gut, liebe DTMV'ler und Interessierte, Ihr wisst nun etwas über unser Boot und uns. Freuen uns wenn wir wieder hier oder da zusammenlegen und klönen können. Christa und ich sind älter und ruhiger geworden. Folglich lassen wir alles langsamer angehen.

Mit einem klaren und lauten „DTMV Ahoi!“

Christa und Rüdiger



offene Steuerstand großräumig überdacht, so dass ein sehr schöner, großer Salon entstand. Heinz Borch kaufte das Fahrzeug im Jahre 1976 und bevor er den Innenausbau nach seinem Geschmack – in Mahagoni und Teak - gestaltete, ging einige Zeit ins Land.

Wie gesagt, früher wurde das Schiff von der freien Brücke aus gefahren. Zur Verständigung mit der Mannschaft diente hierbei ein Sprachrohr. Im vorderen Teil der Vedette war der Funker tätig. Hier befanden sich auch Herd und Heizkessel, Toilette und Waschräume, sowie ein Eissschrank. Der Niedergang



## Die Schiffe der DTMV

zum Mitschiffs liegenden Maschinenraum war Backbord und Steuerbord hinter der Brücke angebracht, so dass die Motoren bequem von beiden Seiten aus bedient und gewartet werden konnten. Werkbank und Getriebe waren ebenfalls im Maschinenraum untergebracht. Die Niedergänge zum Maschinenraum, der Maschinenraum selbst, die gesamte Maschine und die Ruderanlage sind auch heute noch im Originalzustand. Das ist bei einem über 50jährigen Oldtimer – auch in der DTMV – nicht selbstverständlich.

Im Wohnbereich war der Niedergang zur Kajüte vom Heck aus erreichbar. Ein kleines Geschütz auf dem Bug der Vedette diente der Sicherheit.


### Liebling der gesamten Familie

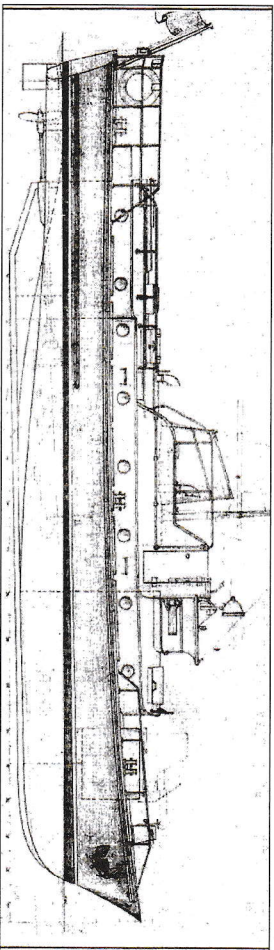
Der Diplom-Ingenieur Heinz Borck ist nicht nur Mitglied der DTMV, sondern auch Liebhaber traditioneller Schiffe. „Ein modernes Schiff war für uns nie ein Thema und auch die nächste Generation ist mit Leib und Seele dabei. Die Liebe zur Schifffahrt hat in unserer Familie Tradition. Mein Vater fuhr 1911 auf der SMS „Hansa“, mit der SMS „Großer Kurfürst“ war er im ersten Weltkrieg Teilnehmer der Skagerakschlacht. Mein Onkel fuhr als Kapitän auf Rheinschiffen, meine Brüder waren im zweiten Weltkrieg bei der Marine, mein Sohn und Schwiegersohn leisteten ihren Dienst auf einem Schnellboot der Bundesmarine und alle Frauen in meiner großen Familie besit-

zen Führerscheine, um dieses Schiff fahren zu dürfen. Die Maschine wird von meinem Sohn und mir liebevoll und fachmännisch gewartet, so dass sie auch heute nach über 50 Jahren verlässlich wie ein Uhrwerk läuft. Wenn auch vieles aus der Anfangszeit seinen Platz an Bord hat, so ist was Sicherheit und Bequemlichkeit anbelangt alles auf dem neuesten Stand. Ohnmachtssichere Schwimmwesten, Rettungsringe, Funk und Telefon fehlen genau so wenig, wie Backofen, Kühl- und Getrierschrank.“

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

### Technische Daten der Vedette „Hai“

Länge: 14,93 m  
Breite: 2,91 m  
Tiefgang: 0,93 m  
Verdrängung: 12 cbm  
Geschwindigkeit: 15 Knoten  
Motor: (Karl Benz GmbH)  
MWMRHS418A 220 PS, 1500 U/min 

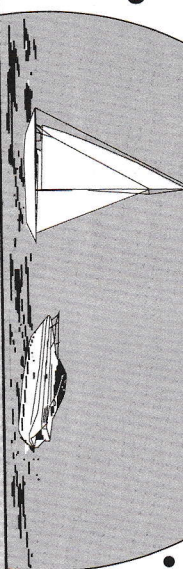


Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**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  
www.motor-meyer.de · info@motor-meyer.de

## Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Maschinen- und Waagenbau

- Einbaudieser
- Getriebe
- Wellenanlagen
- Propeller
- Kupplungen
- Außenborder

Durchführung von:  
Schiffsreparaturen  
Motorinstandsetzung

Direkt 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



## Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region

von Siegfried Singer aus Haren

Es war einmal wieder soweit! Als Karnevalsflüchtling hatte ich mich wieder einmal für das Seminar in Pothausen angemeldet. Thema: Historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollar-Region.

Tag 1: Im Seminarraum versammelten wir uns alle um uns vorzustellen. Herr Halwassen begrüßte die Teilnehmer des Seminars und besprach die verschiedenen Themen der nächsten Tage mit uns.

Am Nachmittag stand ein Bilderbogen der Schifffahrtsseminare und die Geschichte der Nordsee auf dem Programm.

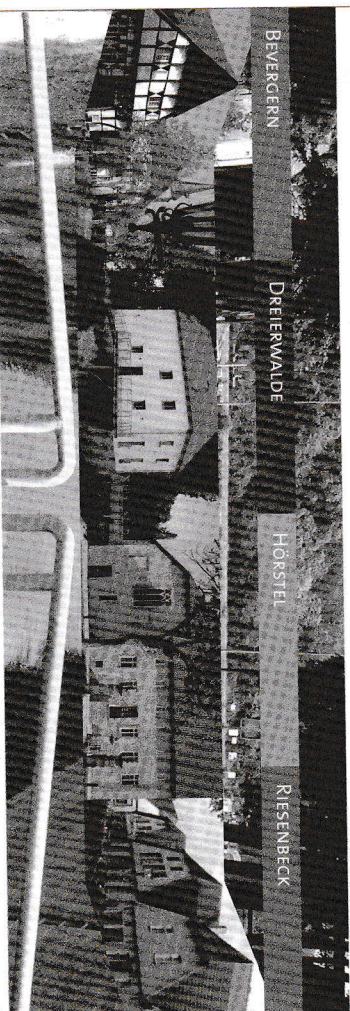
Tag 2: Nach dem Frühstück fuhren wir in zwei Kleinbussen, davon einer von einem Seminarteilnehmer, nach Emden zur Besichtigung der Kesselschleuse. Dieses historische Bauwerk ist einmalig und wird noch durch die Berufsschifffahrt genutzt. In den Sommermonaten fahren viele Sportboote durch

die Schleuse Richtung Wilhelmshaven. Nach der Besichtigung ging es zur „Revierzentrale Ems“ an der Knock, wo wir von Fr. Kapitänin Anke van Beckum, der Revierleiterin begrüßt wurden. Frau van Beckum (Tochter von Bruun) erklärte uns Laten wie es auf der Ems zugeht in Zusammenarbeit mit unseren holländischen Nachbarn. Nachdem wir den Turm bestiegen hatten, waren wir froh wieder im Warmen zu sein, denn es war sehr kalt. Von hier fuhren wir nach Emden zur Besichtigung des maritimen Museums. Herr Richter, der Leiter des Museums, führte uns durch die Räume. Seine fachmännischen Erklärungen kamen gut an. Viele Stücke aus mehreren Jahrzehnten der Seefahrt hatte er gesammelt und ausgestellt. Wer in Emden ist, sollte sich dies nicht entgehen lassen. Danach ging es mit der Ditzumer Fähre auf die andere Seite der Ems zur Büfjerwert nach Ditzum. Es ist die letzte Werft ihrer Art, die noch Holzschiffe restauriert und Neubauten herstellt, aus Holz wohlgenutzt.



Besichtigung der Verkehrszentrale Ems. Leiterin Anke van Beckum (links) im Gespräch mit Seminarteilnehmern

sehenswert | lebenswert | liebenswert  
**Hörstel am Balkon des Münsterlandes**



**IN HÖRSTEL ERLEBEN**  
Vielfältige Freizeitmöglichkeiten  
Erlebnisreiche und schöne Natur

**IN HÖRSTEL VERWEILEN**  
Umfangreiches Unterkunftsangebot in  
Hotels, Gasthöfen, Ferienwohnungen  
Kompetente Gastronomie

**IN HÖRSTEL ZU SEHEN**  
Zahlreiche kulturelle Sehenswürdigkeiten  
Interessante Veranstaltungen

**IN HÖRSTEL ENTSPANNEN**  
Campingplatz Erholungsanlage Hertha-See  
mit Indoor-Sporthalle  
Samariter Fastenzentrum



Stadt Hörstel · Kalixtustr. 6 · 48477 Hörstel  
E-Mail: [stadt@hoerstel.de](mailto:stadt@hoerstel.de)  
Webauftritt: [www.hoerstel.de](http://www.hoerstel.de)

**Stadt Hörstel**







Kesselschleuse in Emden am Ausgang zum Ems-Jade-Kanal

Tag 3: Um 8:00 Uhr ging es nach Leer zu den Stadtwerken. Dort wurden wir vom Leiter Herrn Horst begrüßt. Die Stadtwerke Leer sind praktisch ein eigenständiges Unternehmen und werden von Herrn Horst geführt. Nach der Besichtigung des Maschinenkellers der Seeschleuse fuhren wir zum Liegeplatz der „Prinz Heinrich“ auf der ehemaligen Janßen Werft. Dort wurden wir von Herrn Dr. Hofer begrüßt. Er zeigte uns voller Stolz wie weit die Restaurierung des Schiffes gediehen ist. Da wir jedes Jahr einen Abstecher zur „Prinz Heinrich“ machen, konnten wir uns über den Fortschritt der Arbeiten überzeugen.

Zurück in Poitshausen sahen wir dann Filme und Bilder im Seminarraum an. Nach dem Abendessen besuchte uns der 1. Vorsitzende der DTMV um sich über den Stand des Seminars zu informieren.

Tag 4: Um 8:00 Uhr Abfahrt zum Deutschen Schifffahrtsmuseum nach Bremerhaven.

### DTMV – Zielfahrt 2010 nach Brake an der Unterweser

„Das beste Stück Weser“ nennen die Braker ihre kleine, beschauliche Stadt liebevoll. An der linken Seite (manche Perspektive meint die rechte Seite) der Unterweser gelegen, bietet die Kreis- und Seehafenstadt einen idealen Erholungs- und Erlebnisraum für Freunde des Maritimen, für Radtouristen und für Naturschende.

Auch Brakes Innenstadt wird vom maritimen Flair geprägt: Sehenswerte alte Handels- und Packhäuser, die heute als Geschäftshäuser und Museen, Cafés und Restaurants genutzt werden, verleihen der Braker Fußgängerzone ihren ganz besonderen Reiz.

Zudem ist Brake eine äußerst fahrradfreundliche Stadt. Liegt sie doch am beliebten Wasserradweg. Auch Radler der Deutschen Stieroute entlang der Melkhüs oder des Radrundwegs Unterweser verschauen gern in Brakes gemütlicher Innenstadt.

In diesem Jahr findet dort das zweite Binnenhafenfest Brake statt, zu dem wir als DTMV eingeladen sind. Brake hat rund um den Binnenhafen einige maritime Sehenswürdig-

keiten und eine ehrliche Hafenummosphäre bewahrt.

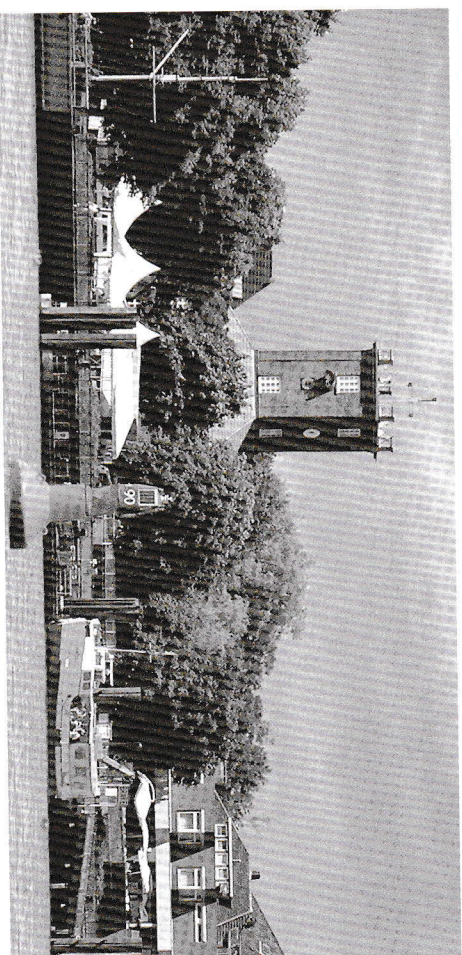
Herzlichst möchten wir hiermit unsere Mitglieder und interessierte Gäste mit ihren Booten einladen und ermuntern, den Weg nach Brake Ende Juli 2010 zu nehmen!

Anbei das vorbereitete Programm und der Ablaufplan:

Anreise ab Mittwoch 28.07. Meldung über Kanal 72 bei Uwe Freibote, der mit seinem Taucher K schon dort sein wird und verteilt die Liegeplätze.

Am Donnerstag den 29.7. gibt es endlich einmal wieder die Gelegenheit für einen Klönschnack, Erfahrungsaustausch und Seemannsgarn am Kai. Das Donnerstagsprogramm ist ohne Programm. Lassen wir es „offene Sitzung“ in, an, auf und neben den Booten nennen.

Freitag startet das 2. Binnenhafenfest Brake. Eine Aufaktveranstaltung auf dem Gelände bietet die Firma BrakeEvents mit einem Konzert „Ray Wilson & The Berlin Symphony Ensemble“.





## Besondere Veranstaltungen

Geheite von unseren Liegeplätzen im Binnenhafen.

Am Samstag, den 31.07 bis 12:00 Uhr erfolgt die Abgabe der Meldungen/Unterlagen Ziel-fahrt. Es folgt die Auswertung der Ergebnisse. 14:00 Uhr: Offizielle Begrüßung aller DTMV-Schiffe und natürlich der Gästeschiffe durch einen offiziellen Vertreter der Stadt. Bekanntgabe weiteres Programm, Siegerehrung der Zielfahrt.  
Anschließend findet um 15:00 Uhr unsere diesjährige Jahreshauptversammlung im Hotel Wilkens, Mitteldeichstr. 51, statt.  
Danach haben wir Gelegenheit, uns in Brake zu verleben! Das Binnenhafenfest hat folgen-des Programm:

- Samstag:
  - Vorführungen des Schiffsmodellclubs Nordenham,
  - Die Kunst des Fischräucherns wird gezeigt.
  - Ein musikalisches Angebot im Fesztzelt ist noch in Vorbereitung.
  - Familienflohmarkt
  - Am Abend „Bordparty“ mit der Showband „Sunset Four“;
  - „Golzwander Butcher“

Sonntag:
 

- Zeitgottesdienst
- „JSSA-Shanty-Festival“.
- Ausstellung im Bootshaus des Ruder- und Segelvereins

An beiden Tagen werden kostenlose Hafenföhrungen mit dem Bus angeboten, es gibt Spiel- und Spaßangebote (wie Bungeejumping) für Kinder eine Aussichtsogndel lässt die Gäste über Brake blicken, Aussteller bieten hochwertige maritime Accessoires und Kleidung an und für das leibliche Wohl ist ebenfalls sehr vielfältig gesorgt.

Die DTMV bereitet einen Stadtbesichtigungs-spatziergang mit Föhrung für den Sonntag vor. Die Geschäfte werden am Samstag länger geöffnet haben und der Sonntag ist verkaufsoffen.

Wer noch ein wenig in Brake verweilen will, wird bestimmt noch bleiben können. Weitere maritime Veranstaltungen folgen an der Unterweser  
Also, wir sehen uns dort, in Brake, hoffentlich zahlreich! ☺

### Nachruf

In den letzten Monaten erreichten uns überraschend die schmerzlichen Nachrichten, dass drei liebe Freunde aus dem Kreis der DTMV-Mitglieder ihre letzte Reise angetreten haben.

Von uns gegangen sind:  
**Anton Fijgelaar** verstorben am 27. November 2009  
**Hillich Boelsen** verstorben am 3. Dezember 2009,  
**Anni Boelsen** verstorben am 15. März 2010

Wir trauern mit ihren Familien um diesen Verlust und werden das Andenken an diese engagierten Traditionsschiffer in Ehren bewahren und uns gern an die Begegnungen und Gespräche mit Ihnen erinnern.

„Farewell“, Anton, Hillich und Anni.  
**Die Mitglieder-gemeinschaft der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung**



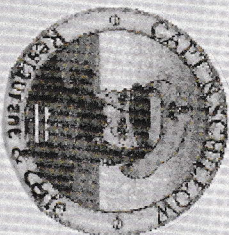
Nehmen Sie Kurs auf den Emden Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Reisedeft an!  
 Ob zu Lande oder zu Wasser, in Emden gibt es viel zu entdecken: sehenswerte Ausstellungen, ein interes-santes Stadtleben und die nahegelegenen Ostfriesischen Inseln.

Hafenmeister-Mobilteléfono  
 01 60 / 3 62 47 44

www.ag-ems.de  
 Service-Telefon 01 805 / 1 801 82  
 \*16-cifm, an dem dl. Fernnetz außer Mobil

- Angebote / Leistungen
- > günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonlieger)
  - > Toiletten und Duschen
  - > Strom- und Wasserversorgung

- > Fäkalienhammentorgung
- > Fußabgung sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht



**Willkommen  
 an Bord**

**CAPTAIN SCHILLOW**

**Café & Restaurant**  
 Kommen Sie  
 einfach längsseits  
 täglich ab 12 Uhr  
 geöffnet!  
 Tel.: 31505015



Berlin-Tiergarten,  
 Straße des 17. Juni,  
 am Charlotenburger Tor  
 www.capt.schillow.de • info@capt.schillow.de



### Häfen in der Stadt Weener (Ems)

Um 1572 beginnt die Geschichte des Hafens von Weener als Tidenhafen mit Bollwerken. Eine lange Liste von einzelnen Veränderungen und Herausforderungen dieser knapp 500 Jahre Hafen- und Stadtgeschichte führte zu der heutigen Anlage, die mit einer Kammer- und Schutzschleuse den alten historischen Teil des Hafens und den neuen Sportboothafen mit der Ems verbindet.

Diese lange Geschichte spiegelt sich aktuell sicherlich in der halemnahen Architektur, aber durchaus auch im Gesamtambiente der Stadt Weener wieder, ein sehr maritimer Ort, da der Hafen einen zentralen Bereich der Stadfläche einnimmt und die 15.800 Einwohner zählende Kleinstadt eher von überschaubaren und gehbaren Distanzen geprägt wird. Vom Hafen sind neben diversen Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten auch das Stadtzentrum, lokale Museen,

ein Freibad und ein Sportstudio zu Fuß zu erreichen.

Die reine Sportbootschleuse wird vom 1.4. bis 31.10. unentgeltlich betrieben. Maximale Schiffslängen bis 25m und Schiffsbreiten bis 10m sind möglich. Der bei Stromkilometer 7,5 im Gezeitenrevier der Ems liegende Hafen ist für etwa 2,5 Stunden um Niedrigwasser nicht zu erreichen. Die vor der Schleusenkammer liegenden Schwimmstege sind nur bei ausreichenden Wasserständen erreichbar und fallen trocken. Im nahen Strom sind Dabben für die Berufsschifffahrt verfügbar, die für längere Wartezeiten evtl. als Festmacher dienen können.

Für kleinere Boote sind die ostfriesischen Binnengewässer, mit Ems, den diversen Fehnkanälen, dem Ems-Jade-Kanal und dem Küstenkanal bis an die Weser, neben

dem nahen holländischen Westfriesland, das Vor-Ort-Revier und von Weener aus auch in Wochenendtouren leicht zu erschließen. Mit einer Tide kann man auch mit entsprechender Marschfahrt auf die Friesischen Inseln, mit zwei Tiden auf jeden Fall weit ins Wattenmeer vordringen.

Die Wassertiefen im Hafen sind am Ende der Saison durch Sedimenteintrag im Schleusenbereich begrenzt. Für das Jahr 2009 war im Frühjahr nach Bagger- und Spülarbeiten etwa 3,20 bis 3,50 Tiefgang im Alten Hafen möglich, der aber im Laufe des Jahres bis auf unter 1,50m in Schleusenmähe nachliefs. Zwischenzeitlich erfolgte die jährlich vorgesehene Aufreinigung, so dass die ursprüngliche Tiefe wieder hergestellt ist. Es soll künftig durch vermehrte Aufreinigung ganzjährig eine ausreichende Wassertiefe sichergestellt werden.

Im gesamten Hafenbereich ist 220 Volt 16A über entsprechende Anschlüsse verfügbar. Die Kilowattstunde wird in 2010 für Traditionsschiffe mit 25 Cent berechnet. Für größere Schiffe sind auch einzelne 400 Volt Anschlüsse verfügbar, müssen aber mit Zählern versehen werden. Trinkwasser ist an mehreren Stellen im Halengebiet erhältlich. Die gesamte Steganlage des Sportboothafens ist mit Trinkwasser ausgestattet. Die Kosten pro qm<sup>3</sup> liegen für 2010 bei 1,10 Euro.

Zwei moderne Servicegebäude mit Duschen und Toiletten befinden sich im Halengebiet, wobei die Anlage im Alten Hafen auch von den zahlreichen Wohnmobilstellen genutzt wird. Diese Servicegebäude werden 24h/ganzjährig betrieben und bieten auch für eine Überwinterung die nötigen Leistungen. Auch die Trinkwasserentnahme im Alten Hafen ist ganzjährig möglich.

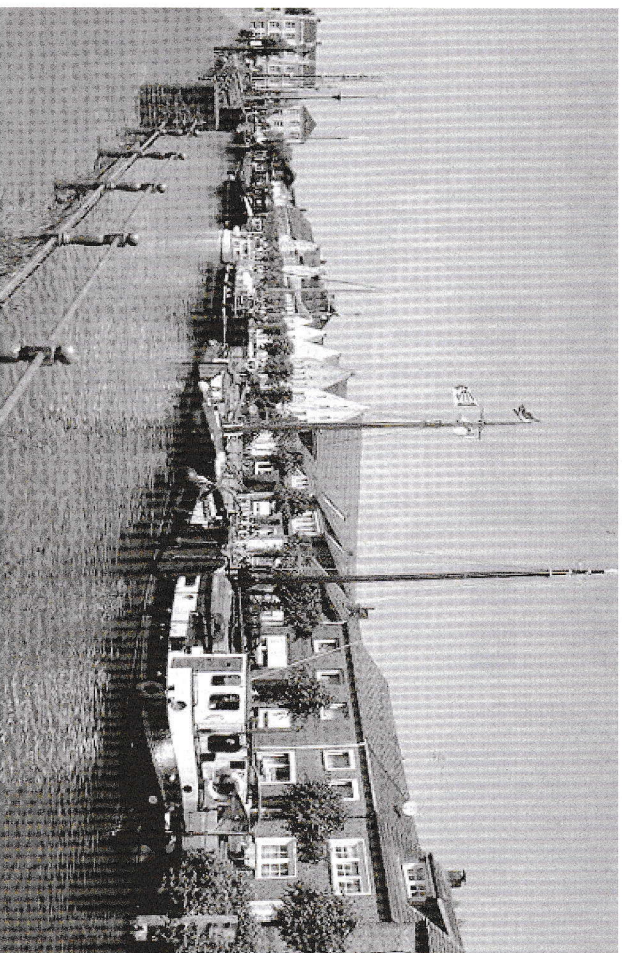
Kraftstoffversorgung mit Diesel und Benzin ist durch eine Bootstankstelle im Hafen gewährleistet. Eine Versorgung mit Heizöl

ist gegenwärtig nicht vorgesehen. Die Entsorgung von Fäkalien wurde im Jahr durch die Installation einer großen Absauganlage mit entsprechenden Tanks und Schwimmern vorbereitet. Aktuell ist die Anlage aber noch nicht betriebsbereit, soll, nach Auskunft der Hafen- und Tourismus GmbH, aber im Mai 2010 in Betrieb genommen werden.

Lösungen für die Entsorgung von Bilgenwasser oder Altölen besteht im Hafen nicht. Wir haben deshalb angeregt, dass auch an dieser Stelle die ansonsten guten Leistungsangebote des Hafens noch durch kostengünstige Optionen ergänzt werden. Gut gelöst ist allerdings die Abfallentsorgung an einem zentralen Container für Wohnmobile und Sportboote, auch gibt es einen separaten Papiercontainer am Hafen.

Im Winter 2009/2010 kam es zu erheblicher Eisbildung, im recht schmalen alten Hafen durch die begrenzte Fläche und vollständig eingestellten Verkehr, gab es keinerlei Scholenbildung beim Auftrauen. Somit konnte der Wind keine größeren Eispakete durch die Hafenanlagen schieben und es wurde nicht gefährlich für unsere alten Rümple.

Im Hafen gibt es einen 20t Bootsift und eine Slipanlage sowie eine neue Bootswaschanlage, die Stellplätze und Winterlager sind einige Fahrminuten vom Hafen entfernt. Die nächste Werft mit Helling liegt 27 Kilometer emsbwärts bei Oldersum oder im Stadthafen von Leer in etwa 10 Kilometern. Es bestehen 3200qm<sup>2</sup> Winterhallenlager in Weener, eine Überwinterung im Wasser ist im Sportbootteil und im Alten Hafen möglich. Dienstleistungen und Reparaturen werden im Halengebiet begrenzt angeboten. Besonders laute Arbeiten am Schiff sind grundsätzlich an einem dafür vorgesehenen Platz zu erledigen. Unser Eindruck war, dass es hierdurch zu einem für alle Beteiligten fairen Konzept für die leidige Frage „Arbeiten am Schiff“ kommt und sogar wäh-



Atstaktkulisse mit Traditionsschiffen im Hafen von Weener



rend der Hochsaison einige alte „Schätzchen“ schwimmend bearbeitet wurden. Es kam allerdings auch zu Konflikten, besonders im Bereich der Wohnmobilstellplätze, die sehr nahe bis an die Kaimauer heranreichen. Also Kompromissbereitschaft und Sensibilität sind auch hier von Nöten. Auch in der Hochsaison sind die Schiffe im Alten Hafen mit dem KFZ zu erreichen, Parkprobleme gab es nicht. Die Post kam im Briefkasten der Schleuse immer gut an und manchmal auch direkt an Bord!

Insgesamt erscheint die Gemeinde recht friedlich und im Vergleich zu sehr vielen Europäischen Häfen mit zentraler städtischer Lage, durchaus sicher. Wobei einige Ausnahmen diese Regel im Jahr 2009 bestätigten.

DTMV Mitglieder sind mit ihren Schiffen schon lange Jahre in Weener vertreten. Im Sommer 2009 waren es bis zu 10 DTMV Schiffe und im Winter noch etwa 5, also nach Leer wohl der zweitwichtigste Standort im Nordwesten für unsere Vereinsaktivitäten. Man kann ohne Probleme Vereinskameraden finden die im Falle längerer Abwesenheit auch mal nach dem Schiff und seiner Technik schauen.

Für gut erhaltene Traditionsschiffe, die sicherlich gerne in Weener gesehen werden um die Attraktivität der Stadt zu fördern und den Tourismus weiter zu beleben, wurden in den letzten Jahren sehr attraktive Sonderangebote gemacht. Im Jahr 2010 werden nach Aussage der Betreibergesellschaft auch wieder attraktive Entgelt-Angebote für gut gepflegte und ansprechende alte Schiffe gemacht:

Weitere Auskünfte erteilt: Hafen- und Tourismus GmbH Weener, Osterstraße 1, 26826 Weener, Tel.: 0 49 51 / 3 05 10, Fax: 0 49 51 / 44 39, Mail: HYPERLINK „mailto:tourismus@weener.de“ tourismus@weener.de, HYPERLINK „http://www.weener.de“ www.weener.de . Leider ist im Jahr 2009 der Zweimast Schoner



Lädt zum Bummeln ein: Die Altstadt von Weener

Nora von Bremerhaven, ein Holzrumpf von 1949 zum zweiten Mal gesunken und nach Bergung wieder gesunken und danach an Land verbracht worden. Die angefallenen Kosten sind wohl weiterhin Gegenstand rechtlicher Auseinandersetzungen. Die Bergungsgesellschaft der Stadt fordert neuerlich von den Schiffseignern Nutzungsverträge u.a. mit Versicherungen für den Fall von Untergang und Bergung. Gegenwärtig ist noch unklar, wie diese Forderung von Eignern ohne Vollkasko Police gewährleistet werden kann.

Leider war im Winter 2009/2010 die eine zentrale Kneipe im Hafen wegen eines Eigentümerwechsels geschlossen. Andere Restaurants am Hafen waren allerdings fast das gesamte Jahr geöffnet. In der arktischen Kälte des letzten Winters wurde also nur gefroren, nicht aber gehungert. Wenn man sich den richtigen Liegeplatz aussucht, gibt es auch keine Probleme mit der Rauchbildung beim Einsatz von Holzöfen an Bord.

Zusammenfassend kann man sagen, das Weener ein durchaus attraktiver maritimer Standort für Traditionsschiffe ist und auch eine freundliche Atmosphäre für Leute wie uns und für Schiffe wie die unsrigen bereithält. **53**



Dietmar Leyh

# Kunststofftechnik

– Meisterbetrieb –

## Maßgefertigte Kunststofftanks für Boote und Wohnmobile

(Diesel • Frischwasser • Fäkalien)

Werkstoff: PE-HD

- seewasserbeständig
- geruchsun durchlässig
- lebensmittelecht
- perfekte Raumnutzung
- gefertigt nach Ihren Skizzen oder Modellen

**CE** Zertifiziert nach  
EN ISO 10088  
EN ISO 21487

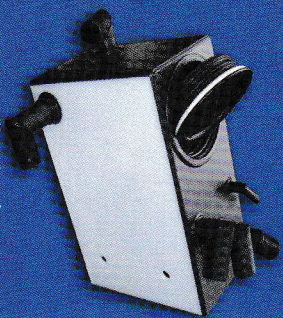
Telefon:  
+49 (23 03) 96 85 83

Fax:  
+49 (23 03) 87 19 22

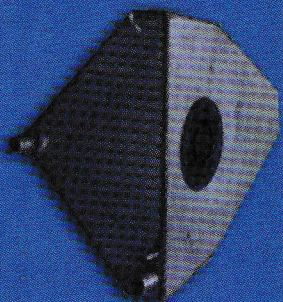
E-Mail:  
info@dlkunststofftechnik.de

Internet:  
www.dlkunststofftechnik.de

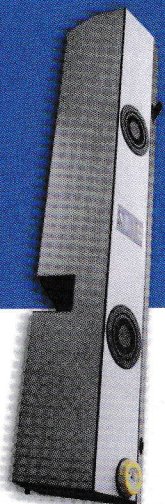
www.dlkunststofftechnik.de



Kunststofftank mit eingeschweißten Stutzen verschiedener Größe



nachträglich eingebaute Reinigungsöffnung in einen Edelstahlbehälter





# Dortmund-Ems-Kanal und Kanalpromenade in Hörstel-Riesenbeck im neuen Erscheinungsbild

Im Jahr 2004 wurde im Raum rechts und links der Ems die „Regionale 2004“ organisiert und veranstaltet als ein kulturpolitisches Instrument des Landes Nordrhein-Westfalen, diesen Bereich weiterzuentwickeln. Neben den 38 Städten und Gemeinden in den Kreisen Steinfurt und Warendorf sowie der Stadt Münster und der Wirtschaft, zahlreichen Kammern und Verbänden, hat sich auch die Stadt Hörstel daran beteiligt.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Dortmund-Ems-Kanalerweiterung wurden im Rahmen der „Regionale 2004“ Projekte entlang des Dortmund-Ems-Kanals und des Mittellandkanals entwickelt, die die Funktion der Kanäle als regionstübergreifende Freizeit- und Erholungsrueten stärken. Unter der Leitidee „Jeder

Ort erhält seinen Ort am Kanal“ spielten einige Standorte mit der Idee, sich am Kanal selbst durch sog. „Botschaftsgärten“ darzustellen: Die Botschaftsgärten eignen sich 5 Themen an, die sich aus der Geschichte der Wasserstraße, aus den eingebundenen Landschaftsräumen oder dem städtischen Umfeld, aus ehemaligen gewerblichen Nutzungen oder anderen markanten räumlichen Situationen ableiten.

In Riesenbeck und Bergeshövede wurden am Dortmund-Ems-Kanal 3 „Botschaftsgärten“ mit Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen zur Stadterneuerung und vom Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine in Zusammenarbeit mit der Stadt Hörstel realisiert. Auf diese Weise entstanden nicht nur markante und gestalterische Bereiche am Leinpfad bzw. am Betriebs-



weg des Dortmund-Ems-Kanals sondern auch attraktive Bootsanlegestellen, insbesondere auch für Sportboote und Freizeitschiffer.

Das „Nasse Dreieck“ bei Bevergern in der Nachbarschaft der großen Schleuse stellt sowohl landschaftsräumlich als auch in Bezug auf die Geschichte der Kanäle einen besonderen Ort in der Reihe der Botschaftsgärten in Hörstel dar. Hier in Bergeshövede zweigt der Mittellandkanal aus dem Dortmund-Ems-Kanal ab und endet nach rd. 320 km Länge bei Magdeburg an der Elbe. Aufgrund der Einrichtung einer Schleppbetriebsstelle war das „Nasse Dreieck“ lange Zeit ein Zentrum der Binnenschifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Mittellandkanal. Gastronomische Angebote, die Schleusen und die Landschaft der nordwestlichen Ausläufer des Teutoburger Waldes stellen bis heute touristische Anziehungspunkte dar. Ein besonders konzipierter

„Ausstellungspavillon Kanäle“ dokumentiert Historie und Technik der Wasserstraßen. Die östliche Spitze der Schleuseninsel ist unter den alten Baumreihen als Aussichtspunkt gestaltet. Der Wanderweg am Kanal führt den Besucher über einen Steg in den lang gestreckten „Ausstellungspavillon Kanäle“. Ein Körper aus Streckmetall setzt symbolisch das Motiv einer Schleuse um. In der neuen „Ausstellungs-Schleuse“ präsentieren sich Bild- und Texttafeln zur Geschichte und Technik der Kanäle sowie Informationen zur Stadt Hörstel. Ein roter „Container“ an der Spitze der Schleuseninsel bildet den inszenatorischen Höhepunkt der Durchwegung. Er ist gleichzeitig Aussichtspunkt sowie visueller Bezugspunkt am „Nassen Dreieck“. Der Ausstellungspavillon ist neues Wahrzeichen am „Nassen Dreieck“ und steht symbolisch für die mit ihm im Kontext befindlichen Botschaftsgärten. **59**





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



MEMBER OF THE HARTMANN GROUP

## Kooperative Mitglieder der DTMV

### Vorstellung eines assoziierten Mitglieds der DTMV - The Barge Association

Text von DTMV Mitglied Wolfgang Nischwitz

DBA



THE BARGE ASSOCIATION

Um Menschen mit Interesse an einer besonderen Binnenschiffsform (Barge, Peniche, Luxe-Motor, Splits), die für Freizeitwecke genutzt werden, zusammen zu bringen, um Aktivitäten, die die Kenntnis über und die Freude an allen Frachtschiffen erweitern, zu fördern, um die Besitzer solcher Fahrzeuge zu ermutigen, das gesamte europäische Wasserstraßennetz zu befahren und um Verbindungen zu ähnlich ausgerichteten Vereinigungen zu fördern, wurde die DBA - The Barge Association gegründet. Der Verein versucht darüber hinaus die Interessen seiner Mitglieder zu vertreten, wann und wo es nötig sein sollte.

Der Verein hat weit über 1300 Mitglieder (weltweit) und wächst stetig weiter. Die Mitglieder können durchaus Schiffsbesitzer sein, vielleicht auch nur zukünftige Besitzer oder einfach nur Menschen, die ein großes Interesse an solchen Fahrzeugen haben (If you don't have a barge, you can have a dream!). Obwohl die meisten Mitglieder Engländer sind, gibt es noch viele Mitglieder aus den anderen europäischen Staaten: Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Deutschland, sowie auch aus Kanada, den USA, Australien und Neuseeland. Die meisten Mitglieder fahren bereits - oder planen dies - auf den Binnenwasserstraßen des Kontinents.

Die meisten Schiffe unserer Mitglieder sind historische, früher Fracht tragende oder Ar-

beitschiffe, die für die Binnenwasserstraßen gebaut wurden. Aus historischen Gründen sind deshalb auch die meisten Schiffe niederländischer Herkunft - daher auch der eigentliche Name des Vereins: Dutch Barge Association. Zum weiteren Schiffsbestand gehören auch viele unterschiedliche, in England gebaute segelnde und motorisierte Frachtschiffe, traditionelle „Narrowboats“ und eine Reihe von Schiffen mit sehr unterschiedlicher Herkunft. Alle diese Schiffe wurden umgebaut und werden zum Leben an Bord und für Langfahrten genutzt. Inzwischen haben wir auch eine Anzahl von Mitgliedern, die neu gebaute Schiffe fahren. Diese wurden nach den Rissen älterer Fahrzeuge entworfen und direkt für den Freizeitbereich gebaut. Die Länge der Fahrzeuge liegt überwiegend zwischen zwölf und dreißig Metern. Das Angebot solcher Schiffe durch Werften aus England ist sehr hoch.

#### Aktivitäten des Vereins

Das mit Preisen ausgezeichnete Magazin „Blue Flag“ erscheint alle 2 Monate und die erste Publikation, „The Barge Buyers' Handbook“ (Handbuch für den Schiffführer), ist ein großer Erfolg mit bisher mehr als 800 verkauften Exemplaren.

Die DBA haben einen gut gefüllten Terminkalender mit lebhaft besuchten Schiffs-Treffen





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 Schadenfall

**Erhalt des Schadenfreiheitsrabatts** Keine Rückstufung bei einem Erstschaaden nach 5 schadenstreifen Jahren

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

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

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

**Allgemeine Deckung** Ob Diebstahl, Mastbruch oder Strandung – die Kaskoversicherung haftet immer in vollem Umfang

Die kompletten Versicherungsbedingungen finden Sie im Internet unter:

[www.deutsche-yachtversicherung.de](http://www.deutsche-yachtversicherung.de)

## WIR UNTERBREITEN IHNEN GERN IHR INDIVIDUELLES ANGEBO!

Versicherungskontor Krautsand, Versicherungsmakler, Kirsten Heinrich  
Abteilung **DEUTSCHE YACHTVERSICHERUNG**, Elbinsel Krautsand 41, 21706 Drochtersen  
Tel. 04143 913353, Fax 04143 5560, [www.deutsche-yachtversicherung.de](http://www.deutsche-yachtversicherung.de)  
kontakt@deutsche-yachtversicherung.de

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

## Kooperative Mitglieder der DTMV

und weiteren gesellschaftlichen Ereignissen - sowohl in England, wie auch auf dem Kontinent.

Training und Einweisung in Schiffsführung wird von qualifizierten Schiffsführern in England und Frankreich angeboten und durchgeführt. Die DBA hat zugelassene RYA-Instrukteure und Prüfer, die darüber hinaus in der Lage sind, Ratschläge zu den Vorschriften zu geben, die für das Fahren in Europa zur Anwendung kommen. Die Sailing Barge Interest Group wurde von den Mitgliedern gegründet, deren Schiffe besegelt werden und die Informationen darüber sammeln und austauschen wollen. Das Segeln solcher Schiffe soll dadurch gefördert werden.

Der Verein führt ein Register historischer Schiffe seiner Mitglieder und publiziert Fachartikel in der „Blue Flag“, um den Mitgliedern bei der weiteren Erforschung der Geschichte ihrer Schiffe behilflich zu sein.

Der Internet-Auftritt ([www.barges.org](http://www.barges.org)) ist sehr erfolgreich und ein nützlicher Weg, neue Mitglieder zu finden und Nachrichten weltweit zu verbreiten. Der Nachrichtenverkehr im Internet mit News-Groups und Mailing-Listen steckt voller lebhafter Diskussionen und Erfahrungsaustausch und dient der unmittelbaren Weitergabe von wichtigen Meldungen zu Schifffahrtswegen und Vorschriften. Weit über 800 Mitglieder sind auf diesem Weg „online“ erreichbar – eine Nachricht oder Information wird auf diesem Wege binnen weniger Minuten „weltweit“ verteilt. Vieles davon findet sich im Magazin wieder, um jeden daran teilhaben zu lassen.

### Außendarstellung

Viel Vereinsarbeit wird in England geleistet, wo der Verein als Berater für verschiedene Verwalter von Wasserstraßen und für andere Dienststellen tätig ist. Die DBA hat auch Sitz

und Stimme im Rat der Inland Waterways International und ist beigeordnetes Mitglied der European Boating Association. Auf diese Art und Weise „eingebunden“ zu sein, ist lebenswichtig, da man „mit am Tisch sitzt“ wenn über EU-Gesetzgebung diskutiert wird, die ihre Schatten auf die Besitzer ihrer Schiffe selbst und die Wasserwege vorauswirft, die sie alle nutzen. Diese Art der Beteiligung ist lebenswichtig für die stets wachsende Anzahl der Mitglieder, die ihre Schiffe auf den kontinentalen Wasserwegen haben bzw. fahren. Einige Mitglieder sind in Brüssel aktiv in Diskussionen über EU-Angelegenheiten eingebunden und arbeiten in nationalen Gremien mit, um sich für den Erhalt historischer Kanalsysteme einzusetzen.

### Die Barge Association auf dem Kontinent

Auf dem Kontinent selber werden die unterschiedlichsten Aktivitäten organisiert: soziale Aktivitäten wie z.B. Schiffsstreifen und „Besucher“-Wochenenden; die Sammlung und Verteilung von Informationen über das Befahren der europäischen Binnenschiffahrtsstraßen; die Suche nach Verbindungen und Brückenschlägen zu anderen Gruppen/Organisationen auf dem Kontinent, die gleiche Ziele und Interessen verfolgen.

z.B. im Jahre 2002 organisierte der Verein die Feier des 10-jährigen Bestehens der Continental Cruising Group mit einer Schiffs-Rallye ins historische Genf/Belgien, an der über 40 Schiffe aus ganz Europa teilnahmen, sowie viele Mitglieder, Freunde und auch Repräsentanten von Schwester-Organisationen, die zu Land anreisten.

2007 gab es ein Treffen in Paris mit über 60 Schiffen zum 15-jährigen von der Verwaltung der Stadt unter großem Aufwand (Räumung eines ganzen Hafenbeckens für die anreisenden Schiffe) mit organisiert.



# Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

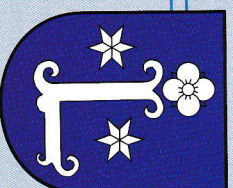
## Veranstaltungen 2010

- ◇ 06. Juni Püntenmarsch mit Sommerfest der Bundeswehr
- ◇ 19. Juni Altstadtfest
- ◇ 20. Juni Julienerparkfest
- ◇ 26. Juni Bauernmarkt in der Fußgängerzone
- ◇ 03.+04. Juli Töpfermarkt in der Innenstadt

**22.-25. Juli**  
**Leer** mit 30. Int. Tourenskippertreffen,  
 Kinder-Stadtfest, DTMV-Treffen, Drachenbootrennen,  
 Aktion „MotorbootKids“ u.v.m.  
**25. Juli**  
 Leeraner Teetied

- ◇ 13.+14. August Weinfest
  - ◇ 21. August Kleines Fest im großen Park
  - ◇ 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 Stadtmeyerschaften im Drachenbootrennen
  - ◇ 18.+19. September BMW Sailing Cup
  - ◇ 25. Sept.-03. Okt. Ostfrieslandschau
  - ◇ 03. Oktober Verkaufsoffener Sonntag von 13 bis 18 Uhr
  - ◇ 13. Oktober Galliviehmärkt, 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
  - ◇ Alle Adventsontage Weihnachtsmarkt: achter d' Waag
- ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteile 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



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

## Kooperative Mitglieder der DTMV

### Die Mitglieder

Die Mitglieder sind ein repräsentativer Querschnitt aus allen Bevölkerungsschichten – und man darf ruhig sagen: weltweit. Über den eigenen E-mail-Server (mehr als 600 Mitglieder online) hält die DBA Kontakt (auch in sozialer Hinsicht), tauscht Informationen aus, hilft in technischen, nautischen und kulturellen Fragen, gibt Reisetipps und nutzt die nationalen Repräsentanten in den einzelnen Ländern, um spezifische Fragen abzuklären (wie organisiert man einen Liegeplatz im historischen Hafen von Berlin, wenn man in Australien wohnt?).

Reiserouten werden ausgetauscht und gemeinsame Fahrten – auch über große Entfernungen (Donau) werden so organisiert und in Angriff genommen.

Hinweise über das Wohnen auf dem Schiff (wie bekomme ich als Engländer ein französisches Bankkonto?).

Wo kann man eventuell in Gruppen überwinteren? Wo kann man günstig Schiffszubehör einkaufen? Welche Werte kann welche Arbeit ausführen? usw. usw.) sind Punkte, die täglich diskutiert werden.

All dies funktioniert mit einem Vorstand in England, der auf die Freiwilligenarbeit und die Gesamtheit seiner Mitglieder zählt und mit angenehmen losem Zügel führt.

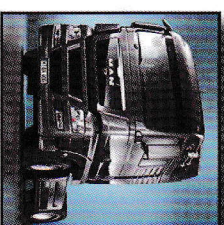
Wolfgang Nischwitz, Deutschland-Repräsentant der DBA: (Mail: [wolfgang@waltraud-nischwitz.de](mailto:wolfgang@waltraud-nischwitz.de))

(In großen Teilen Übersetzung des englischen Faltblattes der DBA) 



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](mailto:werbung@man-emden.de) · homepage: [www.man-emden.de](http://www.man-emden.de)



## Wasser - Sport - Outdoor / Camping - Nautiktitäten

- |                                       |                 |                 |           |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Seekarten / Nautische Bücher          | Tauwerk         | Geschenkartikel | Geschirr  |
| Schlafsäcke / Rucksäcke               | Fender          | Beschläge       | Zelte     |
| Maritime Freizeit- u. Segelbekleidung | Maritime Lampen | Nautiktitäten   | Isomatten |
- Bei uns erhalten Sie folgende Marken:
- |       |          |       |             |       |       |
|-------|----------|-------|-------------|-------|-------|
| BMS   | NORRHAND | MUSO  | MARINE POOL | DX    | H/H   |
| BOSCH | WALBY    | WALBY | WALBY       | WALBY | WALBY |
- Spezialausrüster für Chanty-Chöre: Fischerkittel / Tücher etc.

**15 Jahre SEE SACK**

www.Seesack-Emden.de email: info@seesack-emen.de  
**Das Fachgeschäft für Boot, Skipper, Crew und Meer ...**  
 Am Delft 10 - 26721 Emden - Tel. 04921 / 35511 - Fax 04921 / 35512 Parken hinter dem Haus

## Sicher ankommen...

- ...mit den Spezialisten für  
**Schiffselektrik und Dieseltechnik**
- Schiffselektronik
  - Marine-Service/Ausrüstung
  - Inspektion
  - Bootsheizungen
  - Gasprüfung nach DVGW/ G 608


Navigation bei 27° C

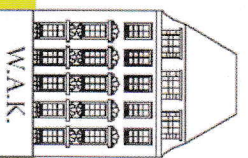
Entspannung bei 20° C

**A&W**

**Kiz-Elektrik GmbH & Co KG**

Heistfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 · 40 0d 92 55 33  
 www.kiz-w-bosch.de · e-Mail: info@kiz-w-bosch.de

## 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-asseskuranz.de

## Schiffsmaklerei Fikkers.nl

Mitglied  
 Holländische  
 Schiffsmaklerverschein

ref. 4004	ref. 2289	ref. 3022
ref. 1681	ref. 2390	ref. 1584

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



## Motorentausch, Austauschmotor

Wir schreiben das Jahr 2010. Du hast ein schönes altes Schätzchen von Schiff über 20m Länge mit einem älteren Antrieb z.B. MAN D 2566, 6 Zyl. Reihe, ca. 12 Liter Hubraum. Der alte Antrieb ist mit Motornummer und Baureihe im Attest eingetragen.

Man sagt ja gerne „die Schiffsdiesel halten ewig“. Bis zum Tag X glaubtest Du das auch. Aber dann war da was, viel Wasser im Öl und dann hast Du geprüft und hast die Zylinderköpfe abgemacht und weiter geprüft und dann die Ölwanne ab und weiter geprüft und dann war klar, dieser Motor ist wirklich hin und den kriegt man nur durch eine äußerst teure Überholung wieder einsatzbereit, aber es ist auch die allerletzte Überholung, denn es ist nicht die erste große Instandsetzung und die Garantiefrage wird auch nicht wirklich zu Deiner Zufriedenheit beantwortet. So und nun rechnest Du: Der Ausbau nicht nur schwierig und langwierig, sondern auch kostspielig. Das Wendegetriebe passte eh nicht so ganz zur Antriebsseinheit. DANN die Generalüberholung aber eben auch nicht für die Anbauteile, nicht für den Turbo, nicht für die Pumpen und, Mensch ja, DANN nach einer 5 stelligen Zahl von Reparaturen, DANN hast Du noch immer einen alten Motor, aber eben auch schon nicht mehr das Original, denn das ist schon seit den 70er Jahren nicht mehr im Schiff und DANN hast Du auch noch die kleinen Risse in den Stegen der Zylinderköpfe gesehen, die gar nicht schlimm sein sollen, aber DANN sollen auch bald keine Ersatzteile mehr verfügbar sein und damit entscheidest Du, nach einer Alternative zu suchen!

Was darfst Du einbauen und was darfst Du nicht einbauen, lautet die Gretchenfrage! Die Binnenschiffs – Abgasemissionsverordnung (BinsSchAbgasV) gilt für Schiffe mit einer

Länge von 20m oder mehr, nicht aber für Seeschiffe und nicht für Sportfahrzeuge länger als 24m. Diese Verordnung regelt die technischen Vorschriften, denen die Schiffsmotoren zu entsprechen haben und über Typgenehmigungen werden zugelassene Motoren freigegeben. Eine Liste der typgenehmigten Motoren findet man unter [www.cerzkr.org](http://www.cerzkr.org) im Dokument zum Herunterladen. In der Binnenschiffsuntersuchungsordnung wird festgelegt, welchen technischen Anforderungen der umgebaute Schiffsantrieb genügen muss und wie das Verfahren eines Motorwechsels unter Beteiligung der Behörden abläuft.

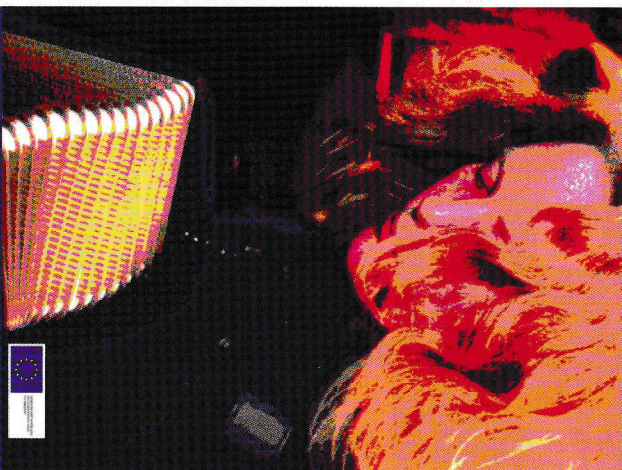
### Zurück zu unserem Fall:

Du kannst für kleines Geld einen anderen (also keinen MAN D 2566) guten gebrauchten Motor mit passendem Wendegetriebe bekommen. Einen solchen Motor darfst Du ohne Typgenehmigung nicht einbauen!

Du kannst nach weiterer Suche einen älteren MAN D 2566 kaufen, vielleicht hast Du auch vorsichtshalber schon einen solchen Motor in der Vergangenheit gekauft; um für den schlimmen Fall gerüstet zu sein. Wie auch immer, Du willst diesen Austauschmotor einbauen, da dies keine Anpassungen am Motorfundament und keinerlei zusätzliche Kosten mit sich bringt. Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung kennt den Begriff Austauschmotor: Dies ist „ein gebrauchter, instand gesetzter Motor, der einen in Betrieb befindlichen Motor ersetzen soll und der von gleicher Bauart (also MAN 2566) wie der zu ersetzende Motor ist, die gleiche Zylinderanzahl aufweist und dessen Leistung und Drehzahl um nicht mehr als 10 Prozent von der des zu ersetzenden Motors abweicht.“ Der Austauschmotor ohne Typgenehmigung wird allerdings nur noch bis zum 31.12.2011

## Festival Maritim 2010

06. bis 08. August



**VegeSack präsentiert:**  
Maritimer Rock, Folk,  
Shanties, Schiffe, Kunst,  
Klassik, Kulinarisches  
und Meer



*VegeSack -  
Bremen's fische Base!*

**City Marketing VegeSack e.V.**

Gerhard-Rohlf's-Straße 59  
Tel. 04 21 - 22 23 990  
Fax 04 21 - 22 23 994  
[cmvegesack@t-online.de](mailto:cmvegesack@t-online.de)  
[www.festival-maritim.de](http://www.festival-maritim.de)

akzeptiert, beziehungsweise muss bis zum 31.12.2011 eingebaut sein. Bedeutet wohl in der Praxis, dass man ab 2012 nur noch seinen eigenen Motor überholen lassen kann und kein Tausch gegen einen baugleichen Motor mehr möglich sein wird. Der Austauschmotor muss darüber hinaus auch bis mindestens 31.12.2007 in ein Wasserfahrzeug eingebaut gewesen sein, welches in Betrieb war. Der Gesetzgeber hat den Begriff „Einbringen“ neu erfunden. Wer also einen Austauschmotor, der länger nicht in Betrieb war bzw. von einem stillgelegten Schiff stammt oder aus dem Ausland (ohne verwertbare Dokumente) kauft, der bringt den Motor neu ein. Damit wird die Suche nach verwertbaren Austauschmotoren ohnehin definitiv stark eingegrenzt.

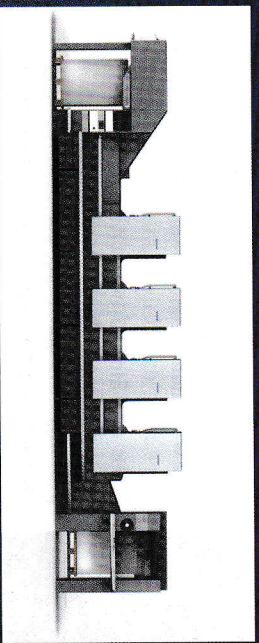
Ja, das Leben eines Traditionsschiffkümmerers wird nicht leichter in der Postmoderne.

Muss der Einbau eines Austauschmotors auch mit einer Einbauprüfung, Zwischenprüfung, Probefahrt etc. der Behörde abgenommen werden oder gibt es ein verkürztes Verfahren, um die veränderte Motornummer und evtl. Anbauteile eintragen zu lassen? Es gibt verschiedene Hinweise auf eine erleichterte Untersuchung, bzw. Bedingungen, unter denen ein Verzicht einer Untersuchung erfolgen kann. Also dies gilt es im Vorfeld sehr intensiv mit der SUK abzusprechen!

Die Vorschriften gelten nicht für Wasserfahrzeugilmotoren mit konstanter Drehzahl (also Generatoren) von 0 kW bis 37 kW, die bis 31.12.2006 eingebaut wurden. Wenn eine Bugstrahlanlage direkt also mit variabler Drehzahl und Last von einem Motor angetrieben wird, so werden die oben genannten Vorschriften auch auf diesen Motor angewendet. Nun weißt Du also ungefähr, was möglich ist und für wie lange noch. Du entscheidest Dich, nehmen wir einmal an, für den teuren Neumotor mit aktueller Typgenehmigung.



# MODERNSTE TECHNIK TRIFFT KOMPETENZ



**Wir liefern sehr hohe Qualität ...  
... zu einem auffallend günstigen Preis !**

# Sollermann


## Druckerei und Verlag

Am Emsdeich 23 - 26789 Leer - Tel. +49 (0)491 / 97 99 90 - 0 - Fax 97 99 90 - 9  
Internet: [www.sollermann.de](http://www.sollermann.de) - e-mail: [info@sollermann.de](mailto:info@sollermann.de)

## Schiffahrtsrecht

Auch hier gilt es, die Vorschriften zu Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung in genauester Abstimmung mit der zuständigen Behörde durchzuführen, ansonsten könntest Du böse überrascht werden. (Beispiel aus eigener Erfahrung: Die einzuhaltenden Schallpegelgrenzen im Maschinenraum und Steuerstand). Wichtig ist also, die Entscheidung eines entsprechenden Umbaus auf einen neuen Motor mit Typgenehmigung sehr genau zu planen und mit der SUK frühzeitig abzustimmen und erst dann Verpflichtungen einzugehen. Eine

Liste der typgenehmigten Motoren findet man unter [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) im Dokument zum Herunterladen.

Solltest Du den Austauschmotor wählen wollen oder müssen, gilt es, die genannte Frist zu berücksichtigen. Für diese Arbeit, unter diesen sich verschärfenden Bedingungen, viel Spaß zu wünschen, ist sarkastisch und soll es auch sein! Wir werden dieses Thema verfolgen und hoffentlich bald Erfahrungsberichte einbringen. 

## Wie erhalte ich Fördermittel für ein Inland AIS-Transponder in Deutschland?

Zeitlich begrenzte Fördermaßnahme für Inland AIS-Geräte in der Binnenschifffahrt

Ziel ist es, für alle Binnenschiffe, die auf europäischen Binnengewässerstraßen fahren, ab 2013 eine Ausrüstungs- und Einschaltverpflichtung für einen Inland AIS-Transponder einzuführen.

Das deutsche Förderprogramm ist zeitlich begrenzt und wird voraussichtlich nicht über den 31.12.2011 hinaus laufen.

### Für wen?

**RIS**  
Mit Einführung der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS/River Information Services) auf den Binnengewässerstraßen der Gemeinschaft wird das Ziel verfolgt, dass durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien auf Binnengewässerstraßen die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt erheblich erhöht wird.

Seit dem 01.11.2009 können mit Hilfe des deutschen AIS - Förderprogramms der Erwerb und die Installation von typzugelassenen Inland AIS Geräten an Bord von Binnenschiffen finanziell mit maximal 2.100 Euro bei einem vom Antragsteller zu tragenden Eigenanteil von mindestens 500 Euro gefördert werden.

Förderberechtigt sind alle in Deutschland registrierten gewerblich oder privat genutzten Binnenschiffe, mit einer Länge von 20 Metern oder mehr. Außerdem solche, die ausschließlich gewerblich genutzt werden und eine Länge von weniger als 20 Metern aufweisen. Binnenschiffe der übrigen EU-Länder, die in einem dem deutschen Binnenschiffsregister vergleichbaren Register, registriert sind, gehören ebenfalls zu den Förderberechtigten, wobei Inhaber von in den Niederlanden registrierten Schiffen in Deutschland keine Fördermittel für einen Inland AIS-Transponder beantragen können, sondern diese in den Niederlanden beantragen müssen. Inhaber von Binnenschiffen der übrigen EU-Länder können in Deutschland oder in den Niederlanden beantragen. Zuwendungsvoraussetzung für Antragsteller der übrigen EU-Länder, mit Ausnahme der Niederlande, ist das regelmäßige Befahren von deutschen Bin-



nenwasserstraßen. Regelmäßig heißt ein mindestens dreimaliges Befahren deutscher Binnenwasserstraßen innerhalb der vergangenen drei Jahre vor Antragstellung. Bei Schiffen, die noch keine drei Jahre in Fahrt sind, ist glaubhaft zu machen, dass das Schiff zukünftig regelmäßig auf deutschen Binnenwasserstraßen verkehren wird. Schiffseigner, die im Rahmen eines Pilotvorhabens mit Inland AIS-Transpondern bereits einen Transponder erhalten haben, können die Fördermaßnahme nicht beanspruchen.

## Bedingungen

Die Förderung wird unter Berücksichtigung folgender Bedingungen gewährt: Eingebaut werden können nur zugelassene Inland-AIS Geräte durch anerkannte Fachfirmen. Eine Aufstellung zugelassener Inland AIS Geräte sowie anerkannter Fachfirmen ist online über [www.cczkr.org](http://www.cczkr.org) abrufbar. Der Antragsteller verpflichtet sich den geförderten Transponder auf Fahrten sowie beim Anlegen an Liege- und Ladestellen dauernd eingeschaltet zu haben, die Daten laufend zu überprüfen und auf Aufforderung durch eine Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung möglicherweise fehlerhafte Daten über sein Schiff zu korrigieren. Die Auszahlung der Fördersumme erfolgt nach Einbau eines zugelassenen Inland AIS Gerätes durch eine zertifizierte Fachfirma und Vorlage der Rechnungen, sowie des Verwendungsabweises.

## Verfügbares Budget

Für das deutsche Förderprogramm stehen in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt bis zu 5,88 Millionen Euro aus EU-Mitteln, TEN-T (Transeuropäisches Netzwerk für Transport) und aus dem Konjunkturpaket II (KP II) zur Verfügung. Insgesamt sollen in Deutschland 2.800 Schiffe gefördert werden. Maßnahmen nach dem Konjunkturpaket sind grundsätzlich nur förderfähig, wenn sie spätestens bis zum 31. Dezember 2010 be-

gonnen werden und bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet werden können. Nach dem 31. Dezember 2011 dürfen Mittel aus dem Konjunkturpaket nicht mehr zur Auszahlung angeordnet werden.

## Praktische Abwicklung

Anträge können bis zum 01. November 2010 unter Befügung der erforderlichen Unterlagen bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster beantragt werden. Die Beantragung der Zuwendung muss vor Abschluss eines Liefer- und Einbauvertrages des Inland AIS Gerätes erfolgen. Der Liefer- und Einbauauftrag muss spätestens zum 31. Dezember 2010 erteilt werden. Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme wurde die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster beauftragt.

Die Richtlinie, sowie das Antragsformular zum Förderprogramm können online unter <http://www.elwis.de/Verkehrswirtschaft/index.html> abgerufen oder bei der WSD West, Cheruskerweg 11, 48147 Münster beantragt werden.

Quelle: [www.elwis.de](http://www.elwis.de) 

## Terminsache ENI Schiffsnummer

Antrag auf Ausstellung einer einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI). Notwendig ab 31.08.2009 für alle Schiffe von 20m Länge und mehr und alle Schiffe deren Produkt aus Länge X Breite X Tiefe ein Volumen von 100 m<sup>3</sup> oder mehr ergibt. Ausgenommen sind Seeschiffe. Antrag ausdrucken und ausfüllen: [www.elwis.de](http://www.elwis.de) Rubrik „Neues in Elwis“ Abs. 11 und an die ZSUK-Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei senden.

WSD Südwest,  
Postfach 310160, 55062 Mainz 

**WIBOTEC** GbR  
AUSRÜSTUNG FÜR HANDWERK-, INDUSTRIE-, AGRARBEREICHE

- Yacht- und Bootszubehör
- Handwerks- und Industrieausrüstung
- Pflege- und Wartungsprodukte
- Onlineshop mit monatlichen Top-Aktionen

Wibotec GbR, Neubeek 74, 26802 Moorland  
Tel.: 04954 / 94 21 88, Fax.: 04954 / 94 21 87  
e-mail: [info@wibotec.de](mailto:info@wibotec.de)

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



*Wenn es mal hart auf hart kommt, sollen sie vorgesorgt haben!*

*Wir stellen ihnen eine Bordapotheke zusammen.*

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



### Rundkurs West

von Claude Delosey

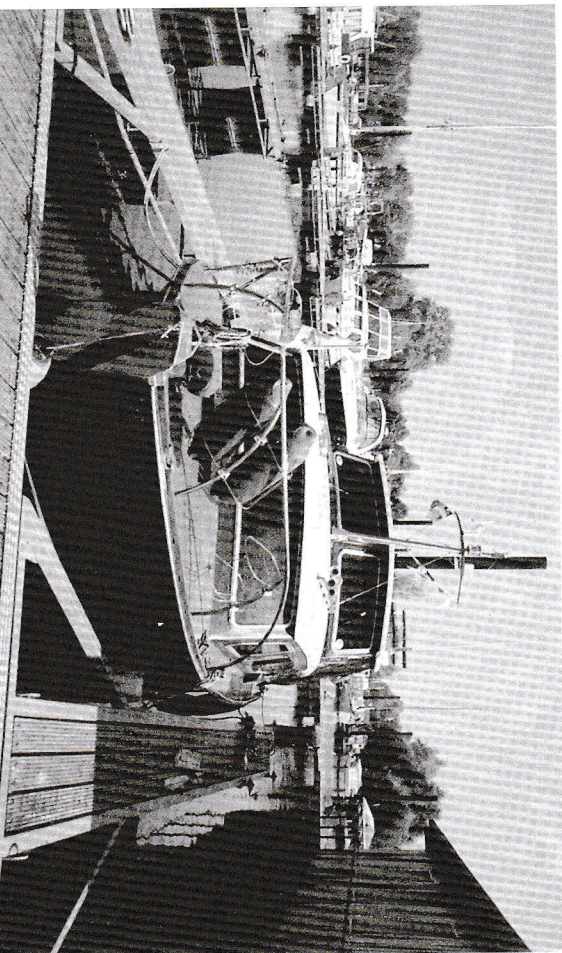
Winter und Frühjahr waren beim WSC Rees größtenteils mit Arbeiten an Bord verbracht worden. Glücksfall, dass „Last Chance“ einen Liegeplatz zwischen zwei Siegen gefunden hatte, über die Plänen gespannt werden konnten, was Witterungsunabhängigkeit garantierte. Bis mein „Schiffchen“ Ende April wieder fast neu aussah, hatten Elektrowerkzeuge und Bordheizungen 600 kWh verschlungen. Dem plammäßigen Ablegen am 1. Mai stand nichts mehr im Wege.

Die in randvollen Tanks per Kanistern gebunkerten 320 l Diesel sollten eigentlich reichen, um ohne längere Zwischenstops zur ersten Veranstaltung 2009 zu kommen. Für die rund 800 km bis zum SBV-Treffen Niederfinow hatte ich sieben Fahrtage kalkuliert – natürlich nicht auf dem kürzesten, sondern auf dem langen Weg durch die nördlichen Niederlande. Die ersten 150 km rheinabwärts über Gel-derse Ijssel und Zwarde Water nach Meppel

lagen gut im „Soll“ – allerdings fünf Minuten zu spät an die Hubbrücke zum Meppelse Diep gelangt, wurde eine Übernachtung im wenig einladenden Hafen fällig. Zwar ist von hier leicht die Altstadt mit regem Kneipen- und Restaurantviertel zu erreichen, aber unlie-gende Werft- oder Industrieanlagen lärmten auch nachts.

Am Samstagmorgen um 7.00 Uhr gestartet, lag „Last Chance“ eine halbe Stunde später vor der Paradijssluis und wartete auf die früheste Schleusung – leider vergeblich, denn beim Studium des „Waterhannak 2“ war mir entgangen, dass alle Schleusen und Brücken bis Groningen vor dem 15. Mai an Wochenenden nicht bedient werden. Damit blieb mir keine andere Wahl, als „Niederfinow“ telefonisch abzusagen.

Wie sich herausstellte, hätte sich angesichts der zahllosen folgenden Schleusen, Hub- und Dreh- oder Schwingbrücken mein Terminplan



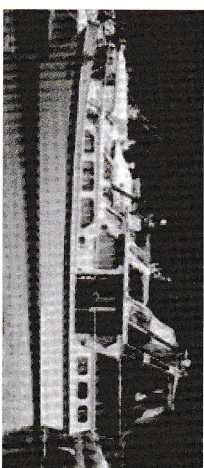
Fast neu - „Last Chance“ auslaubert beim WSC Rees

## Keimfreies Trinkwasser an Bord

Anzeige

Gesundheitliche Risiken können durch das Trinkwasser an Bord entstehen. „In den Fässern, da faulle das Wasser“ ist eine altbekannte Textzeile mit dem berühmten Funken Wahrheit. Wird Wasser im Tank nicht behandelt, vermehren sich in Windeseile gefährliche Keime mit unabsehbaren Auswirkungen.

In Kreuzfahrt- und Binnenfrachtschiffen seit langem gegen Legionellen und andere Keime erfolgreich eingesetzt, werden alegi-Anlagen immer mehr auch im privaten Boots- und Yachtbereich installiert. Hier lösen sie die zweifelhafte chemikalische Entkeimungstechnik ab. Ohne Risiken und Nebenwirkungen für Leib und Leben.



Skipper haben „alegi“ für die Sicherheit ihrer Crew entdeckt

alegi-Anlagen werden einfach in das Rohrnetz installiert, mit 12V-, 24V- oder 230V-Spannung verbunden, und schon haben Sie keimfreies Wasser an Bord. Frei von Legionellen, E-coli-Bakterien and sonstigen Keimen. Das alegi-Entkeimungssystem ist mit 35 Patenten deutschland- und weltweit ausgestattet.

Als einzige Entkeimungsanlage in dieser Klasse verfügt alegi über Werte die einfach nicht zu toppen sind: 99,99% Entkeimung in der Durchlaufzeit von nur 0,3 Sekunden. Der geringe Stromverbrauch (16W-Strahler) lässt alegi mit äußerst niedrigen Betriebskosten glänzen und schon die Bordbatterien.

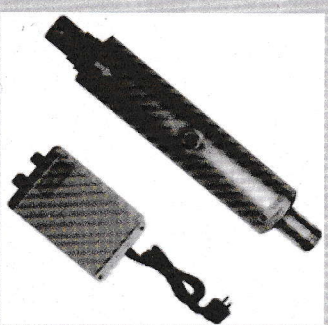
Besonders auf Schiffen, die ja allen Temperaturen ausgesetzt sind, haben Legionellen beste Voraussetzung für die ungehinderte Vermehrung. Weitere Informationen erhalten Sie von METSCH Technik, D-30900 Wedemark (Telefon 05130/8041, [www.METSCH-Technik.de](http://www.METSCH-Technik.de), [www.alegi.de](http://www.alegi.de), [www.stromsäule.de](http://www.stromsäule.de), [Info@METSCH-Technik.de](mailto:Info@METSCH-Technik.de)).

## alegi - UV-Wasserentkeimung

Auf dem Wasser werden alegi-Anlagen eingesetzt in: Sportbooten, Yachten, Binnenfrachtschiffen, Fahrgastschiffen, Kreuzfahrtschiffen: **und in ihrem Schiff? Zuverlässig keimfreies Wasser an Bord, ohne Chemie, ohne Umweltbelastung?**

Bitte fordern Sie Ihr Angebot an:  
**METSCH Technik**  
Gartenweg 13, D-30900 Wedemark  
Telefon 05130/8041, Telefax 05130/60149

Besuchen Sie uns auch im Internet:  
[www.METSCH-Technik.de](http://www.METSCH-Technik.de)  
[www.stromsaule.de](http://www.stromsaule.de) / [www.alegi.de](http://www.alegi.de)





## Berichte der Mitglieder

ohnehin nicht halten lassen. Also das Beste daraus machen und während unvormeidlicher Wartezeiten die Landschaft genießen, zumal ich auf Drentse Hooftvaart und Noord-willemskanaal allein unterwegs bin.

Vor Sluis De Punt freiwilliger Nachtstop, denn angesichts meiner irischen Nationale freut sich der Diensthabeude zu sehr, endlich mal wieder Englisch sprechen zu können. Abendliche Bierchen und „Snack“ helfen am nächsten Tag weiter nordwärts.

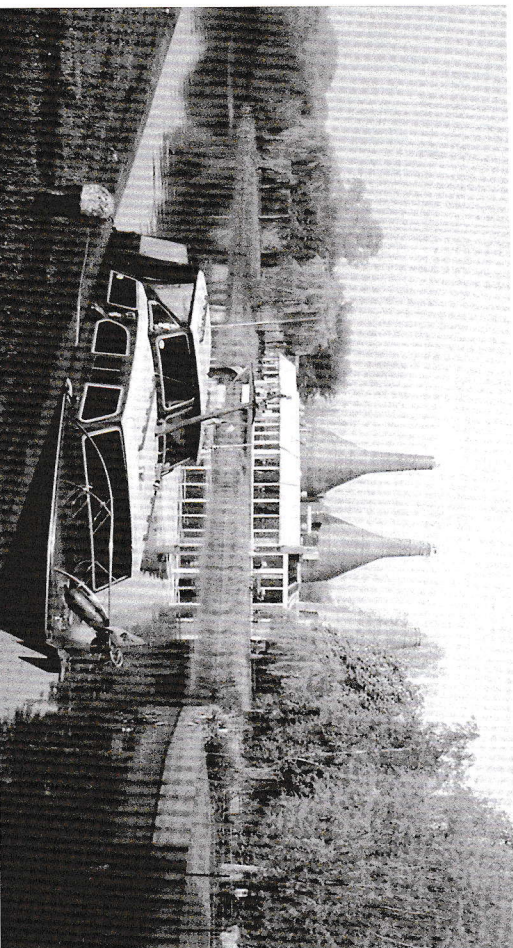
Absolute Unfreundlichkeit dagegen beim Brückenwärter der Emmabrug in Groningen. Entweder Mast legen oder warten, bis ein anderes Großfahrzeug durch will. Nach 30 Minuten Wartezeit mache ich mich an die Arbeit sechs Metern zu lösen. Bolzen herauszuschlagen und Mast aufs Vordeck legen. Die Antennen waren schon vorher abgeklappt. So können auch die folgenden vier Brücken zum Winschoter Diep unterfahren werden. Kaum zwei Kilometer später, mit Osikurs unterwegs, blieben wir erstmals vor der Duinkerkerbrug „hängen“ – Mittagspause des Brückenpersonals. Netterweise taucht während der Zwangsliegezeit ein Frachter in Richtung Dollart auf, der zwar nur 8 km/h



Wenig einladend - Hafen Meppel (NL)

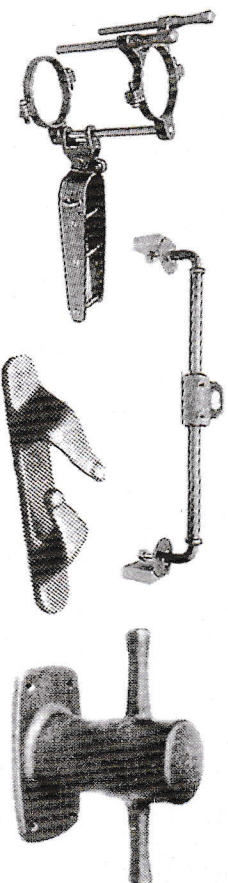
läuft, aber bis zur Pekel Aa sämtliche Brücken und Schleusen prompt öffnet.

Nach den Industriegebieten zwischen Groningen und Winschoten ist dieses kleine Flüsschen die reinste Erholung. Bin zum Yachthafen Oude Pekela steht nur eine Fußgängerbrücke mit 3 m Durchfahrtshöhe im Weg. Weil am folgenden Tag etwa 40 Schleusen und Brücken zum Stadskanaal vor dem Bug liegen, mache ich gleich am Anleger im Fluss fest, der weder Strom- noch Wasseranschluss hat, den Hafenmeister aber zum Kassieren von 6 Euro veranlasst. Dafür gibt es die Information,



Vor der Paradijssluis (Meppelse Diep) endet alle Planung

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



**GDB**  
**GDB Boote**  
**Dauelsberg**

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

**H. LOHMANN**  
SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.

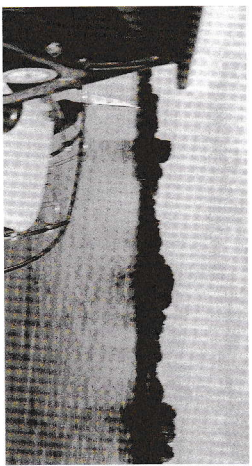


**Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt**

**Preiswerter Internetshop – über 4000 Artikel**  
**www.lohmann-webshop.de**

<b>Schiffs- und Industriebedarf e. K.</b>	<b>Bunkerboot Lohtank III</b>
49733 Haren (Ems)	45711 Datteln
Telefon (0 59 32) 7 34 70	Mobil (01 71) 3 55 22 17
<b>Diesel für die Sportschifffahrt in Haren und Münster</b>	
<b>Bunkerboot Lohtank I</b>	<b>Bunkerboot Lohtank II</b>
49733 Haren (Ems)	48145 Münster
Mobil (01 60) 96 45 66 71	Telefon (02 51) 23 66 19





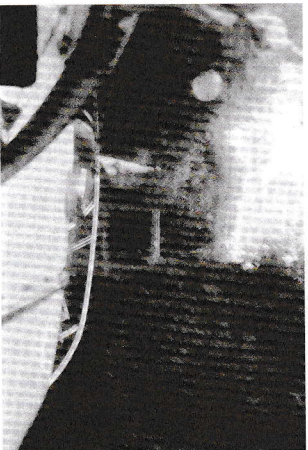
Vom breiten Winschoter Diep kaun zu erkennen - Zufahrt zur Pekel Aa voraus

dass die Weiterfahrt begleitet wird und die Telefonnummer der zuständigen Dienststelle. Kurz darauf habe ich einen Termin für 9,00 Uhr am nächsten Morgen vereinbart. Noch vor Tagesanbruch weckt mich der Baro-Alarm und verkündet damit, dass ein Druckabfall von 5 hPa innerhalb einer Stunde registriert wurde. Um 8,00 Uhr beginnt es aus „Kübeln zu schütten“ – absolut kein Wetter, um einen „Begleiter“ acht Stunden Außendienst zu zumuten. Wetterbesserung ist auch nicht zu erwarten, so dass ich umdisponiere und die Weiterfahrt absage. Als „Lohn“ herzlichen Dank und Kommentar: „So einen rücksichtsvollen Skipper hatten wir noch nie“.

Zurück im Winschoter Diep zweigt nach weiteren zehn Kilometern die Westerwoldse Aa ab, über die man via Veendiep, Tijdenskanaal und Ruiten-Aa-Kanaal ebenfalls nach Ter Apel kommt – relativ problemlos allerdings wirklich nur außerhalb der Saison. Nach der begradigten, völlig reizlosen Aa wartet ein Highlight meines Törnns. Das Veendiep erweist sich als herrliches Kanälchen, ist aber weder tief noch breit – auch wenn es wenig spektakulär mit sechs Meter Fahrwasser durch Riedlandschaft beginnt. Dass die offiziell angegebenen Tiefgänge von mindestens 1,10 m nicht stimmen, stelle ich wenig später fest, als mein 90 cm Kiel erstmalig Grundberührung hat. Scheint aber nur Schlamm zu sein und bleibt folgenlos. Ein paar hundert Meter weiter kommen die ersten scharfen Biegungen, etliche davon garantiert mit niedrigen

Brücken. Mit mehr als 3 m Breite, 9 m Länge und 2,50 Höhe geht auf diesem Abschnitt gar nichts. Anschließend fahre ich Baumbestand ein, dessen überhängende Kronen die nutzbare Breite auf drei Meter reduzieren und an engere Sektionen des Canal de Bourgogne erinnern.

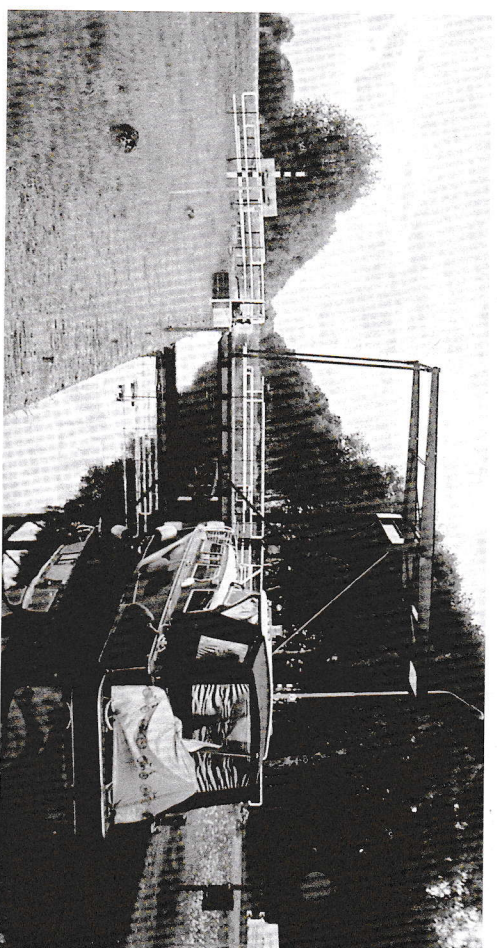
Laut Gewässertreiber liegt auf halber Distanz ein Yachthafen, nach dem ich Ausschau halte. Leider steht das Hinweisschild erst unmittelbar vor der engen Zufahrt, die auch noch beidseitig von Anglern behindert wird. Diese Gelegenheit verpasst, sollte demnächst der Ort Bellingwolde samt Museum auftauchen, wo ein Schlüssel für den Ruiten-Aa-Kanal geliehen werden kann. Allein, außer Bäumen und einer Straßenbrücke erblicke ich nichts



Jetzt wird es eng - Veendiep (NL)

– am allerwenigsten einen Anleger!

Notgedrungen weiter zur Groene Sluis an der Einmündung in den Tijdenskanaal, wo belegt und das weitere Vorgehen überlegt wird. Idyllische Ruhe ringsum, keine Menschen weit und breit. Das ehemalige zu Wohnzwecken umgebaute Schleusenwärterhaus steht leer und zum Verkauf. Optionen: Mühsam das auf der Badeplattform angelassene Treckinograd aktivieren, Fußmarsch zum Museum und zurück oder telefonieren. Nach dem Motto: Keine Bewegung ohne zwingende Notwendigkeit greife ich also erst mal zum Handy. Die freundliche Dame im Museum



Anlegen - Brücke öffnen - Durchfahren - Anlegen - Brücke schließen! Ruiten-Aa-Kanaal (NL)

kann zwar nicht weiterhelfen, mich aber an den Hafenmeister „Veendiep“ weitervermitteln, der sich auch sofort bereit erklärt, den benötigten Schlüssel gelegentlich an Bootabzulieferer. Gerade eine Dose Bier später fährt er bereits vor: 20 Euro Pland obligatorisch, meine 10 Euro „Aufwandsersatzung“ werden erst akzeptiert, als ich sie ihm einfach in die Jackentasche stecke.

Auf dem Tijdenskanaal sind keine Hindernisse zu überwinden, dafür umso mehr, im anschließenden Ruiten-Aa-Kanaal. Jedes davon erfordert anlegen, aktivieren mit Schlüssel, durchfahren, anlegen und deaktivieren. Bei Brücken kommt noch das Schließen und Wiederöffnen der beidseitigen Schranken hinzu. Das insgesamt 25 mal bis Ter Apel, was selbst ich nicht an einem Tag schaffe.

Jedenfalls ist jetzt für reichlich „Bewegung“ gesorgt, bis bei der Tervalslagerbrug trotz aller Anstrengungen nichts zum Bewegen kommt. Doch Anruf genügt und nach 20 Minuten trifft ein Techniker ein, um das Problem zu lösen. In der Zwischenszeit bin ich damit beschäftigt, den vor blockierenden Schranken wartenden Autofahrern die Situation zu

erklären und mich zu entschuldigen. Alle tragen es mit Fassung. Zum Ausgleich bleiben mir bis Ter Apel weitere „Schlüsselaktionen“ erspart, weil der freundliche „Kanalmensch“ alle restlichen Schleusen und Brücken für mich öffnet und wieder schließt. Ein Besuch im Yachthafen De Ronde ist vergeblich – Tankstelle und Restaurant sind geschlossen. Die letzten zwei Schleusen und Hubbrücken im Ter-Apel-Kanaal werden gemeinsam von einem Mann bedient. Man kann sich also für den knappen Kilometer bis zum Haren-Rütenbrock-Kanal (HRK) Zeit lassen.

Oberhalb eines Anlegers – kurz vor Schleuse 4 (Rütenbrock) – liegt eine Straßentankstelle, wo noch preiswert niederländischer Diesel per Kanister gebunkert werden kann. Wär mir aber angesichts des regen Verkehrs zu riskant, deshalb gab ich dort nur den Schlüssel ab und nahm Fahrt im automatisierten Betriebssystem des HRK auf. Die Zentrale sitzt in der Schleuse Haren 1, kontrolliert über Video den Wasserweg, fernbedient Schleusen und Brücken entsprechend der vorgeschriebenen 6 km/h max. Zwei Euro Gebühr sind angesichts des technischen Aufwands eher als „Anerkennungsprämie“ zu betrachten.



**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](http://www.pantaenius.de)

GEBOHRT www.hqhn.de

# Am nassen Dreieck

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

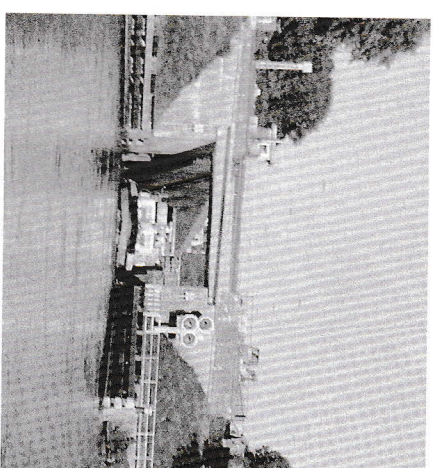
Am Hafen 15, 48477 Hörstel, Tel/Fax. 05459/1571  
E-Mail: [info@am-nassen-dreieck.de](mailto:info@am-nassen-dreieck.de)  
Homepage: [am-nassen-dreieck.de](http://am-nassen-dreieck.de)

## Berichte der Mitglieder

Unter guten Freunden kann es auch mal schneller gehen. Dank Gerd Schepers war der Schleusenwärter bereits auf die Ankunft des „irren Iren“ vorbereitet, so dass ich bereits nach einer Stunde im Museumshafen längs „August“ festmachen konnte.

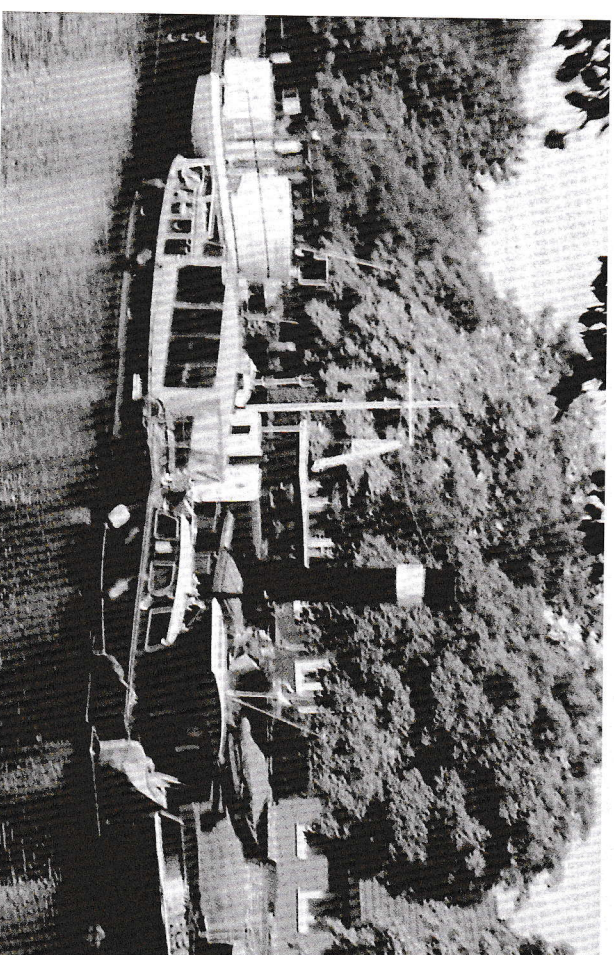
Nach einer Woche Ruhe und Arbeitspause im Haren führte mich meine Route zwar zunächst auf eine weitere „Rundreise“ (über die noch zu berichten sein wird) zu Seefahrtstagen Elsfleth, Skippertreffen Ketzin, Tourenskippertreffen und Traditionsschiffertreffen in Leer zurück nach Haren, um den „Rundkurs West“ zu kompletieren.

Die neun Schleusen des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) bis zum „Nassen Dreieck“ werden nach bewährtem Prinzip mit niederländischen Frachtern überwunden. Hüntel, Meppen und Varloh hinter „ORLANDO“, den ich dann überholte, danach ab Gleesen als „Anhängsel“ von „ECLIPPTICA“. Auf diese Weise liegt „Last Chance“ bereits gegen 17.00



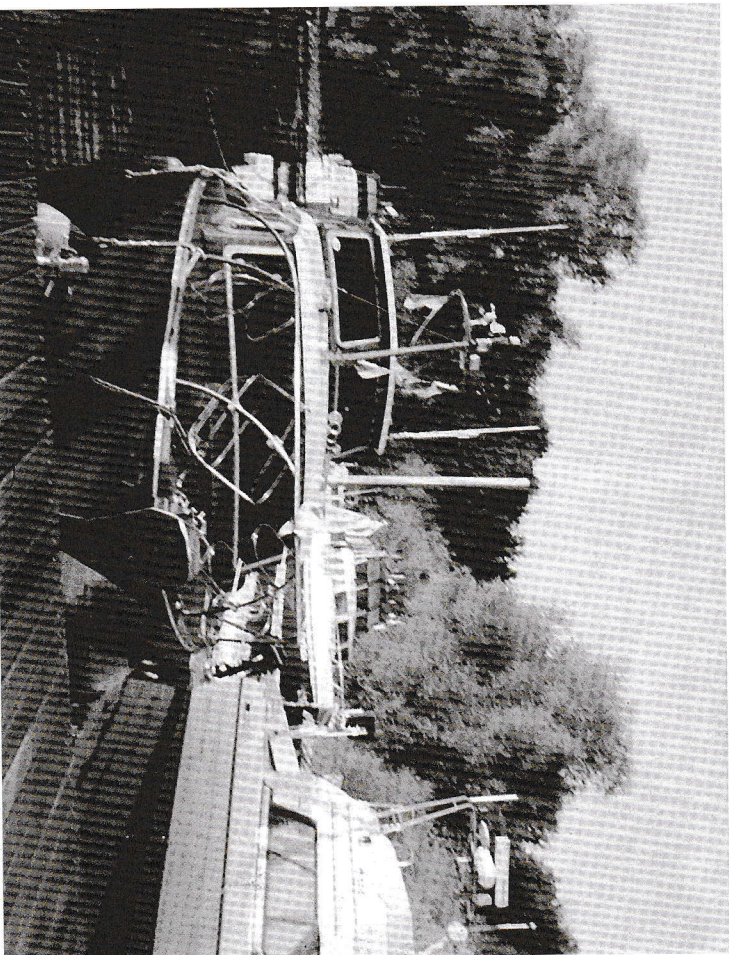
Im Gefolge eines „passenden“ Frachters schleust es sich zügig

Uhr bei „Brunke“'s fest. Noch Zeit genug bis zum Winterhafen, deshalb ein zusätzlicher Übernachtungsstopp 30 km weiter beim Boots-center Münster; denn der nach letztjährigem Reparatur-Aufenthalt nicht retournierte Stegchlüssel „drückt mein Gewissen“. Auch ohne Formale fällt die Begrüßung herzlich



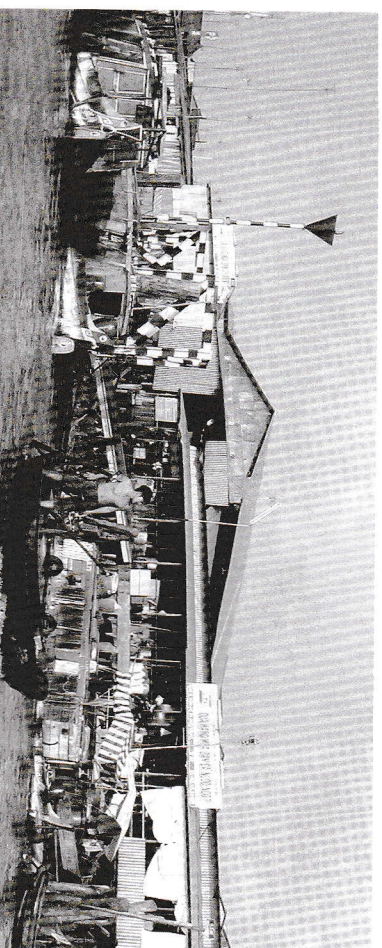
DTMV-Boote „Haren“ und „Last Chance“ längs „August“ im Museumshafen Haren/Ems





Rundkurs komplett - „Last Chance“ am Wintersteg im Yachthafen Emmerich aus - natürlich mit Bedauern, dass mein Boot in diesem Jahr nicht zur Überholung dableibt. Ein weiterer Tag sollte eigentlich den Kreis schließen, aber daraus wurde nichts. Die Schleusen Münster und fünf weitere des Wesel-Dateln-Kanals liegen bereits hinter mir als es vor Friedrichsfeld aus West aufrischt. Schnell sind 5 Btt. erreicht, das „Baro“ verspricht auch nichts Besseres.

Bei meinem „Flachgang“ reicht der übliche Wellenschlag des regen Berrusschiffverkehrs auf dem Rhein völlig. Zusätzliche „Schaukelei“ durch Seitenwind muss ich mir nicht unbedingt antun. Der sogenannte „Wasserwander-Rastplatz“ bei km 3,9 erscheint der geeignete Ort, um Abflauen abzuwarten. Der Platz stellt sich bald als äußerst unruhig heraus. Als erstes machen achterraus zwei Tanker



## Vietnam und der Mekong - ein Erlebnis

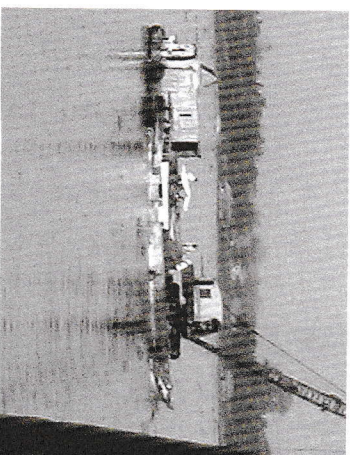
Reise unseres Mitglieds Jürgen Junginger im Februar/März 2009

Schwimmender Markt

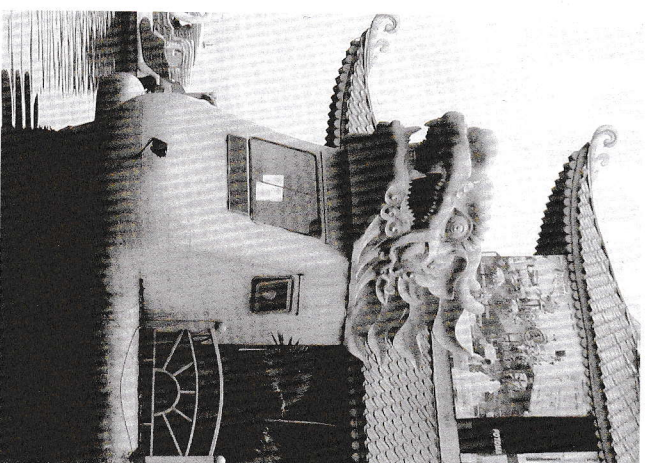
Wenn der Mekong am Ende seiner im Himalaja beginnenden über 4000 km langen Reise zum südchinesischen Meer in seinem neunarmigen Delta mündet, trifft er dort auf ein ganz besonderen Menschenschlag.

Auf am und vom Delta leben ca. 15 Millionen äusserst fleissige und dabei stets freundliche Vietnamesen und entwickeln dabei eine ungeheure wirtschaftliche Dynamik. z.B. existierte vor einem Jahrzehnt noch keine einzige feste Brücke auf den dortigen schwierigen Baugründen, heute gibt es schon zwei und weitere sind im Bau.

Auf dem Wasser haben sich dabei ganz besondere Lebensformen mit für europäische Augen höchinteressanten Fortbewegungsmitteln entwickelt.

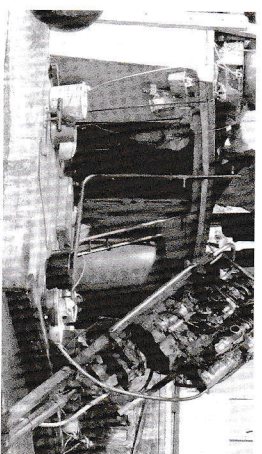


Brückenbau - Bagger auf dem Mekong



Drachenboot

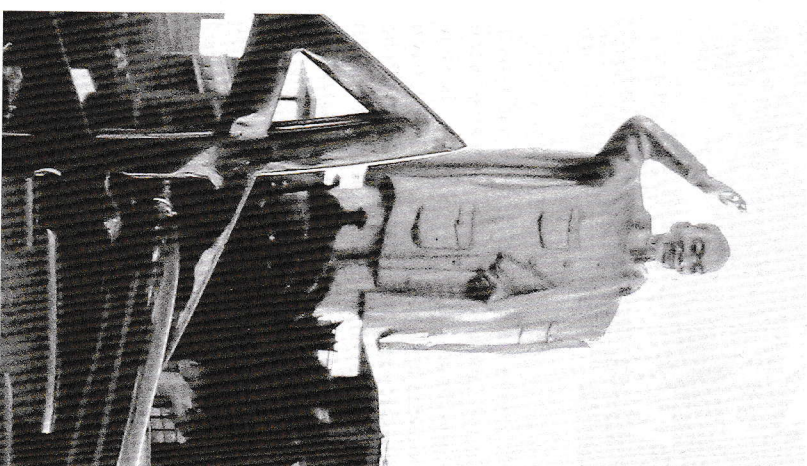




Antrieb am Heck


Die vorherrschende Antriebsform ist dabei über Deck eine Art Innenbordmotor mit fest montierten Wellenantrieb der über eine Wippe am Heck per Muskelkraft abgelenkt wird. Die Leistung variiert dabei vom 2-Takt-Rasenmähermotor mit 1,5 PS an den Wassertraxis bis zum großvolumigen Diesel bei 20m-Schiffen. Praktischerweise spült dabei der Propeller das notwendige Kühlwasser direkt in einen Trichter am Anfang der Leitung.

Kleine Werften für Reparatur und Neubau finden sich überall. Dabei spielen allerdings GFK-Boote nur eine geringe Rolle. Eine interessante Mischbauweise aus Holz und Blech fand sich in der Küstenstadt Nha Trang. Ohne Kiel wurden Blechabschnitte unterschiedlicher Kimmung in einen über der Wasserlinie liegenden Holzrahmen eingepasst.



Ho Chi Min Denkmal aus Edelstahl

Der Hang die Schiffe mit mystischen Symbolen zu schmücken führt dabei zu skurrilen Erscheinungen.

Außerdem hat man in Vietnam einen ausgeprägten Hang zum Edelstahl, wie hier zum Beispiel an einem der zahlreichen Denkmäler des immer noch heißgeliebten Ho Chi Min zu sehen. 

## SIEMER - MOTORJACHTEN

Individuell nach Ihren Wünschen bauen wir Ihre

STAHMOTORJACHT in Längen von 11,50 bis 15,00 m.

Profilieren Sie auch von unserer Erfahrung im Ausbau von Taklen.

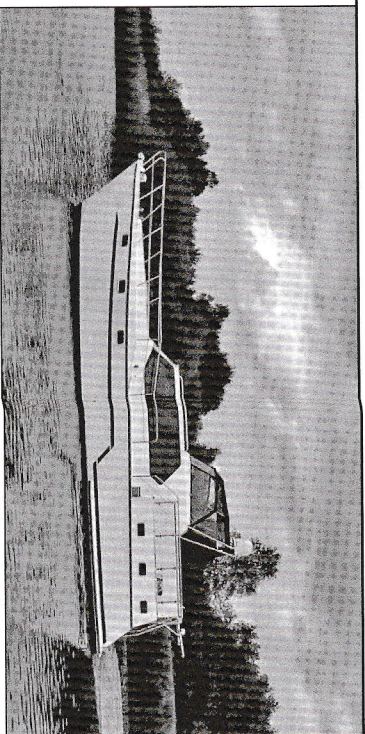


**Siemer**  
Jachtservice  
Hunte-Erns GmbH

Neu-, Um- und Ausbau von Booten + Jachten  
Winterlager • Reparatur • Wartung  
Siemer Jachtservice GmbH • Barßel  
Tel. (044 97) 92 68 76  
Fax (044 97) 92 67 94 • Mobil: Tel. (01 62) 10 44 412

Direkt am  
Elisabethkanal

www.siemer-jachtservice.de

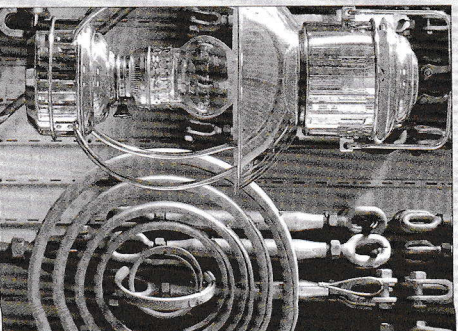


# TOPPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten  
Werftausrüstung

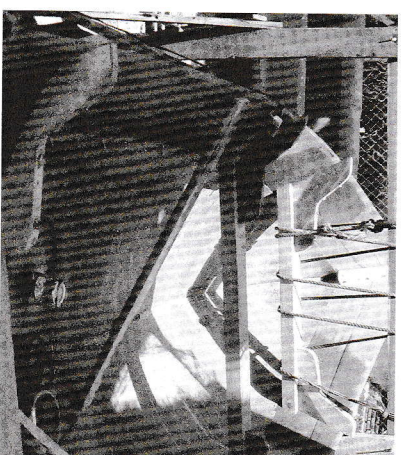
Von Affenfaust  
bis Zitrone ...

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.



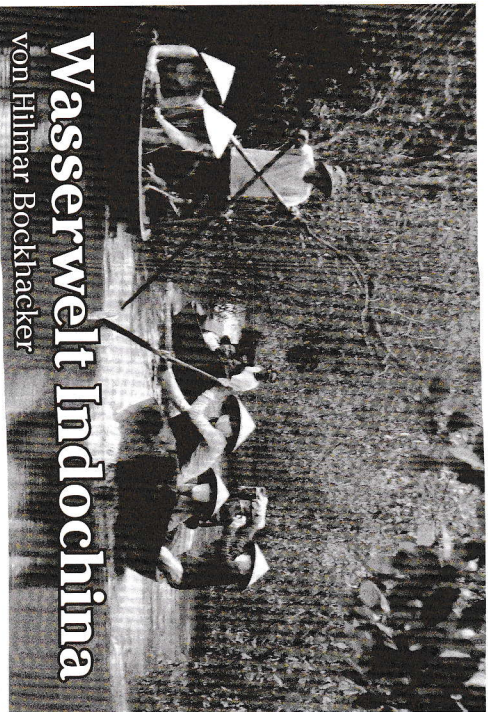
Internet-Shop und  
Katalogbestellung:  
www.topllicht.de

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



Bootsbau





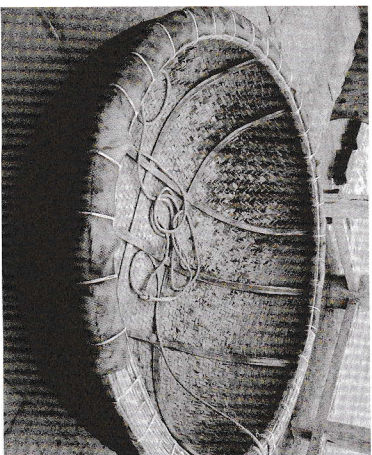
Das Delta ist eine riesige (Wasser-) Fläche die von Unmengen Kanälen und Gräben, Wasserläufen und Flusssystemen durchädert wird. Landwirtschaftliche Flächen dominieren die äusserst fruchtbare Region in der alles wächst und gedeiht. Personenverkehr und Lasttransporte finden meist auf dem Wasser statt. Straßen sind die Ausnahme. Die Ruderer tragen die traditionelle Kopfbedeckung und zusätzlich oft auch eine Art Mundschutz.

Mit einem kurzen Blick auf die südostasiatische Landkarte fällt die vietnamesische Küstenlinie von China im Norden bis Kambocha im Süden, sowie das Gelflecht von Flüssen vom nördlichen Laos bis zum Delta des mächtigen Mekong am Südchinesischen Meer ins Auge. Mit ca. 5000 km ganzjährig schiffbaren Wasserstraßen, ca. 3.000 Küstenlinie, ca. 20 Millionen Tonnen Frachturnschlag und ca. 90 Millionen Einwohnern, von denen ein vergleichsweise erheblicher Anteil auf dem Wasser lebt und arbeitet, ist Vietnam eine maritime Großmacht der Region.

Der Mekong fließt aus dem chinesischen Tibet durch die Region nach Süden und ist nach seiner Länge von 4.500 km der 10. längste Fluss der Erde. Seine Abflussmenge an Wasser ist etwa 7-mal die des Rheins, er ist ein Mythos dessen Monsun Zyklen das Leben der Menschen in der Region maßgeblich prägen und die Lebensgrundlagen von etwa 120 Millionen Menschen umspült.

Schon früh gab es Hochkulturen, die der Khmer oder auch der Chinesen, die Jahrhun-

derte die Region dominierten, es gab frühe Handelsstationen der Inder und Japaner sowie Araber und später auch der Europäer, allesamt bewegten einen Großteil der Handelsgüter auf dem Wasser. Dies ist bis zum heutigen Tage, trotz einer immer stärkeren Konkurrenz von Straße und Schiene, so geblieben.



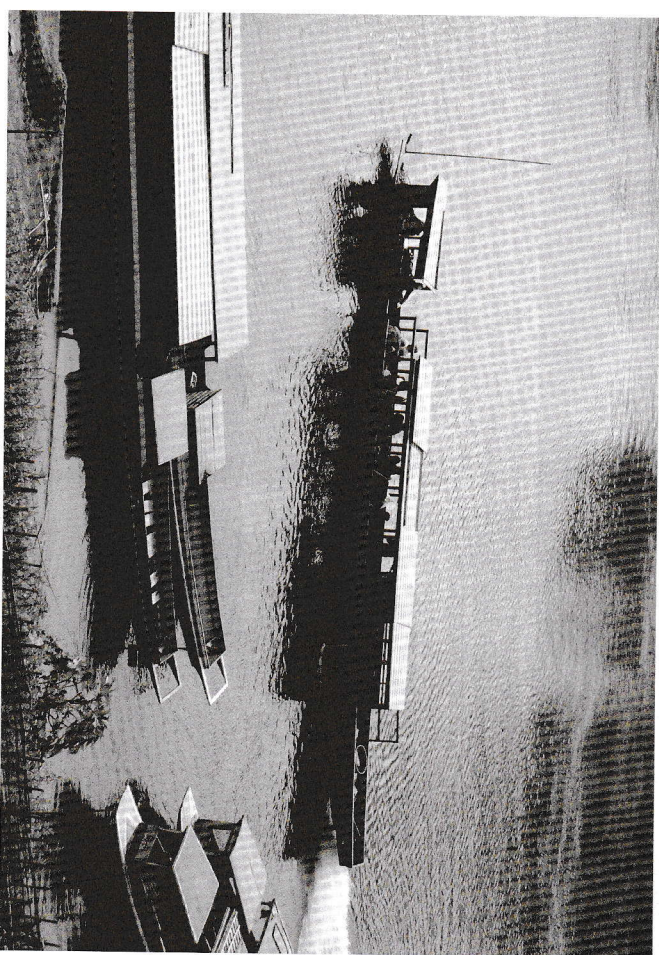
„Runde Sampanns“ - Das traditionelle Beiboot ist rund und wird mit einem Ruder gerudert. Die Ruderbewegungen sind sehr eigenwillig und schwer zu erlernen. Die runden Boote werden aus Palmlasern auf Holzstrukturen hergestellt. Die geflochtene Aussenhaut wird mit dichten dicken Anstrichen versehen.



Eine äusserst zahlreiche Flotte von vorwiegend hölzernen Fischerbooten durchpflügen die Küstengewässer nach den immer seltener werdenden Fischen für die rasant steigende Nachfrage nicht nur unter den Südostasiaten.

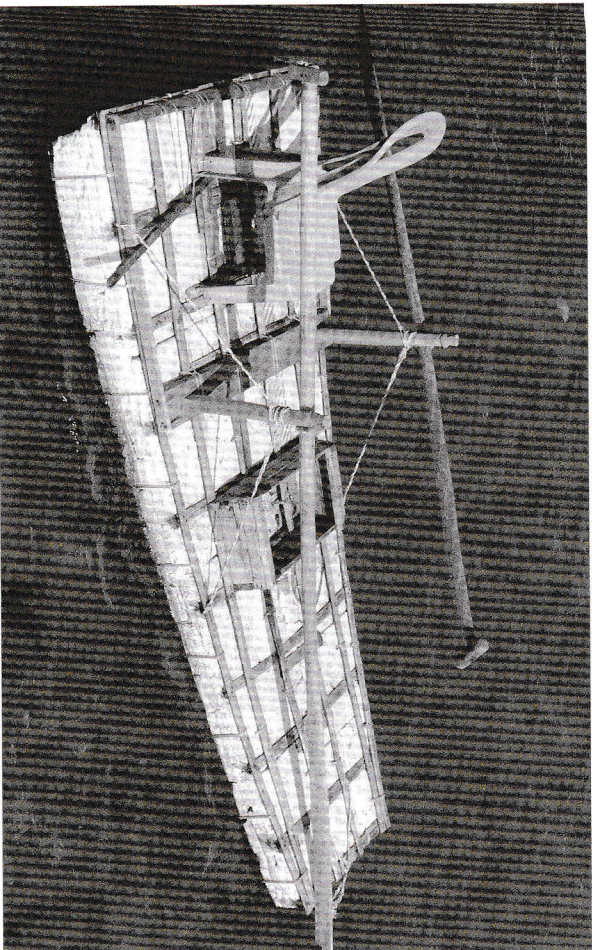
Das Mekongdelta stellt wohl nach dem Amazonasbecken, den amphibischsten Lebensraum dar, den sich Menschen geschafften haben. Ein unüberschaubarer Garten aus kleineren und größeren Kanälen, Nebenarmen und Hauptadern bilden das Gewirr des Mekongdeltas, über 15 Millionen Menschen bevölkern diese fruchtbare Region in einem Lebensfil der Land und Wasser nicht trennt.

Mit den Füßen werden Boote gerudert, die Füße werden nicht mit den Rudern durch Schlaufen oder sonst wie verbunden, sondern die besondere Fuß- und Beinhaltung ermöglicht einen regelmäßigen Ruderschlag. Es erscheint wahrlich ein außergewöhnlicher Bewegungsablauf der ohne frühe Übung nicht möglich scheint.



Die sehr schmalen Boote sind bis zu 15m lang und werden durch PKW Innenbender ohne Getriebe mit Welle und Propeller angetrieben. Die Holzboote haben einen äusserst geringen Tiefgang und sind teilweise sehr „innovativ“ gebaut. Dem Einfallsrichtung sind hier keine Grenzen gesetzt. Mit erstaunlicher Ortskenntnis werden diese Motorboote ohne Schalldämpfer mit bis zu 15 Personen und Lasten die Flüsse rauf und runter gefahren. Viele Orte an den Seitenflüssen des nördlicheren Mekong haben nur den Fluss als Verbindung mit der Außenwelt. Wildwasserstrecken mit ausgeprägten Stromschnellen werden mit Vollgas durchfahren, wobei sich die Holzkonstruktionen bis ins Extreme verwinden. Manchmal müssen die Passagiere das Boot auch über die seichten Kiesbänke schieben. Reparaturen sind häufig, aber trotz aller westlicher Skepsis ist ankommen am Ziel die Regel und die Kapitäne echte Wildwasserexperten.



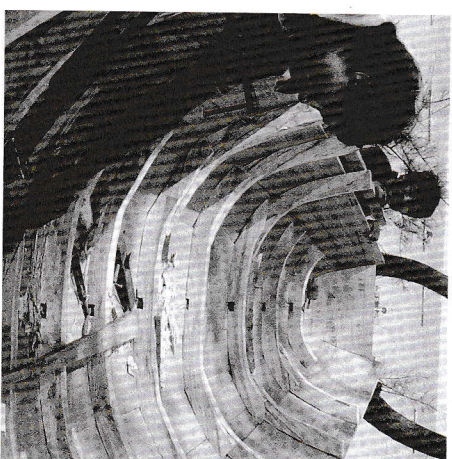


Jegliche Bootformen kann man bestaunen, keine schwimmende Form scheint vor Nutzung durch die agilen Asiaten tabu zu sein - so wie hier ein Ruderboot aus Styropor.

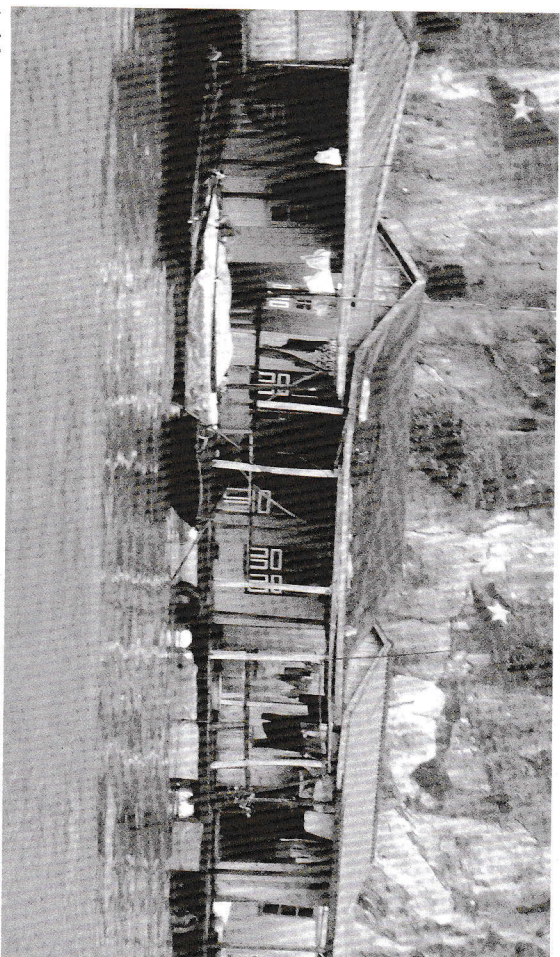
sondern ineinander verschmelzen lässt. Der Boote zu Häusern, Märkte zu Schiffen, Fahren zu Brücken und Menschen zu Amphibienwesen werden lässt. Im Puls von den Gezeiten und Monsun dominiert der Mekong die Delta die Gegenwart, er ist Heimat und Lebensader, aber auch dieser Mythenfluss der Jahrtausende steht unter dem Druck von rasantem Klimawandel, Staudammprojekten am Oberlauf, stark veränderten Niederschlagsmengen, sowie den Millionen von Menschen die in und an ihm leben, hungrig sind und überleben wollen!

Ich unternahm 2010 eine dreimonatige Reise in die Region Vietnam, Laos und Kambodscha und sammelte dabei einige maritime Einblicke mit der Kamera.

Die Bilder sollen beispielhaft illustrieren wie einfallreich die technischen Herausforderungen gelöst werden, wie normal das Leben auf dem Wasser erscheint und nicht zuletzt, wie die Schiffe aussehen und wie es um die Traditionen des Schiffbaus der Region steht.



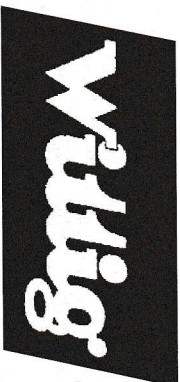
Die Mehrzahl der Schiffe und kleineren Boote ist aus Holz, in einigen großen und vielen kleinen Werbetrieben werden aus lokalen Hölzern weiterhin nach alter Tradition Rumpfe aus Holz hergestellt. Doch ist der Schiffsbau derzeit in einer sehr schwierigen Lage. Hauptkunden waren immer die Fischer, die aber finden keinen Fisch mehr. Überfischung der küstennahen Gewässer, aber auch des Mekong, erzwingen einen erheblichen Anpassungsdruck. Viele Fischer wechseln in die Fischarmen die überall in den geschützten Buchten des Meeres entstehen.



Auf den wie schwimmende Kleingartenstiedlungen amnutenden Fischärmen verbringen viele Familien ihr Leben. Neben den Fischen gehören auch Hunde, Hühner und anderes Getier zur schwimmenden Familie.

## 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](http://www.wi-du.de)      e-mail: [info@wi-du.de](mailto:info@wi-du.de)



## Rezension des Buches „Eine Frage der Zeit“

Roman von Alex Capus, ISBN 978-3-442-73911-0 WG 2110  
zum Preis von 9,00 Euro als Taschenbuch, btb Verlag, 300 Seiten

Als der Heimatverein Papenburg e.V. im letzten Jahr die Rückführungspläne für die 1913 auf der Meyer Werft im Auftrag „der Ostarikanischen Eisenbahn-Gesellschaft“ gebaute legendäre „Graf Goetzen“ bekannt gab, konnte den Bekennenden und informierten Dampfschiff- und Traditionsschiffreunden schon das Herz aufgehen. Die Götzen, die heutige MS Liemba, zurück ins Ermland, zum 100. Geburtstag; welch eine Geschichte! Guter Anlass für eine Rezension eines Buches zum Thema: „Eine Frage der Zeit“ des Schweizer Schriftstellers Alex Capus.

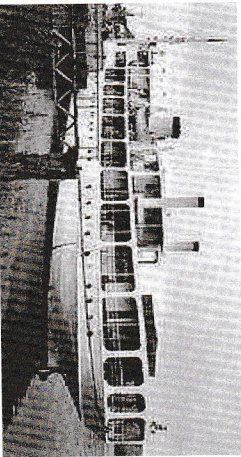
Das Buch spiegelt einerseits die Dynamik der Zeit um 1900 und des Deutschen Reiches in dem Umfeld der Werften und des Schiffbaus, aber auch der Großmachtpolitik und des Kolonialmachtsanspruchs wieder, konzentriert allerdings eher auf das „Projekt Graf Goetzen“ und die beteiligten Schiffbauer aus Papenburg und weitere Akteure. Die Einzigartigkeit des Planes und seiner Verwirklichung wird einfühlsam und packend, aber auch leicht bis witzig verpackt und damit bis zur Grenze der leichten Lektüre verworlet. Ein Dampfschiff von 67 Meter Länge in Papenburg für den Tanganjikasee im Zentrum Afrikas zu bauen, auf dem Trockenen einen Probelauf zu starten, das Schiff wieder auseinander zu bauen, zu verpacken und in 5.000 Holzkisten bis zum See im damaligen Deutsch-Ostafrika zu transportieren, es wieder zusammen



zu setzen und zu Wasser zu bringen, welche eine Geschichte! Am 5. Februar 1915 erfolgte der Stapellauf, 250 einheimische Arbeiter, 20 Inder und drei Papenburger hatten das 160.000-Nieten-Schiff unter abenteuerlichen Bedingungen und Schwierigkeiten zusammen gebaut. Der Stapellauf fiel zusammen mit den Konsequenzen des ersten Weltkriegs, die auch im Herzen Afrikas immer greifbarer wurden.

Kleine Geschnitzte wurden montiert und die englischen Widersacher und ihre maritime Ausrüstung wird zum spannenden zweiten Standbein des Romans. Der Spannungsbogen verläuft über den riesigen See von der belgischen zur deutschen Seite und zurück. Eine Story, die charakterliche Eigenheiten der beteiligten Akteure und ihre kulturellen Unterschiede charmannt und ihre teilweise minutiös aufnimmt und ohne übertriebene Stereotype Urteile auskommt, dennoch auch den Wahnsinn der Zeit und die Nutzlosigkeit der menschlichen Anstrengungen offenbart. Alles ist selbstverständlich gespickt mit vielen maritimen Details und kuriosen Schiffbau-Episoden sowie einigen kriegsrischen Begegnungen auf dem See.

Der Roman endet mit dem ersten Teil der grandiosen Geschichte der Graf Goetzen, noch während des ersten Weltkrieges, ist aber eine erquickende Einleitung über den weiteren spektakulären Werdegang des Schiffes noch mehr zu erfahren, insbesondere wenn mit der angekündigten Rückführung nach der Außerdienststellung in 2012 noch ein weiteres Kapitel folgen sollte!



Die „Graf Goetzen“ heißt heute „MS Liemba“



Grafschafter  
Volksbank eG präsentiert

# Fest der Kanäle

Sonntag, 6. Juni 2010  
in Nordhorn

- Von 11.00 Uhr bis 18.00 Uhr  
Programm an den Nordhorrer Kanälen
- Große Schiffstaufe: Einweihung der  
„Jantje“ im alten Hafen von Nordhorn



„Jantje“



WW Nordhorn

ERLEBE DIE WASSERSTADT



WW-Stadtmaking Nordhorn e.V. | Firmhaberstraße 17 | 48529 Nordhorn  
Tel. 05921 8039-0 | Fax 05921 8039-39 | www.ww-nordhorn.de