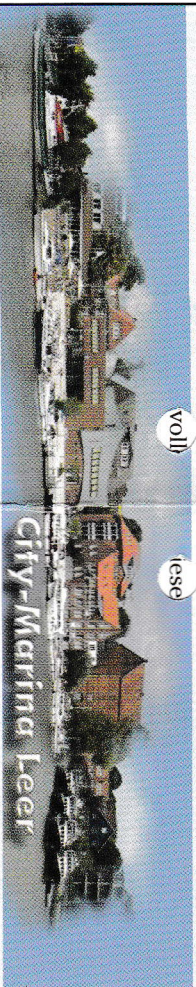


# Ein Besuch der City-Marina Leer

Lohnt sich immer!



## Wir bieten:

- exklusive und komfortable Liegeplätze im Freizeithafen
- nur wenige Schritte entfernt: Die malerische Altstadt und die Fußgängerzone mit vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten
- vielfältige kulinarische Angebote
- modernen und großzügigen Sanitärbereich inkl. Duschen, Waschmaschinen und Trockner
- alle Liegeplätze verfügen über Strom und Wasseranschlüsse
- Yachtwert mit Reparaturmöglichkeiten

City-Marina Leer

Telefon: 0175/1000 105 (Hafenmeister)

Leda YachtSERVICE GmbH & Co. KG • Sägemühlenstr. 6 • 26789 Leer

# Klönsschnack



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



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 Schadensfreiheitsrabatts** Keine Rückstufung bei einem Erstschaten nach 5 schadenfreien 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

**Allgefahrendeckung** 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 ANGEBOT!

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!**



# Klönschnack

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

Nr. 17

Mai 2008

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden ..... 3

Terminkalender ..... 5

Die DTMV – Wir über uns ..... 6/7

Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer ..... 9-13

Die DTMV im Winterhalbjahr 2007/2008 (Potsdamer-Seminar u.a.) ..... 14-16

Schiffahrtsrecht

- Dumm gelaufen – oder so gewollt – das Ergebnis ..... 18/19

- Funkeignisse (Pressemittelung des Bundesverkehrsministers) ..... 22

- Bundespolizei weist auf Erleichterung im Sportbootverkehr hin ..... 22/23

- Informationen des WSA Bremerhaven zur Verkehrsregelung für Sportboote auf der Weser ..... 23

Wir auf dem Wasser – unsere „großen Brüder“

- Zahl der Ausbildungsverhältnisse in der Deutschen Binnenschifffahrt steigt ..... 26

- Duisburg bekommt einen Fahrstimulator für die Binnenschifffahrt ..... 26

Wasserstraßen

- Das „nasse Dreieck“ in Hörstel ..... 27-32

- Am „nassen Dreieck“ – eine Episode vor einem halben Jahrhundert ..... 34-39

- Havel/Oder-Wasserstraße – Neubau des Schiffebwerkes Niederhnow ..... 42

- Auf Kurs von Lingen nach Nordhorn ..... 43-47

Die kooperativen Mitglieder der DTMV

- Prinz Heinrich: Cirksema-Schule in Emden baut die Original-Rettungsboote nach ..... 49

Berichte der Mitglieder

- Reisebericht MS SAUDADE ..... 51-62

Bücherecke ..... 62-64

## Impressum

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

Erscheinungsweise: Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)

Redaktion: Brunnhilde Feddern, Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit/Presse  
Wilhelmring 2a, 26789 Leer (Ostfriesland)  
Tel. (04 91) 9 25 09 75, Fax: (04 91) 9 25 09 74  
e-mail: B.Feddern@t-online.de

Für namentlich bezeichnete Textbeiträge sind die Verfasser inhaltlich verantwortlich

Das „nasse Dreieck“ – Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Fotos: BIS Bremerhaven, Annette Buzio, Brunnhilde Feddern, Gaststätte „am nassen Dreieck“, Heinz Halwassen, Dr. Wolfgang Hoyer, Hermann Kruzhaar, Stadt Nordhorn, Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine, Maren Wetengel

Grafik Team, Werkzeugent, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)

Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0 - Fax: 9 25 55 - 26

e-mail: info@grafikteam.de

Anzeigen: Johanne Oltmanns

### Liebe Freunde der traditionellen Schifffahrt,

Ende März diesen Jahres meldeten die Medien, dass es der Meyer-Wert wieder einmal bravurös gelungen sei, eines ihrer prachtvollen Schiffe auf der Ems von Papenburg nach Emden zu überführen. Ein Radio-Reporter vor Ort berichtete über viele Schaulustige auf den Deichen und an den Engstellen. Das Schiff sei zentimetergenau an Pfeilern und Bauwerken vorbeibugsiert worden. Die Menschen hätten begeistert die halbe Nacht ausgeharrt, um dieses Spektakel zu erleben. Mit Wohnmobilen waren viele von weither angereist und es klang sogar ein wenig Nationalstolz heraus.



Man kann das alles sehr gut nachvollziehen und die Begeisterung ist sogar ansteckend angesichts der prachtvollen Bilder. Doch leider hat die Medaille zwei Seiten.

Als Folge der ständigen Baggerarbeiten, zur Vertiefung und Begradigung der Fahrrinne, wird Schlamm aufgewühlt, der sich zwischen Herbrum und Emden meterhoch an den Ufern und in den Häfen ablagert. Es sieht hässlich aus und alles was darunter liegt und einmal gelehrt hat, geht zu Grunde. Die betroffenen Städte und Gemeinden geben Millionen an Steuergeldern für Baggerarbeiten aus, um das endgültige Aus ihrer Häfen zu verhindern. Den Fischern in Ditzum wird die Existenzgrundlage genommen. Sie denken derzeit laut über eine Abwanderung nach, was auch für den Tourismus eine Katastrophe wäre. In Leer haben sich schon Schiffe im Hafen festgefahren und mussten geleichtert werden, bevor sie an ihre Verladestellen gelangen konnten. In Jemgum musste ein Räumfahrzeug eine meterdicke Schlammenschicht aus dem Hafen schieben, damit ein Hafenfest stattfinden konnte. Weil Geld fehlt, wird der Schlamm lediglich zurück in die Ems verbracht, wo er dann mit dem immer schneller werdenden auf- und ablaufenden Wasser hin und her gespült wird, bis er dann irgendwo am Ufer oder wieder im Hafen liegt.

Verantwortliche für diese Umweltkatastrophe scheint es nicht zu geben. Man muss daher annehmen, dass der Fluss sich selbst umgebracht hat. Nachdem „das Kind im Brunnen liegt“ ist guter Rat teuer. Der Schlamm muss entfernt werden, mit allen Mitteln und so schnell wie möglich. Weiterhin muss man mit dem Unsinn aufhören, den aufgenommenen Schlick im Nahbereich wieder zu verklappen. An den Ufern der Ems, zwischen Herbrum und Emden, ist eindeutig zu erkennen wohin das geführt hat. Hoffen wir auf eine Einsicht der Verursacher und darauf, dass die prachtvollen Meyer-Schiffe eines Tages auf einer ebenso prachtvollen Ems Richtung Nordsee fahren können.

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

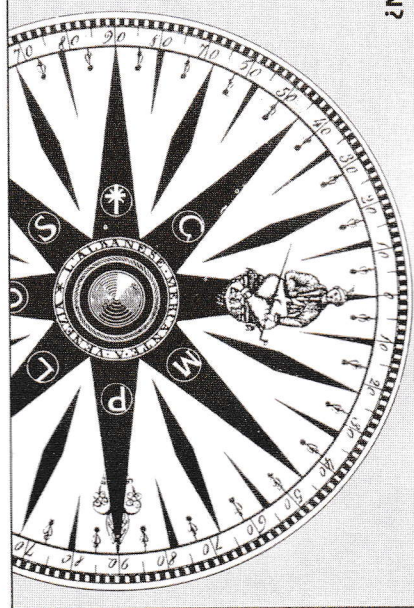
**Franz Schmidt**

1. Vorsitzender



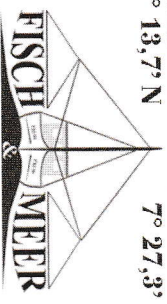
### WARUM LANGE SUCHEN?

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



P-Boat Classics  
Am Hafen 57 · 26826 Weener  
Telefon 04951-915885  
Telefax 04951-915923  
info@pboatclassics.de  
www.pboatclassics.de

53° 13,7' N 7° 27,3' E



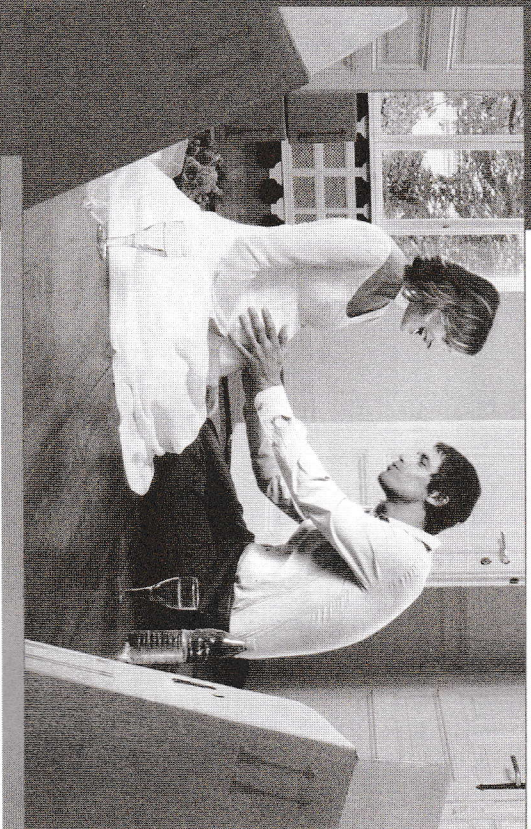
Fischspezialitäten direkt vom Kutter im Leeraner Hafen, an der Wilhelm-Klopp-Promenade

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

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

„kommen Sie hingesetzt, bei uns gibt es leckeren Fisch!“

## VR-FinanzPlan - immer auf alles vorbereitet



Das Leben ändert sich manchmal schneller als man denkt. Unser

**VR-FinanzPlan**  
ist schon darauf eingestellt.

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

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

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



**Ostfriesische Volksbank eG**

## Termine 2008

17. – 18.05.	Eisfester Seefahrtstage
22. – 25.05.	„Klassikwelt Bodensee“, Friedrichshafen Oldtimer-Messe zu Lande, zu Wasser und in der Luft
23. – 25.05.	Hafenfest in Münster
30.05. – 01.06.	Ender Matfestage
31.05. – 01.06.	Fest der Kanäle in Nordhorn Einladung für kleinere DTMV-Schiffe
13. – 15.06.	4. Oldtimertreffen in Stettin
21. – 29.06	Kieler Woche 2008
23. – 27.06.	International Congress of Maritime History, Greenwich / UK <a href="http://www.european-maritime-history.org">www.european-maritime-history.org</a>
04. - 06.07.	Skippertreffen in Ketzin des Landesverbandes Motorbootsport Brandenburg e.V.
05. – 14.07.	L'Armada Rouen / Frankreich, Treffen historischer und traditioneller Schiffe - <a href="http://www.sailtradinginternational.org">www.sailtradinginternational.org</a>
17. – 27.07.	Traventünder Woche
24. – 27.07.	LEER MARITIM – Internationales Tourenskipperreffen Leer und Pavillon d'Or
26. – 27.07.	Zielfahrt der DTMV 2008 und Mitgliederversammlung am „Nassen Dreieck“ – auf Einladung der Stadt Hörstel
25. – 28. 07.	Hafenfest in Duisburg-Ruhrort
07. – 10.08.	Hanse-Sail Rostock
08. – 10.08.	10 Jahre Festival Maritim Bremen - Vegesack
15. – 17.08.	Kanalfestival in Darlehn
15. – 17.08.	Flensburg NAUTICS
22. – 24.08.	Historisches Hafenfest in Brandenburg
23. – 24.08.	Skipperreffen Landesverband Motorbootsport Sachsen-Anhalt
27. – 31.08.	Lüfte Sail Bremerhaven 2008
29. – 31.08.	Hafenfest im Historischen Hafen Berlin
12. – 14.09.	13. Sternfahrt des Landesverbandes Motorbootsport Bremen
25.10.-02.11.	Historische Schleppkahn-Regatta auf dem Müggelsee hanseboot - Messe Hamburg 49. Internationale Bootsausstellung Hamburg

## 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 Wasserfahrzeugen oder auch ohne Boot, sind gleichermaßen als fördernde Mitglieder willkommen. Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV fahren, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen, „Flagge“ (Stand) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. In diesem Sinne arbeitet die DTMV mit den einschlägigen Fachverbänden, Sportbünden und Organisationen zusammen.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschiffahrt.

Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motor yachtverband e.V. (DMYV) sowie über den Kreissportbund Leer auch Mitglied im Landessportbund Niedersachsen. Daneben besteht für die DTMV die Mitgliedschaft in der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW), dem Dachverband für die fahrende Traditionsschiffahrt in Deutschland mit der Interessensvertretung im EUROPEAN MARITIME HERITAGE (EMH), einem europäischen Zusammenschluss nationaler Vereinigungen der Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen.

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

- dem Förderverein Maritimer Denkmalschutz e.V. (MDS) in Bremerhaven,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V. Historischer Ems-Borkum-Dampfer von 1909, Leer, sowie dem Förderverein Deutsche Museumswert e.V., Köln.

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

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

### „Klionschnack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst/Winter) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klionschnack“-Mittellungen für Freunde der Traditionsschiffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informa-

tionen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klionschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschiffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klionschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düsseldorf, der „hansseebot“ in Hamburg sowie auf der „BOATFT“ in Bremen.

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

Zur Zeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Norwegen organisiert. Die Tendenz ist steigend.

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

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

### Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Franz Schmidt,  
Tel.: 0175 1642258  
Postanschrift:  
Brunnhilde Feddern  
Wilhelmienengang 2 a,  
26789 Leer (Ostriesland)  
Telefon (0491) 9250975, Fax: (0491) 9250974,  
e-mail: B.Feddern@t-online.de  
Website der DTMV:  
<http://www.dtmv-online.de>.

DTMV-Bankverbindung:  
Ostfriesische Volksbank Leer  
(BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00).



Der DTMV-Vorstand - von links nach rechts: Lise Freibote, 2. Vorsitzender, Christine Giel, Schriftführerin, Tobias Knopp, Jugend, Umwelt, Maria Sick, Schatzmeisterin, Franz Schmidt, 1. Vorsitzender, Brunnhilde Feddern, Öffentlichkeitsarbeit und Geschäftsstelle.

# EMStronik

Elektrik - Navigation - Elektronik

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

...und vieles mehr



**EMStronik** - Ihr Partner für Sport- und Berufsschiffahrt

EMStronik • Inh. Diedrich Janßen • Heisfelder Str. 1 • 26789 Leer

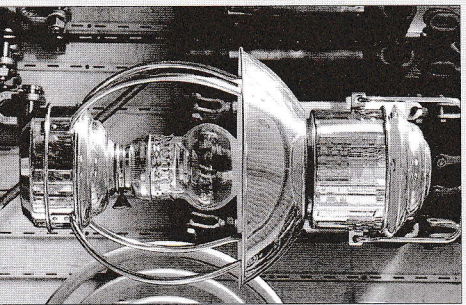
Tel.: 0491-9767141 • Fax: 0491-9767149 • e-mail: emstronik@t-online.de

# TOPLICHT

**SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE**

Von Affenfaust  
bis Zitrone ...

Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gerne schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücher-schapp fehlen darf.




Internet-Shop und  
Katalogbestellung:  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)


**Toplicht GmbH**  
Friesenweg 4  
D-22763 Hamburg  
Tel.: 040-8890 100  
Fax: 040-8890 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

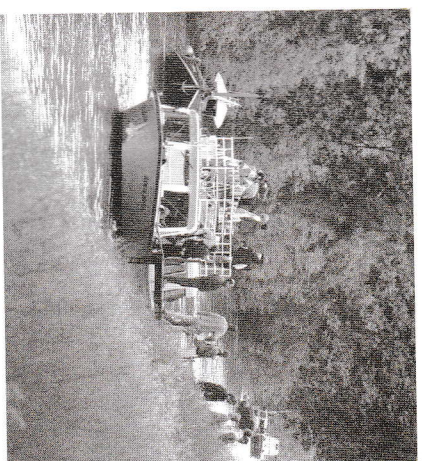
## Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer

### Elsflether Seefahrtstage 2008 und Sternfahrt der Traditionsschiffe


Während der Elsflether Seefahrtstage vom 17. - 18. Mai 2008 erwartet die Stadt Elsfleth wieder zahlreiche Traditionsschiffe. Wie in jedem Jahr und das von Beginn an, werden auch diesmal einige traditionelle Schiffe der Deutschen Traditions-Motorboote-Vereinigung in Elsfleth mit dabei sein. Ein buntes Programm erwartet die Besucher: unter anderem auch ein Rundgang mit Führung durch die Seefahrtschule. Die einlaufenden Schiffe werden musikalisch durch den Shanty-Chor „Bootsmannkaffee Brake“, begrüßt. Ausstellungen, Hafenrundfahrten – für jedermann ist etwas dabei und am Samstagabend beginnt um 19.00 Uhr das Skippertreffen im Zelt. Das Seefahrtschulfest mit Liveband im Fachbereich Seefahrt, findet in der Weserstraße 52 statt. Um 20.00 Uhr beginnt der Maritime Abend mit der Skiffle-Band des Shanty-Chors „Bootsmannkaffee Brake“. Der nächste Tag beginnt um 10.00 Uhr mit einem Gottesdienst zum Sonntag der Seefahrt (Sea Sunday) in der St. Nicola-Kirche. Reeder Horst Werner Janssen, seit Jahren die Seele dieses maritimen Treffens, begrüßt die Gäste um 11.30 Uhr. Wer hier einmal mitgemacht hat, kommt wieder. Mehr unter: [www.elsfleth-tourismus.de](http://www.elsfleth-tourismus.de) 

### Hafenfest in Münster

Vom 23. - 25. Mai findet im Stadthafen Münster das Hafenfest statt. Schiffe und Boote der DTMV sind hierzu herzlich eingeladen. Auch in Münster geht es „rund“. Mehrere Bands und Shanty-Chöre sorgen für Stimmung. Der Hafen putzt sich heraus. Wer mehr wissen will und hier einmal mitmachen möchte, wendet sich bitte an Frau Renate Bratz, Tel.: 0251-531634 ([www.mms-hafenfest.de](http://www.mms-hafenfest.de)) oder unser Mitglied Ralf Siems, Tel. 0171-8519827. 



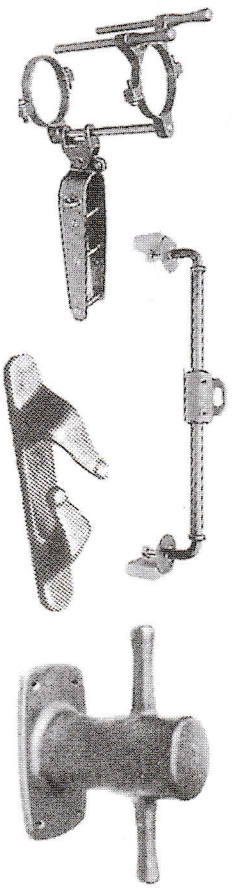
### Fest der Kanäle in Nordhorn

Der Verein Graf SHIP lädt vom 31. Mai bis zum 1. Juni zum „Fest der Kanäle“ ein. Die kleinen traditionellen Schiffe der DTMV sind herzlich willkommen. Um neues Leben auf den Kanälen rund um Nordhorn zu wecken, findet an fünf Stationen am Sonntag ein buntes Programm zum Thema Schifffahrt, Wasser und Kanalarvision statt. Samstag wird das „Fest der Kanäle“ offiziell mit Eintreffen der Euregio-Regatta, um ca. 17.00 Uhr, an der Grenzschleuse am Nordhorn-Almelo-Kanal eröffnet. Mehr über: [www.grafship.de](http://www.grafship.de)  
Anschrift: Graf-Ship, Lingener Straße 132, 48531 Nordhorn, Tel.: 05021 307141. 

### Ender Matjes-Tage

Zuden diesjährigen Ender Matjestagen vom 30. Mai - 1. Juni findet wieder ein Traditionsschiff-Treffen im Ender Binnenhafen statt, zu dem der Museumshafen Emden e.V. und der Arbeitskreis Ender Matjestage herzlich einladen. Die Veranstalter würden sich freuen eine große Anzahl alter Schiffe begrüßen zu können, um viel maritime Tradition zu zeigen und um im Binnenhafen ein historisches Bild wieder aufleben zu lassen. Treffpunkt ist wie immer der Ponton am Halentor. Hierher sind

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



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

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



**MOBILER  
BOOTSERVICE**

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

[www.mobiler-bootservice.de](http://www.mobiler-bootservice.de)  
**Service, den Sie sich leisten sollten!**

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

### Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer

alle Skipper und ihre Crews zum täglichen Frühstück sowie zum Matjessessen am Samstag eingeladen. Angemeldete historische Schiffe haben über die Matjestage hinaus „freies Liegen“ im Binnenhafen.

Anmeldung: [www.mafjestage.de](http://www.mafjestage.de) oder [www.museumshafen-enden.de](http://www.museumshafen-enden.de) Tel.: Rainer Gerdes, Arbeitskreis Matjestage 04921 97400. **[2]**

### Zielfahrt der DTMV 2008 und Mitgliederversammlung am „Nassen Dreieck“

Auf Einladung und in Zusammenarbeit mit der Stadt Hörstel schreibt die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ihre diesjährige Zielfahrt für Freunde der Traditionsschifffahrt zum 26. - 27. Juli, Veranstaltungsort Bergeshövede aus.

Die Anreise der teilnehmenden Fahrzeuge wird als fahrtensportliche Veranstaltung durch den Deutschen Motor yachtverband (DMYV) finanziell gefördert. Die damit verbundene sportliche Leistung und Seemannschaft wird nach den Grundsätzen des DMYV für die Ausschreibung von Old-timer-Pokalen gewertet. Für diese Zielfahrt gilt dementsprechend die Wertungszeit vom 27. Juni bis 26. Juli 2008. Innerhalb dieses Zeitraumes sind Anreiseunterbrechungen von bis zu acht Tagen zulässig. Während der Veranstaltung ist eine Beflaggung der Schiffe erwünscht. Bis Samstag, den 26.07.08, 12.00 Uhr, sollten alle Fahrzeuge angekommen sein. Gleichzeitig ist Meldeschluss für die Zielfahrtteilnehmer.

Die Jahreshauptversammlung findet um 15.00 Uhr im Vereinsraum des Lokals „Am Nassen Dreieck“ (DEK-km 118, MLK-km 0) statt. Gegen 19.00 Uhr ist ein gemeinsames Treffen zum Erfahrungsaustausch – verbunden mit einem Grillabend – vor-

gesehen; musikalisch umrahmt von einem Open Air-Konzert. Diese Veranstaltung findet in das von der Stadt Hörstel geplante Kanalfest am „nassen Dreieck“ mit ein. Am Sonntag gegen 11.00 Uhr wird Schiffs-Seelsorger und Mitglied der DTMV, Horst Borriels, wieder in bewährter Weise seine „Schätzlein“ zum Schiffer-Gottesdienst einladen. Das Programm der Stadt Hörstel stand bei Redaktionsschluss noch nicht vollständig fest. Nur so viel: Die Schiffe der DTMV werden in eine Korfahrt eingebunden.

Ansprechpartner: Franz Schmidt, Tel.: 01751642258 ([solitaer@falck.net](mailto:solitaer@falck.net)) **[2]**

### LEER MARTIM - Internationales Tourenskippertreffen (DMYV)

#### Pavillon d´Or in Leer

Zum 28. Mal – vom 24. - 27. Juli - findet in diesem Jahr das Internationale Tourenskippertreffen, seit einigen Jahren eingebettet in LEER MARTIM, statt. In diesem Jahr ist es dem Deutschen Motor yachtverband wieder gelungen, den Pavillon d´Or nach Deutschland – Leer – zu holen. Berlin ist Partnerland des 28. Skippertreffens. Bootsfahrer aus verschiedenen Ländern werden erwartet und wie immer erwartet die Skipper ein breites buntes Programm. „Ein großes kulturelles Programm, Podiumsdiskussionen mit dem Bundesverkehrsministerium, Vertretern des Landtages und des Bundestages, Exkursionen, Besichtigungen, Jugend- und Festveranstaltungen und eine gastfreundliche Stadt mit mediterraner Einkaufszone direkt am Hafen lassen beeindruckende Tage schnell vergehen“ – so der Präsident des Deutschen Motor yachtverbandes, Winfried Röcker.

## Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer

Die Stadt Leer feiert in diesem Jahr „500 Jahre Gallmark“ – die Eröffnung findet zwar später statt, wird sich aber auch schon positiv auf das Tourenskippertreffen auswirken. Weitere Informationen: Winfried Röcker, Wilhelm-Weiß-Straße 27, 49134 Wallenhorst, Tel.: 0541 5068497 oder Stadt Leer, Fachdienst 4.80 Veranstaltungen und Tourismus, Rathausstraße 1, 26789 Leer, Tel. 0491 9782-301, Frau Heidemarie Eilers. Internet: [www.leer.de](http://www.leer.de)

## Flensburg NAUTICS 2008

Vom 15. bis 17. August 2008 finden in Flensburg die Flensburg NAUTICS statt. Das große Treffen von Großseglern, Yachten und traditionellen Schiffen im gemüthlichen Hafen wird wieder ein familienorientiertes Hafenfest mit einem entsprechenden Veranstaltungsprogramm.

Zu Ehren der russischen Seefahrer-Ausbildung und in Dankbarkeit für die Erhaltung der vielen beeindruckenden Großsegler widmet sich die Flensburg NAUTICS 2008 dem Thema „Russland“. Russische Musik, Essen und Getränke usw. unterstreichen den internationalen Charakter der Flensburg NAUTICS. Alle gemeldeten Schiffe werden von der Halengebühr befreit, ebenfalls stehen Frischwasser und Strom kostenlos zur Verfügung. Am Samstag wird exklusiv für die Schiffcrews eine Party veranstaltet. Thema: Russlands maritime Geschichte. Samstag und Sonntag werden zum Frühstück kostenlose frische Brötchen auf die Schiffe verteilt. email: [jurgens@edelhoff-events.de](mailto:jurgens@edelhoff-events.de), Tel: 0461 963393

## Festival Maritim 2008 in Vegesack

Zum 10. Mal veranstaltet das City Marketing Vegesack in Bremen-Vegesack entlang der maritimen Meile und des Hafens das inter-

ationale Festival-Maritim vom 8. bis zum 10. August.

Wer maritime Kultur mag, wird dieses Festival lieben. Jahr für Jahr verwandelt sich der Hafen von Bremen-Vegesack für ein Sommerwochenende in den Mittelpunkt der maritimen Welt. Auf den vielen Bühneninseln treffen sich internationale Stars der Seamusik, um das Publikum mit Cajun, Folk, Rock, Shanties und mehr zu erfreuen. Über 30 Bands mit Musikern und Chören aus Deutschland, England, Dänemark, Italien, Wales, Norwegen, Polen, Ungarn, Holland, Spanien, Amerika, Australien und Neuseeland haben sich für dieses 10 jährige Jubiläum angesagt. Wer mehr wissen möchte: [www.festival-maritim.de](http://www.festival-maritim.de)

## Kanalfestival in Datteln

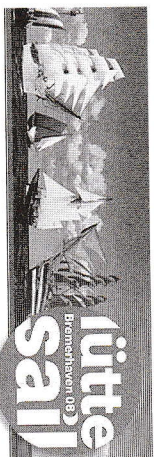
Die IG Kanalfestival und die Stadt Datteln präsentieren vom 15. bis zum 17. August 2008 das Kanalfest rund um den größten Kanal-knotenpunkt Europas.

Auf dem Wasser soll das Kanalfestival seinem Namen alle Ehre machen. Neben Schiffs-Rundfahrten, Bungee-Rudern, Drachenbootrennen und abendlichem Fackelschwimmen sollen Wasserski-Shows die Besucher begeistern. Der atmosphärische Höhepunkt des Festivals wird bereits am Samstagabend nach Einbruch der Dunkelheit stattfinden, wenn der traditionelle Lampionkorso mit geschmückten Kanu- und Ruderbooten mit Motivaufbauten und Musikgruppen, sowie ein großes Höhenfeuerwerk den Hafenbereich in ein Lichtermeer verwandelt. – Das Umfeld am DEK in Datteln wird nicht wieder zu erkennen sein. Comedy Bühnen und hochkarätige Kleinkünstler gilt es zu bewundern. Neben einem großen Bauern- und Kunsthandwerkermarkt laden Biergärten – mit Blick auf die Kanäle – zum Verweilen ein. Auch Schiffe der DTMV werden zum wiederholten Male an dieser Veranstaltung teilnehmen. [www.kanalfestival.de](http://www.kanalfestival.de)

## Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer

### Lütten Sall Bremerhaven 2008

Das internationale Sommerfestival der Windjammer und Traditionsschiffe findet vom 27. bis zum 31. August in Bremerhaven statt. Über 250 große Windjammer wurden hier gebaut. In Bremerhaven befindet sich unter anderem das Nationalmuseum „Deutsches Schifffahrtsmuseum“.



Während der „Lütten Sall Bremerhaven 2008“ möchte die Stadt Bremerhaven das Bremerhaven von heute und morgen präsentieren, das die Wurzeln von Geschichte

und Tradition nicht vergessen und den Blick weit in die Zukunft gerichtet hat. Das Deutsche Auswandererhaus, die Halenpassage zwischen City und Weser und vieles mehr. Bremerhaven lädt ein zur „Lütten Sall 2008“. [www.sall-bremerhaven.de](http://www.sall-bremerhaven.de)

### Druckfehlerteufel war fleißig

Ein Druckfehlerteufel ist ein unsichtbarer Angestellter, der in jeder Druckerlei oder Agentur anzutreffen ist. Sein Job ist es, ein bisschen mit dem Satz zu spielen. Er ist ist völlig ungenützlich, verdient kein Geld und ist immer fleißig. Kein Buch, keine Zeitung, wo er nicht seine Nase reinsteckt. So auch geschehen beim Grafik-Team, das unseren Klönschnack fertig. In Nr. 16 hatte er den Text etwas durcheinandergebracht. Der Druckfehlerteufel wurde inzwischen entlassen. Das Grafik-Team bittet um Verständnis und sagt: „sorry“, liebe Leserinnen und Leser.

## Wasser - Sport - Outdoor / Camping - Nautiquitäten

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

Ab Frühjahr 2008 NEU: Stiefel dubarry

Spezialausrüster für Chanty-Chöre: Fischerkittel / Tücher etc.

# SEESACK

[www.seesack-emden.de](http://www.seesack-emden.de)

email: [info@seesack-emden.de](mailto:info@seesack-emden.de)

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

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



## „Die historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems-Dollart-Region“

ein Seminar der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkhochschule in Potshausen in Zusammenarbeit mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e. V. (DTMV) vom 4.-8.2.2008

von Horst Wettengel, DTMV

Auch in diesem Jahr fand wieder in der Faschingswoche das Seminar über die historische Bedeutung der Schiffahrt in der Ems-Dollart-Region statt.

Bereits am Sonntag trafen schon die ersten Teilnehmer ein. Am Abend fuhren wir gemeinsam -schon fast traditionell- zum „Dampfschiff“ in Westrauderfehn und ließen es uns schmecken.

Der Montag begann dann geruhsam im Seminarraum mit Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmer, die sich zum Großteil schon kannten. Nachmittags stimmte uns Heinz Halfwassen, Leiter des Seminars, mit seinem Vortrag über die Geschichte des ostfriesischen Handwerks auf das vor uns liegende Seminar ein. Es folgte ein Film über das Emssperrwerk.

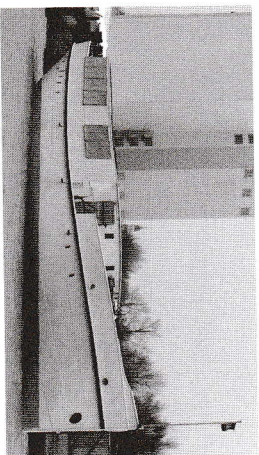
Am Dienstag ging's nach Emden zur Besichtigung des Heringssloggers. Es ist immer wieder interessant, den Erzählungen des Loggervorstands-Vorsitzenden, Sonntag, zu zuhören und seinen vielen Geschichten über die Fischer, die Heringsverarbeitung und das harten Leben an Bord im Geiste mit zu erleben.



Seminargruppe auf dem Heringsslogger in Emden

14

KLÖNSCHNACK Nr. 17



„Prinz-Heinrich“ zu Wasser

Nachdem wir am Mittwoch -wie immer- köstlich und reichlich gefrühstückt hatten, war unser nächstes Ziel die Meyer-Werft in Papenburg. Locker und informativ führte uns Herr Grübmeyer durch das Werk. Das war wieder ein Highlight des Seminars!



Auf der Meyer-Werft

Das gute Grünkohlessen wollten wir nicht versäumen. Deshalb fuhren wir erst mal wieder zurück nach Potshausen, um anschließend gleich weiter zum Leda-Sperrwerk zu starten. Dort führte uns Egon Bojen, ein auf diese Weise wieder gefundener Jugendfreund von Heinz Halfwassen, durch die Anlage.

Danach schauten wir uns im Seminarraum von Potshausen einen Film zum Thema „Letzte Ausfahrt der Logger“ an und noch eine DVD vom Harener Schifffahrts- und Mühlenmuseum, die Siegfried Singer mitgebracht hatte.

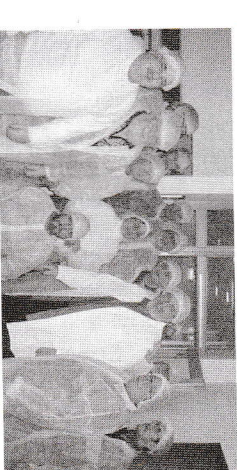
Donnerstag frühstückten wir beizeiten, denn bereits um 8:05 hieß es „Abfahrt gen Emden

- zur Besichtigung des Feuerschiffs“. Die Führung erfolgte dieses Mal ohne Motorlauf, da der erste Maschinist krank und außerdem eine Ölleitung defekt war. Zur Vesperpause trafen wir uns dann bei Kaffee und Kuchen, strahlendem Sonnenschein und kaltem Wind, an der großen Seeschleuse wieder. Danach führte uns der Emder Hakenkapitän durch sein Reich. Eine Schleusung fand auch gerade statt. In kleinen Gruppen konnten wir im Schleusenhaus den Vorgang verfolgen. Anschließend blieb uns noch eine Stunde zur freien Verfügung in Emden, denn wir wollten



Feuerschiff in Emden

noch zur fischverarbeitenden Fabrik „pro.fla“ in Riepe. Aus hygienischen Gründen mussten wir uns mit Einwegkleidn.,-Hauben- und -Überschuhen bekleiden. Trotzdem durften wir nicht überall hinein. Es war faszinierend zu sehen, wie aus einem gefrorenen Fischblock erst ein Stäbchen und dann durch Pressen ein gefrorenes Filet wird!



Bereitmachen zur Besichtigung der Fischfabrik „pro.fla“ in Riepe

Ein volles Programm hatten wir an diesem Tag, denn anschließend fuhren wir noch nach

15

KLÖNSCHNACK Nr. 17

Oldersum, um das zukünftige Seilereimuseum zu besuchen. Hier wartete schon „Kapitän im Vornhbestand“ de Buhr mit weiteren vier Aktiven auf uns, als erste Besuchergruppe, mit Kaffee und Keksen zu einer kleinen Vorführung im Tauwerkschlagen.



Seilereimuseum in Oldersum

Wie immer, verging die Zeit viel zu schnell. Wir trafen uns zum Abschiedsabend beim leckeren Kalten Büffet und Getränken aller Art am molligen Kaminfeuer in der Alten Schmiede wieder. Hier traf sich vom ersten Tage an jeden Abend der harte Kern zum Meinungsaustausch, Bilderschaun und gemütlichem Beisammensein.

Am Freitag herrschte Abschiedsstimmung, denn wir trafen uns zum letzten Mal im Seminarraum, um Bilder und Filme anzusehen, zur Manöverkritik und Abschlussbesprechung. Vermisst wurde die Fahrt mit dem WSA-Bereisungsschiff „EMS“, dessen ehemaliger Kapitän de Buhr im Vornhbestand ist und der neue Kapitän auf der Verkehrszentrale „Knock“ ausshelen musste.

Für das nächste Jahr hat sich bereits über die Hälfte der Teilnehmer wieder angemeldet! Ein zweites Seminar im Mai dieses Jahres war im Februar schon ausgebucht und die ersten Interessenten für 's nächste Jahr stehen bereits auf der Warteliste. Und auch wir haben vor, 2009 wieder dabei zu sein! **[2]**

### Mitgliederversammlung BBSG

Vorstandsmitglied Christine Giel vertrat die DTMV auf der Mitgliederversammlung unserer kooperativen Mitglieds, der Berlin-Brandenburgische Schlaftragesellschaft (BBSG) in Berlin. **[2]**

### Mitgliederversammlung „Prinz-Heinrich“

Am Jahresende lud der Vorsitzende des kooperativen Mitglieds der DTMV „Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkum-Dampf der von 1909“, Dr. Wolfgang Hofer, zur Mitgliederversammlung ein und berichtete über den Stand der Dinge. (näheres über „Prinz-Heinrich“ s. Innentext). Vorstandsmittglied Brunnhilde Feddern vertrat die DTMV auf der Veranstaltung im Leeraner Kulturspeicher. **[2]**

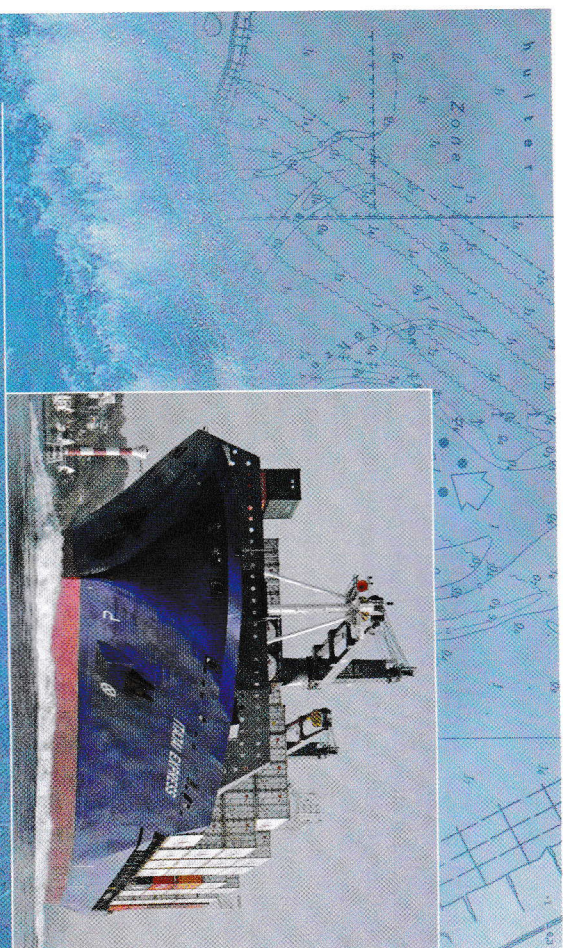
### Treffen der regionalen Vereine mit der Wasserschutzpolizei Emden

Vorstandsmitglied Franz Schmidt und Brunnhilde Feddern nahmen an einem Ausspracheabend mit der Emdener Wasserschutzpolizei in den Räumen des Segler-Vereins Leer teil. Themen des Abends waren u. a. die Schiffsicherheit, Funkzeugnisse, Trinkwasser an Bord – Trinkwasseranlage usw., Umschreiben der alten Motorbootführerscheine durch den Deutschen Motorbootführerband, Beleuchtung auf Schiffen, Führen eines Logbuchs, Diebstahlsicherung und vieles mehr. Wer mehr wissen möchte: [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de).

Dies war ein erstes Treffen der Wasserschutzpolizei mit den umliegenden Vereinen, das regelmäßig wiederholt werden soll, um die Wassersportler „auf dem Laufenden“ zu halten und den Kontakt zu pflegen. **[2]**

### Mitgliederversammlung der GSHW

Auf der Mitgliederversammlung der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) in Lübeck vertrat das Vorstandsmitglied Uwe Freibote, die DTMV. **[2]**



In der Welt zu Hause. In Leer doheim.

Aus Meer mehr machen. Unter dieser Maxima wurden wir zur bewegenden Größe im weltumspannenden Seeverkehr. Das Herz unseres globalen Dienstleistungs- und Logistiksystems schlägt im „Haus der Seefahrt“ an Deutschlands zweitgrößtem Reederei Standort. Von hier aus überzeugen wir anspruchsvolle Kunden über alle Ozeane hinweg mit zahlreichen modernen Schiffen und hochwertigen Leistungen. In der Welt zu Hause, in Leer doheim.

The right course. Worldwide.



HARTMANN  
REEDEREI

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

## „Dumm gelaufen“ – oder so gewollt?

**Neue Änderungen vorübergehender Art zur Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinschStrO) von Brunnhilde Feddern, DTMV**

In der Ausgabe 16 des „KlönSchmack“ der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) berichteten wir ausführlich über die o.g. Änderung. Die DTMV setzte sich besonders mit dem § 6.29 Nr. 7 – Schleusung vom Klein- und Sportfahrzeugen auseinander. S. auch [www.dtmv-online.de](http://www.dtmv-online.de) unter „Wir auf dem Wasser“ – Rechtsfragen.

Rechtsfragen kam bei den Gesprächen und Schreiben mit den Vertretern der Sport- und Berufsschiffahrt sowie dem Verkehrsministerium, Bonn, heraus:

Der Präsident des Deutschen Motor yachtverbandes, Winfried Röcker äußerte sich in einem Schreiben vom 19.12.2007 an das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung in Bonn wie folgt:

„... Von unserem Mitgliedsverein DTMV ehrliehlich ein Schreiben (s. Original in der Anlage) in welchem Herr Feddern sich besorgt über die „Vierundsechzigste VO zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßenordnung“ äußert.

Seine Sorge kann ich nachvollziehen, da hier eine große Rechtsunsicherheit im Verhalten der Traditionsskipper besteht. Diese Unsicherheit ist durch den Anhang „und Sportfahrzeuge“ gegeben. Ich bitte, hier dem Begehren der Traditions-Motorboot-Vereinigung Rechnung zu tragen.“

Am 10.4. 2008 kam die Antwort:  
 „Aufgrund der von der DTMV geäußerten Bedenken gegen die mit der 64. Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung erfolgte Ausweitung der Schleusungsregeln § 6.29 Nr. 7 BinschStrO auf alle Sportfahrzeuge unabhängig von deren Größe habe ich die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen nochmals um ihre Einschätzung gebeten. Diese haben sich übereinstimmend für

die Beibehaltung der neuen Regelung ausgesprochen.

Soweit der DTMV als Grund gegen die Neuregelung auf die auch für Sportfahrzeuge ab 20 m Länge geltenden Vorschriften der Untersuchungsordnungen und die zur Führung dieser Fahrzeuge erforderlichen Befähigungsnachweise verweist, ist dies für die Bewertung des angesprochenen Problems nicht einschlägig. Die angeführten Vorschriften beinhalten die technische Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr bzw. die Feststellung der Eignung zum Fahren der Fahrzeuge. Die Regelungen des § 6.29 BinschStrO sind demgegenüber Bestandteil der Vorschriften zur Verkehrsabwicklung im Bereich der Schleusen an den Binnenschiffahrtsstraßen.

Der DTMV sieht vorrangig jedoch Probleme hinsichtlich geeigneter Liegestellen für Sportfahrzeuge ab 20 m Länge und damit zusammenhängend die Gefahr, gegebenenfalls im Schleusenbereich unter Motor fahrend auf Schleusen warten zu müssen. Hierzu ist festzustellen, dass mit der Neufassung des § 6.29 Nr. 7 BinschStrO weder vom Wortlaut noch vom Sinn her keine Regelung dahingehend getroffen worden ist, dass Sportfahrzeuge aller Größen an Liegestellen für Kleinfahrzeuge festmachen müssen um dort auf ihre Schleusung zu warten.

Aufgrund ihrer Größe sind die in Rede stehenden Fahrzeuge nach § 4.05 Nr. 2 BinschStrO mit Sprechfunk auszurüsten. Sie können sich damit rechtzeitig vorher zur Schleusung anmelden, was nach Aussage des DTMV selbst ja auch Praxis ist. Abhängig von der Situation und der Größe kann den Fahrzeugen wie bisher von der Schleuse ein Platz an den Liegestellen der Großschiffahrt zugewiesen werden, wenn eigens für Sport- oder Kleinfahrzeuge aus-

gewiesene Stellen nicht in Frage kommen. Durch die Anmeldung zur Schleusung mit teils Sprechfunk besteht für die Fahrzeuge zudem auch nach der neuen Regelung die Möglichkeit, ohne Wartezeiten einzeln geschleust zu werden, wenn dies mit der Verkehrslage, dem Verkehrsaufkommen und den Maßnahmen zur Staubhaltung vereinbar ist.

Sofern jedoch der Fall eintreten sollte, dass ein Fahrzeug – und das unabhängig von der Größe – im Schleusenbereich unter Motor fahrend auf Schleusung warten müsste, enthält § 6.28 BinschStrO für das Verhalten entsprechende Regelungen. Zudem hat die Schleusenaufsicht diesbezüglich jederzeit die Möglichkeit steuernd einzugreifen.

Ich kann daher die Befürchtung des DTMV nicht teilen und werde die mit der Neugangs genannten Verordnung eingeführte Neufassung des § 6.29 Nr. 7 BinschStrO beibehalten. Gleichwohl werde ich die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bitten, die Schleusung von Klein- und Sportfahrzeugen während der anstehenden Sportbootsaison genauer zu beobachten und die Fragestellung bei auftretenden Problemen erneut diskutieren.

Da der DTMV sich in der Sache auch an den BDB gewandt hat, habe ich diesen über meine Entscheidung ebenfalls unterrichtet und mir erlaubt, eine Kopie dieses Schreibens beizufügen...“

Nicht erwähnt wurde jedoch, dass auch das Verkehrsministerium den BDB (Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt) um Stellungnahme gebeten hatte und sie auch bekam. Sie lautet folgendermaßen:

„.... auch wir sind Ende Dezember vom DTMV mit beachtlichen Argumenten auf die Änderung angesprochen worden. Die Argumentation des DTMV wiegt aus unserer Sicht schwerer als der Wunsch nach Eindeutigkeit der Regeln durch möglichst wenige Änderungen.(??) Daher sprechen wir uns dafür aus, die offensichtlich aus dem Sportschiffahrt angeregte und vor ihrer Inkrafttreten von uns nicht kommentierte Änderung rückgängig zu machen...“

Fazit: Vertreter der Berufs- und Sportschiffahrt - also die „Kunden“ der Wasserstraßen mit all ihren Erfahrungen sprechen sich für die Argumentation der DTMV aus und bitten um Rücknahme der jetzt bestehenden Verordnung. Das alles spielt keine Rolle und wird nicht berücksichtigt?

Die DTMV bleibt dabei: Mit dieser Regelung wurde eine gefährliche Situation auf unseren Wasserstraßen geschaffen. Das Verkehrsministerium selbst gefährdet mit dieser Änderung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ferner zeigt die Begründung des Schreibens durch das Ministerium eine erschreckende Naivität – fernab von aller Praxis.

Aus einer Pressemeldung des Verkehrsministers Tiefensee in Berlin geht hervor, dass mit einem stark ansteigenden Verkehr – sowohl im Sportbootbereich wie in der Binnenschiffahrt zu rechnen ist und alle Prognosen weisen – zum Glück für die Wirtschaft – darauf hin. Eine klare Linie und Kompetenz wäre hier gefragt und kein „Versuchspalton“.

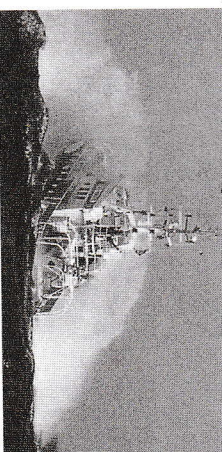


**Mensch und Meer**  
 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

**Seenotretter – für die hab' ich was übrig!**

Weitere Infos:  
 DGzRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,  
 Tel.: 04 21 7 5 37 07-0, Fax: 04 21 7 5 37 07-690,  
 E-Mail: [info@dgzrs.de](mailto:info@dgzrs.de)  
 Internet: [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)  
 Spendenkonto:  
 Postbank Nr. Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046 200



# Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für  
**Schiffselektrik und Dieseltechnik**

Unser Team wartet und repariert fachmännisch und mit Know how!

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

Navigation bei 27° C    Entspannung bei 20° C

**ARBIC**    **SIEMENS VDO**    **YANMAR**  
Eberspächer    Marine

**Webasto**    **WRECO**    **Pruma**  
Marine Comfort    mobile solutions

**A&W**    **BOSCH Service**

**Kfz-Elektrik GmbH & Co KG**  
Heisfelder Straße 110b · 26789 Laer · Tel.: 04 91 - 40 40 od. 92 55 33  
www.auw-bosch.de · e-Mail: info@auw-bosch.de

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

## Angebote / Leistungen

- > günstige Liegeplätze
- > Tages-, Monats- und Saisonlieger)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkalischlammentsorgung
- > Fußböden sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht

Info am Ort & Tel.  
**01805/180182\***  
\*14 ct/min, aus dem dt. Festnetz; ggf. abw. Preise aus dem Mobilfunknetz

**www.ag-ems.de**

# Ag Ems

**AG EMS**

# Traumschiff zu verkaufen

## MS „TÜMMLER“

Baujahr 1972  
Wert: Maassen en Zonen, Leiden  
Abmessungen: 25,00 x 4,60 x 1,40 m, 55 t  
Rumpf: Stahl  
Hauptmaschine:  
Caterpillar 3306, 240 PS/177 KW  
Preis: auf Anfrage

[www.ms-tuemmler.de](http://www.ms-tuemmler.de)

### Sie möchten mehr wissen?

Sie möchten einen Termin für eine Besichtigung an Bord vereinbaren?

Schicken Sie eine E-Mail an:

[info@ms-tuemmler.de](mailto:info@ms-tuemmler.de) oder vereinbaren Sie einen Termin mit unserem Kontaktbüro

Fam. Senkowicz · c/o MS Tümmeler

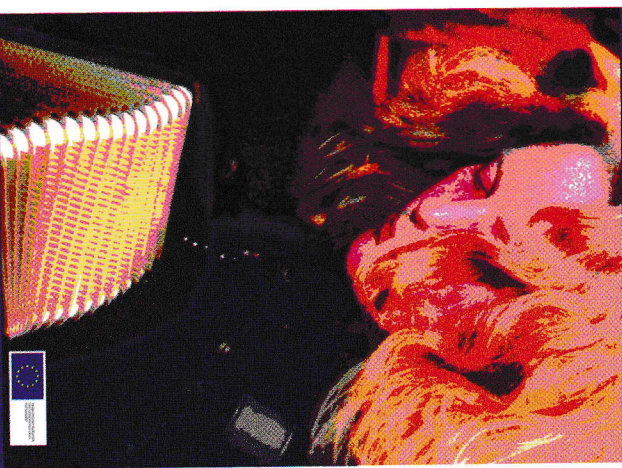
Tel.: +49 (0) 2631 77342

Fax: +49 (0) 2631 77691



# Festival Maritim 2008

8. bis 10. August



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

*VegeSack -  
Bredem's fische Brise!*



**City Marketing VegeSack e.V.**

Gerhard-Rohlls-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)

## Bundesverkehrsminister Tiefensee: Mast- und Schotbruch für die neue Wassersportsaison !

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee wünschte in Berlin am 2. Mai 2008 allen Wassersportlern eine gute Saison und wies unter anderem auf Regulierungen im Funkverkehr hin. „Für die neue Saison wünsche ich allen Wassersportlern viel Spaß, gute Erholung, Entspannung und die notwendige Fitness. Sie betreiben einen faszinierenden Sport inmitten der Natur. Auf Deutschlands Flüssen, Seen, auf Nord- und Ostsee bestehen hervorragende Wassersportmöglichkeiten. Weit mehr als sechs Millionen Menschen verbringen inzwischen ihre Freizeit auf dem Wasser, immer mehr Boote sind unterwegs. Ich bitte alle Wassersportler, mit der gebotenen Vorsicht unterwegs zu sein und aufeinander Rücksicht zu nehmen. Zu diesem Zweck wird der Bund unter anderem konkrete Maßnahmen für die Verbesserung des Lärmschutzes ergreifen.“

Mit einem rund 10.000 Kilometer langen Wasserstraßennetz, Tausenden Seen und 23.000 Quadratkilometern Seewasserstraßen auf Nord- und Ostsee bietet Deutschland hervorragende Bedingungen für den Wassersport. „Wassersport und Wassertourismus sind längst zu bedeutenden Wirtschaftszweigen geworden. Deswegen wird der Bund den Wassersport auch in Zukunft nach Kräften fördern. Wir wollen die Bedingungen für Wassersportler weiter verbessern und bürokratische Hemmnisse abbauen. Dabei hat die Sicherheit der Bootfahrer absoluten Vorrang. Ich setze mich dafür ein. Dass diese fantastischen Sportarten auch in Zukunft mit dem Natur- und Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Allen Wassersportleuten wünsche ich Mast- und Schotbruch sowie stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.“

### Funkzeugnisse:

Wenn eine Seefunkanlage an Bord ist, muss der Skipper ein entsprechendes Betriebszeugnis vorweisen. Die Zahl der verantwortungsbewussten Schiffskapitäne, die ein solches Zeugnis erwerben, ist erfreulicherweise stark angestiegen. Deswegen wird für die Wassersportsaison 2008 und 2009 letztmalig auf ein Bußgeld verzichtet. Hinweis: Ohne Zeugnis wird die Versicherung im Schadensfall möglicherweise eine Regulierung verweigern.

Die Funkzeugnisse der britischen Royal Yachting Association (RYA) reichen für die Teilnahme an Seefunkverkehr an Bord eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes nicht aus. Nach einer erfolgreichen Anpassungsprüfung kann künftig ein deutsches Funkbetriebszeugnis (SRC) ausgegeben werden. Die Details werden zurzeit erarbeitet. **[2]**

## Bundespolizei weist auf Erleichterungen im Sportbootverkehr hin

Aufgrund der bevorstehenden Sportbootfahrersaison weist die Bundespolizei darauf hin, dass im Binnengrenzerverkehr grundsätzlich keine Grenzerlaubnisse für Sportbootfahrer mehr notwendig sind. Durch den Schengen-Vollbeitrag von Polen, Litauen, Lettland und Estland ergeben sich hier auch Erleichterungen im Sportbootverkehr. Sportbootfahrer, die ausschließlich Häfen und Mitgliedstaaten der EU anlaufen, die das Schengenrecht vollständig anwenden, benötigen in Deutschland keine Grenzerlaubnisse

mehr. Das Anlaufen einer zugelassenen Grenzübergangsstelle ist nunmehr nicht mehr erforderlich.

Für den Bereich der Ost- und Nordsee umfasst dies praktisch alle Anrainerstaaten. Auch wenn an den Grenzen keine stationären Kontrollen mehr stattfinden, sind die für den Grenzübertritt notwendigen Ausweispapiere (gültiger Personalausweis, Reisepass und / oder Kinderausweis) immer mitzuführen. Lediglich für Reisen in andere Staaten, unter

anderem Russland, Großbritannien und Irland, ist weiterhin das Anlaufen eines als Grenzübergangsstelle zugelassenen Hafens vorgeschrieben. Sollen bei diesen Reisen andere Häfen für die Ein- und Ausreise genutzt werden, ist eine Grenzerlaubnis weiterhin erforderlich. Diese können bei den Dienststellen der Bundespolizei beantragt werden. Eine Informationsbrochure und ein Antragsvordruck steht unter [www.bundespolizeiamt-see.de](http://www.bundespolizeiamt-see.de) zur Verfügung. **[2]**

## Informationen des Wasser- und Schiffahrtsamtes Bremerhaven zur Verkehrsregelung für Sportboote auf der Weser

§25 SeeSchStr0; Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser

Bundesministerium  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### Schiffahrtspolizeiliche Anordnung zur Verkehrsregelung auf der Weser Vom 20. November 2007

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest erlässt gemäß § 60 Abs. 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193), die zu-letzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I S. 1417) geändert worden ist, zur Regelung des Schiffsverkehrs auf der Weser folgende Anordnung:

#### § 1

(1) Auf der Weser in dem Bereich von Tonne 51 (Weser-km 74,56) bis Tonne 61 (Weser-km 65,95) haben drehende, an- und ablegende, in die Kaiser- und Nordschleuse einlaufende sowie aus der Kaiser- und

Nordschleuse auslaufende Kauffahrteischiffe abweichend von § 25 Abs. 2 Halbsatz 1 SeeSchStrO Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen von weniger als 20 Metern Länge und allen Segelfahrzeugen.

(2) Innerhalb dieses Fahrwasserbereiches haben Fahrzeuge unter Segel deutlich der Richtung des Fahrwassers zu folgen. Das Kreuzen ist in diesem Bereich nicht zulässig.

#### § 2

Diese schiffahrtspolizeiliche Anordnung tritt am 1. Dezember 2007 in Kraft und mit Ablauf des 30. November 2010 außer Kraft.

Aurich, den 20. November 2007

S - 331.5/32

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Nordwest

Im Auftrag Weßeling

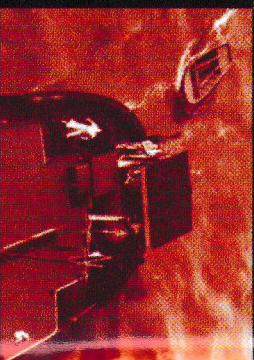
Das neue  
**Museum  
der Deutschen  
Binnenschifffahrt**

in der alten  
Ruhrorter  
Badearnalt  
aus dem Jahre  
1908



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

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



www.B-E-L-A-U.de

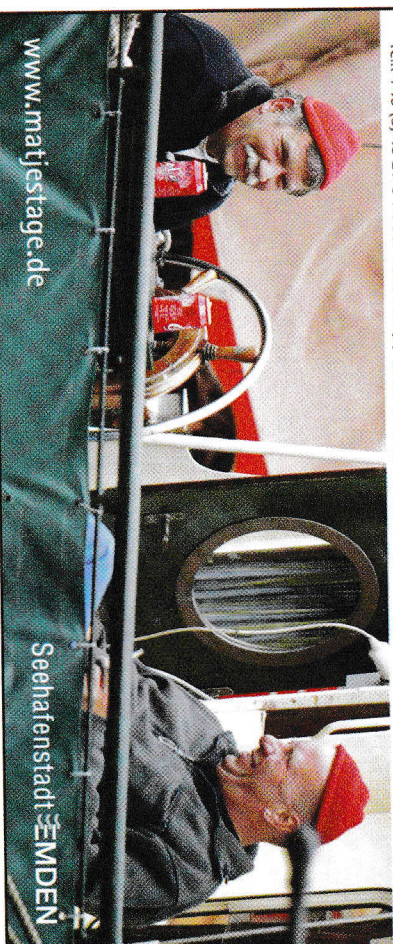
**DUISBURG**  
am Rhein

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

Treffpunkt für Traditionsschiffe  
bei den **19. Emdener Matjestagen**

**30. Mai – 1. Juni 2008**

Tourist-Information Emden • Bahnhofplatz 11 und Alter Markt 2a • 26721 Emden  
Tel.: +49 (0) 49 21-9 74 00 • Fax: +49 (0) 49 21-9 74 09 • E-Mail: [t@emden-touristik.de](mailto:t@emden-touristik.de) • [www.emden-touristik.de](http://www.emden-touristik.de)



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

Seehafenstadt EMDEN

# MAN | Service

## BRUNO BRUNS GmbH

- 24 Std. Notdienst
- Hol- u. Bringservice
- HU, AU, SP und § 57b
- Abnahme täglich
- Schmitz Service-Partner
- BPW Service-Partner
- Reparatur von Nutzfahrzeugen aller Art und Schiffsmotoren

Württembergischer Straße 2 • 26723 Emden  
– Hinter dem DOC-Center am Kreisverkehr –  
Telefon 04921 / 93240 • Fax 932480  
E-mail: [bruns@man-emden.de](mailto:bruns@man-emden.de)  
[www.man-emden.de](http://www.man-emden.de)

## Wir auf dem Wasser - unsere „großen Brüder“

**Zahl der Ausbildungsverhältnisse in der deutschen Binnenschifffahrt steigt um 13 Prozent**

Der ARBEITGEBERVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT teilt mit, dass im Jahr 2007 400 junge Menschen den Beruf des Binnenschiffers erlernten. Nach 356 Auszubildenden im Jahr 2006 melden die Industrie- und Handwerkskammern für das abgelaufene Jahr bundesweit 400 Ausbildungsverhältnisse. Damit setzt sich ein seit acht Jahren zu beobachtender Trend zu mehr qualifizierten Nachwuchs auf der Wasserstraße fort. Jeder vierte Auszubildende stammt aus Nordrhein-Westfalen, das damit den Spitzenplatz unter den Bundesländern einnimmt, gefolgt von Bayern, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Allein im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Duisburg werden 77 Binnenschiffer und Binnenschifferinnen ausgebildet.

Der positive Trend mit 162 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen belegt ein nachhaltiges Engagement der deutschen Binnenschifffahrt für geschultes Fachpersonal. Die zur Deckung des Personalbedarfs dringend erforderliche Steigerung der Ausbildungszahlen wäre ohne die Unterstützung der Bundesregierung durch Zuschuss in Höhe von 2,5 Mio. Euro nicht denkbar, stellt der Präsident des Arbeitgeberverbandes, der deutschen Binnenschifffahrt (ADB), Dr. Wolfgang Hönenmann, fest. Die prognostizierte Zunahme des Güteraufkommens in den nächsten Jahren und das Wachstum der Fahrgastschifffahrt erfordern auch zukünftig gut ausgebildetes Personal für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt, hieß es weiter. Auch für das laufende Jahr wird ein weiterer Zuwachs der Ausbildungszahlen erwartet. Allein am Duisburger Schiffer-Berufskolleg RHEIN haben sich bisher über 100 neue Auszubildende angemeldet, die auf dem vom ADB getragenen Schiffschiff RHEIN Unterkunft, Vollverpflegung und eine Betreuung rund um die Uhr erhalten. Einige Mitglieder der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung haben diese Ausbildungsstätte während eines Sicherheitsseminars kennen und schätzen gelernt.

## Duisburg bekommt einen Fahr Simulator für die Binnenschifffahrt

Das Entwicklungszentrum für Schiffschifftechnik und Transportsysteme in Duisburg gibt bekannt, dass im Mai dieses Jahres in Duisburg-Hornberg in den Räumen des Schiffer-Berufskollegs RHEIN eine Simulationsanlage in Betrieb genommen wird, die genau auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt zugeschnitten ist.

Die neue Anlage steht aber nicht nur für Schulungsmaßnahmen zur Verfügung, um beispielsweise das richtige Verhalten in Notsituationen zu üben; auch bei verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten bietet es sich an, von der neuen Technik Gebrauch zu machen – etwa um zu untersuchen, welche Wasseroberflächen für das sichere Manövrieren großer Schiffeinheiten in einem Hafen vorgehalten werden müssen. Hierzu verfügt die Anlage über ein gesondertes Forschungsmodul, das gerade bereits im Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) in Duisburg-Neudorf installiert wurde.

Dass es gelungen ist, eine solche Anlage in Duisburg zu errichten, ist das Ergebnis einer vom Schulverwaltungsrat der Stadt unterstützten gemeinsamen Initiative, die vom Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt (ADB), dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN sowie dem DST getragen wird. Der Bau der Anlage wird im Rahmen des NRW-EU-Programms über das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie gefördert, hinzu kommen weitere Sponsoren aus dem Gewerbe, den Binnenschifffahrtsverbänden und gewerblichen Organisationen, die mit ihren Spenden das Projekt finanziell unterstützen. Nach den Sommerferien soll die Anlage potenziellen Nutzern und Interessenten vorgestellt werden. **26**

## Das nasse Dreieck in Hörstel

Von Manfred Winter - Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

In Bergeshövede, einem Ortsteil der Stadt Hörstel, trifft die Kanalwelt aufeinander. Er ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die Binnenschifffahrt – vergleichbar mit einem Autobahnkreuz. Hier beginnt der Mittellandkanal und der Dortmund-Ems-Kanal hat schon etwa 108 km Streckenlänge von Dortmund aus, hinter sich gebracht.

### Vom Huckberg zum Kanal

Der Huckberg, nördlich von Bevergern zwischen Rheine und Osnabrück bildet das westliche Ende des vielerorts bekannten Teutoburger Waldes. Er hat eine Höhe von 96 m ü. NN. Dieser Sandsteinzug hat die Region und auch den Kanalbau mit geprägt. So wurde der südliche Steinbruch am Huckberg erstmals im Jahre 1480 beim Bau der St.-Dionysius-Pfarrkirche erwähnt und er wurde auch „Kirchengrube“ genannt. 1544 wurden aus den Steinen des Huckberges sogar die Festungswälle der Stadt Rheine erbaut. Etwa sechs Jahre später wurde das steinerne Emswehr in der Stadt Rheine und 1675 die erste steinerne Emsbrücke mit dem Material des Huckberges gebaut.

Es soll sogar Planungen gegeben haben, den Hemmeler Bach schiffbar zu machen, um die Steine leichter auf dem Wasserwege zur Ems hintransportieren zu können.

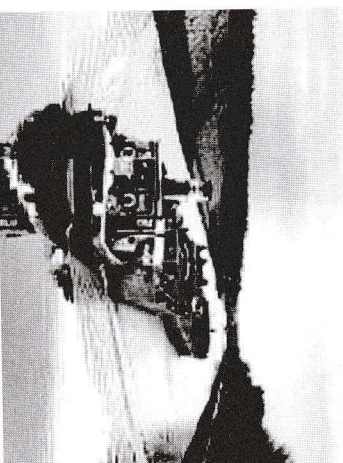
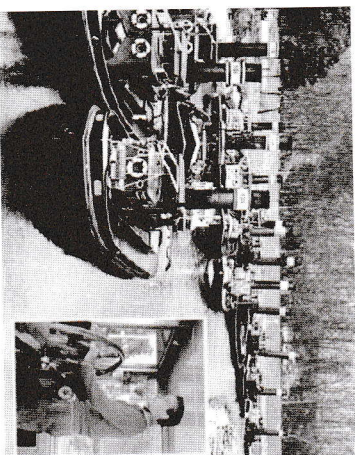
### Kanalbau

1894 wurde der Steinbruch am Huckberg für den Bau des Dortmund-Ems-Kanals an die königliche Kanalbaukommission verkauft. Er befand sich bis in die 1970-er Jahre im Besitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine.

Der Dortmund-Ems-Kanal wurde nach einer Bauzeit von sieben Jahren am 11. August 1899 durch den Kaiser Wilhelm II. in Dortmund am Schiffshebewerk Henrichenburg eröffnet. Er beginnt in Dortmund mit km 0 und endet in Papenburg bei km 225,82.

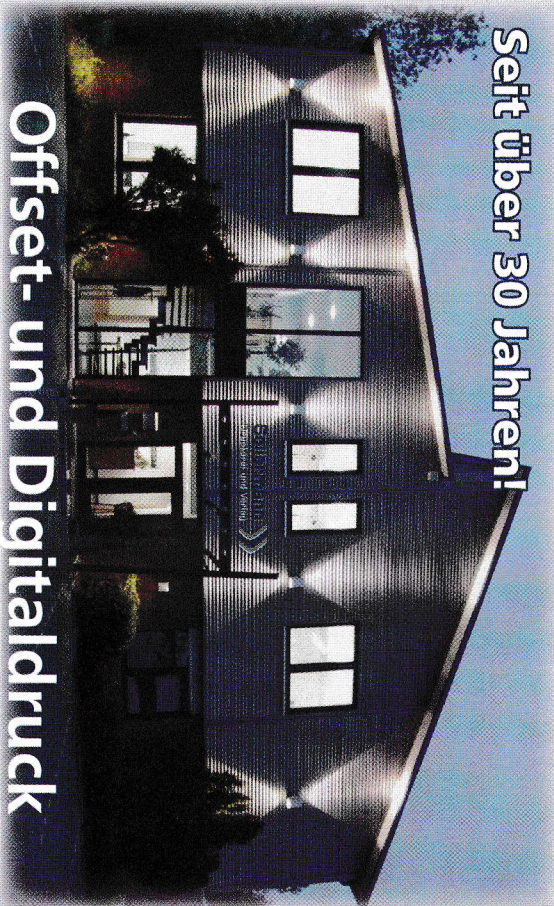
Der Mittelandkanal ist noch nicht so alt wie der Dortmund-Ems-Kanal. Mit dem Bau eines ersten Teilstücks von Bergeshövede bis Hannover wurde 1906 begonnen.

Der Bau war seinerzeit sehr umstritten, da insbesondere die Landwirtschaft in den östlichen Landstrichen des Deutschen Reichs



# Ihr Druckhaus in Ostfriesland

Seit über 30 Jahren!



## Offset- und Digitaldruck

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

**Sollermann**  
Druckerei und Verlag

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



**lütte**  
Bremerhaven 083  
**sail**

27. - 31. August 2008

## Das Sommerfestival der Windjammer

mit über 150 Segelschiffen aus  
20 Nationen.

Herzlich Willkommen  
in Deutschlands Hauptstadt  
der Windjammer.

[www.luette-sail-bremerhaven-2008.de](http://www.luette-sail-bremerhaven-2008.de)





durch den Bau des MLK die Einfuhr von günstigeren Produkten aus dem Westen befürchteten.

Die Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts war im Jahre 1915. Der damalige Kanal hieß auch „Ems-Weser-Kanal“ und war damit vom Abzweig aus dem DEK in Bergeshövede am Nassen Dreieck bis nach Minden befahrbar. Weitere Teilstrecken wurden nach und nach in Betrieb genommen. Heute ist der Mittelandkanal mit rd. 325 km die längste künstliche Wasserstraße in Deutschland.

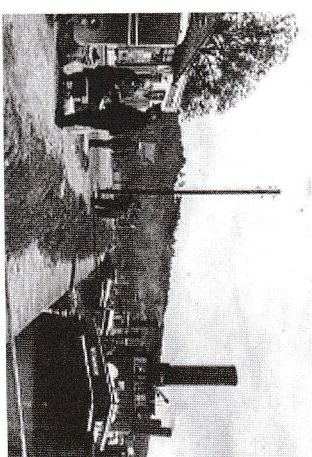
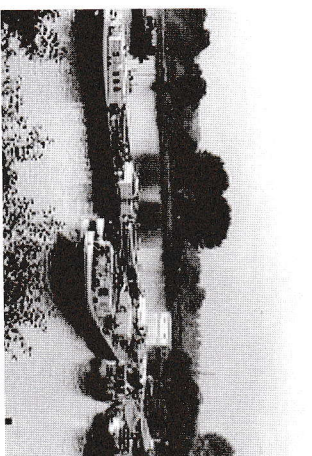
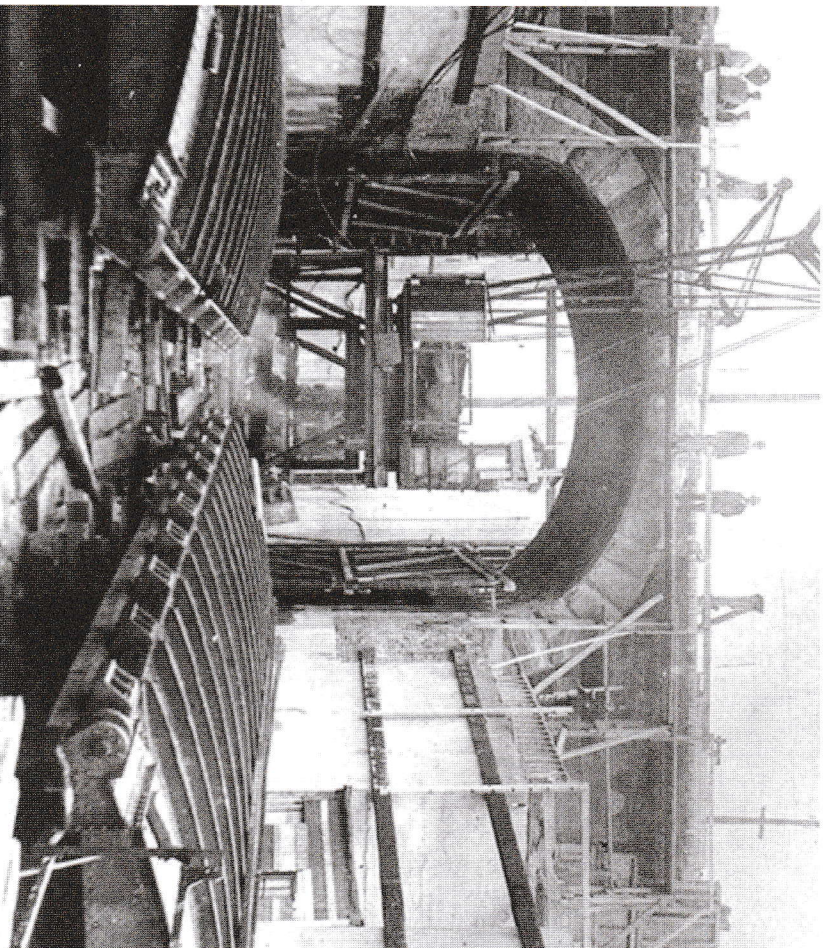
So war das Nasse Dreieck in Bergeshövede mit der Abzweigung des Mittelandkanals aus dem Dortmund-Ems-Kanal in Jahre 1915 „geboren“.

### Schifffahrt

Seit je her ist dem Fahrersmann der Ort Bergeshövede und das Nasse Dreieck ein Begriff.

So wurde schon 1905 das Schleppmonopol per Gesetz beschlossen und eingeführt. Damit waren nur die staatlichen Monopolschlepper auf den Kanälen in Westdeutschland zugelassen.

Der Betrieb wurde durch die damaligen Schleppämter (z.B. in Duisburg, Emden, Minden, Hannover) gewährleistet. In Bergeshövede, am Nassen Dreieck, entwickelte sich das Schleppmonopol wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:  
Mit dem Bau des DEK wurden zunächst die



Schleusen Bergeshövede bei km 108,58 und Bevergern bei km 109,70 in Betrieb genommen. Sie sind beide 8,60 m breit und 67 m lang und haben einen Höhenunterschied von 4,00 m bzw. 4,10 m zu überwinden.

Die Leistungsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals war durch die Abmessungen der Schleusen stark eingeschränkt. Dies wurde damals sehr schnell erkannt und mit dem Bau der Schleppzugschleusen zwischen Henrichenburg und Gleesen (bei Lingen) entsprechend gegen gesteuert.

So entstand die heute noch in Betrieb befindliche große Schleuse Bevergern im Jahre 1914. Diese Schleuse hat eine Hubhöhe von 8,10 m, welche sich aus den beiden einzelnen Hubhöhen der kleinen Schleusen zusammensetzt.

Diese Schleuse wurde mit Sparbecken konzipiert. So konnte der Wasserverbrauch mengenmäßig bei den Schleusenvorgängen etwa auf die Hälfte der eigentlichen Kammerfüllung eingespart werden.

Heute sind die kleinen Schleusen Bergeshövede und Bevergern nicht mehr in Betrieb. Die Schleuse Bergeshövede steht unter Denkmalschutz. Sie ist vom Oberwasser her (direkt am Nassen Dreieck) durch eine Sicherungswand abgeschottet. Weiterhin wurde im Zuge der Landstraße L 833 ein Damm in der Alten Fahrt errichtet. Dieser Streckenbereich aus der Gründerzeit – auch als Alte Fahrt bezeichnet – kann von der Schifffahrt seit 2005 nicht mehr genutzt werden.

### Vom Schirrhof zum Bauhof Bergeshövede und Taucherlehrbetrieb

Der Name „Schirrhof“ entstand aus der Pferdegeschirrlagerstätte, und war schon damals die zentrale Werkstatt der Wasserbauinspektion. Hier wurde schon immer das Personal für die Reparaturen der Schleusen und Bauwerke gebündelt. Im Jahre 1968 wurde der Schirrhof Bevergern nach Bergeshövede verlagert. Er wurde hierauf dem Gelände des aufgelösten Schleppbetriebs neu angesiedelt. Gleichzeitig wurde diese Dienststelle in Bauhof Bergeshövede umbenannt. Im Jahre 2001 wurde an diesem Standort ein Neubau des Außenbezirks Altenheime und des Bauhofes Bergeshövede bezogen. Bereits 1992 wurde auf dem gleichen Gelände ein Taucherlehrbetrieb errichtet, der bundesweit für die Aus- und Fortbildung der Taucher innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zuständig ist.

Neben dem Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine haben auch andere erkannt, wie wichtig der zentrale Standort Bergeshövede ist. Schon vor dem zweiten Weltkrieg wurde in Bergeshövede eine Wasserschutzpolizei mit einem Beamten gegründet. Bis dahin wurde die Schifffahrtspolizei bei den damaligen Wasser- und Schifffahrtsämtern bzw. bei deren Vorläufern angesiedelt. Ebenso haben sich Schiffsausrüster, ein Bunkerboot und

ein Fahrgastschiff mit dem Namen „Nicola“ hier angesiedelt.

### Ausblick in die Zukunft

Auch heute sind es wiederum die Abmessungen der Schleusen, die die Zulassung von größeren Fahrzeugen und somit eine noch stärkere Auslastung des DEK im Wege stehen. Im vergangenen Jahr erfolgte der offizielle Startschuss für die Maßnahme „Ersatz der großen Schleusen“ in der der DEK-Nordstrecke zwischen Bevergern und Gleesen.

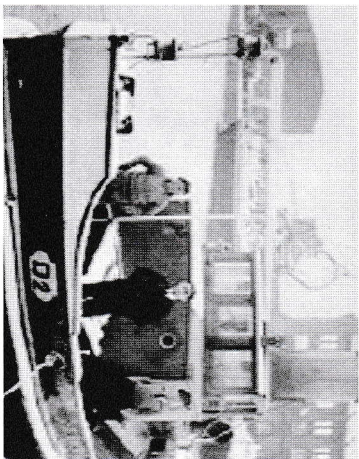
Sie sollen 140 m Lang und 12,50 m Breit werden. Mit den neuen Schleusen können dann Fahrzeuge bis 135 m Länge und 11,45 m Breite den DEK passieren. Im Gegensatz dazu verfügen die heutigen großen Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte und Gleesen nur über eine Breite von 10 m. Sie stehen damit der weiteren Aufwärtsentwicklung des DEK im Wege. Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2017 vorgesehen.

Erwähnenswert ist bei der jetzt angelaufenen Maßnahme die Beteiligung der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Durch diese Beteiligung konnte der Beginn der Maßnahme um etwa 7 Jahre vorgezogen werden.

Noch vor Beginn der ersten Bauarbeiten werden die jetzigen Schleusen ferngesteuert. So ist es vorgesehen, die Schleusen Bevergern – Gleesen von einer Fernbedienzentrale aus zu betreiben. Standort der neuen Zentrale ist zweckmäßigerweise natürlich der Verkehrsknotenpunkt am Nassen Dreieck in Bergeshövede.

### Aussichten

Besuchenswert ist die Info-Box. Hierbei handelt es sich um einen Informationspavillon („rote Box“) in Form einer Schleuse mit direkter Aussicht auf das nasse Dreieck.

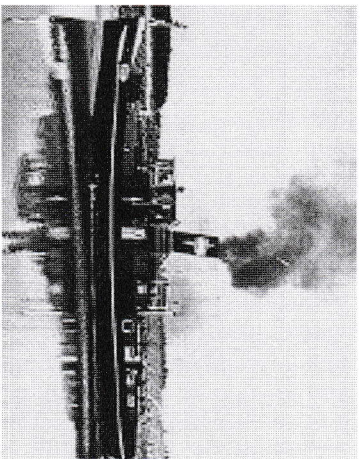


In unmittelbarer Nähe liegt auch die heute denkmalgeschützte kleine Schleuse Bergeshövede, aus dem Jahre 1899.

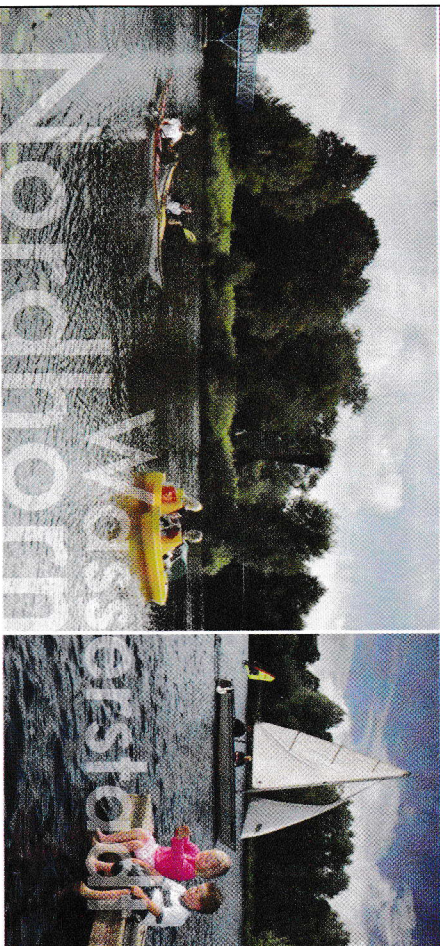
Ein weiterer Zeitzeuge aus der Gründerzeit ist der Bergeshöveder Steg Nr. 112, ein Fußgängersteg, der die jetzige Fahrt des DEK kreuzt. Diese Brücke besteht aus einer überwiegend genieteten Stahlkonstruktion. Sie wurde zum 100 jährigen Kanaljubäum im Jahre 1999 grundlegend vom WSA Rheine saniert, um so der Nachwelt in ihrer ursprünglichen Form erhalten zu bleiben. Von ihm aus ist talwärts schon das Oberwasser der großen Schleuse Bevergern zu sehen.

In der Bergfahrt betrachtet, ist wiederum das Nasse Dreieck mit einem tollen Ausblick zu sehen.

18

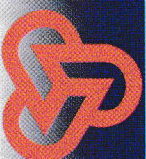


Bootsfahren in der Wasserstadt Nordhorn



nähere Infos: **VW-Stadtmaking Nordhorn e.V.**  
Firnhaberstraße 17 | 48529 Nordhorn  
Tel. **05921-8039-0** | Fax 05921-8039-39  
info@www-nordhorn.de | www.vw-nordhorn.de

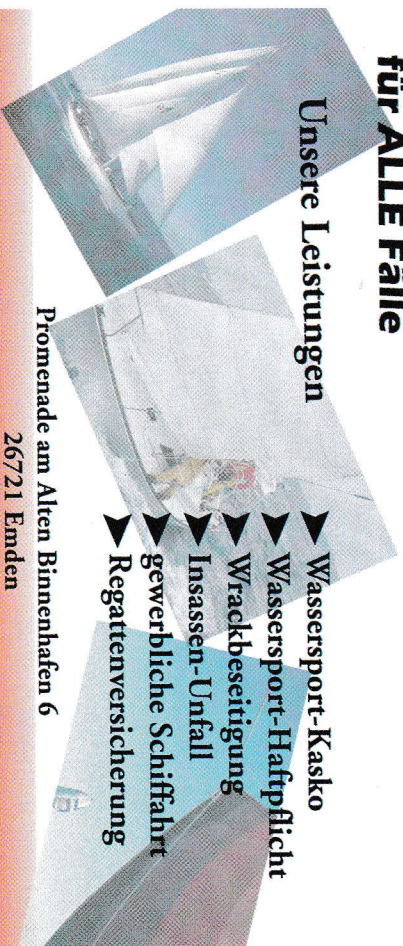
**Nordhorn** ( )  
erfrischend anders



**Heinrich Elbracht oHG**  
**Assecuranz-Makler**

**Maßgeschneidert**  
**für ALLE Fälle**

- Unsere Leistungen**
- ▶ Wassersport-Kasko
  - ▶ Wassersport-Haftpflicht
  - ▶ Wrackbeseitigung
  - ▶ Insassen-Unfall
  - ▶ gewerbliche Schifffahrt
  - ▶ Regattenversicherung



Promenade am Alten Binnenhafen 6

26721 Emden

Tel.: 04921 8908-0 Fax: 04921 8908-28

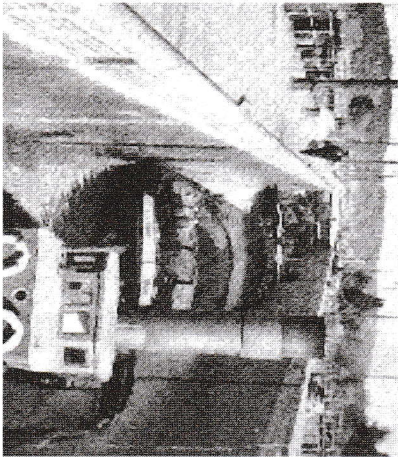
E-Mail: [info@elbracht-ohg.de](mailto:info@elbracht-ohg.de) Internet: [www.elbracht-ohg.de](http://www.elbracht-ohg.de)

# Am „nassen Dreieck“ –

## Eine Episode vor einem halben Jahrhundert von Dieter Feddern, DTMV

Ein Spätsommertag in den frühen 50ern des vergangenen Jahrhunderts: Aus Richtung Münster nähert sich gegen Mittag ein Schleppzug mit fünf Anhängen dem Schiff-fahrtsknotenpunkt Bergeshövede – dem „nassen Dreieck“. Als letzter Anhang mit seiner geringeren Länge von 55 m der in Hamburg beheimatete Elbkahn „GEORG“, beladen mit 600 t Bunkerkohle für die Fischdampfer in Bremerhaven. In Bergeshövede wurden die Schleppkähne neu „sortiert“, d.h. vom staatlichen Bundesschleppbetrieb zu neuen Schleppzügen entsprechend ihren Zielorten zusammen gestellt. Wiederrum lange Schleppzüge für den abzweigenden Mittellandkanal in Richtung Minden, Hannover und zum Teil auch nach Berlin. Gen Norden, Richtung Emden und über den Küsterkanal zur Unterweser nahm ein Monopolschlepper nur jeweils zwei Kähne im Anhang auf, passend zu den zahlreichen Schleusen im Nordabschnitt des Dortmund-Ems-Kanals. Diese „Sortierung“ und Auftragserteilung wurde im Schleppbüro vorgenommen, das seinerzeit in einem Sandsteingebäude auf halber Höhe am Ostufer des Kanals vor der Abzweigung des Mittellandkanals untergebracht war und von dort einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen am nassen Dreieck bot. Das Gebäude musste später dem Kanalausbau mit der Erweiterung des Dreiecks weichen.

Der Kahn „GEORG“, ursprünglich Anfang des Jahrhunderts für die Elbe und Oder gebaut, hatte somit schon einige Jahre „auf dem Buckel“. In den 50er Jahren wurde jeder Schiffsraum zum Transport dringend benötigt, und so manches seltsame Gefährt



Schleuse Bevergern - ein Schleppzug schleust zu Tal

tummelte sich auf den Wasserstraßen. „GEORG“ hatte schon ein paar Umbauten erlebt, war jedoch technisch und bei den Unterküften an Bord weitgehend beim Baujahr stehen geblieben.

Die Besatzung des Kahn „GEORG“:  
 - Der „Schiffmann“ (Schiffsführer) und Eigner Georg A. Ein erfahrener Schiffer, Anfang 50, mittelgroß, drahtig und seh-nig, Kettenraucher und in den Lokalen am Kanal wohlbekannt und ob seiner Freigiebigkeit an Land auch wohlge-litten. Seine Familie fuhr nur in den Schullerien mit, dann galten strengere Regeln an Bord.

- Der Matrose Johann (Jan) P. Anfang 20 aus dem Bergbau für die Schifffahrt abgeworben. Klein, wendig und kräftig sowie durchaus „schiffig“. Für sein Alter zum Teil schon recht „lebenserfahren“ und unter Alkoholeinfluss gelegentlich giftig wie ein kleiner Terrier.

- Der „Schmelzer“ (Schiffsjunge) Dieter, gerade 16 geworden und seit einem Jahr an Bord des Kahns, einem Arbeitsplatz den ihm die höhere Eingebung oder was auch immer eines Berufsberaters und Arbeitsvermittlers in Oldenburg verschafft hatte. Nun, diese Berufswahl von Dieter war letztlich seine eigene Entscheidung gewesen, also musste man die Gegebenheiten zunächst so nehmen, wie sie waren. Er war der „Längste“ an Bord jedoch in der Gestalt noch recht „windschnittig“. Sein „Blau-mann“ als Arbeitskleidung schloßerte um die Figur und wurde deshalb in der Mitte mit einem noch aus der Schulzeit stammenden Ledergürtel zusammen gehalten.

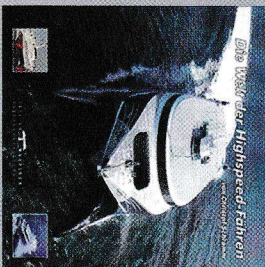
übernehmen und auch über einen Poller zu hängen. Der Kahn war inzwischen vom Schiffmann mit dem Einfieren des Drahtes abgestoppt worden. Zusätzlich wurde dann noch vom Achterschiff ein Draht nach achteraus gesetzt. „GEORG“ hatte seinen Liegeplatz unterhalb des auf der Höhe angesiedelten Sandsteingebäudes mit dem Lebensmittelgeschäft und der angeschlossenen Gaststätte „Alter Fritz“ erreicht.

Der Schiffmann war – wie üblich – schnell „landklar“ um sich „nach weiterer Order“ zu erkundigen. Nach dem Aufklaren des Schiffes bereiteten sich Matrose und Schiffsjunge – noch im Arbeitszeug – auf den Proviantankauf vor, da ja nicht abzusehen war, wann es weiter gehen würde. Schiffsjunge Dieter schnappte sich dazu die noch aus seiner Schulzeit stammende, recht abgegriffene Kunstleder-Akten Tasche sowie das von Mutter stammende Einkaufsnetz. Plastiktüten waren noch in weiter Ferne. Der „Einkaufzettel“ war nicht sehr umfangreich, der recht karge Lohn, der die Selbstversorgung einschloß, die begrenzten Lagermöglichkeiten an Bord (natürlich ohne Kühlschrank und mit Kohleherd) und die noch recht dürftigen „Kochkünste“ des Schiffsjungens in der Verpflegungsgemeinschaft mit dem Matrosen im Vorschiefließen nur einen recht überschaubaren Einkauf zu. Im Hinblick auf das gemeinsame Wirtschaften legte der Schiffsjunge jedoch großen Wert auf die gemeinsame Last des Einkaufs. Dieser war beim Proviantler zügig erledigt und eigentlich konnte es jetzt zurück an Bord gehen....

Nicht von ungefähr waren das Ladenlokal und die Gaststätte durch breite Türen direkt mit einander verbunden, die in der Regel offen standen, um das „Überwechseln“ zu erleichtern. Und so geschah es, dass Schiffmann Georg A. – inzwischen zumindest

## Die Welt der Highspeed-Fähren

Die Geschichte der Highspeed-Fähren reicht gerade mal 50 Jahre zurück. Ihr Lebensweg begann kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit kleinen Tragflächenbooten auf einem italienischen Bergsee. Kaum jemand ahnte, das später einmal gewaltige leicht gebaute Katamarane auch auf hoher See mit noch nie vorher dagewesenen Geschwindigkeiten dahinrasen würden. Die heutigen Schnellfähren repräsentieren den bisher größten erreichten technischen Fortschritt in der Geschichte der Schifffahrtstechnik. Leichte und starke Antriebsmaschinen, neuartige Materialien und revolutionäre Rumpfformen, machten es möglich, den Traum des schnellen Reisens auf das Wasser zu übertragen. Wer die Geschichte dieser schnellen Schiffe, den aktuellen Stand der Technik und die noch gewaltigeren rasenden Riesen, die noch auf den Reisestrecken der Konstrukteure warten, kennenlernen möchte, sollte sich in „Die Welt der Highspeed-Fähren“ begeben!



Autor: Christof Schramm

21 x 21 cm, gebunden, Hardcover broschiert,  
156 farbige und schwarzweiße Aufnahmen und Zeichnungen  
auf 169 Seiten

Erscheinungsdatum: 30. November 2007

ISBN: 978-3-938737-22-4

Preis: 18,80 €

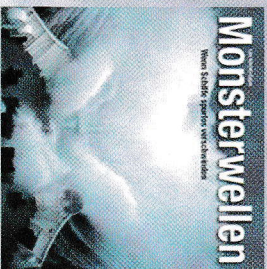


## Monsterwellen - Wenn Schiffe spurlos verschwinden

Riesenwellen, die Schiffe zerschmettern!

Sie galten bis vor kurzem noch als Seemannsgarn: Wellen, so hoch wie ein mehrstöckiges Haus. Wahre Monster, denen die stabilsten Bohrschiffe oder größten Schiffe zum Opfer fallen können.

Doch solche Riesenwellen sind kein Märchen. Seitdem am Neujahrstag 1995 ein 25 Meter hoher Brecher eine Offshore-Anlage in der Nordsee traf, versuchen Forscher in aller Welt, das Rätsel der so genannten Freak Waves zu lösen. Welche der bekanntesten Schiffskatastrophen können solchen Riesenwellen zugeschrieben werden? Das neue Buch „Monsterwellen – Wenn Schiffe spurlos verschwinden“ von Lars Schmitz-Eggen spiegelt den aktuellen Stand der Forschung wider.



Autor: Lars Schmitz-Eggen

22 x 22 cm, gebunden Hardcover broschiert,  
Erscheinungsjahr: 2006

73 farbige und schwarzweiße Aufnahmen und Zeichnungen  
auf 66 Seiten

ISBN: 978-3-938737-12-5

Preis: 19,90 €



Edition Walfisch Verlagsgesellschaft mbH - Schlichte 22 - 28195 Bremen

Tel. 0421 - 522 590-20 - Fax. 0421 - 522 490-10

[www.edition-walfisch.de](http://www.edition-walfisch.de)

# Am nassen Dreieck

**Cafe , Restaurant** - gutbürgerliche Küche  
- Fischspezialitäten  
**Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen  
**Bootsanleger** - Frühstück mit Anmeldung  
**Hafenterasse** - 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)

# NORDFUNK

Hans-Alfred Heinichen

**Service und Verkauf**  
**von See-/Binnenfunk-Anlagen**

Programmierung von Funkanlagen der Marken  
Icom, Simrad, Navico, Sailor, Alan

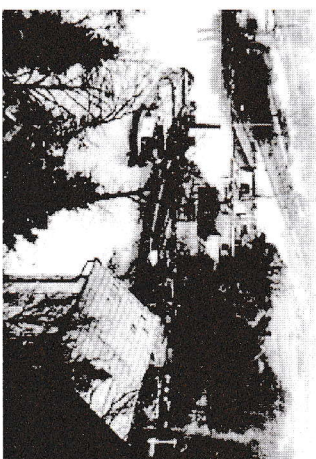
Seilerstr. 1 · D-26506 Norden · ☎ (0 49 31) 53 80  
[nordfunk@nordfunk.com](mailto:nordfunk@nordfunk.com)

beim zweiten Einlaubier angekommen – durch die offene Tür seine beiden Besatzungsmitglieder erspähte. Mit nicht zu überhörendem „Hallo“ forderte er diese auf, sich zu ihm zu setzen. Nun, es war immerhin der Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder folgten dieser Weisung ohne Widerspruch – der Schiffsjunge ob einschlägiger Erfahrungen mit gemischten Gefühlen – bepackt mit dem gerade erworbenen Proviant. Ehe Matrose und Schiffsjunge sich versahen, standen frisch gezapfte Biere zur Begrüßung vor ihnen. Der Matrose nahm dies mit sichtlichem Wohlgefallen zur Kenntnis, der Schiffsjunge weniger. Letzterer hatte noch keinen Gefallen an bitterem, kaltem Bier gefunden und blickte mit etwas Wehmut auf die Flasche Botterbloom-Milch im Einkaufsnetz, fügte sich jedoch in das Unvermeidliche. Nun mit gegangenen, mit gefangenen, mit gehaltenen. Es blieb nicht bei diesen einen Bier.

Aus dem Gastraum konnte man durch die Fenster auf das Geschehen am Kanal blicken. Im Laufe des Nachmittags trafen weitere Schleppzüge ein und geschäftige Dampfschlepper suchten tütend ihre neuen Anhänge zusammen. Gelegentlich ging auch ein Schlepper beim „GEORG“ längsseits und Schlepperleute suchten an Bord – vergeblich – nach der Kahnbesatzung. Entsprechende Beobachtungsinweise des Schiffsjungen an die Schiffsführung wurden jedoch mit deutlichen Handbewegungen als unerwünscht abgetan. Schiffmann und Matrose waren inzwischen schon recht biereselig, Schiffsjunge Dieter auch bei geringerem Biergenuss, wurde einfach müde. Im Laufe des Nachmittags konnte man verzeichnen, dass aufgebrauchte Schleppermatrosen im Gastraum nachfragten, ob hier welche vom Kahn „GEORG“ seien. Unkontrollierte Wortmeldungen des Schiffsjungen hierzu wurden von der Schiffsführung schon im Ansatz unterbunden.

Am frühen Abend stellte die Besatzung des „GEORG“ – nunmehr mit dem Wirt allein im Gastraum – durch Blick aus dem Fenster fest, dass ihr stolzes Schiff nunmehr unterhalb des Hauses einsam und allein an der Liegestelle lag. Unter Verdrängung des Geschehens am Nachmittag kamen Schiffmann und der zwischenzeitlich leicht aggressiv gewordene Matrose zu der Beurteilung, dass ihr Kahn bei der Schleppenteilung offensichtlich benachteiligt wurde. Der Schiffsjunge beteiligte sich als Dienstjüngster und mangels Überblick nicht an dieser Diskussion. Im weiteren Verlauf wurde beschlossen, unverzüglich das Schleppbüro aufzusuchen und dort Protest einzulegen. Der Schiffsjunge fügte sich der Mehrheitsentscheidung und folgte den aufgebrochenen Dienstälteren, bepackt mit den Einkäufen.

Das Schleppbüro hatte einen Vorräum als Wartezone und hinter einem Schalterfenster saß der zuständige Bedienstete des Schleppbetriebs. Am Schalter brachte Matrose Jan recht lautstark das Anliegen der Kahnbesatzung vor. Der Bedienstete wiederum reagierte erobst als er merkte, dass es sich vor ihm um die „verschwendende“ Besatzung des Kahn „GEORG“ handelte. Kräftige Worte fielen hin und her, der Schiffsjunge Dieter im Abseits und nur begrenzt aufnahmefähig; Matrose Jan wurde immer giftiger und versuchte durch die Schalteröffnung den Bediensteten am Kragen zu erwischen. Dieser ließ geistesgegenwärtig das Fenster herab sausen, auf die vorwitzige Hand des Matrosen, der diese darauf hin fluchend zurück zog. Für die Kahnbesatzung war damit dort nichts mehr zu wollen und sie zog sich unter verbalem Protest nach draußen zurück. Bei der folgenden Beratung kamen die beiden Dienstälteren zu dem Ergebnis, dass man mit der damals dort vorhandenen Ruderfähre auf die andere Seite des Mittel-



*Kanaldreieck Bergeshöfde vom Berg aus gesehen. Vorne rechts die Schlepperbetriebsstelle.*

landkanals übersetzen wollte. Zu diesem Zeitpunkt traf die besagte Fähre gerade am hiesigen Ufer ein. Zwei Beamte der Wasserschutzpolizei kamen die Holzterrasse an der Schrägböschung hoch und wollten an der Kahnbesatzung vorbei gehen. „Terrier“ Jan konnte es nicht lassen und giftete die beiden Polizeibeamten an: „Ihr kommt wohl unserwegen?“ Damit war eine lebhafte Auseinandersetzung eingeleitet. Schiffsjunge Dieter verfolgte das Geschehen eher teilnahmslos und hundemüde. Die Holzterrasse zur Fähre hatte auf der einen Seite einen unterstützten Handlauf. Dieser und die Treppe waren wohl Marke Eigenbau und nicht mehr ganz neu. Schiffsjunge Dieter hatte das Bedürfnis, sich an das Gelände anzunehmen. Das war dadurch belastungsnaßig wohl überfordert.

Mit einem lauten Knacken brach die obere Stütze des Geländes ab, der Schiffsjunge sauste mitsamt Gepäck die Böschung hinunter. Zum Glück kam dieser „Rollvorgang“ kurz vor der Wasserfläche des Kanals zum Stehen. Schiffsjunge Dieter rappelte sich unverseht auf, auch der Proviant hatte keinen Schaden genommen. Der Vorfall

war der lebhaften Gesprächsrunde nicht verborgen geblieben. Die beiden Beamten der Wasserschutzpolizei stellten durch Augenschein fest, dass es sich offensichtlich noch um ein jugendliches Besatzungsmitglied handelte, das etwas „angeschlagen“ wirkte. Nach entsprechender Nachfrage führte dies zu energischen Vorwürfen gegenüber dem letztlich verantwortlichen Schiffmann. Nach kurzer Zeit endete dann die unerquickliche Diskussion und die beiden Beamten gingen weiter. Sie waren nicht wegen des Vorfalles im Schleppbüro unterwegs. Die Kahnbesatzung beratschlagte nun das weitere Vorgehen. Man beschloss, den Schiffsjungen an Bord gehen zu lassen, was dieser mit Freude begrüßte. Schiffmann und Matrose ließen sich vom Fährmann auf die andere Seite übersetzen um sich dort in das wie auch immer geartete Abend- und Nachtleben zu stürzen.

Schiffsjunge Dieter machte sich auf dem Leinpfad auf den Rückweg an Bord. Mit einigen Mühen brachte er sich und die Einkäufe mit dem Schwenkbaum auf den Kahn, setzte an der Wasserseite die Ankerlaternen und war froh, sich ungestört in seine Koje zurückziehen zu können.

Am nächsten Morgen war zunächst noch alles ruhig. Schiffmann und Matrose hatten irgendetwas den Weg an Bord gefunden, waren aber offenbar noch nicht wieder voll dienstfähig. Nach ausführlichem Frühstück machte sich Schiffsjunge Dieter an Deck nützlich. Am späten Vormittag stieg plötzlich Rauch aus dem Schornstein der Schifferwohnung im Achterschiff auf. Einige Zeit später kam der Schiffmann an Deck, beinahe zeitgleich mit Matrose Jan. Kahn „GEORG“ war wieder „seeklar“. Am Nachmittag nahm dann ein Schlepper den Schleppkahn wieder „auf den Haken“ und die Reise gingen Norden weiter. **22**

# ZU VERKAUFEN!

Mit oder ohne Liegeplatz.

Es handelt sich um ein fahrendes Wohnschiff mit Liegeplatz (Eigentum) in Amsterdam Zentrum, Type Luxe-Motor gebaut Foxhol 1924, ein

6 Zylinder Daf 575. Es ist 24,93 m lang und 4,16 m

breit. Es ist in einwandfreiem Zustand, werfgepflegt und war im Besitz von einem Maschinbau Ing. Die Ausstattung ist größtenteils Teak in Mahlfertigung, 1 Wohnraum mit Schlafplatz, 1 Schlafzimmer

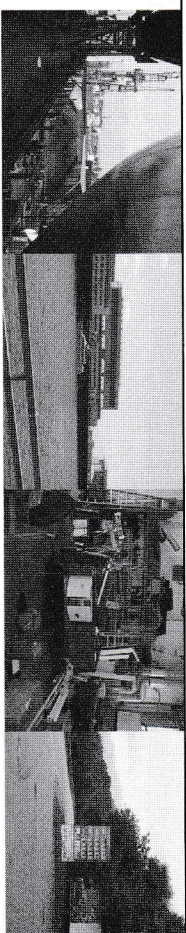
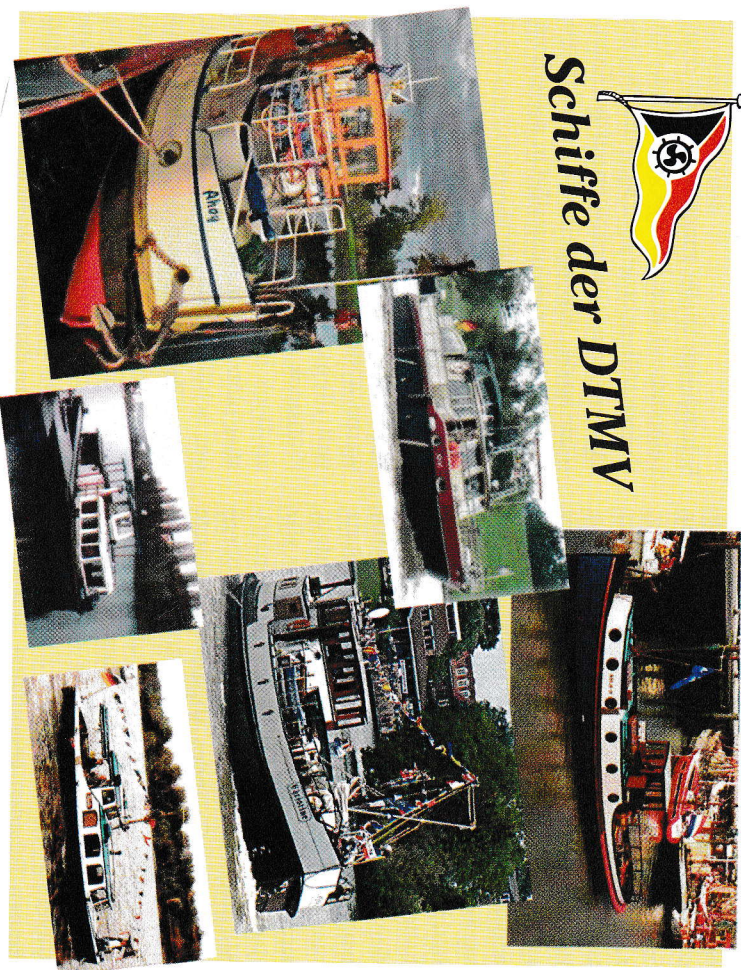
mit Trekkuche und Toilette 1 Küche komplett eingerichtet, Bad und Toilette, 2 mal TV und Sat-Anlage, Kühlschrank, Gefrierschrank, Waschmaschine, Zentralheizung uvm. Preis VB

Mobil: 01 71 -4 30 62 76

Telefon: 06 40 -7 90 61 66 · eMail: [renate-kaestner@t-online.de](mailto:renate-kaestner@t-online.de)



## Schiffe der DTMV



Industriebetriebe

Schifffahrt

Terrasorb L®

Werkstätten

Straßenverkehr

Vollbiologische hochfunktionale Öl- und Chemikalienbindemittel für alle Belange um und auf dem Wasser.

Alle Öl und Schmierstoffe schnell und einfach aufgenommen, mit Terrasorb kein Problem!

Bligenöl mit Terrasorb 2 und 4 l, sicher gebunden, einfach in der Handhabung

Wassersperren mit Terra - Waterproofs bis zu 600 m Gesamtlänge, verhindern Folgeschäden für die Natur.

Aufhängelassen für tropfende Leckagen sind mit Terrasorb kein Problem.

Als Flächenbestreumittel unschlagbar, sie werden begeistert sein.

Einfach, sicher, unschlagbar, günstig, 100% umweltfreundlich, Made in Niedersachsen, 30 Jahre erprobt.

Umweltschutz hat einen Namen :



Erhältet unsere Umwelt, setzt vollbiologische Produkte ein. Qualität muß nicht teuer sein.

Tel . 04289-926392

Fax 04289-9259196 home: [www.euratec.de](http://www.euratec.de) mail to: [info@euratec.de](mailto:info@euratec.de)

Wir informieren Sie gerne, melden Sie sich !

euratec GmbH Zum Heidkamp 18, 27412 Westertimke

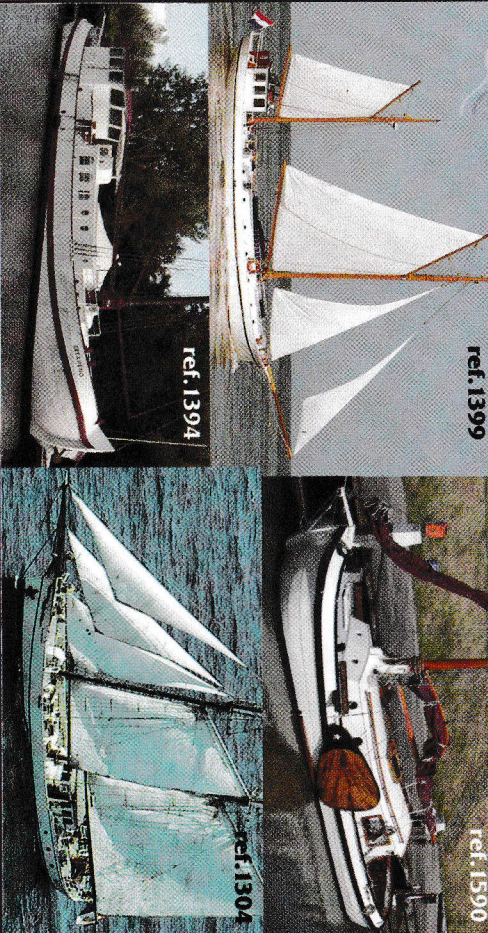
## Schiffsmaklerei Fikkers.nl

Mitglied Niederlandse bond van makelaars in schepen



ref. 1399

ref. 1590



ref. 1394

ref. 1304

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

## Havel-Oder-Wasserstraße

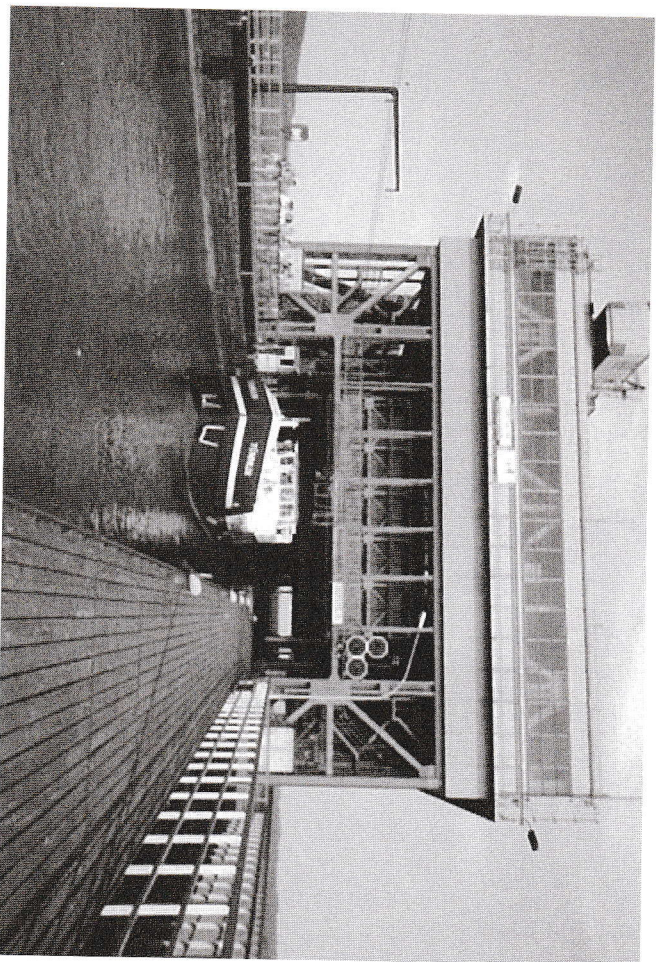
Am 28. März dieses Jahres gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee auf einer Pressekonferenz in Berlin „grünes Licht“ für den Beginn des Neubaus Schiffhebewerks Niederfnow an der Havel-Oder-Wasserstraße. Seit vielen Jahren ist dieses Vorhaben bereits im Gespräch und die Notwendigkeit lange erkannt.

Tiefensee: Die Anbindung des Großraums Berlin mit leistungsfähigen Wasserstraßen und die Stärkung der Wirtschaftsstandorte in Brandenburg sind mir ein besonderes Anliegen. Durch dieses Projekt werden entlang der Havel-Oder-Wasserstraße wichtige Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen.“

Für den Neubau stellt der Bund rund 285 Millionen Euro bereit. Diese Investition wird als dringend erforderlich angesehen,

weil das alte Schiffhebewerk aus dem Jahre 1934 den heutigen Bedingungen der Schifffahrt nicht mehr entspricht. Mit dem neuen Schiffhebewerk werden künftig große Binnenschiffe den 38 Meter hohen Gelandeunterschied am Oderbruch überwinden. Dies sei besonders für die steigenden Kohletransporte zur Energie- und Wärmeversorgung Berlins von Bedeutung. „Durch die Maßnahme wird die Verbindung Berlin – Stettin auch für Containertransporte auf der Wasserstraße konkurrenzfähig.“

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) begrüßt die Entscheidung des Ministers. Aber nicht nur für die deutsche Binnenschifffahrt dürfte das Musik in den Ohren sein – hiervon wird auch die Sportschifffahrt profitieren. **2**



Das alte Schiffshebewerk Niederfnow

## Auf Kurs von Lingen nach Nordhorn

Von Dr. K. G. Röhl, Leiter des Schifffahrts-Museums Nordhorn

Im „Klonschnack“ Nr. 11 . vom Juni 2005 . hatte ich über „Eine Kanalvision - Reaktivierung alter Wasserwege links der Ems“ berichtet. Diese Vision konnte natürlich (noch) nicht voll realisiert werden, sie war ja auch für einen längeren Zeitraum ausgelegt. Dennoch ist hier auf dem Wege dorthin inzwischen schon viel geschehen. Der von unsereim im Juli 2003 gegründete Verein „Grat Ship“ (Gratschaffer Schiffswege und Häfen Instandsetzungsprojekt) hatte den eingängigen Begriff geprägt, der bei der Politik und in der Bevölkerung Wurzeln geschlagen hat, die Stadt Nordhorn nennt sich jetzt schon sogar recht stolz „Wasserstadt“.

### Was ist schon erreicht worden?

Die Weiterfahrt nach Nordhorn ist für Boote bis 5,00 m Länge zugelassen. Weitere Bedingungen sind unter [www.nlwkn.niedersachsen.de](http://www.nlwkn.niedersachsen.de) einzusehen.

2. Unser Verein hat in den Jahren 2004, 2005 und 2007 jeweils einen Bootscorso durchgeführt, um für die Idee der Wiederschiffbarmachung der Kanäle zu werben. Unter dem Slogan „Fest der Kanäle“ wird er nunmehr mit erheblich erweitertem Angebot am 31. Mai und 1. Juni vom VVV-Stadtmärkte Nordhorn in Zusammenarbeit mit unserem Verein organisiert.

1. Der Ems-Vechte-Kanal (= EVK, rd. 21 km) von Lingen bis – zunächst - dem sog. Rawe-Anleger in Nordhorn kann seit 2006 von Sportbooten bis 12,00 m Länge zwischen dem 01.05. und dem 30.09 jeweils von 08.00 bis 20.00 Uhr befahren werden. Dafür gilt zunächst eine dreijährige Testphase. Die Regelungen für den Verkehr sind mit zahlreichen weiteren Informationen in einem Flyer zusammengefasst. Er ist erhältlich bei:

a. Gratschaft Tourismus, Stadtring 22, 48529 Nordhorn, Tel.: 0 59 21 / 96 11 96, Fax: / 96 11 97, email: [tourismus@gratschaft.de](mailto:tourismus@gratschaft.de), [www.gratschaftbenheim.tourismus.de](http://www.gratschaftbenheim.tourismus.de)  
b. VVV-Stadtmärkte Nordhorn e.V., Firnhaberstr. 17, 48529 Nordhorn,  
Tel.: 0 59 21 / 80 39-0, Fax: / 80 39-39, email: [info@vvv.nordhorn.de](mailto:info@vvv.nordhorn.de), [www.vvv-nordhorn.de](http://www.vvv-nordhorn.de).

Die zahlreichen Programmpunkte können hier nur kurz angerissen werden. Am 31. Mai wird das Fest von Nordhorns Bürgermeister eröffnet. An diesem Tag können Boote bis zum sog. Rawe-Anleger fahren, wobei die Betreuung der eintreffenden Boote von unserem Verein übernommen wird. Dort ist am Abend auch ein Skipper-treffen geplant. Die Euregio-Kanu-Rallye wird um ca. 17.00 Uhr an der Grenzschleuse ankommen. Am 1. Juni wird ab 11.00 Uhr an 6 Stationen in Nordhorn eine buntes Programm rund um das Thema Wasser angeboten. Zwischen den Stationen sollen für die Besucher sogar „Wassertaxis“ verkehren.

3. Neben der oben erwähnten Befahrensergung für den EVK und die Vechte sind auch bereits weitere Schritte zur Realisierung der Sportschifffahrt erfolgt:  
- Die Brücke über den Kanal bei der Wasserstraße wurde von 2,70 auf 3,70 m Durchfahrtshöhe angehoben,

## Wasserstraßen

- Die Brücke im Zuge der Verlängerung der Wasserstraße wurde bereits im Planungsstadium entsprechend höher vorgesehen,

- Der frühere Raawe-Anleger, bei dem ehemals Kohlen für das Kesselhaus einer Textilfirma entladen wurden, konnte für Liegeplätze hergerichtet werden,

- Der schon 1904 im Verlauf der Nordhorn-Almelo-Kanals (= NAK, rd. 28 km) erbaute sog. Nino- oder Kluckert-Hafen war zuletzt nur noch als Regenwasser-Sammelbecken genutzt und völlig zugewachsen in einen „Dornröschenschlaf“ gefallen. Mit recht erheblichen Mitteln konnten er und sein Umfeld - u. a. mit einem Slip für Boote - wieder hergerichtet

werden. Leider lassen Brücken mit zu niedrigen Durchfahrtshöhen (siehe unten Punkt 4 und 7) die Zufahrt zunächst nur für kleinere Boote zu.

4. Die Möglichkeiten für das Befahren der Kanäle sehen z. Zt. also wie folgt aus:

Vom Dortmund-Ems-Kanal kommend kann in Lingen in den EVK eingebogen werden. Für größere Boote endet die Fahrt dann beim Raawe-Anleger, weil die danach belegene feste Straßenbrücke nicht unterfahren werden kann (siehe unten Punkt 7). Ein „Knackpunkt“ für das Befahren ist auch die sog. Ewers-Kotting-Drehbrücke, die für Boote ab 1,80 m Höhe gedreht werden muss. Hinter dem Raawe-Anleger wartet

## Wasserstraßen

dann die sog. Verbindungsschleuse noch auf eine erhebliche Renovierung, kann aber in der Saison 2008 provisorisch genutzt werden.

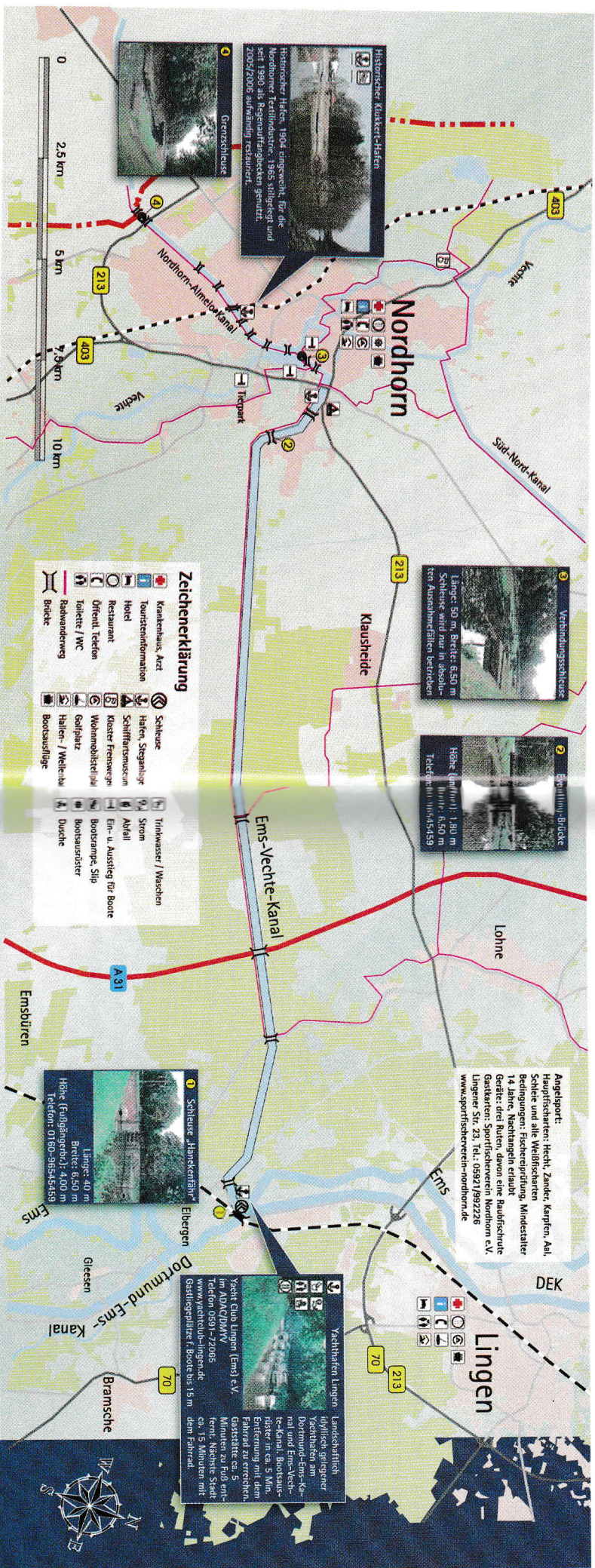
Nach dieser Schleuse beginnen die echten Probleme, denn hier sind im Kanal auf dem Gebiet der Stadt 4 Brücken mit Durchfahrtshöhen von nur 1,50 / 1,70 / 2,50 und 2,90 m anzunehmen. Man hat vor langen Jahren die Stadt „autogerecht“ gestalten wollen und deshalb sogar an das Zuschütten des Kanals gedacht. Da er aber immer auch der Entwässerung diene, wurde darauf verzichtet. Dafür sind wir natürlich heute noch dankbar.

Für kleinere Boote ist jedoch die Weiterfahrt bis in die 800 m entfernte City auf einer

Insel inmitten des Flusses Vechte möglich. Neuerdings gibt es sogar Überlegungen am Ufer der Vechte einen Liegeplatz für ein Restaurant/schiff zu schaffen, es gibt auch erste Vorstellungen für einen Yachthafen.

An der City vorbei können kleinere Boote auf dem NAK bis zur restaurierten Grenzschleuse an der deutsch-niederländischen Grenze verkehren und dabei den sog. Nino- oder Kluckert-Hafen passieren. Danach ist dann einstweilen endgültig Schluss, weil der NAK jenseits der Grenze stellenweise tatsächlich zugeschüttet worden ist, um Brücken einzusparen.

Nebenbei gesagt verkehren in Nordhorn auch zwei Boote des VVV, davon eines mit Solarantrieb. Im letzten Jahr beförderten sie





12261 Passagiere. Beliebte sind einstündige Rundfahrten sowie Fahrten um die Innenstadinseln oder die „Grachten“ im Neubaugebiet auf dem Gelände der früheren Textilfirma Povel. Bei der Fahrt um den Stadtkern herum wird mit der Schifflocke das Signal gegeben, die Köpfe einzuziehen, weil die Durchfahrtsröhren hier an einigen Stellen nur bei 1,10 m liegen. Es gibt auch Kaffeefahrten und nächtliche Mondscheinfahrten mit dann natürlich besonderem Flair.

6. Um Grundlagen für weiter reichende politische Entscheidungen zu schaffen wurde im Februar 2005 von Ecorys / BTE eine „Machbarkeits-Studie“ abgeschlossen. Sie ermittelte Kosten für die Wiederschiffbarmachung für die Sportschiffahrt von rd. 30 Mio EUR +/- 20 % von denen der größte Teil auf die niederländische Seite entfiel. Sie zeigte aber auch auf, dass mit der Revitalisierung der grenzüberschreitenden Wasserverbindungen ein jährlicher Umsatz durch den Tourismus von 13 Mio EUR einhergehen könnte.

7. Um auch die ökologischen und hydrologischen Auswirkungen der Kanalvision zu erfassen, wurde danach ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben. Es enthält auch einen Katalog der zu treffenden Maßnahmen und berechneter Kosten neu. Dazu wurden das Kanalprofil, der Unterwasserboden und die wasserbautechnischen Engpässe ebenso untersucht wie die ökologischen Werte und hydrologischen Gegebenheiten.

Der Bericht wurde den politischen Gremien erst kürzlich bekannt gemacht. Erstellt wurde das Gutachten in enger Zusammenarbeit der Berater von PAU, Royal Haskoning, NWP Oldenburg, De Zwaarte Hond, und InVra Plus und zwar auf deutscher und niederländischer Seite im Auftrag des

Landkreises Grafschaft Bentheim und der Regio Twente mit Unterstützung der Europäischen Union und des Landes Niedersachsen.

Hier ist natürlich nicht der Raum, dieses Gutachten von über 60 Seiten zuzüglich umfangreicher Anlagen im Einzelnen darzustellen. Zusammengefasst sagt es aus, dass keine erheblichen bzw. unlösbaren ökologischen und hydrologischen Probleme festgestellt worden sind.

Für die Sportschiffahrt werden folgende Maße der beiden Kanäle vorgeschlagen: Breite des Kanalbettes 12,75 m, Breite des Wasserspiegels 18,75 m, Kanaltiefe 2,00 m, Durchfahrtslänge 3,50 m, Geschwindigkeit 6 km/h. Diese Maße sind auf Boote von 15,00 x 4,25 x 1,50 m zugeschnitten.

Die Kosten der Wiederschiffbarmachung werden nunmehr auf rd. 54 Mio EUR geschätzt, wobei ein nicht unerheblicher Teil auf die Ausbaggerung des Schlamms und andere Wasserbaumaßnahmen entfällt, die bisher nicht kalkuliert worden waren.

Da die Stadt Nordhorn nach der Entwicklung des NAK aus heutiger Sicht leider die bereits oben erwähnten niedrigen Brücken errichtet hat, beschäftigt sich das Gutachten auch mit der Lösung dieses Problems, das vor allem die mehrspurige feste Brücke im Verlauf der Umgehungsstraße Ostangente betrifft. Aus Kostengründen spricht es sich weder für eine Klapp- oder Drehbarkeit noch für einen kurzen Oorde-Umgehungs kanal aus. Stattdessen wird eine Schleuse vorgeschlagen, mit deren Hilfe Boote diese Brücke unterqueren könnten.

Das Gutachten wurde nunmehr im März 2008 auf beiden Seiten der Grenze auch der

Öffentlichkeit vorgestellt. Auf deutscher Seite gab es nur wenig kritische Stimmen, aber bei unseren niederländischen Nachbarn entachte es eine lebhaftere – auch kontroverse – Diskussion. Sie beschäftigte insbesondere die Landwirte mit dem Thema der „Blauen Stadt Twente“, die aber gar nichts mit dem NAK zu tun hat. Einige Politiker zweifeln auch die Ergebnisse des Gutachtens an. Hier ist also noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Die Kanalvision möchte ja letztlich die Verbindung aus dem deutschen Kanalnetz über den Dortmund-Ems-Kanal, EVK und NAK bis in das niederländische Kanalsystem erreichen. Und dazu ist die Mitwirkung unserer Nachbarn nun einmal zwingend erforderlich.

### Zusammenfassend lässt sich sagen:

Die Idee der Kanalvision ist vor allem auf deutscher Seite „angekommen“.

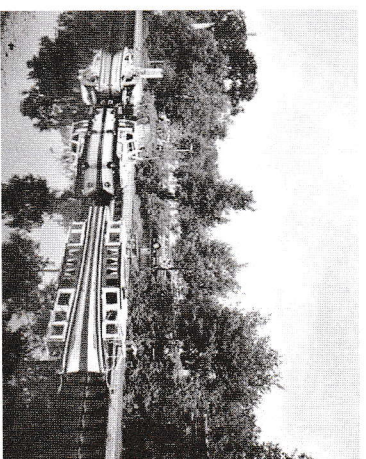
Die in Auftrag gegebenen Gutachten bestätigen die „Machbarkeit“ im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Ökologie und Hydrologie.

Für die Realisierung sind nicht unerhebliche Mittel aufzubringen, sie wird daher wohl noch einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Immerhin hat die Stadt Nordhorn in ihren diesjährigen Haushalt schon 400.000 EUR eingestellt.

Dennoch sind auf deutscher Seite als „Etappenziele“ schon erfreuliche Anfangserfolge zu verzeichnen. Leider halten insbesondere die weiter oben behandelten Hindernisse einen durchgehenden Verkehr (noch) auf.

Als nächste konkrete Schritte schlagen wir vom Verein „Graf Ship“ vor:

Wiederherstellung der Funktion der Verbindungsschleuse.



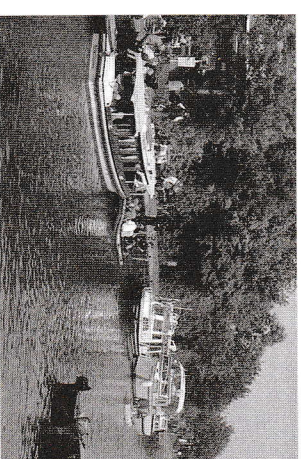
Ausbaggern des EVK bis zu der von dem zweiten Gutachten vorgesehenen Tauchtiefe von 2,00 m.

Erteilung einer allgemeinen Befahrenserlaubnis nach Ablauf der Testphase

Beginn der konkreten Planung für eine Anhebung / Unterschleusung niedriger Brücken

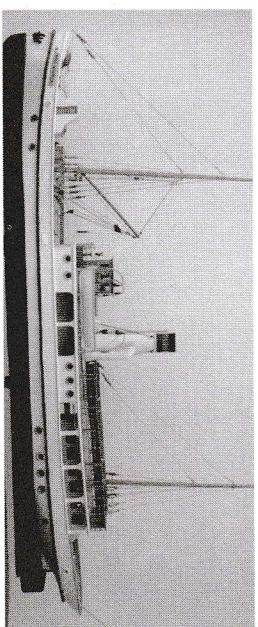
Schaffung von Anlegemöglichkeiten in der Innenstadt

Der Leser wird nun unschwer erkannt haben, dass die Realisierung dieser Kanalvision mit sehr vielen Stolpersteinen gepflastert ist. Dennoch lassen wir uns nicht entmutigen, auf dem eingeschlagenen Weg unbeirrt fortzufahren und dabei das Fernziel nicht aus den Augen zu verlieren. **9**



## Prinz Heinrich: Cirkseena-Schule in Emden baut die Original-Rettungsboote nach

Ein Sponsor für das Material ist herzlich willkommen - von Dr. Wolfgang Hofer



„Von dieser Zusammenarbeit profitieren beide Seiten in hohem Maße“, sagt der Rektor Jan Ewe-Buß. „Die Schüler sehen in der Praxis, wie aus nackten Holzplanen ein komplettes Ruderboot wird, erwerben handwerkliche Fähigkeiten, lernen Sorgfalt und Zusammenarbeit im Team.“ Auf der anderen Seite werde Geld für die Restaurierung der „Prinz Heinrich“ gespart. Der Verein ist dankbar und begeistert von dieser gemeinnützigen Kooperation und hofft, in dieser Art und Weise noch weitere Freiwillige und Betriebe für den Historischen ostfriesischen Dampfer zu finden. Zweitens sei die Übernahme von Patenschaften für eine der verschiedenen Werkzeuge und Arbeiten an Bord eine ideale Möglichkeit, sich mit dem in Deutschland einzigartigen Projekt zu identifizieren.

### Gemeinnütziges Projekt im Leeraner Hafen

Das Schiff ist der/die letzte Zeitzuge des Kaiserreichs und wird nach der Restaurierung der schönste und einzige Doppelschrauber-Dampfer zwischen Amsterdarn und Flensburg sein.

Der Liegeplatz ist wieder die historische Stiege im Allen Leeraner Handelshafen gegenüber dem Kuppenwarf an der Nesse. Der Verein würde sich über neue junge Mitglieder ebenso freuen wie über Erwachsene. Der Reiz für Jugendliche liegt auch darin, dass man mit dem Projekt direkt aufwächst. Da die Restaurierung noch mind. zwei Jahre in Anspruch nehmen wird, besteht die Möglichkeit, sich in der Freizeit je nach Interessenslage direkt in die unterschiedlichen Restaurierungsarbeiten mit einzubringen (Schiffbau, Holzausbau - Linen und Außen, Metallbau, Rohrleitungen, Lüftung, Heizung, Mäler- und Elektroarbeiten etc.). Wegen des Wiederbaus von zwei großen Dampfmaschinen (2x 130 PS) besteht die weit und breit einmalige Chance, die herliche Technik des Dampftriebs kennenzulernen und zu praktizieren.

**Träger:** Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V. Historischer Ems-Borkum-Dampfer von 1909, Graf-Uko-Weg 28, 26789 Leer, Tel. 0491-13796, Fax 9191211

**Spendenkonto:** Sparkasse Leer Witmund, Kto-Nr. 3000 2000, BLZ 285 500 00

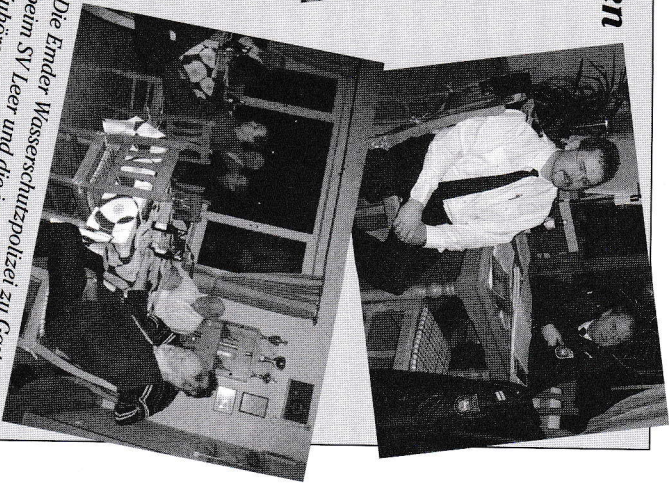
**Informationen:**  
www.prinz-heinrich-1909.de  
Mitgliedsbeitrag: jährlich Erw. 25 EUR, Jugendliche/Schüler Azubi 10 EUR

## Bilderbogen



Mittagstisch in Posthausen

Gemütlicher Abend in der „Schniede“  
Seminar Posthausen



Die Emden Wasserschutzpolizei zu Gast  
beim SV Leer und die interessierten  
Zuhörer.

# Nord-Nautik

Navigation • Kommunikation • Ortung • Sicherheit

Gewerbestraße 7  
26736 Greetsiel

Telefon 0 49 26 - 92 60 60 • Fax 0 49 26 - 9 26 06 16

www.nord-nautik.de • nord-nautik@freenet.de

Wir sind **SIMRAD**-Reparaturzentrum  
Deutschland



Schüler der Cirkseena-Schule in Emden bauen die Original-Rettungsboote nach.

## Reisebericht MS SAUDADE

Von St. Jean de Losne, Frankreich nach Sucek, Holland  
Vom 3. Mai bis 25. August 2006

Von Annette und René Buzio mit Bordhund Jimmy

Am 3. Mai starteten wir bei schönem aber kühlem (10°C) Wetter, von St. Jean de Losne. Am 4. Mai sind wir gegen Abend in Gray gelandet und hatten dort - per Zufall - erfahren, dass der Canal des Vosges - zwischen Corre und Fontenoy le Chateau - wegen eines Leitungsbruchs unter dem Kanal, geschlossen sei. Dies seit 2. bis mindestens 20. Mai! Und ich hatte mich vorichtshaber noch am 2. Mai nachmittags bei der VNF (Wasserstrassenamt) erkundigt, ob es da irgendwo Probleme gäbe. So lagen wir nun dort fest; unsere Stegnachbar von St. Jean de Losne, Paul und Ursi mit der St. Antonius, welche einen Tag später von St. Jean starteten, lagen dann ebenfalls neben uns.

Durch diese «Zwangsferien» war natürlich unsere Zeitplanung etwas aus der Reihe geraten. Nun dachten wir, dass wir es unterwegs nicht mehr ganz so gemütlich nehmen könnten und eher zufahren müssten, denn wir wollten dann in Holland nicht all zu sehr in die Hochsaison geraten.

Doch es kam anders: Vom 28. Mai bis 11. Juni lagen wir dann in Charnes; direkt beim Caravan-Camping-Platz; schön versorgt mit Wasser und Strom.

Nachdem wir vorher fast eine Woche lang z.T. im strömenden Regen, bei heftigen stürmischen Winden und Temperaturen um 8°C



*Bereits am 2. Tag müssen wir „Zwangsferien“ einlegen*

Wir hatten aber noch Glück; Gray ist ein herziges Städtchen, mit guten Einkaufsmöglichkeiten, welche zu Fuss bequem erreichbar sind. So konnten wir all die unvorhergesehen bereits verzehrten Vorräte immer wieder gleich nachfüllen. Das VNF hatte uns ausnahmsweise ein Stromkabel gelegt (so mussten wir nicht täglich 2 bis 3 Stunden den Generator laufen lassen) und wir konnten auch mal bei ihnen

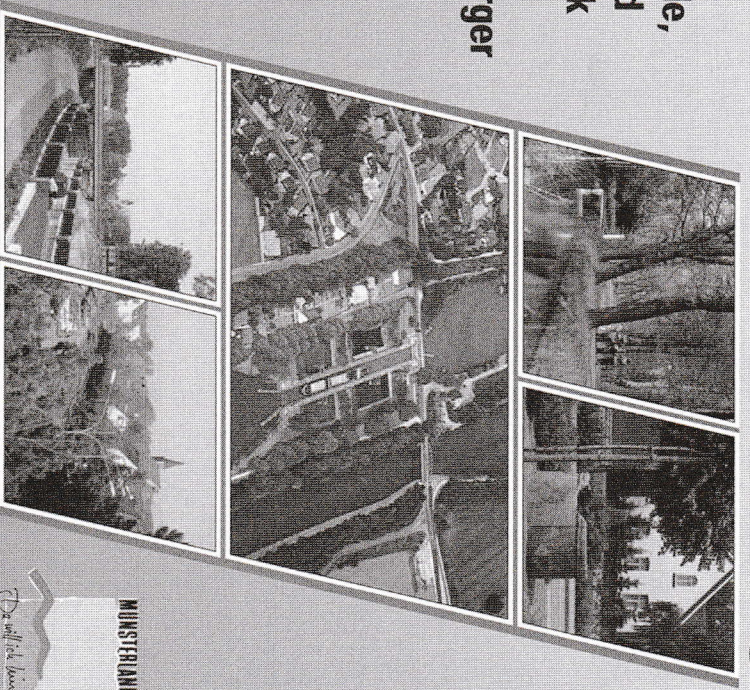


*Teilweise kann es ganz schön eng werden...*

## Stadt Hörstel



**Bevergern,  
Dreierwalde,  
Hörstel und  
Riesenbeck  
im  
Tecklenburger  
Land**



- markierte und gepflegte Wanderwege im Teutoburger Wald
- Hermannsweg, Tecklenburger-Land-Rundweg, Sagenroute
- markierte und gepflegte Radwanderwege in der Parklandschaft des Münsterlandes
- 100-Schlösser-Route, Dortmund-Ems-Kanal-Radweg
- gepflegte und leistungsfähige Gastronomie- und Unterkunftsbetriebe
- Uferpromenade und „Botschaftsgärten“ mit Schiffsanlegestellen am Dortmund-Ems-Kanal

## Stadt Hörstel

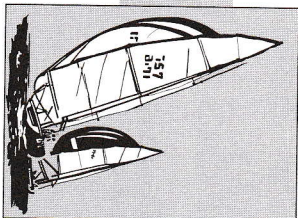
Touristinformation · Kalixtusstr. 6 · 48477 Hörstel-Riesenbeck  
Tel. 0 54 54/911-0 · Fax 0 54 54/911-102 · www.hoerstel.de · stadt@hoerstel.de

# Die Segelmacher

## Masenfertigungen von Meisterhand

- Spray Hood und Persenning
- Markisen
- LKW-Planen
- Abdeckplanen
- Spleis- und Taklarbeiten
- Windschutz
- Freizeit-/Wassersportbekleidung
- Boots- und Yachtbedarf
- Maritime Geschenkartikel
- Nautikutitäten
- ✪ International Bootsjarben
- Tauwerk aller Art

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



Propangas-  
Station

## Salverius Nachf.

Inhaber:  
Vollborth & Battermann

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



GRAFIK-TEAM - LEER

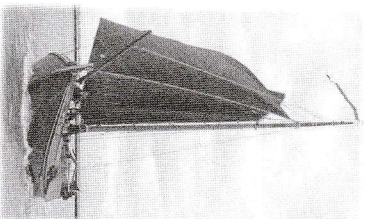
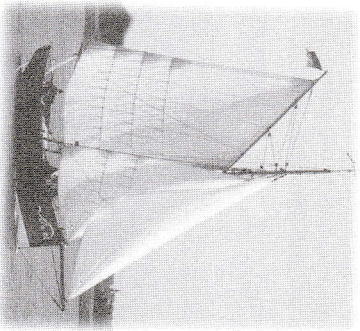
1899 über 100 Jahre

# H. Bülter GmbH & Co. KG

## 2008 BOOTSWERFT

Herstellung  
von Yacht- und  
Kutterneubauten

Reparatur- und  
Kranbetrieb  
Malerarbeiten  
Slipanlage bis 150 to.



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

## Berichte der Mitglieder

bis zu 9 Stunden pro Tag gefahren (mit über 20 Schleusen pro Tag) waren, bzw. «müssen», beschlossen wir, dort liegen zu bleiben, bis das Wetter besser würde. Zudem hatte ich einen «Hexenschuss» eingefangen, welcher einfach nicht bessern wollte. Auch der Chiropraktiker im Ort, konnte mir nicht gross helfen. Ich konnte so natürlich fast nichts machen und so wollten wir auch nicht weiterfahren, obwohl nun die Schleusen bis Toul «runtergehen» und René alleine schleusen könnte, er belegt dann nur hinten am Heck. Beim Ablegen und Anlegen muss ich aber doch fit sein, denn das ist oft nicht gerade einfach und auf Hilfe von Land kann man nicht immer hoffen. An Pfingsten brach dann noch bei René eine starke Angina aus, welche er dann nur mit Antibiotika, welche er natürlich nur nach vorgängigen Arztbesuch bekam, bekämpfen konnte.

Die Fahrerrei und Schleuserei - v. a. auf dem Abschnitt des Canal des Vosges war sehr mühsam. Die automatischen Schleusen hatten oft Pannen (ca. 2 pro Tag!). Gottlob waren wir jedes mal in der Schleuse drinnen, sodass René die glitschige Leiter hochsteigen und den «roten» Knopf drücken konnte, um sich so mit der Zentrale verbinden zu lassen und Hilfe anzufordern. Handy-Empfang war natürlich häufig gerade keiner vorhanden. Für die bedienten Schleusen, hatte die VNF zu wenig Personal.

Zwischendurch mussten wir sogar einen Tag warten, dann bestimmten sie die Tagesetappe, welche wir fahren «müssen» und teilen die Schiffe gleich ein, wer wann fährt. Oder sie haben - einflächtschalber - einfach alle auf 09,00 h aufgeboten und sagten dann: «vous arrangez vous même!» So gab es morgens jeweils ein grosses Gedränge nach dem Motto: wer ist der «Erste» vor der Schleuse! Einige standen dann bereits um 08,25 h davor. Gegen die beweglicheren Yachten/Segler haben wir natürlich wenig Chancen und kamen dann halt immer als Letzte dran. Beim Etappenziel lagen diese dann mit einem Abstand von bis zu 5 Metern von einander schön am Quai und wir mussten dann schauen, wo wir festmachen

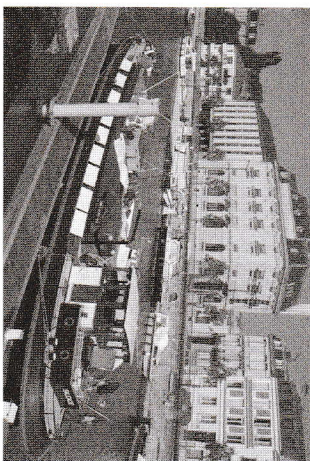
konnten. Waren wir aber mal als erste an einem Anleger, dann steuerten sie direkt auf uns zu und möchten uns gerne als «Ponton» benutzen, was wir jedoch nur zulassen, wenn wirklich kein Platz mehr frei war.

In Toul lagen wir dann erneut 4 Tage, da René einen Rückfall mit seiner Angina erlitt. Da wir uns in den folgenden Tagen z. T. in der «Prärie» aufhalten würden, wagen wir nicht, weiter zu fahren und René suchte dort erneut einen Arzt auf, um eine weitere Dosis Antibiotika sowie andere Medikamente zu erhalten. Ohne gültiges Rezept bekommt man diese wirklich nirgends. Zwei Tagesetappen später lagen wir erneut ein paar Tage in Saint Mihiel, denn René hatte schon wieder leichtes Fieber!

Bis Toul reisten wir - eigentlich ungeplant - häufig gemeinsam mit der St. Antonius, da auch Ursi in Charmes mit einer starken Angina kämpfte. Bereits 5 mal hatten wir uns von einander verabschiedet, doch immer wieder hatten wir sie eingeholt und lagen erneut neben- oder hintereinander. Ab Toul führen sie dann alleine weiter, denn sie hatten ca. Mitte und Ende Juli noch je eine Fahrt mit zahlenden Gästen in Holland und wollten endlich zügiger zuhause, obwohl Ursis Angina auch noch nicht ganz auskurriert war.

Durch diese Umstände verzögerte sich unsere Reise nach Holland immer wieder. Wir beschlossen dann, uns dadurch nicht stressen zu lassen und nun halt vermehrt die schönen Orte, an welchen wir während der Fahrt vorbei kamen, in Ruhe anzuschauen und zu genießen, denn um noch in Holland rumzureisen, wie ursprünglich geplant, reichte für dieses Jahr die Zeit nicht mehr.

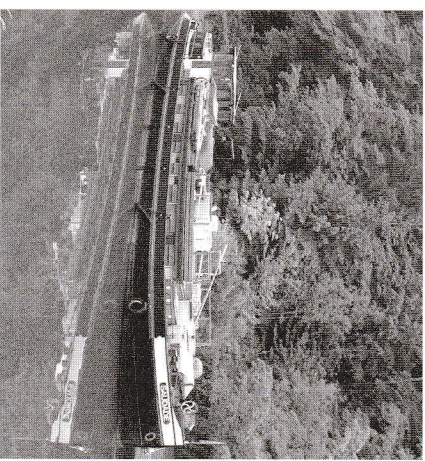
Ende Juni kam dann endlich unser eigentlich erster geplanter wichtiger Stopp: «Verdun». Seit Tagen hörten wir von Bergführern, dass Verdun überfüllt sei, keine Chance einen Platz im Hafen zu finden. Als wir dort anlangten, hatte es jedoch zu unserer grossen Freude gerade noch eine ca. 28 m lange Lücke am Schwimmponton.



Der herrliche Liegeplatz im Herzen von Verdun

Wir genossen dann während 6 Tagen das Liegen mitten in dieser kulturell und geschichtlich ausserordentlich interessanten Stadt, sowie auch das lebhaft Treiben rund um das Hafenbecken. Samstag, 1. Juli, war abends - vor unserer Nase - ein Open Air Konzert und als die Franzosen den Fussballmatch gegen Brasilien gewonnen hatten, ging das Getöse erst recht los. Es war wirklich ohrenbetäubend und dauerte bis gut 01.30 h. Jimmy, welcher ja eine Panik vor Knallgeräuschen hat, litt allerdings sehr.

Dann hatten wir drei aber genug von dem Trubel der Grosstadt und freuten uns wieder einmal so richtig in der Wildnis zu über-nachten.



... Natur pur...

Die Fahrerei ab Givet (Beginn der belgischen Gewässer), war sehr mühsam und z. T. auch hektisch. Die Maas (Meuse) wurde immer breiter, die Landschaft weniger schön (mit Ausnahme der Gegend um Dinant) und da begann dann auch die Grossschiffahrt. Für uns gab es unterwegs fast nur noch schlechte Anlegemöglichkeiten (in die kleinen Yachthäfen können wir, wegen der Grösse, unserer SAUDADE, nicht rein), so mussten wir entweder an den hohen Kahnauern (die Fenster des Steuerhauses ragten manchmal gerade noch zur Hälfte über die Mauerkrone) oder in einem Industriebahnhof, z. T. inmitten der bis zu 100 m langen Monster-Frachter, anlegen. Der erste Halt in Belgien - Dinant - war aber ein tolles Erlebnis: wir konnten gerade noch an einem Schwimmponton inmitten der touristischen Stadt einen Platz ergattern. Das war am letzten Wochenende im Juli, da herrschte «noch» herrliches, warmes/heisses Sommerwetter. Von unserem Logenplatz, unserer Schiffs-Terrasse aus, konnten wir dem Jubel und Trubel auf dem Wasser und an Land zusehen. Ein Wahnsinn, was da alles auf dem Wasser so rauf und runter fuhr (grosse/mitlere/kleine Ausflugsschiffe, alle Arten und Grössen von privaten Yachten, Elektro-, Padel-Böötli, etc., etc. und zwischendurch immer wieder mal ein grosser Frachter.)

Ab Montag, 31. Juli änderte sich aber alles schlagartig, das Wetter wie auch die Umgebung. Bei kühlem (17°C) Wetter und leichtem Nieselregen fuhren wir los nach Namur. Dort lagen wir an einem guten Quai (allerdings ohne Wasser und Strom) und blieben dort erneut drei Nächte, damit wir unsere Reiseplanung (\*\*Einreise in NL am «Sonntag», dazu komme ich später noch) einhalten konnten.

In Namur gibt es einen Yachthafen für ca. 20 Yachten und einen Kilometer langen Quai. Für uns «plaisanciers» sind aber davon nur gerade 300 m vorgesehen, der Rest ist für die

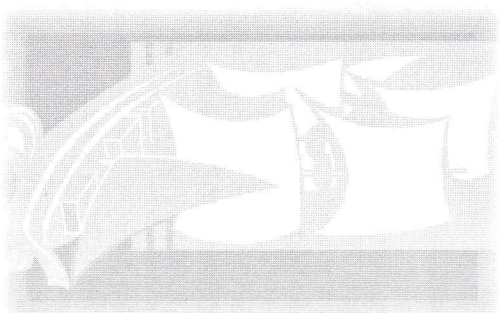
# BINNENSCHIFFFAHRTS



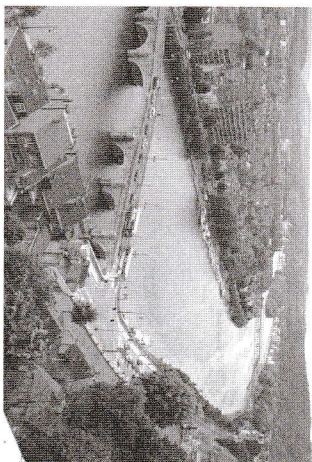
## VERLAG GMBH

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

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



Binnenschiffahrts-Verlag GmbH  
Haus Rhein • Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg (Ruhrort)  
Telefon: 0203-80006-20 • Telefax: 0203-80006-21  
[www.binnenschiffahrts-verlag.de](http://www.binnenschiffahrts-verlag.de)



Natur: Blick von der Zitadelle...

Commerce Schiffe reserviert. Der Yachthafen konnte den Ansturm der Yachten nicht schlucken, so mussten auch diese am Quai anlegen. So lagen sie dann z. T. bis zu dritt im «Päckli» neben einander. Diejenigen, die sich doch in den Commerce-Teil legten, wurden um 17.00 h von der Polizei weggeschickt! Das empfanden wir dann doch als äusserst stur, all die Tage hatten nicht mehr als drei Berufsschiffe an dem Quai übernachtet, hunderte von Metern blieben leer.

Am 3. August ging's dann weiter nach Huy, grösstenteils im strömenden Regen und mit stürmischen Winden. In Huy gibt es wieder nur einen kleinen Yachthafen und beidseitig Kilometer weit nur ganz hohe Mauern, mit Pollern, welche ca. 50 m von einander entfernt sind (für uns mit 23 m Länge gar nicht ideal). Zum Glück, gab es auch Abschnitte mit einem Geländer, so dass wir dieses als zusätzliche Festmachermöglichkeit verwenden konnten. Jimmy, z. T. auch wir, wenn keine Leiter in der Mauer angebracht war, mussten dann von der Terrasse über die Gangway, um an Land zu gelangen. Ab Huy, fahren nun auch die ganz grossen Frachtschiffe und Schubverbände und das auch in der Nacht! Das Liegen an der Mauer wurde zur Tourtour. Wir wurden von den Wellen andauernd an die Mauer geschlagen und schaukelten wie im Schaukelstuhl. Wenn sich die Wellen nach ca. 15 Minuten beruhigt hatten, kam

der nächste Brummer und es begann von neuem. René hängte 4 Pneutender und zwei Hartgummitender raus, welche immerhin den Rumpf schützten und die Schläge dämpften. Im Schiff drinnen gierte und knarrte es vernehmlich und wir hatten schon etwas Mitleid mit unserer SAUDADE. An Schlafen war vor 23.30 Uhr nicht zu denken, dann beruhigte sich die Lage etwas. Um 05.00 Uhr ging es dann bereits wieder los. Auch fahren diese Riesenspötte meistens volles Rohr: so tuckerten wir einmal schön gemächlich mit ca. 10 km/Std. dahin, als ich einen solchen, ungeladenen, von hinten, auf uns zubrausen sah, welcher dann im Karacho, ca. 10 m neben uns vorbeirauschte. Und dies, als uns gerade ein geladenes, ebenfalls so grosses Schiff kreuzte. Es kam mir vor, wie im Film «Der weisse Hai», als dieser mit offenem Schlund angriff! Das war wirklich ein sehr ungutes Gefühl. Am nächsten Morgen ging es um 07.00 h weiter nach Liège, wiederum meistens im Regen. Dieser Abschnitt ist äusserst hässlich und trostlos, er führt mitten durch die Industriezone. Grauenhaft, was da ungefiltert in die Luft oder ins Wasser gelassen wird. Auch in Liège lagen wir wieder an einer Mauer und auch hier war in der Nacht nicht an ein ungestörtes Schlafen zu denken. So beschlossen wir am Samstag etwas weiter zu fahren und unser Glück in einem Industriebahnhof, kurz vor der holländischen Grenze, zu versuchen. Dort sollte es etwas geschützter und ruhiger sein, gemäss Info von Paul und Ursi (St. Antonius), was es dann tatsächlich auch war. Ausganges Liège hatten wir am Samstag an einem Bunkerschiff noch alle unsere Tanks und Kanister mit günstigem roten Diesel gefüllt. (das ging damals noch) sodass die Fahreier ab hier etwas weniger kostspielig wurde.

Am Sonntag, 6. August, ging es dann ganz früh los, denn heute stand uns/mir meine «Alptraumschleuse», die Lanaye, mit einer Hubhöhe von knapp 14 Metern, bevor. Schon bei unserer Überführungsreise im Jahre

**H. LOHMANN**  
SCHIFFS- UND INDUSTRIEBEDARF e. K.  
[www.lohmann-haren.de](http://www.lohmann-haren.de)



Lieferant für die Binnen- und Seeschifffahrt

• gut • schnell • günstig

Schiffs- und Industriebedarf e. K.

49733 Haren (Ems)  
Telefon (0 59 32) 7 34 70

Bunkerboot Lohtank III  
45711 Datteln  
Mobil (0 1 71) 3 55 22 17

Jetzt auch

**DIESEL**

für die Sportschifffahrt:

Bunkerboot Lohtank I  
49733 Haren (Ems)  
Mobil (0 1 60) 96 45 66 71

Bunkerboot Lohtank II  
48145 Münster  
Telefon (0 2 51) 23 56 19

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

## Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Maschinen- und Waagenbau

Einbudiesel

Durchführung von:

Getriebe

Schiffsreparaturen

Wellenanlagen

Motorinstandsetzung

Propeller

Bootslagerung

Kupplungen

Außenborder

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

1998 war mir diese ein «Gräuel» gewesen. In den kleinen Schleusen muss man während des Schleusenvorgangs 7 Mal die Leinen umhängen, etwas was ich sehr hasse. Von Montag bis Samstag werden die kleinen Schiffe in einer der beiden kleinen Schleusen, die Frachtschiffe in der grossen Schleuse geschleust. Die grosse ist als einziger mit Schwimmpollern ausgestattet. \*\*So gab uns ein Ehepaar den Typ, am Sonntag zu schleusen, denn da werde - für «alle» Schiffe - nur die grosse Schleuse bedient. So standen wir bereits um 08:10 h vor der Schleuse, ausser einer 38 Meter Peniche war kein Schiff und auch keine Menschenseele zu sehen. Wir legten uns hinter die Peniche und ich ging den Eigner fragen, was los sei. Dieser erklärte mir dann, dass sonntags erst um 09:00 h geschleust wird!!! Punkt 09:00 h fuhren wir dann mit noch zwei weiteren Penichen in die Schleuse rein, der Abstand der Schwimmpoller passte bestens auf unsere Poller an Bug und Heck, sodass René und ich problemlos belegen konnten und dann ging es ganz sanft und gemächlich in die Tiefe. Herrrrrrlich!!!! (In Holland haben gütlicherweise die hohen Schleusen fast alle Schwimmpoller). Und nun haben wir Holland erreicht!!!

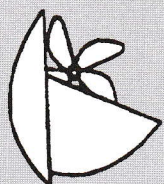
Am Montag, 7. August fuhren wir wiederum früh los und wurden bei den nächsten beiden hohen Schleusen, (Abmessungen: Länge: 142 m, Breite 16 m, Hubhöhe 11,35 m) umgehend und ganz alleine geschleust.

Vom Montag, 7. August bis inkl. Freitag, 11. August, lagen wir im Prins Maurits-Yachthafen, de Koeweide, in Wessen (Bei Maasbracht). Es handelte sich dabei um eine schöne Marina mit 800 Liegeplätzen. Für unsere Schiffsgrösse gab es zwar nur ein paar wenige Plätze. Von zwei Bekannten, die ein ähnliches Schiff wie wir haben, wussten wir aber, dass solche hier willkommen sind, sonst hätten wir es nicht gewagt, in den Hafen rein zu fahren. Als wir ankamen,

war natürlich der Anmeldeporton der Capitanerie besetzt, so mussten wir im grossen Becken zwei Runden drehen, bis wir den Hafenmeister per Telefon erreichen konnten und dieser uns dann einen Liegeplatz zuwies. Auf den Stegen und auch auf den Schiffen standen die Leute und schauten uns zu... dieses Ereignis (Anlegemanöver) wollte sich natürlich niemand entgehen lassen. Um den Steg optimal anfahren zu können, musste René zwar nochmals eine ganze Runde drehen, legte dann aber problemlos an den zurückversetzten Kopfsteg Nr. 1 an. Zwei nette deutsche Herren kamen daher gelaufen und halfen uns beim Festmachen. Der Bug und das Heck der SAUDADE ragten zwar je 3 Meter über den Steg hinaus, aber da an diesem, eher kleinere Boote lagen, ging das gut. Die deutschen Helfer informierten uns sogleich über alle Annehmlichkeiten der Marina. So genossen wir wieder einmal einen Anleger mit Wasser und Strom (mussten nicht mehr jeden Tag den Generator 3 bis 4 Stunden laufen lassen), die schönen und sauberen Duschen (acht war das herrlich wieder einmal so richtig ausgiebig zu «götschen») und ich konnte mit gutem Gewissen Wäsche waschen, ohne an den Wasserverbrauch denken zu müssen. (In Belgien gab es für uns fast keine Möglichkeiten um Wasser zu bunkern, da wir ja nur selten in die Yachthäfen rein konnten).

Ferner hatte es auch ein herziges und gutes kleines Hafenrestaurant. Wir leisteten uns diesen «Luxus» in einer Marina zu liegen, obwohl es, für unsere Schiffsgrösse, nicht ganz billig war, aber die letzten 10 Tage waren wirklich äusserst ungemütlich gewesen, sehr anstrengend und nervenaufreibend, v. a. für/mit Jimmy. Wir waren alle drei etwas am «Anschlag» und ab und zu etwas «gereizt». Für Jimmy gab es auch oft keine Wiese. Als Ersatz mussten dann einige Bäume mit ein paar Grashalmen herhalten.

Am Samstag, 12. August, ging es dann weiter nach Tegelen und am Sonntag nach Mook, ebenfalls ein schöner Yachthafen, wo wir wiederum drei Tage liegen blieben,



**Motor Meyer**

Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

• Neue und gebrauchte Motoren

• Marinisierungssätze

• Ersatzteile

• Zubehör

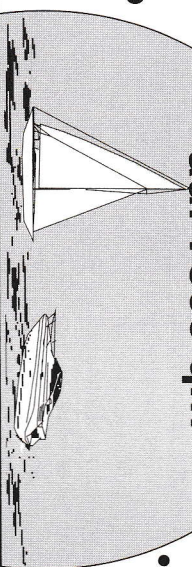
• Trailerslip

**Service**

**rund ums Boot  
auf 7500 qm**

• Winterlager  
in der Halle  
oder Frei  
fläche

• Boots-  
zubehör  
von A - Z



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

[www.motor-meyer.de](http://www.motor-meyer.de)



seit 1866

**Seilerei SAMMT**  
Herstellung und Vertrieb von Seilervaren aller Art

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

**Seilerei Lutz Sammt**

Moschwiizer Straße 21  
07985 Elsteiberg

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

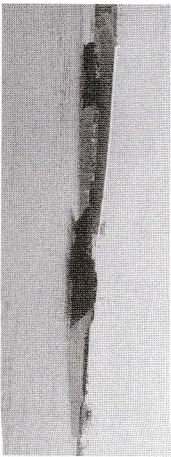
**5% Rabatt**  
mit folgendem  
PromoCode:  
**DTMV17**

[www.seil-shop.de](http://www.seil-shop.de) • [www.sammt.de](http://www.sammt.de) • e-mail: [seilerei@sammt.de](mailto:seilerei@sammt.de)

da uns dort einerseits unsere deutschen DTMV-Freunde, Franz und Maria, von der «SOLITAER», besuchen kamen und andererseits wir gutes und stabiles Wetter für die ca. 20 km langen Bergfahrt auf dem Waal (Rhein) abwarteten. Diese Etappe lag uns sehr auf dem Magen, denn der Waal ist die «Autobahn» für die Schiffe. Da sausen nicht nur 100 metrige Schiffe rauf und runter, sondern auch Containerfrachter und vor allem Schubverbände mit Längen bis 180 Meter. Und da überholen sich zwei Schiffe auch wenn bereits zwei entgegenkommende am überholen sind. Unterwegs haben wir zudem noch von vielen Schiffen andauernd die - eigenen oder gehörten - schlimmen Erlebnisse/Geschichten über das Fahren auf dem Rhein erzählt bekommen. Ferner hatten wir keine Ahnung, was unser 65 PS Motor - gegen den Strom - schaffen und, ob das angeschlagene Getriebe halten würde.

Am 16. August beschlossen wir, das Wagnis einzugehen, trotz nicht optimalen Wetterbedingungen, aber wenn wir auf den optimalen Tag hätten warten wollen, wären wir wohl heute noch dort. Die vorgängige Anfahrt von gut 2 Stunden kam uns schon wie eine Ewigkeit vor. Dann standen wir vor der - unübersichtlichen - Einfahrt auf den Waal und warteten auf das OK der Meldestelle, um einzufahren. Ca. 5 Minuten warteten wir dort und sahen nur, wie ein grosser Brummer nach dem anderen vorbei fuhr. Etwas Herzklopfen hatten wir schon, als dann per Funk das Kommando kam: «SAUDADE, sie können einfahren», denn wir mussten sogleich nach dem Einbiegen auf die Gegenseite gehen und die blaue Tafel mit Blinklicht setzen, um den zu Tal fahrenden Schiffen anzuzeigen, dass wir auf der «falschen» Seite fahren. Die bergfahrenden Schiffe gehen, um der starken Strömung auszuweichen, immer auf die Innenseite der Kurve, sodass man dauernd von der linken zur rechten Seite und umgekehrt wechselt. Die talfahrenden Schiffe zeigen dann ebenfalls mit der blauen Tafel, dass sie die Aufforderung gesehen haben und

wechsell die Stromseite. Anfänglich zweifelte ich daran, dass die grossen Pötte - «uns», privaten, kleinen «Schnauter» - überhaupt als ihresgleichen anerkennen würden... Aber anscheinend gehören wir - mit mehr als 20 m Länge - effektiv zur «Grossschiffahrt» und unserem Wunsch wurde ohne Ausnahme entsprochen.



... eine halbe Brücke kam uns auf dem Waal entgegen

Wir schafften so zwischen 3,8 km bis max. 6,7 km/Std. bei einer Gegenströmung von 3,5 bis 6,5 km/Std. Wir benötigten 3 ¼ Stunden, da wir nur mit max. 1000 U/min (wegen dem Getriebe) fahren wollten. Eine sehr lange Zeit, v. a. für René, von dem natürlich volle Konzentration abverlangt wurde. Dann bogen wir ab in den Pannerdenkanal, anschliessend in die Jissel. Das Fahren hier war dann beinahe noch unheimlicher als auf dem Waal, denn da ging es zu Tal mit gut 13,5 km/Std. Auf der Jissel lagen wir in Zutphen in einem «Museumshafen» inmitten lauter historischer Schiffe. Das war sehr interessant, sowohl die Schiffe als auch die Leute, die ebenfalls meistens dauernd darauf leben. Wir haben uns da sehr wohl gefühlt, denn «hier» war unsere SAUDADE, trotz ihren diversen erlittenen Kratzern und Schrammen, welche sie auf der Fahrt von Frankreich bis Holland erhalten hatte, eine der gepflegteren «älteren Damen», ganz im Gegensatz zum Yachtshafen in Mook, wo sehr viele Millionenyachten, mit z. T. entsprechenden hochmässigen Eignern, lagen. Das Wetter im Monat August war ziemlich «katastrophal», wir erlebten kaum einen Tag wo es trocken blieb, sonst wechselten sich immer Regen/Aufhellungen/Regen/Niesel, etc. ab. Dazu blies meistens ein starker bis

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

**Wir stellen ihnen eine Bordapotheke zusammen.**

**Löwen-Apotheke**

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

**Willkommen an Bord**

**CAPTAIN SCHILLOW**

**Café & Restaurant**

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

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

[www.capt.schillow.de](http://www.capt.schillow.de) • [info@capt.schillow.de](mailto:info@capt.schillow.de)

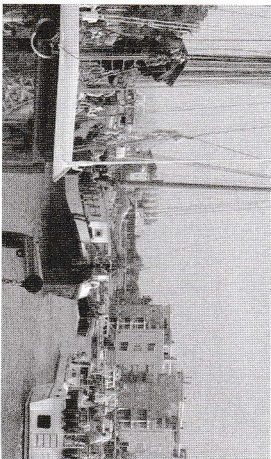


## Berichte der Mitglieder

stürmischer Wind, z. T. bis zu 8 Bf. Am 25. August sind wir in Sneek, unserem Endziel, angelangt. Wir waren sehr froh und auch erleichtert, dass wir bzw. unsere SAUDADE diese weite Reise (115 Tage bzw. 42 Fahrtrage, 1.163 km, 212 Schleusen, 16 bewegliche Brücken, 4 Tunnel und 1.100 Fotos) problemlos geschafft hatten. Die Belastung und der andauernde Nervenkitzel, ob das Getriebe die Fahrt durchstehen würde, hatte nun gottlob ein Ende!

Vorset lagen wir in Sneek noch drei Tage an der Pampuskade, ab dem 28. August haben wir an unseren Winterlegeplatz im B.V. Jachthaven, ganz nahe dem Zentrum von Sneek, verlegt, wo wir gut geschützt und geborgen liegen. Nun heist es, sich an unsere neue Heimat/Umgebung anzugewöhnen, alles auszukundschaften. Dann, sobald als möglich einen spezialisierten Motorenmechaniker ausfindig machen, der unser «lädertes» Getriebe

einmal gründlich untersucht und wenn möglich mit erträglichen Kosten, fachgerecht revidiert. Auch wollen wir das Steuerhaus mit Isolierverglasung ausrüsten lassen, um dann einen geruhigen und möglichst nicht zu kalten Winter zu genießen.



*Wochenend-Chaos an der Pampuskade in Sneek*

In der Zwischenzeit ist jedoch vieles ganz anders gekommen... aber das ist eine andere Geschichte. **EB**

## Bücherecke

### Wasserwege

**Autoren: Doris & Andreas Saal**

Im vergangenen Jahr wurde mit diesem Nachschlagewerk erstmalig in Deutschland ein Buch für die deutschen Binnenreviere auf den Markt gebracht, dass es in dieser Form – und zu diesem Preis – noch nicht gibt. Die Nachfrage war sehr groß. Daraufhin entschloss sich der Verlag, Ende März 2008 eine vollständig überarbeitete Version herauszubringen.

Neben vielfältigen Informationen rund um die deutschen Binnenwasserstraßen beinhaltet das praktische Nachschlagewerk, das auf über 320 Seiten angewachsen ist nun auch die notwendigen Schallsignale, die wichtigsten Knoten, Schifffahrtszeichen, Gefahrenstellen, Übersichtskarten, Entfernungen, Termine und vieles mehr. Darüber hinaus ist die aktualisierte Version des amtlichen Handbuchs Binnenschifffahrtfunk

nebst informativer Einführung in das Thema Funk an Bord und dem neuen praktischen Schnellfinder in dieser Ausgabe enthalten.

Weitere Themen sind u.a. Wassersportversicherungen, Trailer, Bootspflege und Bootservice. – Ein nützlicher Begleiter für Wasserrwanderer auf deutschen Wasserstraßen.

HEEL Verlag GmbH Königswinter

ISBN 978-3-89880915-3

www.heel-verlag.de

Verkaufspreis: 19,90 Euro

### Monsterwellen

**Autor: Lars Schmitz-Eggen**

Seemannsgarn oder nicht – die vergangenen Jahre haben immer deutlicher gezeigt, dass es sie gibt, diese Monsterwellen. Woher sie kommen, wie sie entstehen und worin die besondere Gefahr für das Schiff und das Leben der Leute an Bord liegt, wird in diesem Buch von Lars Schmitz-

## Bücherecke

Eggen anschaulich geschildert. „Dieses Buch hilft dabei, die Öffentlichkeit über ein bisher nicht bekanntes Wetterrisiko zu unterrichten, dessen Beschreibung durch überlebende Augenzeugen in der bisherigen Seefahrtsgeschichte als Seemannsgarn abgetan wurde. Möge es auch dazu führen, dass die Forschung darüber intensiviert wird und zu verbessertem Schiffsdesign und verbessertem Seewetterbericht führt.“ – Als wie im Buch geschildert, die erste objektive Messung einer Monsterwelle von der Plattform Draupner aus bekannt wurde, bemühten wir uns im EU-Projekt MaxWave, zuverlässige Messverfahren zu finden, um Monsterwellen zu messen. Wir wurden mit Kollegen des Deutschen Luft- und Raumfahrtszentrums bei den Daten der Radarsatelliten der Europäischen Raumfahrtagentur ESA fündig.“ – So Dr. Wolfgang Rosenthal, Hamburg.

Themen wie „Wie Geisterwellen entstehen“ – und „wann Traumreisen zum Horrortrip werden“ – bis hin zu der Forderung „Der Schifffbau muss umdenken“ lassen den Leser aufhorchen.

Edition Walfsch Verlagsgesellschaft mbH  
ISBN 978-3-938737-12-5

www.edition-walfsch.de

Format: 22 x 22 cm, 66 Seiten, gebunden

Verkaufspreis: 19,90 Euro

### Nassern - Tschaitken - Canonerbarquen

**Autor: Kurt Schaefer**

Ein sehr informatives Werk über die Historie der Donau-Schifffahrt. Die Tschaitken waren, wie ihre seegehenden Verwandten, die Galeeren, die Windhunde der Donau: schnell, flink, wendig, flach gehend und mit vergleichbar wenig Aufwand zu betreiben. Sie waren in der seichten, aber oft unendlich breiten Donau der Schrecken der andrängenden Türken und an allen Schauplätzen des türkischen Vormarsches zu Wasser bis nach Wien und wieder zurück im Einsatz.

Von allen an der Donau gebauten Holzschiffen vom beginnenden 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren ausschließlich die Tschaitken und die daraus entwickelten Canonerbarquen praktisch verwendbar. Die Entwicklung vom einfachen zillenartigen Ruderschiff bis zur gut besegelten und ausgerüsteten Canonerbarque fand mit der Festlegung aller Bauvorschriften durch eine „hohe Kommission“ 1891 ihren Höhepunkt und auch ihr Ende. Die letzten Schiffe dieser Art waren bis ca. 1856 an der unteren Donau im Einsatz, obwohl schon 1818 die ersten Erfolg versprechenden Versuche mit Dampfschiffen auf der Donau unternommen worden waren. Dieses Buch dokumentiert 300 Jahre Kriegsschiffbau an der Donau – so Dr. Anita Gusenleimer.

Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien

ISBN 978-3-7083-0134-1

www.nwvat

Umfang: 128 Seiten, gebunden, Format 21 x

28 cm, 250 Illustrationen

Verkaufspreis: 38,80 Euro

### WESKA – 2008 – 75. Ausgabe

**Herausgeber: Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.**

**Verantwortlich für den Inhalt: Marcel**

**Lohbeck**

Wer sich auf europäischen Wasserstraßen tummelt, kennt den WESKA. 75 Jahre – das ist ein stolzes Jubiläum, zu dem man gratulieren darf!

Der WESKA entstand im Jahre 1925 als Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalendar durch die Verbindung des Rheins mit dem nordwestdeutschen Kanalsystem als gemeinsames Handbuch. „Für beide Wasserstraßengebiete ist er seit jeher ein Spiegel der europäischen Einigung.“

Während die politische Entwicklung Europas lange stagnierte, war die Schifffahrt auf den internationalen Strömen wie dem Rhein stets international ausgerichtet. So ist es nicht verwunderlich, dass trotz der „Euroklertose“ der 1980er Jahre der WESKA

bereits im Jahr 1983 den Titel „Westeuropäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“ erhielt. Zum Beginn des Millenniums erhielt der WESKA die neue Namensänderung im Untertitel. Er heißt seitdem „Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“.

Seit 2004 besteht die Europäische Union aus 27 Mitgliedern. Daher ist auch der WESKA einem ständigen Veränderungsprozess unterworfen. Die Verfasser sind stets bemüht, alles zu überdenken, Wertvolles zu bewahren und nützliche Neuerungen aufzunehmen.

Der seit einigen Jahren blau gefärbte Streckenteil bildet auch in der Jubiläumsausgabe den Mittelpunkt. Der WESKA soll auch in der Zukunft ein verlässlicher Partner auf dem Wasser bleiben. Ihn an Bord zu haben, gibt ein gutes, sicheres Gefühl.

Binnenschifffahrts-Verlag GmbH  
[www.binnenschifffahrts-verlag.de](http://www.binnenschifffahrts-verlag.de)  
 Verkaufspreis: 49,50 Euro

**Die deutschen Schnellboote im Einsatz  
 Von den Anfängen bis 1945**

**Autor Hans Frank**

Das Schnellboot avancierte im Zweiten Weltkrieg vom „Schönwetterboot“ zu der an allen Fronten gebrauchten Mehrzweckwaffe. Wie sich Taktik, Boote und Bewaffnung im Verlauf des Krieges den veränderten Gegebenheiten, vor allem der totalen Luft- und Ortungsüberlegenheit des Gegners anpassen, das schildert das jetzt bei Mittler erschienene Buch von Hans Frank.

Erstmalig wird der Einsatz der Schnellboote nicht nur aus der reinen Sicht des Schnellbootkrieges, sondern eingebettet in die Gesamtentwicklung der jeweiligen Kriegsführung umfassend dargestellt. Herausgearbeitet aus Kriegstagebüchern und bislang nicht genutzten Originalquellen, werden Wirkung, Erfolg und Misser-

folg der Schnellboote geschildert. Ohne Pathos entsteht so die Geschichte eines modernen Seekriegsmittels, das sich von der Gelegenheitswaffe bis zum allein noch verbliebenen Träger der Offensive im Überwasserkrieg entwickelte. Das Ringen mit der Führung um Personal und Material nicht sinnlos opfernden Einsatz ist der dramatische Schlussakkord dieses zum Scheitern verurteilten Unternehmens und findet in dieser anspruchsvollen Dokumentation ebenfalls seinen Niederschlag.

Zum Autor: Hans Frank, Jahrgang 1939, Vizeadmiral a.D. war von 1961 bis 1999 Marineoffizier. Vom Kommandanten über den Geschwaderchef bis zum Kommandeur der Schnellbootflottille reicht seine Truppenführung. Nach weiteren Verwendungen in der NATO und im Verteidigungsministerium war er von 1999 bis 2004 Präsident der Bundesakademie für Sicherheitspolitik.

Verlagsgruppe KOEHLER / MITTLER  
 E.S. Mittler & Sohn, Hamburg  
[www.koehler-mittler.de](http://www.koehler-mittler.de)  
 ISBN 3-8132-0866-4  
 200 Seiten, 21 x 27 cm  
 gebunden mit Schutzumschlag  
 29,90 Euro

**„Der kleine Braune“  
 -TOPPLICHT-Katalog 2008-**

Seit über 25 Jahren erscheint dieser sich immer noch steigende Katalog. Das heißt, es gibt für traditionelle Schiffe bald nichts, was TOPPLICHT nicht bieten kann. Den Skippern wohlbekannt, gehört diese „Pflichtlektüre“ auf jedes Schiff. Neben den unendlich vielen Ausrüstungsgegenständen wird auch Fachliteratur geboten und wer Lust zum maritimen „Schmökern“ hat, wird auch hier bedient. Anforderungen telefonisch (040)/889010-0), schriftlich (Friesenweg 4, 22763 Hamburg, e-mail (toplicht @ toplicht.de) oder über den eShop ([www.toplicht.de](http://www.toplicht.de))



**100 Jahre WESKA**  
 Werbemittel • Verkaufsförderung

**Was zeichnet einen guten Werbeartikel aus?**

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

- Kaffeebecher
- Tischflaggen
- Caps
- Mousepads
- USB-Sticks
- Buttons
- Kalender
- Baumwoll-Tragetaschen
- Feuerzeuge
- Kugelschreiber
- Polo-Shirts
- und mehr

**Wir sind umgezogen!**

Johanne Olmanns  
 Werbemittel • Verkaufsförderung  
 Mühlenweg 5 • 26789 Leer  
 Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26  
 e-mail [YoHANNNA2@gmx.de](mailto:YoHANNNA2@gmx.de)