

Mit Sicherheit eine gute Adresse ...



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

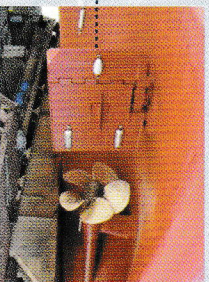
... für Neubauten



... für Umbauten



... für Reparaturen



Adresse **Schiffswert Diedrich**

GmbH & Co. KG

Helensstraße 20

28802 Moormerland

Phone 04924-91 90-0

Fax 04924-91 90-44

Internet www.schiffswert-diedrich.de

E-Mail info@schiffswert-diedrich.de

designbüro → www.projektpartner.info

Mehr Informationen auf
unserer Internetseite:

www.schiffswert-diedrich.de

Klönsschnack

Nr. 19 - Mai 2009



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



Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2009

- ◇ 07. Juni Püntenmarsch
- ◇ 14. Juni 8. Leeraner Sommerfahrt „Gesund & vital mit Schiff & Pedal“
- ◇ 21. Juni Julianenparkfest
- ◇ 27. Juni 16. Bauernmarkt in der Fußgängerzone
- ◇ 04.+05. Juli Töpfermarkt in der Innenstadt

23.-26. Juli

Leer

mit 29. Int. Tourenskippertreffen, Stadtfest, DTMV-Treffen, Drachenbootrennen, Aktion „Motorboot-Kids“ u.v.m.

Treffen Traditionsschiffe unner 'd Rathhuustoom des Schipper-Klotje Leer

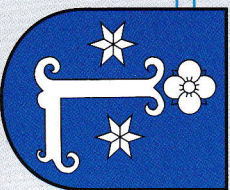
- ◇ 07.+08. August Deutschland bewegt sich Leer macht mit!
 - ◇ 07.-09. August Liegerad-Europameisterschaft mit Fahrradfestival
 - ◇ 14.+15. August Weinfest
 - ◇ 29. und 30. August Internationale Ruderregatta
 - ◇ 04.-07. September Schützen- und Volksfest Loga
 - ◇ 14. Oktober Galli-Viehmarkt, VOST-Gelände auf der Nesse
 - ◇ 14.-18. Oktober Gallimarkt rund um die „Große Bleiche“
 - ◇ 4 Adventssonntage Weihnachtsmarkt achter'd Waag
 - ◇ 23. Nov.-30. Dez. Weihnachtsmarkt in der Innenstadt
- ...und vieles mehr! (Änderungen vorbehalten)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

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

Tel: 04 91/91 96 96-70, Fax 04 91/91 96 96-69

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



Veranstaltungskalender im Internet: www.leer.de



Klönschnack

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

Nr. 19

Mai 2009

Inhalt

Seite

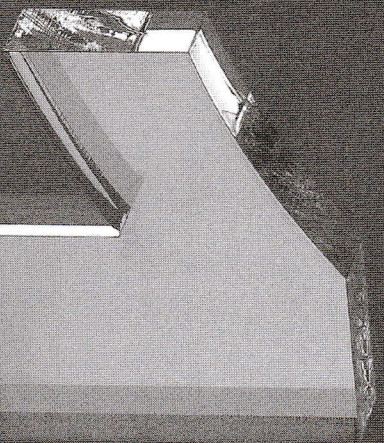
Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	3
Vorwort DTMV-Geschäftsstelle, Peter van Allen.....	5
Grußwort Günther Prahm, Schipperklotje	7
Terminkalender	9
Wir über uns	10
Kooperative Mitglieder der DTMV - Schipper Klotje Leer e.V.	13
Impressionen vom 7. Treffen Traditionsschiffe.....	14 + 16
Schiffahrtsrecht	
- Schleusung mit Bootsschaden.....	17
Veranstaltungshinweis	
- Lampionfahrt im Ender Ratsdelft 2009	20
Pressesummen	21
Versicherungstipp	21
Berichte der Mitglieder	
- Der Weg ist das Ziel (Teil II).....	24
- Flusswell - Der Brahmaputra in Indien	35
Bücherecke	48

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
Titelfoto:
Fotos im Textteil:
Gestaltung:
Anzeigen:
Druck:

Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Peter van Allen, Redaktion des Klönschnacks und Geschäftsstelle
Vereinswiese 92 b 26817 Rhanderlehn, Tel.: 0452 / 8088730
Fax: 0180/006014784678, e-mail: dtmv26@online.de
Für namentlich bezeichnete Textbeiträge sind die Verfasser inhaltlich verantwortlich
Albert Wehner, Leer
Albert Wehner, Claude DeLoosey, Frank-Hilmar Bockhacker
Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26
e-mail: info@grafik-team.de
Grafik-Team, Johanne Oltmanns
Druckerei Soltermann, Leer

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



**1. Platz – Bestes Bankenimage
Volksbanken Raiffeisenbanken***

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

Wir machen den Weg frei

www.ostfriesische-volksbank.de

Ostfriesische Volksbank eG

Die Volksbanken Raiffeisenbanken arbeiten im FinanzVerbund mit DZ BANK, WEGZ BANK, Baugparkasse Schwäbisch Hall, DG HVR Deutsche Genossenschafts-Hypothekenbank, easyCredit, Münchener Hypothekensbank, R+V Versicherung, Union Investment, VR LEBANING, WL BANK

Vorwort

Liebe Freunde der traditionellen Schifffahrt,

In dem Bestreben der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung, einen Beitrag zum Erhalt und der Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten, bemühen wir uns schon seit vielen Jahren um kooperative Mitgliedschaften auf Gegenseitigkeit. Es steckt die Idee dahinter, dass Vereine mit gleicher Interessenlage und Zielsetzung zusammen arbeiten und unter dem Motto gemeinsam sind wir stärker an einem Strang ziehen. Dass diese Idee inzwischen europaweit Interesse findet, zeigen die kooperativen Mitgliedschaften mit der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA) und dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK). Weitere werden folgen.

Unser neuestes kooperatives Mitglied ist das Schipper-Klotje Leer, dass dem Heimatverein Leer e.V. angegliedert ist, und u.a. den Museumshafen in Leer betreibt. Albert Wehner als Vorsitzender des Heimatvereins und Günter Prähm als Vorsitzender des Schipper-Klotje wollen zukünftig mit der DTMV zusammenarbeiten.

Aktuell wird das nur alle 2 Jahre stattfindende „Treffen Traditionsschiffe unner d`Rathuustoor“ in Leer vorbereitet, das sich im Laufe der Jahre unglaublich entwickelt hat und bei dem die DTMV mit ihren Schiffen gerne mitmacht. (weitere Informationen auf den folgenden Seiten und unter www.traditionsschiff-treffen-leer.de).

Beim letzten Treffen 2007 waren ca. 140 Schiffe dabei. Die gesamte Palette noch in Fahrt befindlicher ehemaliger Berufsfahrzeuge war vor Ort. 60 % davon allein aus den benachbarten Niederlanden, dem „Traumland“ der traditionellen Schifffahrt, wo die Förderung durch den Staat und die Gesellschaft eine Selbstverständlichkeit ist.

Hoffen wir auf ein schönes Treffen im Kreise von Gleichgesinnten.

Franz Schmidt

Franz Schmidt
1. Vorsitzender



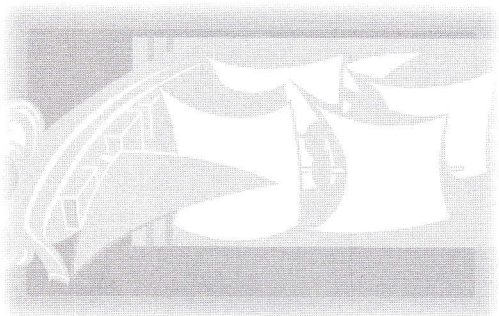
BINNENSCHIFFFAHRTS



VERLAG GMBH

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

WESKA (Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar)
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

Vorwort

Liebe Freunde der DTMV

Heute haltet ihr die erste Ausgabe unter neuer Redaktionsleitung in der Hand. Für den Herbst ist eine weitere Ausgabe des Klönschnacks geplant. Ich beabsichtige in der Zukunft weitere Rubriken einzuführen.



Unter anderem sollen Leserbriefe das Sprachrohr aller Mitglieder werden. Ich hoffe, dass hier von Gebrauch gemacht wird. Vielleicht wird eine Seite mit Kleinanzeigen euer Interesse finden. Denn oft hat jemand überzählige Ausrüstungen oder Ersatzteile die ein anderer sucht. Dieses könnt ihr dann inserieren und gegen eine kleine Gebühr allen Lesern anbieten. Schiffsverkäufe sollen nicht in diese Rubrik. Diese sind nur durch kostenpflichtige Anzeigen möglich. Des Weiteren soll eine Preisfrage zum aktiven Teilnehmen anreizen. Für die Preise suche ich noch Sponsoradressen.

Ich möchte gerne eine ausführliche Buchbesprechung einführen die nicht nur das Buch sondern auch den Verfasser vorstellt. Tourenberichte sollen wie immer einen besonderen Platz im Klönschnack finden. Auch will ich grundsätzlich mehr Bilder bringen, mit einer Unterzeile was auf dem Bild zu sehen ist. In jeder Ausgabe wird ein Schiff der DTMV mit Bild, Beschreibung und dem Lebenslauf vorgestellt. Dieses wird auf einer Doppelseite stattfinden, damit man diese Seite sammeln kann. Darum bitte ich um Unterlagen und Texte per Mail oder per Post.

Des Weiteren lasse ich Vereinsartikel mit unserem Stander herstellen. Als Erstes ist ein Kaffeebecher geplant. Weitere Artikel werden folgen. Wer Interesse hat, kann sich schon jetzt per Mail melden.

Das war es für heute,

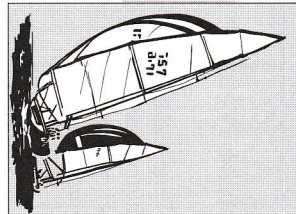
Peter van Allen
Geschäftsstelle DTMV e.V.
Redaktion Klönschnack
Tel. 0 49 52 - 8 08 87 30

Die Segelmacher

Maßanfertigungen von Meisterhand

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

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



Propangas-Station

Salverius Nachr. GmbH

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



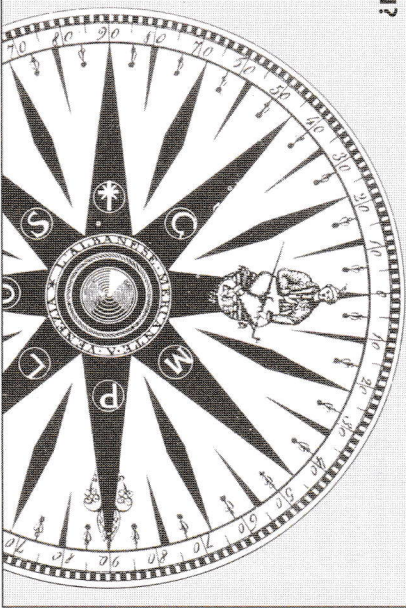
GRAFIK-TEAM - LEER



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



Vorwort

Liebe Freunde der DTMV,

als Franz Schmidt vor einigen Tagen mit der Überlegung an mich herantrat, ob nicht das SCHIPPER-KLOTTJE in Leer kooperatives Mitglied in der DTMV werden wolle, habe ich ganz spontan aus verschiedenen Gründen ja gesagt.

-Erstens kenne ich die beiden Vorstandsmitglieder Franz Schmidt und Marita Slick seit einigen Jahren und weiß, mit welcher inneren Einstellung sie bei der Sache sind.

-Zweitens ist Franz Schmidt in unserem SCHIPPER-KLOTTJE aktiv tätig und leitet sehr geschickt eine Gruppe, die sich unseres Museums-Schleppers „Bertus Freede“ angenommen hat.

-Drittens, die Mitglieder der DTMV haben ihr Herz an Traditions-Motor-Schiffe verloren wie wir im SCHIPPER-KLOTTJE an jene alten Schiffe, die unseren Vorfahren als Broterwerb dienten.

So war ich glücklich, als Franz seine Überlegung vortrug. Ganz sicher gibt es Wege, die wir in Zukunft gemeinsam gehen können und darauf freuen wir uns. Was SCHIPPER-KLOTTJE eigentlich ist, wo unsere Ziele liegen, welche Verbindungen nach Holland bestehen, darüber mehr im inneren dieses „KLÖNSCHNACK“.

Eines darf ich vielleicht noch erwähnen. Ein ganz herzliches Willkommen zu unserem

8.ten TREFFEN-TRADITIONS-SCHIFFE in Leer, unner d` Rahnustoor, am 14., 15. und 16. August 2009.

Gebt doch bitte eben Nachricht an Franz Schmidt, ob ihr Euer Kommen möglich machen könnt.

Herzliche Grüße

Euer „Schipper-Klottle“
Günter Prahl

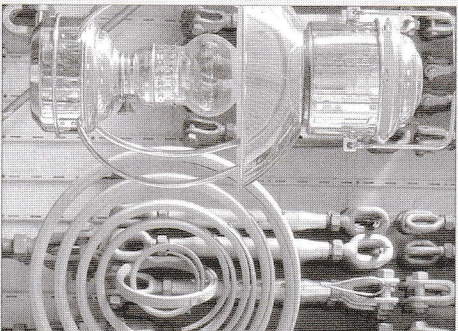


TOPPLICHT

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Verfaßausrüstung

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

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



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

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

Termine

Termin kalender 2009

11. - 15. 05. 09
„Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“
Seminar bereits belegt
15. - 17. 05. 09
100 Jahre Fluss- und Kanalschifferverein Elisabethlehnh traditionelle Schiffe
der DTMV sind herzlich willkommen
(Schleuse: 21 m x 4,85 m, Tiefgang 0,90 m evtl. bis 1,10 m)
16. - 17. 05. 09
Eisflether Seefahrtstage 2009 und Sternfahrt der Traditionsschiffe.
Traditionelle Schiffe der DTMV sind herzlich willkommen
06. Juni 09
Hafenfest Hamm Einladung an Traditionsschiffe der DTMV mit einem
Spritzschuss von 100 Euro pro Schiff seitens des Veranstalters.
Anmeldung möglichst bald unter: Tel.: 02381 274-1713
Fax: 02381 274 1709, E-Mail: b.weber-kesting@stadwerke-hamm.de
05. - 07. 06. 09
Ender Matjestage
22. - 26. 07. 09
Internationales Tourenskippertreffen des Deutschen Motoryachtverbandes
(DMYV) in Leer, einschließlich LEER MARITIM
24. 07. 09
11.00 Uhr: Einladung der Mitglieder der Deutschen Traditions-Motorboot
Vereinigung durch den Leeraner Bürgermeister Wolfgang Kellner zum
Tee-Empfang im Festsaal des Allen Rathauses der Stadt Leer.
Teilnahme der DTMV-Mitglieder am Internationalen Tourenskippertreffen
des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV)
31. 07. - 02. 08.
Festival Maritim in Bremen-Vegesack
06. - 09. 08. 09
Hanse Sail Rostock
13. - 16. 08. 09
Zielfahrt der DTMV zum Treffen Traditionsschiffe unner d`Rathuusloorn“
in Leer - Einladung des „Schipper-Klötje“ des Heimatvereins
14. - 16. 08. 09
Kanalfestival Datteln
Boote und Schiffe der DTMV sind herzlich willkommen
21. - 24. 08. 09
Ruhorter Hafenfest, Duisburg-Ruhrort
21. 08. 09
13. Tourenskippertreffen in Rendsburg
05. 09. 09
Lampionfahrt Emden Ratsdelft
11. 09. 09
Inselsternfahrt Porz
19. 09. 09
Interboot 2009 Friedrichshafen am Bodensee
24. 09. 09
Hanseboot 2009 in Hamburg
25. 09. 09
boot und fun 2009 in Berlin **3**



*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 • Brunnensstraße 19 • Tel.: 0491-2237

Wir über uns

Gründung und Zielsetzung

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

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten 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 sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt. Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motor-Yachtverband e.V. (DMYV).

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 Traditionsschiffvereingung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendammschleuse,

- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkum Dampfer von 1909, Leer,
- dem Förderverein Deutsche Museumswertf e.V., Köln.
- Schipper-Klotje Leer e.V.

Die DTMV wurde vor zehn Jahren während des Tourenskipper-Treffens im Hotel am Markt in Leer unter Anwesenheit des Präsidenten des Deutschen 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 Gastliederecht. Dies wurde später von den Stadtwerken Leer und dem Aufsichtsrat konkretisiert. Die DTMV dankt für die großzügige Geste. Auch ausländische Mitglieder und Schiffseigner der DTMV fühlen sich hier wohl und verbringen gerne den Winter in Leer.

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

„Klönsschnack“

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

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschifffahrt 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, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :

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

- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro

(bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)

- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro

- Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei

Geschäftsstelle

1. Vorsitzender: Franz Schmidt,
Tel.: 0175 1642258
Leitung der Geschäftsstelle: Peter van Allen
Vereinswiese 92 b, 26817 Rhanderfehn
Telefon (04952) 8088730, Mobil: 0173 1355000,
dmv 26@t-online.de
Website der DTMV: www.dmv-online.de
DTMV-Bankverbindung:

Ostfriesische Volksbank Leer
(BLZ 265 900 75) Konto 108 847 00. **IBAN**

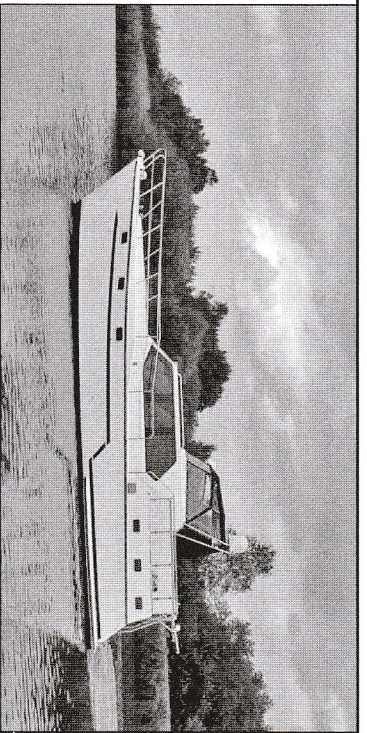
Preisrätsel 1 / 2009

Wann wird der Klönsschnack 10 Jahre?

Die Antwort bitte bis 30. Juni 2009 per Postkarte an die Redaktion „Klönsschnack“, Peter van Allen, Vereinswiese 92 b, 26817 Rhanderfehn oder per mail an: dmv26@t-online.de.

Hauptpreis: Eine Ausgabe von „Kanalgesichter“
(Autorin Barbara Piotrowski)

2 Trostpreise



SIEMER - MOTORJACHTEN

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



Siemer
Jachtservice
Hunte-Ems GmbH

Neu-, Um- und Ausbau von Booten + Jachten
Winterrücker • Reparatur • Wartung
Siemer Jachtservice GmbH • Barßfel
Tel: (044 97) 92 68 26
Fax: (044 97) 92 67 94 • MobilTel: (0) 62) 10 44 412

Direkt am
Elscheithahn-Kanal

Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:	Maschinen- und Waagenbau
Einbuddiesel	Durchführung von:
Getriebe	Schiffsreparaturen
Wellenanlagen	Motorinstandsetzung
Propeller	Bootslagerung
Kupplungen	
Außenborde	

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

Kooperative Mitglieder der DTMV

SCHIPPER KLOTTJE Leer - was ist das?

Von Günter Prahm, Vorsitzender.

Nun, es ist 15 Jahre her, dass Uschi und Albert Wehner, sowie Lore und Günter Prahm, mehr zufällig an einem Treffen alter Berufsschiffe in Enkhuizen (NL) teilnahmen. Sie selbst Liebhaber alter Schiffe, waren mit dem historischen Schiff „MARIA“ unterwegs, einem ehemaligen Frachtschiff vom Typ Luxemotor. Nach diesem Treffen gab es nur noch ein Gesprächsthema: „Warum machen wir das nicht auch in Leer, im Hafen hinter der historischen Waage, unterhalb des Rathauses?“

Schon im nächsten Jahr (1995) luden sie zum 1. Treffen Traditions-Schiffe unner d`Rathuustoom in Leer`s historischer Altstadt ein. Sie trugen selbst die Werbezettel in deutsche und holländische Hälten, wo alte Fracht- und Berufsschiffe der Typen Luxemotor, Trittkäfen, Klipper, Botter, Aaken und Schlepper lagen.

Dieses 1. Treffen löste so viel Begeisterung in Leer aus, dass sich spontan Freiwillige meldeten die mitmachen wollten. Der schöne Anblick im Hafen, mit den Schiffsveteranen die nach dem Kriege hier geladen und gelöscht wurden, kam bei der Bevölkerung sehr gut an. Man war begeistert und hätte das Bild gerne festgehalten.

1996 formte sich dann aus Freiwilligen das SCHIPPER-KLOTTJE. Günter Prahm übernahm den Vorsitz im neuen Verein, der als eine Untergruppe im Heimatverein Leer angegliedert ist. Albert Wehner, bis heute Vorsitzender des Heimatvereins, war Gründungsmitglied. Die Stadtverwaltung stellte zunächst „probeweise für 1 Jahr“ ein kleines Hafenbecken unmittelbar hinter der „Waage“ zur Verfügung. So entstand der MUSEUMSHAFEN an`t Oever.

Mit europäischer Hilfe wurde ein 72 Jahre alter Hamburger Hafenschlepper angeschafft,

mit einem passenden Ruderhaus und einem Dampfschornstein versehen und auf den Namen BERTUS FREUDE getauft. Inzwischen war die Anzahl der Mitglieder im SCHIPPER-KLOTTJE auf über 60 gewachsen.

1997 wurde wieder zum Treffen Traditions-Schiffe unner d`Rathuustoom eingeladen. Was die Schiffer beim ersten Treffen empfunden hatten, die leise Gastfreundschaft, die Fröhlichkeit, das „sich um sie kümmern“ vom SCHIPPER KLOTTJE hatte Auswirkung. 56 Schiffe kamen und die Besatzung erlebte wieder die einfache Mischung zwischen holländischem und deutschen Schiffsfolk, von gemeinsamen Abenden mit Gesang und Schifferklavieren.

Inzwischen trafen sich Frauen und Männer im SCHIPPER-KLOTTJE fast monatlich. Alle verbunden mit dem einfachen Du, ohne Rang und Titel. Die Treffen Traditions-Schiffe alle 2 Jahre im Sommer, wurden 1998 erweitert und eine Veranstaltung im Winter, dem WEHNACHTSMARKT ACHTER D`WAAG. Getreu dem Leitspruch: „LEER-HISTORISCHE ALTSTADT MIT LEBEN FÜLLEN, MENSCHEN ZUSAMMEN FÜHREN“, wollten sie im Winter, zur Adventszeit, ohne Kommerz auf Weihnachten hinführen! Es wurden kleine Holzhäuschen angeschafft, die den Giebel in Leer`s historischer Altstadt nachempfunden sind. Selbigebackenes war ebenso im Angebot wie Kinderspielzeug, Handarbeiten und vieles andere mehr. Eine Krippe mit lebensgroßen Figuren und lebenden Tieren wurde aufgebaut und der Weihnachtsmann kam mit dem Museumsschlepper angefahren und beschenkte die staunenden Kinder.

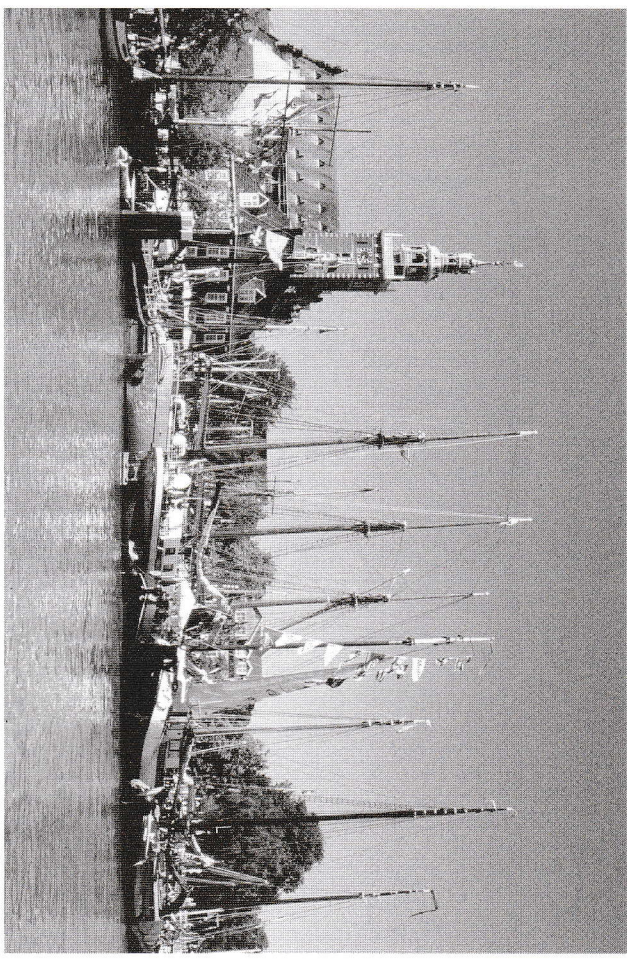
Jedes Jahr wieder, 2008 schon zum 10. Mal, veranstalteten die Helfer des SCHIPPER-KLOTTJE ihren Weihnachtsmarkt.

Impressionen vom 7. Treffen Traditionsschiffen anner d' Rathuustoom in Leer



Fotos:
A. Wehner

Kooperative Mitglieder der DTMV



Schöne Kulisse beim 7. Treffen Traditionsschiffe

Inzwischen kommen Jahr für Jahr über 30.000 Euro zusammen, die für gemeinnützige und soziale Zwecke ausgegeben werden können.

Weitere Aktivitäten sind z.B. der MAIBOOM - WORT AM MOISTEN IS. Auf dem Waageplatz am Museumshafen wird dann jeweils am 30. April ein großer mit bunten Bändern geschmückter Kranz an einem Mast hochgezogen, der Tage zuvor gemeinsam gebunden wurde. Mit Musik und fröhlichem Beisammensein wird dann in den 1. Mai gefeiert.

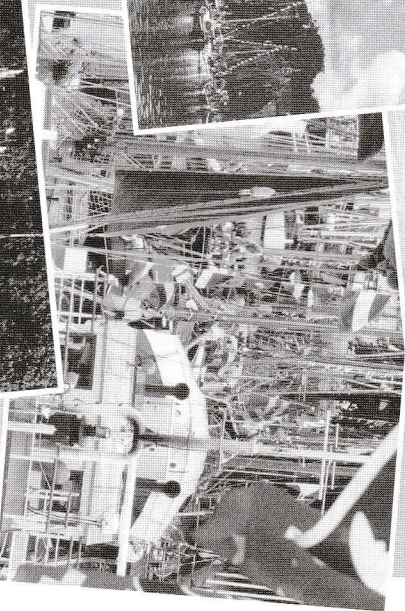
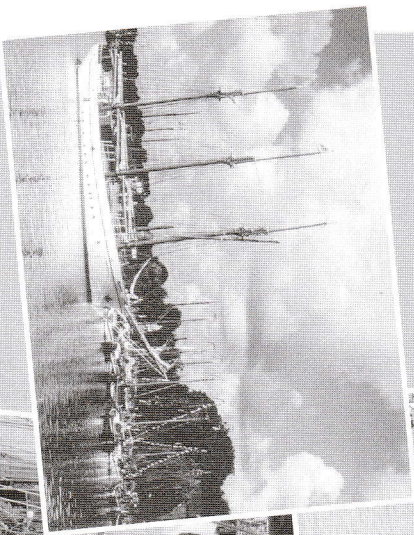
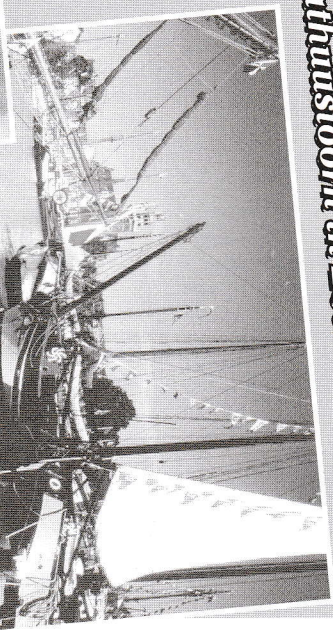
Nebenbei wurde auch noch der Museumshafen erweitert. Der Opduiver MIRAN kann neu hinzu, sowie KEERLKE, der kleinste Schlepper Europas. Zumindest wollen die vom SCHIPPERKLOTJE glauben, was der belgische Verkäufer erzählt hat, dass der Minischlepper tatsächlich geschleppt hat. Er sieht zwar aus wie ein großes Schiffsmodell, ist aber voll funktionstüchtig. Bis zu 20

Schiffe liegen zeitweilig im Museumshafen. Das Älteste ist 110 Jahre alt. Die meisten im privaten Hand. Alle fahrbereit und in gutem Pflegezustand. Es werden Fahrten zu den benachbarten Städten an der Ems organisiert und Hafenfeste besucht.

Der Museumsschlepper BERTUS FREDDE repräsentiert dabei die Stadt Leer und den Museumshafen und ist ein gern gesehener Gast. Bei den Matfestagen in Emden 2008, einem Traditionsschiffreffen im Ratsdelft Emden, bekam BERTUS FREDDE sogar den 1. Preis und einen Pokal für den besten Pflegezustand. Eine schöne Anerkennung für die ehrenamtlich tätige Mannschaft.

So, ist das im wesentlichen das SCHIPPER KLOTJEE: Leer. Wir laden alle Traditionsschiffer ein bei uns mitzumachen und freuen uns schon auf unser Treffen vom 13. bis 16. August 2009, sowie auf zukünftige Zusammenarbeit mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV). **2**

Impressionen vom 7. Treffen Traditionsschiffe inner d' Rathunstoorn in Leer



Fotos:
A. Wehner

Schiffahrtsrecht

Schleusung mit Bootschaden

Der Kläger fuhr mit seiner Motoryacht vor- mittags auf der Mosel zu Tal. Als er zu seiner Schleuse kam, befand sich keine Großschiff- fahrt im Revier, mit der er kostenlos hätte mitschleusen können. Er kam deshalb mit dem Schleusenbeamten überein, dass er die entsprechende Gebühr entriche. Der Kläger machte sein Boot im vorderen Teil der Schleu- se fest und begab sich zum Schleusengebäude, um die Gebühr zu zahlen.

Die Ehefrau des Klägers blieb zurück, zwis- chenzeitlich entsorgte sie Müll. Der Schleu- senbeamte leitete die Schleusung ein und öffnete die Schützer. Der Ehefrau gelang es in der Schleusenkammer nicht, die Festmachung des Bootes zu lösen. Bevor die Taue rissen und das Boot auf dem inzwischen gesenkten Wasserspiegel aufschlug, konnte die Ehefrau die Motoryacht verlassen. An dem Schiff ent- stand ein Schaden von über 2.000 Euro den der Kläger geltend machte.

Das Oberlandesgericht Köln (Az.: 3 U 60/99 Bsch) bestätigte die Auffassung der Vorinstanz, dass der Schleusenbeamte die Schleusung nicht hätte einleite dürfen, ohne sich zuvor zu vergewissern, dass die Ehefrau auf der Motor- yacht blieb und bereit und in der Lage war, die Festmachung zu bedienen. Im Gegensatz zur Berufsschiffahrt könne in der Freizeit- schiffahrt nicht davon ausgegangen werden, dass die Schiffbesatzung aus sachkundigen Personal bestehe.

Bei einem Sportboot sei häufig allein der Schiffsführer eines Bootführerscheines und nur er könne die Taue bedienen. Andere an Bord befindliche Personen könnten Angehörige und Gäste sein, die nicht über entsprechen- de Kenntnisse verfügen. Der Schleusenbeam- te hätte daher im vorliegenden Falle mit dem Bootsführer abklären müssen, ob die weitere Person, die er an Bord gesehen hatte, in der

Lage war, die Taue zu feren und das Boot aus der Schleusenkammer herauszufahren und außerhalb anzulegen, um dem Kläger das Ein- steigen zu ermöglichen. Der Schleusenbeamte habe nicht erwarten können, dass der Kläger nach dem bezahlen der Gebühr die gefährlich- gitschige Schleusenkammerleiter hinabstieg, um wieder zu seinem Boot zu gelangen, zumal das Boot offenbar nicht im Bereich der Leiter festgemacht war.

Im vorliegenden Fall sei genügend Zeit vor- handen gewesen, dass der Kläger nach der Bezahlung der Gebühr wieder an Bord ging und dann mit der Schleusung begonnen wur- de. Ein Mitverschulden des Klägers stelle das Gericht nicht fest. Dem Kläger könne nicht angelastet werden, dass die Leinen nach der Rückkehr der Ehefrau auf das Boot nicht mehr gefert werden konnten. Dieser Umstand beruhe nicht auf einem Bedienungsfehler der Ehefrau, sondern darauf, dass die Taue durch die Absenkung des Wasserspiegels be- reits rack geworden waren. Der entstandene Schaden wurde daher dem Kläger in voller Höhe ersetzt.

A. 45 Wassersport 12/2008



Mensch und Meer ...
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

Seenotretter – für die hab' ich was übrig!

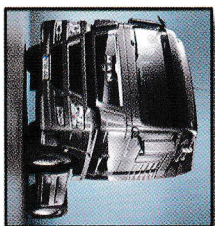
Weitere Infos:
DGzRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,
Tel.: 04 21 / 5 37 07-0, Fax 04 21 / 5 37 07-690,
E-Mail: info@dgzrs.de
Internet: www.dgzrs.de

Spendenkonto:
Postbank NL Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200.



MAN
MAN-Servicepartner
Nutzfahrzeuge

Notdienst 24 Stunden
Wir holen Ihren LKW ab
und bringen ihn zurück!
Zu den Schiffsmotoren
kommen wir.



Geöffnet 7.30 - 20.00 Uhr · Samstag 7.30 - 14.00 Uhr

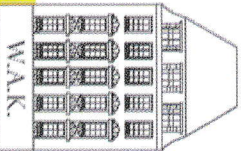
MAN|Service

BRUNO BRUNS GmbH

Würtemberger Straße 2 · 26723 Emden

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

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



Bootsversicherungen vom Fachmann

Kasko bis 50% Rabatt - Haftpflicht bis 15 Millionen

**WESER-ASSEKURANZ-KONTOR
GmbH & CO. KG**

Am Wall 149/150, 28195 Bremen

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

www.weser-assekuranz.de

In der Welt zu Hause. In Leer daheim.



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



HARTMANN REEDEREI

SETTING THE RIGHT COURSE

www.hartmann-reederei.de

Lampionfahrt 2009

Wie auch in den vergangenen Jahren findet in diesem Jahr wieder die Lampionfahrt im Alten Binnenhafen und Ratsdelft in Emden statt. Kurzer Rückblick: Am 6. September 1944 während des 2. Weltkrieges wurden etwa 80 % der Stadt Emden durch alliierte Bombenangriffe zerstört. Zum Gedenken an dieses geschichtliche Ereignis fahren jedes Jahr Anfang September viele geschmückte Boote durch den Delft. Jeder der an dieser Veranstaltung interessiert ist kann mit seinem Boot daran teilnehmen. Für das leibliche Wohl und musikalische Unterhaltung ist gesorgt. Über das Wochenende stehen auch kostenlose Liegeplätze zur Verfügung.

Termin: 5. September 2009; Eintreffen der Schiffe um 20.00 Uhr
Ihre Anmeldung nehmen wir gerne unter Tel.: 04921 - 8907-211, AG „Ems“, Tel.: 0160 - 3624744, Hafenmeister entgegen.



Lampionfahrt 2008 im Emdener Ratsdelft

Frachter ist das neue Zuhause

Hörstel. Baujahr 1910 ist der alte Frachter, auf dem Wolfgang und Christine Giel seit vier Jahren leben. Haus und Hof haben sie verkauft und hinter sich gelassen. Seither sind die beiden Hessen auf den europäischen Binnengewässern beheimatet. Mobil sind sie nach wie vor zu Wasser und auf dem Land, denn ein Kleinwagen ist immer mit an Bord ihres Schiffes. Zurzeit haben sie am Nassen Dreieck beim gemacht. Dort ist ihr Schiff beim Familiennachmittag zu bewundern.
Hörstel

Aus der Ibbenbürener Volkszeitung
vom 26. Juli 2008

Versicherung

Hausratversicherung

Viele Menschen haben eine Hausratversicherung, sehr viele dagegen leider nicht. Aber bei einem Einbruch oder Wasserschaden und vielen anderen Schäden ist dann das Klagen groß wenn keine Versicherung für den Schaden aufkommt. Lassen Sie sich beraten und vergleichen Sie die Preise. Gerade kleine Versicherungen und Online-Versicherungen bieten günstige Konditionen. Besteht eine Hausratversicherung, fällt man nicht gleich in ein tiefes Loch. Fahrräder müssen extra versichert werden.

Euer Klönschnack

Am nassen Dreieck

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

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

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

Homepage: am-nassen-dreieck.de

Schiffsmaklerei

Fikkers.nl

Mitglied
im Holländischen
Schiffmaklerverein



ref. 1476

ref. 1579

ref. 1496

ref. 1479

ref. 1480

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

Unverbindliches Angebot anfordern:

www.deutsche-yachtversicherung.de

Telefon: 04143 - 91 33 53

**DEUTSCHE
YACHTVERSICHERUNG**

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

Unsere Versicherungen beinhalten immer:

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

Erhalt des Schadensfreiheitsrabatts
Keine Rückstufung bei einem Erstschaten nach 5 schadenstreuen 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 hatet immer in vollem Umfang

Die kompletten Versicherungsbedingungen finden Sie im Internet unter:

www.deutsche-yachtversicherung.de

WIR UNTERBREITEN IHNEN GERN IHR INDIVIDUELLES ANGEBOT!

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

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





Liegeplatz im Grünen

Der Weg ist das Ziel...

Von Claude Delosey

Fortsetzung von Ausgabe Nr. 18

Der nächste Morgen geht mit Bootsreinigung und Verknüpfung der Signalfolge drauf. Nach einer herzhaften Kartoffelsuppe werden nunmehr müde 48 MLK-Km zurückegelegt.

Bis Ketzin das kürzeste mal! Dafür bin ich am 4. Tag wieder um 6,00 Uhr unterwegs. 50 km weiter wird es nötig, aus den Reservetankstern 40 Liter Diesel nachzufüllen, der allerdings kurz nach Hannover wieder auszugehen droht. Die Bunkerstation am Stieckanal will 1,70 Euro/l haben und das ist mir entschieden zu unerschämmt! Stattdessen Schleifahrt mit 1600 U/min zur Tankstelle der Marinenkamerschaft. Hier werden ich zwar nur 1,68 Euro/l los, aber nach 300 Litern ist die Bordkasse doch 500 Euro leerer. Quasi als Wiedergutmachung werden mir in der Bar der „Prinz Adalbert von Preußen“ zwei „Einbecker Doppelbock“

spendiert. Die letzten Kilometer bis zum WSV Peine müssen deshalb unter Positionslichtem gefahren werden. Ankunft nach 16 Stunden um 21.30 Uhr.

Das Personal der Schleuse Sülfeld zeichnet sich durch Unfreundlichkeit aus. Wenig später verhindert nur noch Musik das Einschalten angesichts der Trostlosigkeit des ausgebauten, von kahlen Böschungen flankierten MLK's. Mein UKW-Kontaktversuch mit Schleuse Hohewarthe bleibt ohne Resonanz. Weil der neueste DMVV-Binnenfahrer kein Wort über Sportbootanleger und Rufanlagen verliert und mir die letzte Talkahrt kurz zuvor beigegeben ist, setze ich vor Einfahrt in den Elbtrog eine Meldung über UKW 10 ab. Das kostet einen Rüffel des Diensthabenden rund 35 Euro an die, von ihm herbeizitierte, WSP.

Der Szenenwechsel in den EHK könnte nicht angenehmer sein. Keine Spundwände mehr, sondern sportbootgerechte Schwimmstege und zuvorkommendes Schleusenpersonal. Obwohl es regnet, und es kurz vor Dienstschluss ist, fährt eine junge Dame an der Schleuse Zerben mehrfach zwischen den Steuerständen hin und her, um zunächst von UW auf OW zu stellen, mich allein durchzuschleusen und dann die Anlage stillzulegen. Als ich um 22.00 Uhr am UW-Anleger festmache, radelt sie immer noch!

Am 7. Törttag liegen nur noch die letzten zwei Schleusen und eine stellenweise unübersichtliche Quertung von Plauer und großem Wendsee vor mir. Rechtzeitig zur Eröffnung des 18. Skippertreffens lege ich beim Sportclub Ketzin an

Drei angesagte „Ruhetage“ werden ziemlich aktiv. Bilanz bis dato : 849 km, 17 Schleusen, 94 Motorbetriebsstunden. Dafür kann aber die Bordküche kalt bleiben. Bratwurst mit Kartoffelsalat, Erbsen- und Linsensuppe aus der Gulaschkanone sorgen für das leibliche Wohl. Im Festzelt sorgen Jazz, Shantychor und Getränke für Stimmung. Das Angebot einer Fachfirma wird genutzt, um preiswert die beiden Bordfeuerlöscher prüfen und neu abnehmen zu lassen. Den Montag verbringe ich mit Abtackelung der Flaggen gala, sowie längst überfälligen Einkäufen.

Dienstag, den 08.07.2008 beginnt um 9,00 Uhr der nächste „Schlag“ Richtung Leer. Die UHW wartet nach Plauer See mit Ruhe und reizvoller Landschaft auf das Schleusenpersonal, das stets freundlich und hilfsbereit ist. Nebenbei organisierte ich für einen ohne UKW fahrenden Kleinsiegler das Mitschleusen. Am Anleger OW Geertz wird festgemacht und der ruhigste Liegeplatz des ganzen Törnis genossen.

Leider bleiben am nächsten Morgen die Sperthäher um 6,00 Uhr an, um 7,00 Uhr weiterhin. UKW-Anrufer ergebnislos, Besuch auf



Enger Kanal in der Natur

der Schleuse ebenso- kein Mensch zusehen. 7,15 Uhr endliche Bewegungen, muss mich aufklären lassen, dass Angaben im DMVV-Führer nicht stimmen. Schleusungen erst ab 8,00 Uhr und nicht ab 6,00 Uhr. Aber wieder Hilfsbereitschaft, bereits um 7,30 Uhr bin ich zu Tal geschleust, dann noch Havelberg und bei 423 km in die Elbe.

Mein Versuch, in Wittenberge nachzubunkern bringt ein weiteres Problem mit sich. Erstens ist gerade Mittagspause, zweitens nach 140 Litern der 7000 ltr. fassende Tank leer. In diesem Stil geht es weiter. Anfragen nach Liegeplätzen für die Nacht: MYC Dömitz kein Platz, Hitzacker Einfahrt und Haken versandet. Ein Glück, dass es noch das Hotel/Restaurant „Elberassen“ mit einem Anleger für Ausflugschiffe gibt. Bei Annäherung steht dort bereits ein Mensch in „Friesennerz“, der sich im Nachhinein als Besitzer Wussegel erweist, aber vorher bei Anlegern und Festmächen hilft. Dazu gute Küche und ein reichhaltiges Frühstück am nächsten Morgen.

Ihr Druckhaus in Ostfriesland

Seit über 30 Jahren!



Offset- und Digitaldruck

Wir fertigen Prospekte, Broschüren, Bücher, Zeitschriften, Kalender, Kataloge, Plakate, Familiendrucksaachen nach Ihren Wünschen, Geschäftsdrucksaachen aller Art und Direktmailings mit personalisiertem Druck und portooptimierter Posteinlieferung.

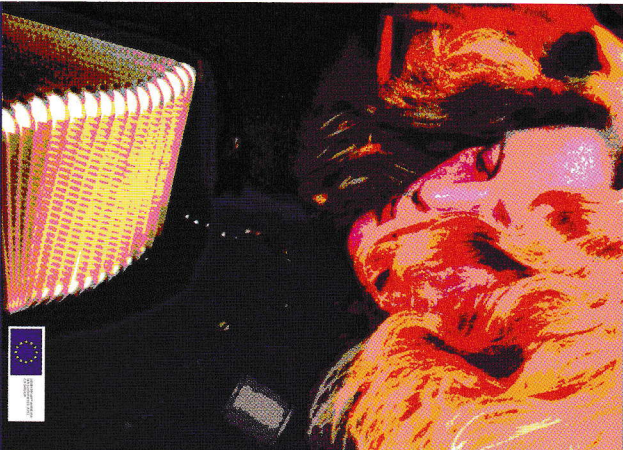
Sollermann

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 · Internet: www.sollermann.de

Festival Maritim 2009

31. Juli bis 2. August



Deshalb erst um 11.30 Uhr auf die nächste Etappe. In Lauenburg weitere vergebliche Tankversuche. Sämtliche Siege rund der Tanksäulen mit Kleinbooten belegt. Erneut reagiert eine Schleuse nicht auf UKW- Ruf, diesmal Geesthacht. Mit Hilfe eines auf Tafelfahrt wartenden Frachters kann das über Kanal 10 organisiert werden. Abtaulendes Wasser bringt mich an die Ilmenaunündung, in die ich mit Langsamfahrt einlaufe und um 19.30 Uhr im Stöckter Hafen festmache.

Dieser Hafen liegt eigentlich in der Gemeinde Hoopde. Auf ganz kurzem Wege erreicht man von hier eine Busverbindung nach Winsen/Luhe, einen Imbisswagen und vor allem „Sivers Gasthaus“. Mit dem Chef des Hauses wird man zwar nicht schnell „warm“, aber die Küche lässt keine Wünsche offen und rauchen darf man auch. Besonders empfehlenswert: hausgemachte Reibekuchen. Vorteilhaft auch für Skipper die keinen Tiedekalender haben. Im Verlauf eines Liegetages kann man den jeweiligen NW- und HW-Stand anhand Steglage und Echolot ablesen. Genau das tue ich auch und ziehe Zwischenbilanz: 1139 km, 24 Schleusen, 132 Motorbetriebsstunden. Morgen geht es weiter mit Kurs auf Leer.

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

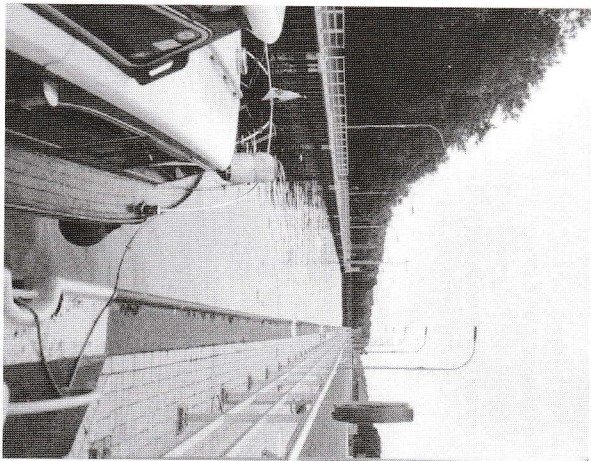
*Vegetack -
Brennens Piskie Base!*



City Marketing Vegetack e.V.

Gerhard-Rohlf's-Straße 59
Tel. 04 21 - 22 23 990
Fax 04 21 - 22 23 994
cmvegetack@t-online.de
www.festival-maritim.de

Bis zum 28. TST Leer 2008 lagen noch rund 400 km und acht weitere Schleusen voraus, die allerdings mit einer harten Lektion begannen. „Fahre nie Booten nach, von denen Du anhand ihrer Heimathäfen Ortskenntnisse voraussetzt.“ Diese Erkenntnis hätte ich besser gewonnen, ehe mir zwei mit Hamburger Registrierung bei der Ilmenau-Ausfahrt als „Losen“ willkommen schienen. Als das erste bei Elbkilometer 600 auf einer unmarkierte und überspülten Bühne Grundberührung hatte, saß ich selbst bereits davor auf Schief. Dem Versuch nach achtern freizukommen, endete erstmal mit einem Stb-Schraubenschaden. Ein zufällig passierendes DLRG-Boot wollte keine Hilfe leisten, weil nur mit einem Mann besetzt, der erst Verstärkung holen wollte. Bis die 2 Stunden später nebst Feuerwehrboot und einem komplettem Löschzug eintraf, war „Last Chance“ von Winde und Wellenschlag



Vor der Schleuse

voll auf die Bühne vertrieben worden, an Freischleppen nicht mehr zu denken. Man „vertöste“ mich auf das nächste HW um 24.00 Uhr, empfahl mir wegen ablaufenden Wassers und zunehmender BB-Krängung das Schiff zu verlassen, brachte zu diesem Zweck an STB eine Leiter an, die ich nach komplettem Trockenfallen dazu nutzte, die Unterwasserschäden zu besichtigen. Fazit: Wellenbock und Ruder verbogen, Propeller Schrott!

Trotz der trüben Lage und nunmehr 30^e Bd-Krängung klemmte ich mich um 19.00 Uhr in die Kojе, in Erwartung der weiteren Entwicklung. Irgendwann im Tiefschlaf versunken, schreckt mich ein tiefer Signalton auf. Die Bordchronometer zeigt 23.30 Uhr, an Deck eilend entgeht mir die ebene Kielage, aber nicht die vor dem Bug stehenden Positionslichter eines anderen Bootes. Erst nach etlichen Minuten der Neuorientierung wird die Situation klarer, auch durch plötzlich ausbrechende Helligkeit rundum. Zwei Feuerwehrboote und jetzt nur noch ein halber Löschzug an Land machen mit Halogenstrahlern die Nacht zum Tage- der avi-

sierte „Bergeservice“ ist angekommen. Zwar schwimmt „Last Chance“ frei, trotzdem nehme ich Schlepphilfe bis in sichere Wassertiefe und Geleit zurück in den „Stöcker Haten“ gern in Anspruch, zumal der nächtliche Einsatz bezahlt werden soll.

Da Leer gut im Zeitplan liegt, sollte der Schaden eigentlich in einer der drei örtlichen Werften behoben werde, aber daraus wird nichts. Entweder haben die Leute keine Lust, keine Zeit oder veranschlagen mindestens 14 Tage Reparaturzeit und so viel habe ich nun auch nicht. Also weiter mit der Bb-Maschine. Auf der beginnenden Ebbe, der Nordelbe unter der Kühlbrandbrücke und durch Hafenanlage bringt es keine Probleme. Die kommen beim Erreichen der Untereibel Wind gegen die Tide sorgt bereits für einen Meter Wellengang, einen weiteren steuert die Großschiffahrt bei und vor Brunsbüttel die Lotsenboote noch einen halben Meter! Der Diesel schwappt in den Tanks in einem Ausmaß, dass Motoraussetzer auftreten. Die Steuerbordseite des Fahrwassers beizubehalten wird zu riskant, also einen günstigen Moment abpassen und zur Backbordseite bis hinter die Tonne wechseln. Aber anscheinend haben sich durch die Schaukelei Allablagerungen in den Tanks gelöst, die jetzt im System zirkulieren. Mehr als 1800 U/min. sind nicht mehr drin.

Der Versuch, in der Ostseemündung einen ruhigen Liegeplatz zu finden, scheitert bei der Tonne 6 wegen mangelnden Vortriebs gegen den Strom. Vor der Medem-Mündung gehe ich schließlich in Gesellschaft von zwei Seglern vor Anker, weil beim aktuellen Tidenstand keine Einfahrt in den Vorhafen Otterndorf möglich ist. Obwohl „Last Chance“ gute 200 Meter außerhalb des Fahrwassers liegt, sorgt die Großschiffahrt auch für reichlich Bewegung. Eine unruhige Nacht steht bevor, aber es geschehen noch Wunder! Zwei Stunden später passiert überraschenderweise ein Schlauchboot der örtlichen Feuerwehr mit Kurs auf die Medeminfahrt. Zum Glück trägt meine Stimme ziemlich weit, notfalls gegen den Wind



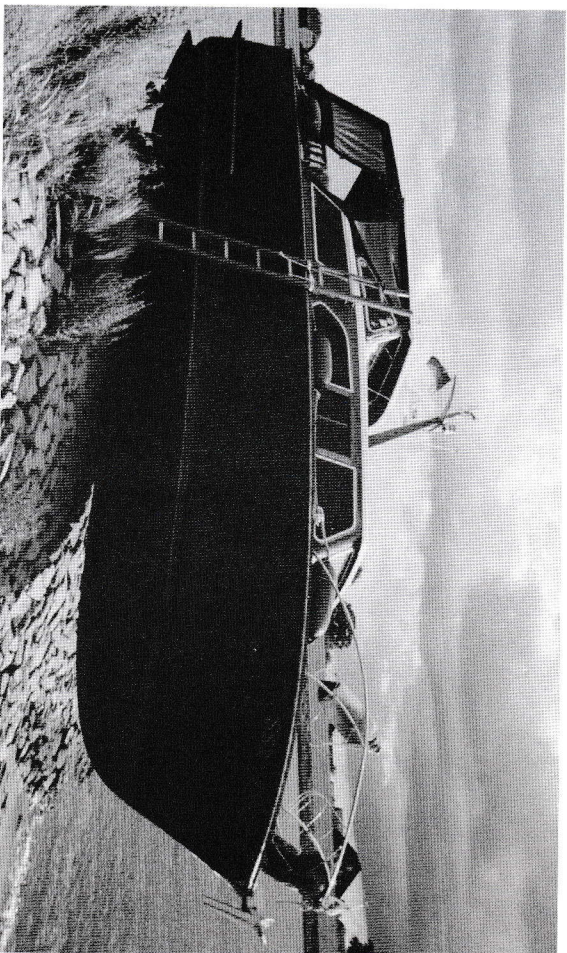
Freudiges Treffen

und es gelingt mir, die Besatzung aufmerksam zu machen, anschließend zum zur Seite gehen zu veranlassen. Inzwischen soll es nach deren Meinung genug Wassertiefe geben, um mit meinem Tiefgang einlaufen zu können. Plofiert erreiche ich einen sicheren Anleger des YC Otterndorf, was durchaus 10 Euro Trinkgeld wert war, zumal noch abends der Mast gelegt werden konnte, um die niedrigen Brücken des Hadelner Kanals zu unterfahren.

Am 16.7 gegen 8.00 Uhr vor der Schleuse Otterndorf. Eine weitere Überraschung: im DMYYV-Führer kein Wort davon, dass die Durchfahrt nach Bremerhafen inzwischen 8 Euro Gebühr kostet! Der Kanal selbst ist zweigeteilt, bis Schleuse Bederkesa-Lintig Hadelner, danach Bederkesa-Geeste-Kanal. Aber soweit komme ich erstmal nicht. Bei km 6 setzt der Motor aus und als Notfall bietet sich nur ein privater Ruderbootsanleger von gerade 1,5 m Länge an! Drumherum viel Grün und wenig Wasser. Der Bootshaken dient diesmal dazu, „Last Chance“ mit Hilfe einer vorhandenen Rollanlage an den Steg zu ziehen und Leinen zu belegen. Die Wartezeit bis Abkühlen des Motors verbringe ich wandernd an Land.

Dann kommt die Ursachenforschung, denn laut Tankanzeige ist genug Diesel vorhanden. Erster Schritt deshalb: Hauptfilter ausbauen. Der sitzt zu und wird deshalb ausgetauscht. Trotz längeren Pumpens findet aber keine Föderung statt, was eine Verstopfung vermuten lässt, die sich jedoch wegen kompliziertem Zugang und Tankinhalt weder demonstrieren, noch reinigen lässt! Es sei denn, ich würde 50 Liter in der Bilge akzeptieren. Also muss eine andere Lösung gefunden werden, nach dem Motto „Man muss sich nur zu helfen wissen!“ Schließlich gibt es noch einen StB-Tank neben zugehörigen Leitungen und Filter des havarietbedingte stillgelegten StB-Motors, die man mittels Schläuchen an den Sekundärfilter des Bb-Motors anschließen kann. Etwas Nachpumpen und siehe da. Motor läuft wieder!

Drei Stunden nach Ankunft kann das Gebüsch verlassen und weitergefahren werden. Wie im Binnenführer angekündigt ist die Schleuse Lintig auf Selbstbedienung umgerüstet worden. Dass man Bedienungsanleitung- und Kröple nur direkt vom Wasser aus findet, steht erneut nirgendwo! Erst eine Landinspektion der Anlage macht deren Funktionsweise verständlich. Als Ausgleich folgt unterhalb der land-



Die Folgen des Folgens...

schattlich schönste Abschnitt des gesamten Kanals. Trotz der unplanmäßigen Aufenthalte erreiche ich um 19.00 Uhr die Anleger vor dem Tidesperrwerk Bremerhaven und mache für die Nacht fest. Obwassergelegeplätze gibt es auch bei zwei Vereinen am rechten Ufer, doch alle im Bereich des Sperrwerks sind nichts für Ruhebedürftige, weil eine Stahlbrücke darüber führt, auf der Tag und Nacht mit schöner Regelmäßigkeit Personen- und Güterzüge verkehren. Grund genug, am folgenden Morgen die erste Schleusung wahrzunehmen und nach 7 Tidenkilometer die Steganlage der Stadt Bremerhaven anzulaufen.

Es ist zwar erst 8.30 Uhr, aber trotzdem sind alle Plätze um die Tankstelle belegt. Während ich den Bug gegen die auflaufende Flut stelle, läuft der letzte Tropfen Diesel durch. Mit dem Strom gelang es, eine Reihe Eisendalben zu erreichen und daran zu belegen. Von einer darauf stehenden Plattform wirft mir das freundliche Tankpersonal einen Tampenherab, mit dessen Hilfe zunächst meine beiden Reservetankster gefüllt werden, sodass ich eine Stunde später mit eigener Kraft an

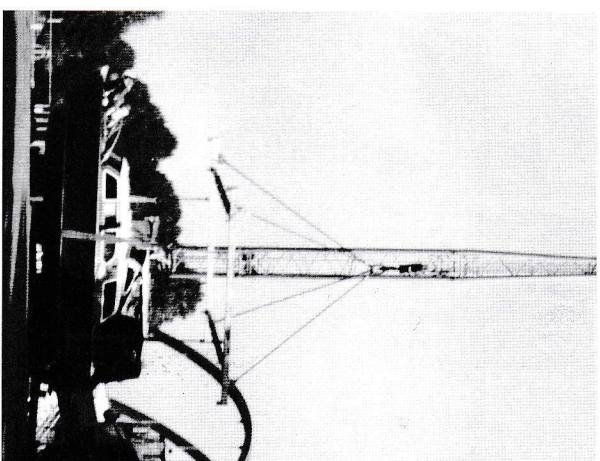
Tanksteg festmachen kann. Insgesamt verschwinden weiter 250 Euro aus der Bordkasse, da spielen die hier fälligen 8 Euro täglich kaum eine Rolle. Die wird man allerdings erst nach einem längeren Fußmarsch los, der meist zwei Mal fällig wird, weil die Bürozzeiten nur am Brückenhaus angeschlagen sind! Bis zu Supermärkten ist es noch einen Kilometer weiter. Der kurze Weg zu Innenstadt und Museen nutzt wenig, denn in diesem Bereich gibt es zwar viele Kneipen, Restaurants etc., aber keine Verproviantierungsmöglichkeiten! Am 18.7 also mit einsetzender Flut ablegen, hinaus auf die Weser und weiterer Kurs Leer.

Auf dem Strom die gleichen Verhältnisse wie Elbe-Wind gegen Tide, Wellengang! Deshalb bin ich froh, nach 2 ½ Stunden an der Huntmündung anzukommen, doch die Freude währt nicht lange. Kurz vor der Eisenbahnbrücke Oldenburg stottert der Motor, stellt dann den Dienst ein. Ein Blick auf die Tankanzeige zeigt, dass der im City-Port betankte StB-Tank leer, der abgesperrte BB-Tank dagegen randvoll ist! Nur ein Helfer an Land und lange Leinen bugisieren "Last Chance" an

einen Schwimmsteg der ehemaligen "Brand Wert", wo ich mich in Ruhe um diese neuen Probleme kümmern kann. Natürlich ausgerechnet am Freitagnachmittag um 16.00 Uhr!

Nach der Abkühlungsphase, zwei Flaschen "Köstritzer" und Denkarbeit, fällt mir die Funktionsweise von Dieselmotoren ein. Zwar hatte ich auf dem Hadelner Kanal den Zulauf umgebaut, aber nicht den Rücklauf! Dieses idiotische Versäumnis wird jetzt nachgeholt, 40 Liter aus den Kanistern in den StB-Tank gefüllt, fleißig gepumpt und der Motor wird gestartet. Der springt auch an, dreht auf 2400 U/min. auf - geht dann wieder aus! Das Spiel wiederholt sich drei Mal, wir haben 19.00 Uhr und ich keine Lust mehr!

Alle Versuche, am Samstagmorgen einen Motorenmechaniker aufzutreiben sind vergeblich. Mit dem Bus fahre ich in die Stadt, richte mich auf ein Zwangswochenende in Oldenburg ein.



Zur Reparatur an Land

Sicher ankommen...

...mit den Spezialisten für Schiffselektrik und Dieselsechnik

Unser Team wartet und berichtet fachmännisch und mit Know how!

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

ARDIC
Beispieler
SIEMENS VDO Marine
YANMAR
Wabasto Marine Comfort
WAECD mobile solutions
PRUMA
BOSCH Service

Navigation bei 27° C
Entspannung bei 20° C

A&W
Kfz-Elektrik GmbH & Co KG
Hesfelder Straße 110b · 26789 Leer · Tel.: 04 91 - 40 40 04 · 92 55 33
www.guw-bosch.de · eMail: info@guw-bosch.de



Pokal Nummer 6. Verleihung des Pokals zum 2. Platz des DMVV-Fahrtenwettbewerbs für Boote unter 10 Meter am 23. Januar 2009 in Duisburg.

Weitere Telefonate aus einem "English Pub" erregen schließlich die Aufmerksamkeit vom Wirt und anderen Gästen, was dazu führt, dass ich um 15.00 Uhr ein Landmaschinenexperten samt seinem Werkzeug gefunden habe. Mit Bordwerkzeug und Rotwein gelingt es, einen Fehler zu finden, den ich allein nie gefunden hätte. Zwei winzige Durchsicherungen an der Unterseite des Plastikschlauches von Sekundärfilter zur Einspritzpumpe, aus denen nicht einmal Diesel austritt, aber ausreichen, dass der Motor mehr Luft als Diesel zieht!

Eine Stunde später läuft er wieder einwandfrei, Arbeitszeit plus 40 km Anfahrt und zwei Flaschen Wein haben 50 Euro gekostet, aber ich kann um 18.00 Uhr wieder ablegen. Durch zwei Hubbrücken und die Schleuse Oldenburg wird nach schöner Abendfahrt km 28 noch erreicht. Mangels Anlegemöglichkeit setze ich um 22.30 Uhr "Last Chance" am Ufer bugseits auf Grund, werfe den Anker in die Böschung und verschwinde in der Kojke.

Sonntagmorgen 6.45 Uhr beginnt die letzte Etappe zum 28. TST mit Sonnenschein.

wärts, aber bereits die Schleusen Herbrum und Bollingerfähr kosten 1 ½ Stunden Wartezeiten. Als Folge werden satt der vorgeesehenen sieben Schleusen nur 5 geschafft, bei den kalkulierten Tankstops Haren oder Meppen ist telefonisch niemand mehr zu erreichen. Das zwingt zu weiterem Aufenthalt, bringt Kosten und Zeitverlust mit sich. Zwei Stunden, reichlich Nerven vor der Schleuse Meppen, bis ein Taxifahrer den Bootsanleger gefunden, Diesel geholt und abgeliefert hat! Kein Wunder, dass ich unter diesen Umständen den Wertungsschluss, JHV und sonstiges verpasse. Zu dieser Zeit liegt "Last Chance" in Warteposition vor der Schleuse Bevergern, fängt sich unter Wasser treibenden Müll ein, der das Fortkommen zusätzlich behindert, sodass wir erst um 17.00 Uhr eintreffen und längs "Softfähr" festmachen können.

Immerhin gerade rechtzeitig genug, um Flaggenjala zu setzen, von Franz Landstrom zu übernehmen und die weitere Veranstaltung zu genießen. Grillabend, gemeinsames Frühstück stehen auf dem Programm. Dabei erfahre ich, dass sich auch unser 1. Vorsitzender die Schraube ruiniert hat, seine Reparaturversuche scheiterten und er sieht einer Heimreise mit 6 h/km entgegen. Einige Teilnehmer verlassen uns bereits am Sonntagnachmittag, der "harte Kern" bleibt bis Montag.

Am Montag wird abgetakelt, die Signallagge entknüpft und in ihrer Tasche verstaubt. Mit dem Bootscuter Münster habe ich einen günstigen Liegeplatz bis Mitte September vereinbart, denn so langsam wird es Zeit nach Hause zu kommen, wo sicher ein ganzer Stapel aufgelaufener Post wartet. Die 30 km sind in 2 ½ Stunden zurückgelegt, "Last Chance" am einzigen Längssteg fest. Rücksprache mit Chef und Werkstat stellen mir die Frage, warum das Boot hier rund 6 Wochen in Wasser liegen soll, anstatt repariert zu werden? Obwohl mich der Gedanke schreckt, das halbe Interieur demontieren und irgendwo verstauben zu müssen, entschliefße ich mich zum Auskranken. Bis

Dienstagmorgen gehen 8 Arbeitsstunden drauf, bis die StB-Backskiste ausgebaut, deren Inhalt anderweitig verteilt wird, etliche Meter Aluminiumprofile demontiert, die mit verhärteter Dichtungsmasse eingeklebt Bodenplatte ausgebaut und an Land geschafft wird. Nun sind Bolzen von Wellenbock, Ruder, das Getriebe und die Welle frei zugänglich. Dienstagnachmittag wird das "Last Chance" provisorisch aufgebockt, bleibt aber sicherheitsshalber in den Gurten, da ich vorläufig das letzte mal an Bord übernachten und das Reisegepäck sortieren will. Bei dieser Gelegenheit stellt sich auch heraus, was mir bei den Warteschleifen vor der Schleuse Bevergern in den Propeller geraten war, gut ein Meter Althampen, der sich im Verlauf meiner Freifahrtdemonstrationen vollständig um die Welle gewickelt hatte!

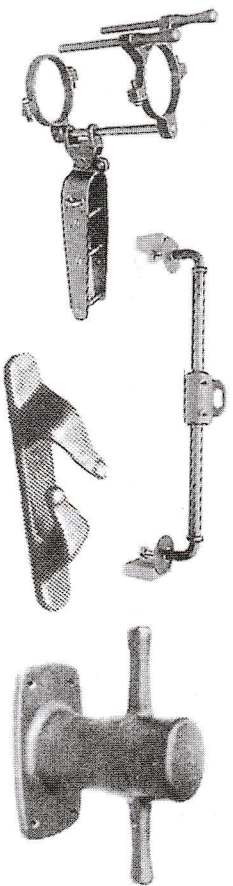
Es ist vereinbart, dass alle Reparaturen bis zum 13. September abgeschlossen sind. Dann beachtliche ich einen Überholungsanstrich und neues Antifouling, den Wiedereinbau alles Demontierten, gefolgt von Verlegung über DEK, WDK und Rhein zum diesjährigen Wirtlerliegeplatz beim WSC Rees. Danach bleibt Zeit, sich mit der Planung für das kommende Jahr zu beschäftigen. In jeden Fall werde ich mich weiterhin überraschen lassen.

2008 war für Claude Delosey ein sehr erfolgreiches Jahr. Er bekam 6 Pokale und zusätzlich 6 Plaketten für Boot und 3 Urkunden.

- 1. Platz weiteste Anreise
- Skippertreffen Ketzin
- 1. Platz Oldiepokale TST- Leer
- 3. Platz SBV- Pokal TST- Leer
- 3. Platz ADAC Mithelreimpokal
- 4. Platz ADAC Langfahrtwettbewerb
- 2. Platz DMVV Fahrtenwettbewerb unter 10m.

Die DTMV e.V. und der Klönschnack gratulieren zu diesem Erfolg.

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

SCHIFFSAUSRÜSTUNG

- Von Profis für Profis -
Qualität hat einen Namen



WITTIG GmbH

Service hat eine Nummer:

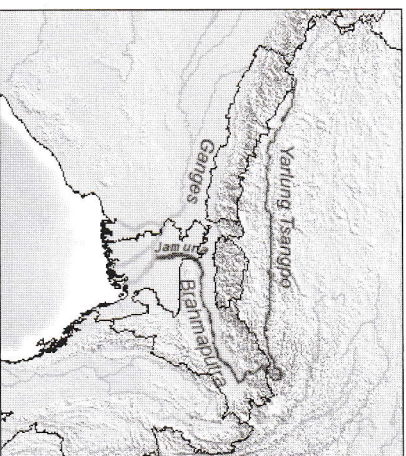
Tel.: 0049-20 39 32 73-0 Fax: 0049-20 39 32 73-66
Internet: www.wi-du.de e-mail: info@wi-du.de

Berichte der Mitglieder

Flusswelt - Der Brahmaputra in Indien

Frank-Hilmar Bockhacker - Animo/Krefeld

Mit 2896 km Länge ist der Brahmaputra an Stelle 39 der Liste der längsten Flüsse der Welt, nach Durchflussmenge steht er schon deutlich näher an den Spitzenplätzen der großen Flüsse dieser Welt. Mit durchschnittlich 20.000m³/s befördert er 8,5 mal so viel wie der Rhein und bewältigt auf seinem Wege durch Tibet, Nordindien und Bangladesch einen gigantischen Höhenunterschied von 6000 Metern.



Auf meiner langen, langen Liste von Traumzielen stand dieser Fluss weit oben und im Februar 2009 war es dann soweit.

Wir fliegen von Delhi südlich an Nepal und Bhutan vorbei nach Guwahati in Assam, der Himalaja steigt mit dem beginnenden Tag aus dem Dunkel auf, ein majestätischer Anblick. Ein kühler Morgen empfängt mich, erstmals seit 8 Wochen ziehe ich ein warmes Hemd an. Die Landeshauptstadt liegt zwischen Bhutan im Norden und Bangladesch im Süden im engen Nordostzipfel von Indien. Mitarbeiter der Assam Bengal Navigation Company einer Firma, die auf dem Fluss Schiffsstouren betreiben, holen mich ab. Nach langen Hin- und Her hatte ich mich entschlossen diese Tour von 7 Tagen und Nächten den Fluss aufwärts zu machen.

Ich bin der einzige Gast an Bord der Charaidew, einem Schiff von 38 Metern Länge und 8 Metern Breite, ausgerüstet für 24 Gäste und 27 Personen Besatzung. Nach den Mumbai Attention brachen die Buchungen ein, die Wirtschaftskrise wirkt auch schon bis hierher. Etwa 300 Kilometer auf dem Fluss der aus dem größten Gebirge der Welt heraus tritt und sich nach Bangladesch und dann mit dem heiligen Fluss Ganges vereint, in den Golf von Bengalen ergießt.

Seit 4 Monaten hat es nicht mehr geregnet, ein trockenes Jahr. Der Wasserstand ist sehr niedrig. Die Fahrt ist eine konstante Suche nach dem Weg. Zu beiden Seiten erstreckt sich eine Art Wüstenlandschaft, über Kilometer sind Sanddünen freigelegt, dann wieder Wasserarme, die Hügel am Rande des Stromes sind oft nicht zu sehen. Wind wühlt den feinen Sand auf, Windhosen verschlechtern die Sicht manchmal so stark das man nicht weiter als 50 Meter sehen kann. Ein Sandsturm, auf dem Fluss.

Es ist eine menschenarme Gegend, ein Fluss, auf dem wir fast allein sind. Einige Bambusflößer kommen uns entgegen. Es sind große Flüsse, die etwa 15 Tage flussabwärts von Seitenarmen des Brahmaputra bis nach Guwahati gebracht werden um dort das Bambus zu verkaufen. Die Flüsse sind etwa 30 mal 30 Meter groß und mit bis zu sechs Flößern unterwegs. Bis zu 10.000 Bambusstangen sind auf die Höhe von etwa einem halben Meter zusammengebunden. Es erfordert eine ungeheure Flussfahrt dieses Gefährt mit Stangen und Strömung durch das Gewirr der Wasserarme zu bringen. Eine Betonung fehlt gänzlich, ab und zu sind Bambus-Barken gesetzt, die Orientierung bleibt aber ungewiss. Im Abstand von etwa 15 Tagen kommt ein Behördenboot und kontrolliert die Schiffsfahrtszeichen, der Fluss

Günstige Preise für Schiffs- und Industriebedarf
Besuchen Sie uns im Internet-Shop:

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 (01 71) 3 55 22 17

Jetzt auch **DIESEL** für die Sportschifffahrt:

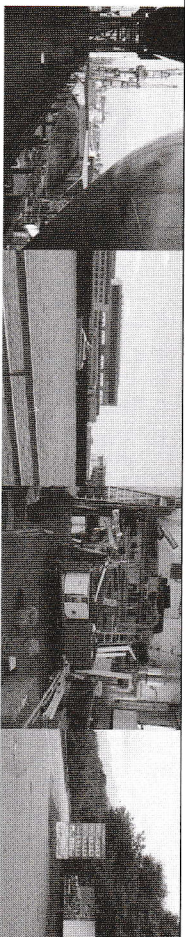
Bunkerboot Lohtank I

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

Bunkerboot Lohtank II

481 45 Münster
Telefon (02 51) 23 56 19

GRAFIK-TEAM · LEER



Industriebetriebe

Schifffahrt

Werkstätten

Straßenverkehr

Terrasorb L®

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!

Bilgenrei mit Terrasorb 2 und 4, sicher gebunden, einfach in der Handhabung
Wassersperren mit Terra - Walerbooms bis zu 600 m Gesamtlänge, verhindern Folgeschäden für die Natur.
Auftragkissen für tropfende Leckagen sind mit Terrasorb kein Problem.

Als Flächenabstreumittel unschlagbar, sie werden begeistert sein.

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

Umweltschutz hat einen Namen:

euratec

Erhalte! unsere Umwelt, setz vollbiologische
Produkte ein. Qualität muss nicht teurer sein.

Tel. 04289-926392

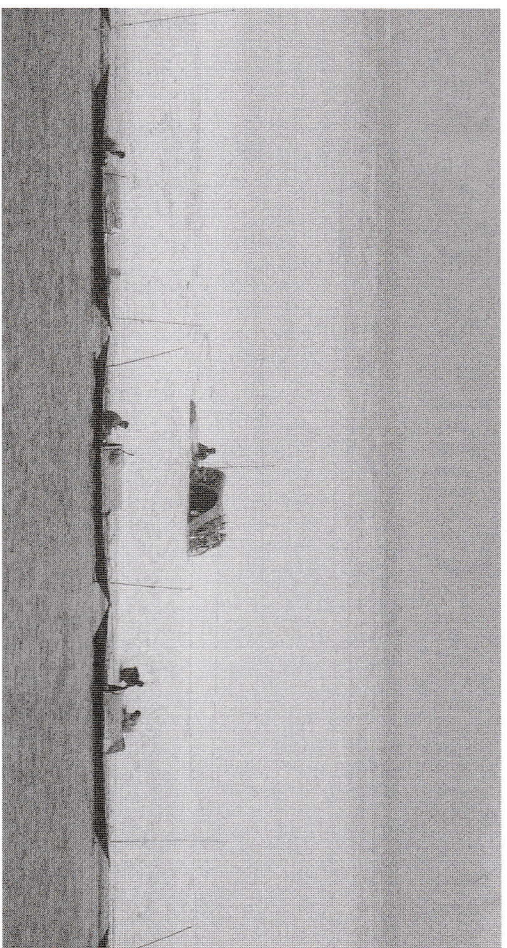
Fax 04289-9259196 home: www.euratec.de

mail to: info@euratec.de

Wir informieren Sie gerne, melden Sie sich!

euratec GmbH Zum Heidkamp 18, 27412 Westertimke

Berichte der Mitglieder



hat sich in der Zeit deutlich verändert, alles ist in Bewegung, der Schlick ist ein Wanderer. Langnäsige Süßwasserdelphine begleiten unseren Weg.

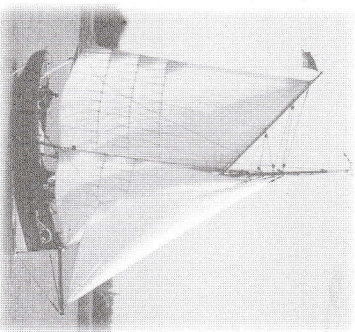
Ab und zu sind Behausungen auf den höheren Sandbänken zu sehen. Es sind Hütten, die hauptsächlich von illegalen Einwanderern aus Bangladesch während der trockenen Monate errichtet werden. Wenn der Monsun kommt, werden die Hütten abgebaut und in höheren Gebieten wieder aufgebaut. Es ist ein äußerst karges Leben! Die Siedlungen sind ein Politikum, der Widerstand gegenüber den illegalen Einwanderern groß. Besser geht es den einheimischen Assamesen, in den vereinzelt Siedlungen. Es gibt auch in entlegenen Dörfern noch kleine Schulen und Lehrer, die durch die Landesregierung dorthin geschickt werden. Eine Elektrifizierung bleibt bisher unerreichbar, aber bedingt durch die technischen Möglichkeiten hat die Regierung ein interessantes Programm einer landesweiten Teilelektrifizierung durch Solarpanels auf den Weg gebracht. Wir haben mit dem

Beiboot Dörfer besucht, deren Bewohner uns gegenüber sehr gastfreundlich und aufgeschlossen waren, unverdorben, keinerlei Bettehn, aber auch keinerlei Geschenkzauber.

Die Solarpanels und die Batterien dazu sind für die Leute ein Riesenschritt, der Hof eines solchen Hauses wirkt dann wie so vieles in diesem Land, in zwei Epochen verankert, auf der Grundlage eines Selbstversorgerdorfes, mit kleinen Zukunftsentakeln.

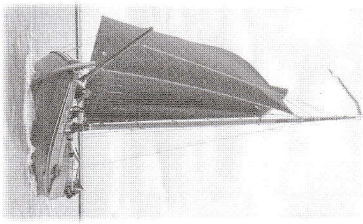
Das Schiff ist 1973 in Kalkutta als Frachtschiff gebaut und mit zwei 225 PS MAN/Kirloskar Maschinen ausgerüstet worden. Nachdem sich der freie Verkehr auf dem Fluss auch lange nach der Unabhängigkeit von Bangladesch nicht zeigen wollte und die spannungsreichen Beziehungen zwischen Delhi und Dakar kein Ende nahmen, wurde das Schiff 1994 außer Dienst gestellt. 2003 gelang es einem durchaus Pionier zu nennenden Unternehmen bestehend aus Indischen und Englischen Reiseunternehmen das Schiff für Passagierfahrten komplett umzubauen und regelmäßig einen Teilschnitt des Flusses zu befahren. Einige dieser Personen sind wohl auf drängende Bitten von Regierungsstellen an Bord mit einer Arbeitsstelle versorgt worden. Es gibt wohl überhaupt eine ganze Menge von "Hintergrundaktivitäten" die man in Indien für solche ein Unterfangen bewegen muss um als Unternehmer nicht ausgebremszt zu werden. Hauptsächlich kommen wohlbetuchte Gäste

1899 über 100 Jahre
H. Bülthjer GmbH & Co. KG
 2009 **BOOTSWEHRT**



Herstellung
 von Yacht- und
 Kutterneubauten

Reparatur- und
 Kranbetrieb
 Malerarbeiten
 Slipanlage bis 150 to.



26844 DITZUM / EMS · Telefon (0 49 02) 9 29 00 · Telefax (0 49 02) 92 90 14
 www.buelthjervwert.de · eMail: info@buelthjervwert.de

Berichte der Mitglieder



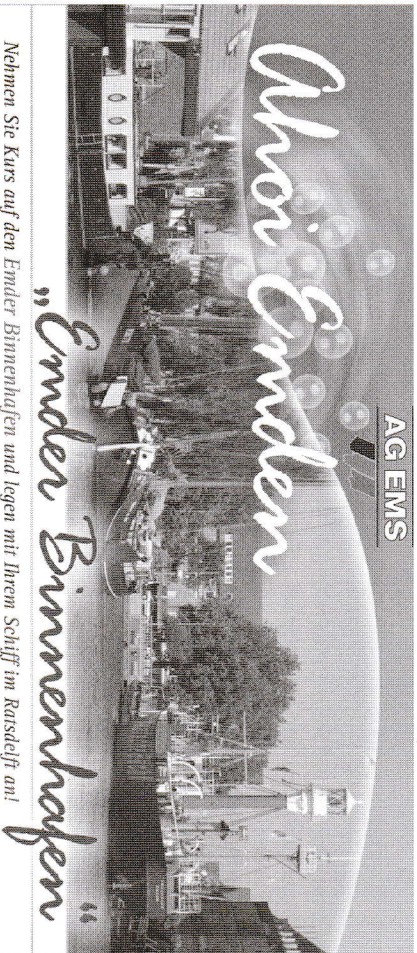
aus Europa. Briten gefolgt von Deutschen und Franzosen stellen die größten Gruppen. Viele weitere Nationen sind auch schon da gewesen und die Mitarbeiter sind offensichtlich gut gerüstet für die individuellen Besonderheiten der Nationalitäten. Nur die durchaus vorhandene indische Ober- und Mittelschicht scheint mit Flusstreisen noch keine Freundschaft zu schließen.

Am Abend wird an Sandbänken durch das tiefe Eingraben von Bambusankern im Boden festgemacht.

Nach dem Abendessen, zu dem mich glücklicherweise der Chef der Truppe begleitet, gibt es lange Gespräche und noch einen kurzen Absacker sowie den Sternenhimmel natürlich. Nach 23:00 werden die Generatoren abgestellt und der Nachthimmel ist gänzlich konkurrenzlos. In weiter Entfernung lodern zwei, drei Feuer. Bambusföcher beim Abendessen. Gegenlicht ist nicht zu sehen, nur die nächtliche Sandbank reflektiert einen Hauch Sternlicht. Unwirkliche Konturen und die ruhige Atmung des dahin treibenden "Sohn des Hindu Gottes

Brahma" der an der Abbruchkante der Sandbank knabbert.

In den Kabinen ist nicht nur alles was man braucht, sondern auch eine freundliche Professionalität die einen empfängt. Nicht alles ist mehr ganz perfekt, aber man kann sich wohl fühlen und gut schlafen.



„Emden Binnenhafen“
 Nehmen Sie Kurs auf den Emden Binnenhafen und legen mit Ihrem Schiff im Karseldjfi 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
- > Trages-, Monats- und Saisonlieger)
- > Toiletten und Duschen
- > Strom- und Wasserversorgung
- > Fäkalienentsorgung
- > fahrläufig sind Fußgängerzone und Altstadt schnell erreicht

Hafenmeister-Mobilteléfono
0160/3624744

www.ag-ems.de

Service-Telefon 018005/190182
*14 cent/min, max. 6 cent dt. Ferngespr. zähler Mobil



Ich kann tagsüber auf der Brücke sitzen und den Steuernmann beobachten.

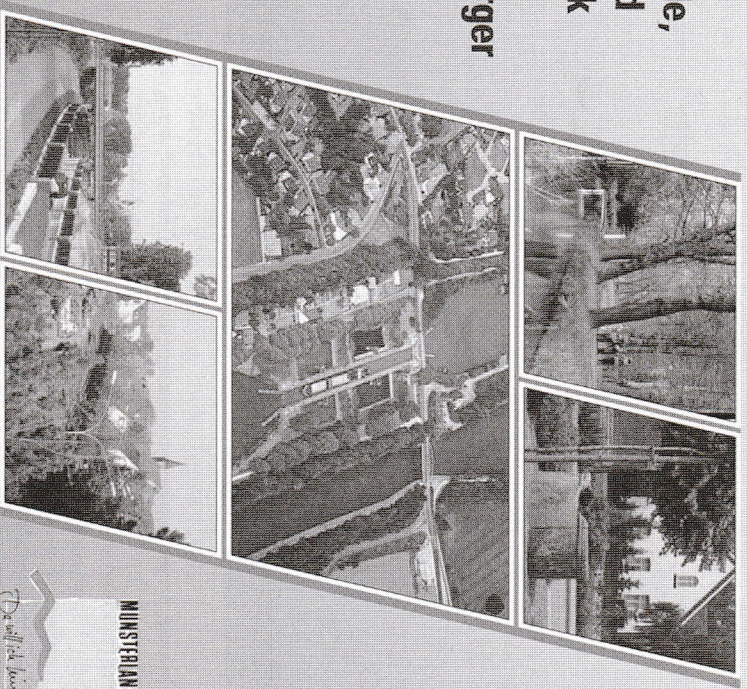
Alternativ sitzt man in etwa 6 Metern Höhe auf dem riesigen Sommerdeck. Es sind gänzlich eigene kleine Landschaftsformen die der Fluss im jährlichen Wechsel kreiert, mit etwa 5 Stundenkilometern geht's etwa 6 Stunden täglich gegen an. Unterschiedlich hohe Sandbänke, die abrupt enden und auf denen durch deutlich unterschiedlichen Bewuchs erkennbar, die "Jahresringe" der Hochwasserhöhen verzeichnet sind, ganze Landschaften die wegen der enormen Breite des sandigen Tales auch mit dem Fernglas keinen Horizont finden wollen, dann wieder Flecken von besonderer Höhe auf denen sogar einzelne Bäume, Palmen und Bananenstauden kultiviert sind und zumindest eine mehrjährige Besiedlung anzeigen. Der

Fluss mäandert auf einer Breite von bis zu 20 km und die größten Sandbänke sind schon Inseln mit vielen km² Größe. Dieses Gebiet, für eine kontinuierliche Besiedlung ungeeignet, wird von Einwanderern aus Bangladesch besiedelt, illegal ins Land gekommen, aber wohl vertraut mit dem Leben am Wasser. Die Siedlungen sind auf möglichst hohen Sandbänken angelegt, teils sind die Hütten mit Handpumpen im Hof ausgestattet, dort pumpt man aus der Tiede bis 10 Meter das Uferstickerwasser. Andere Familien schöpfen das Wasser aus Löchern die in den ufernahen Sand gegraben werden. Wenn die Frauen mit ihren Schöpfemern anrücken, springen Hunderte von Fröschen ins Wasser. Durch Bengalen verläuft die Teilung des Landes nach Ende der Britischen Kolonialzeit, Ostbengalen heute Bangladesch und West-

Stadt Hörstel



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

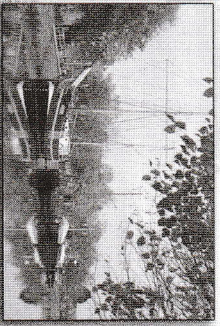


- markierte und gepflegte Wanderwege im Teutoburger Wald
- Hermannsweg, Tecklenburger-Land-Rundweg, Sagenroute
- markierte und gepflegte Radwanderwege in der Parklandschaft des Münsterlandes
- 100-Schlösser-Route, Dortmund-Ems-Kanal-Radweg
- gepflegte und leistungsfähige Gastronomie- und Unterkunftsbetriebe
- 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 Harener Geschichte ist seit Jahrhunderten eng mit der Ems-, Küsten- und Seeschifffahrt verbunden. Der **Heimatverein Haren (Ems) e.V.** ist Träger des Schifffahrtsmuseums. Mittelpunkt ist das alte Schleusenwärterhaus am Haren-Rütenbrock-Kanal. Zusammen mit den sechs davor liegenden Museumsschiffen, einer Motorenhalle und der alten Schleuse wird hier ein einzigartiges Museumsensemble präsentiert, das immer einen Besuch wert ist.



Das **Schifffahrtsmuseum** ist vom 1. Mai bis zum 31. Oktober geöffnet. Führungen und Gästefahrten mit dem Museumsboot „Haren“ sind möglich. Nähere Auskünfte unter 05932/5843 oder www.heimatverein-haren.de.

Schifffahrtsmuseum Haren (Ems)

Kanalstraße 1 · 49733 Haren (Ems)

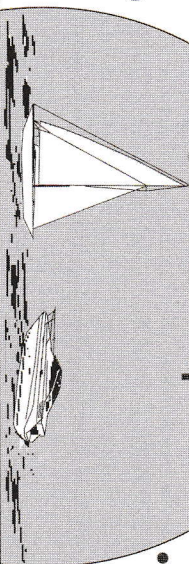


Spezial-Werkstatt für Außenbord- und Innenbordmotoren aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

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

Service
rund ums Boot
auf 7500 qm



- Winterlager in der Halle oder Freifläche
- Boots-zubehör von A - Z

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

Berichte der Mitglieder

bengalen heute Indien. Die illegale Besiedlung dieses Brahmaputra-Schwemmlandes findet schon seit Jahrzehnten statt, aber durch den kontinuierlichen Bevölkerungsdruck aus Bangladesch wird dieses Problem immer größer. In den Siedlungen werden Kürbisse, Zwiebeln, Weizen, Chillies, Auberginen, Linsen angebaut, die habe ich bei einem kleinen Ausflug am Abend jedenfalls sehen können. Die äusserst einfachen Behausungen beherbergen sehr freundliche Leute. Auch hier weder Beteln noch aufdringliche Annäherung sondern aufrechtiges, gegenseitiges Staunen. Aus allen Richtungen kamen die Gestalten angelauten als wir das Schiff an einer Sandbank anlegten und mit den Mooringleinen eingruben. Eine echte Attraktion das Schiff, die nächste Stadt liegt 25 km weit weg, keine Straße, nur Sandwege. Boote werden, gestakt, gerudert und auch mit Plastketzen gesegelt. Kein Strom, Kühe, Ochsen, Ziegen, Hühner und Sand, Sand, Sand. Eine Pumpe konnten wir bewundern, ein alter Honda-Motorrollermotor, eine Steinzeitpumpe aber sie überleben eines der trockensten Jahre und die Pflanzen gedeihen. Viele Fragen bleiben unbeantwortet, ungeklärt. Als wir am Morgen losmachten, kamen wieder begeisterte Zuschauer in Decken gehüllt, oder bibbernd vor Morgenkälte.

Etwa 30-50 Kilometer nördlich beginnt der Himalaja Richtung Tibet anzusteigen, die Kühle der Luft ist teils auch die Nähe zu dieser Kältekammer. Aber auch die Berge im sehr nahen Süden sind schon bis zu 1000 Meter hoch und beherbergen auf ihren Hängen die größten Tee-Plantagen.

Die dunstige Mondlandschaft erscheint unwirklich und wüstengleich. Lieblich sind die Ausblicke vom Schiff aus bisher nicht, verstörend fremd bis abweisend, dann wieder urtümlich erhaben bis feindlich karg.

Der Fluss verändert sich so schnell das auch die erfahrenen Steuerleute äusserst angespannt nach dem richtigen Kanal suchen. Ein Auflau-

fen ist aber dennoch durchaus möglich, die Mannschaft ist dann auf sich gestellt, andere Schiffe haben wir in den sieben Tagen nicht gesehen, nur bis zur Größe des Beibootes war gelegentlich ein Boot zu sehen.

Falls der Fluss unpassierbar wird, werden aus Bambus Büchsen gebaut um den Wasserlauf zu konzentrieren und damit die Wassertiefe in der Rinne zu erhöhen. Eine solche Maßnahme dauert aber Tage wenn nicht viele Wochen. Schneller geht es wenn man mit dem Beiboot viele Male über die unpassierbare Stelle fährt und möglichst viel Schlick mit dem Propeller aufwühlt, der dann von der Strömung fortgeschwemmt wird, um danach, hoffentlich irgendwann die Stelle mit dem 500 Tonnen schweren Schiff selbst passieren zu können.

Am Nordrand des Flussbettes liegt der Nationalpark Orang. Er hatte lange Jahre erhebliche Probleme, Wilderei, Missmanagement durch die Parkverwaltung, ethnische Spannungen, illegaler Holzschlag usw. Wir legten mit dem Beiboot auf der Parkseite des Flusses an, der Liegeplatz der Charaidew blieb wegen Starkwind an der gegenüberliegenden menschenerleeren Sandbank. Auf der Pritsche des Jeeps der Parkverwaltung ging es einen Nachmittag über die Wege des Parkes. Trotz aller schlechten Beurteilungen sahen wir einige Tiere, Elefanten, Nashörner, Warane, Rotwild, Marabus, verschiedene Adler und viele prächtige Vogelsorten, einen der wenigen Bergal-Tiger konnten wir weder an den Wasserlöchern noch in den hohen Elefantengräsern entdecken. Der Park wird unregelmäßig überflutet. Nicht in jedem Jahr steigt das Wasser so hoch das alle Parkbereiche unter Wasser stehen, aber eine Regel gibt es hier eben nicht. Die wenigen Wildhüterhäuser stehen jedenfalls auf Betonpfehlern. Einen Teil der Parkkontrolle wird von Mahuds auf Arbeitselefanten erledigt aber um den Park herum gibt es weiterhin viel Armut und wenn die Behörden hier weniger Präsenz zeigen würden, dann ging die Jagd auf die Nashörner, Tiger und Elefanten schnell wieder los.



Aufnahmeantrag für die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV)

Geschäftsstelle: Vereinswiese 92 B, 26817 Rhaderfehn
 Tel. 04952 8088730 E-Mail: dtmv26@t-online.de

Name:	_____	Beruf:	_____
Vorname:	_____	Telefon:	_____
Strasse:	_____	Fax:	_____
PLZ/Ort:	_____	Mobil Tel.	_____
Geb.-Datum:	_____	Email:	_____
Nationalität:	_____	Homepage:	_____
Ich bin Bootseigner:	ja / nein	Club/Heimathafen:	_____
Bootsname:	_____	Boots-Typ:	_____
Baujahr:	_____	Bootsverft:	_____
Baumaterial:	_____	Länge:	_____
+ Aufbau:	_____	Breite:	_____
Motor/Typ:	_____	Tiefgang:	_____
PS / KW:	_____	Verdrängung:	_____

Ich besitze folgende Führerscheine/Patente: _____

Mein Boot ist beim DMV/DVSV registriert unter der Nr. _____
 Mein Boot ist im Seeschiffs-/Eimerschiffsregister eingetragen unter der Nr. _____
 Mein Boot ist haftpflichtversichert bei der Versicherung: _____

Ich beantrage die Aufnahme in die DTMV: 1) als aktives Mitglied mit Boot, 2) als förderndes Mitglied ohne Boot, 3) als Partnermitglied. (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Ich erkenne die Satzung der DTMV an. Ich stimme zu:

a) der vereinbarten Weitergabe von persönlichen Daten (Name, Anschrift, Telefonnummer) sowie Schiffsdaten
 b) der Veröffentlichung des Schiffsnamens, ggf. mit Bild, Eigner-Name und Schiffsdaten

_____ den _____
 Unterschrift: _____

Nur von der DTMV auszufüllen:

Vorstandsbeschluss am: _____
 Aufnahme ab: _____
 Aktenlegung mit Begründung: _____
 Unterschrift 1. Vorsitzender: _____

Berichte der Mitglieder



Auf dem Rückweg zur Charaidew wurde es makaber. Die Wasserleiche eines Jungen, vielleicht ein zwei Tage im Wasser, hatte sich zwischen Sandbank und Schiffsrumpf festgesetzt. Mit Bambusstangen die hier für alle Aufgaben herhalten, war sie gerade befreit worden, sie trieb uns entgegen als wir mit dem Beiboot anlegten. Es war wohl schon einmal vorgekommen. Was war wohl passiert und wo? Er hatte kein langes Leben und nun trieb der Körper weiter den heiligen Städten entgegen! Die Leiche wird wohl noch einige Male von irgendjemand gesichtet werden, aus Netzen befreit oder mit Stangen von einem Boot weggedrückt werden. Niemand käme auf den Gedanken was anderes mit der Leiche anzutun!

Das dieses 500 Tonnen Schiff mit seiner 27 köpfigen Besatzung im Augenblick nur mich

als Passagier den Fluss hinaufbefördert ist schon pervers. Ich weiß zwar das sie auch ohne mich das Gleiche gemacht hätten um vom Zielpunkt an die nächste Reisegruppe von 20 Personen aufzunehmen, aber dennoch bin ich irgendwie eingeschüchtert, da die Mannschaft es sich nicht nehmen lässt alles so zu gestalten wie sie es auch in ausgebuchter Lage machen würden. Also gibt es immer Gewusel und Aufmerksamkeiten um mich herum, gewöhnungsbedürftig wenn im Speiseraum drei Personen stehend warten bis ich fertig bin, dann der Mann mit dem Kaffee und Tee wartet, ich der Meinung bin, dass der Mann es nicht verdient, dass ich jetzt keinen Kaffee mehr möchte, das Beiboot nur für mich fährt, auf dem Sonnendeck immer alle Liegen bepoisiert werden, sowie der große Aufenthaltsraum nur mich beherrbergt sowie eine weitere Person die nur deshalb dort steht, weil es sein könnte das

Berichte der Mitglieder

ich einen Wunsch äußere. Maharadschas und Prinzen, Industrie-Tycoons, die indische und britische Oberschicht hätten damit wohl keinerlei Probleme, oder zumindest nicht meine.

Meine Erzählungen vom Rhein, der Donau, dem Murray, der Rhone, den Europäischen Kanälen, meinem eigenen Schiff und der Binnenschifffahrt in Europa überhaupt, wird schnell weiterzählt. Die Mannschaft ist daran hochgradig interessiert. Hier entsteht unser Brückenschlag und natürlich im Maschinenraum den ich schon fleißig besucht habe.

Nun steh ich auch einige Male am Steuerrad, es liegt ganz vorne, eine Peilstange in etwa 2 Metern vor dem Führerhaus ist alles was man

hat um zu entdecken wohin der ganze Kahn will. Das Gefährt scheint auf jeden Fall sehr eigenwillig zu reagieren. Nach einer Stunde kann ich das Ruder wieder übergeben, das muss erstmal reichen.

Außer ein paar Fischerbooten die an den Ufern lagern und einem flussabwärts fahrenden Boot mit einer Ladung Elefantengrass für den Hausbau ist uns nach 8 Stunden Fahrt heute wieder nichts begegnet. Der Wind bläst kräftig, die Sicht ist schlecht, Staub- und Sandtürme peitschen über die Sandbänke, die Ufer und das Hinterland sind wieder in diese Vorhänge gehüllt und verstecken sich schou. Der Wind hat so sehr zugenommen, dass eine Weiterfahrt unmöglich scheint, die

Berichte der Mitglieder

Herrschaften an Bord sind auch ganz beeindruckt. Die Sandbankanker werden deutlich tiefer gegraben und die Bambuspflöcke, die verhindern sollen, dass der Queranker nach oben ausbricht, werden deutlich mehr. Die Charaidew schaukelt gegen die Sandbank, mal schauen wie wir hier wieder wegkommen.

Wir liegen bei der Stadt Tezpur an einer recht hohen Sandböschung, die gegenüberliegende Seite wird beachert. Kleine mit Bambusstöcken besetzte Ziegen und sonstigen ungeliebten Besuch geschützte Gärten tragen Zwiebeln und Tomatensträucher. Eine nahe Hütte deckt eine Rohrzuckerquetsche und einen Rohrzuckerbrenner ab, es grasen Rinder und Ziegen, immer wieder kommen Neugierige und bestaunen uns. Ich bestaune wieder die Gegenseite. Wegen der hohen Böschung spielt sich die gegenseitige Bestaunung auf Augenhöhe ab, das Spiel kann lange dauern, ab und zu lachen die Herrschaften über irgendwas an Bord, oder auch mich. Man erzählt sich was, zeigt mit dem Finger und lacht. Das Spiel kann lange dauern, man kommt dabei auf so manchen schrägen Gedanken. Wenn ich den Fotoapparat ausspacke wird das Lachen und Giggeln lauter.

Indien hat keine Sprache, Indien hat etwa 1,2 Milliarden Bürger und keine Sprache, es gibt kein Indisch, es wird wohl auch lange kein Indisch geben, ein Land ohne Sprachidentität, es bringt Umwegen von Skurrilitäten mit sich, die man weder alle schnell verstehen lernt noch begreifen kann. Es gibt mehrere Hundert Sprachen, Hindi ist zwar die offizielle Landessprache, aber für die Mehrzahl ist es eine Fremdsprache, manche können gar kein Hindi, im Parlament in Delhi spricht man Englisch, Teile der Mittelschicht sprechen auch miteinander nur Englisch, aber der Großteil der Inder spricht eine der vielen anderen Sprachen. Welche Bedeutung eine gemeinsame Sprache für die Identität eines Landes hat, wird durch das Beispiel Indien nicht einfacher zu beantworten. Die Besatzung spiegelt das

ganze Sprach-Patchwork der Nation recht gut wieder. Es werden an Bord 7 unterschiedliche Muttersprachen gesprochen, der größte gemeinsame Nenner ist Assamesisch, Landessprache in Assam, wenn das nicht geht hilft man sich auf Hindi oder auch Bergaisch, Englisch spielt kaum eine Rolle. Die Sprachen verweisen natürlich und die Grenzen sind fließend. Ein wildes Sprach-Patchwork.

Im Kaziranga Nationalpark komme ich nach zwei Stunden auf dem Rücken eines Elefanten nur noch mit fremder Hilfe aus meiner Grätsche. Ein Elefant ist so verdammt breit und ich so verdammt steif! Aber vom Rücken der Elefanten komme man am frühen Morgen phänomenal nahe an die Nashörner, Büffel und Hirsche, einer der scheuen Tiger war aber wieder nicht dabei. In der Sehnsucht nach der Begegnung mit den großen Säugern, den Raubkatzen und auch den Wälen muss wohl eine tiefe Sehnsucht liegen, irgendwie ist es magisch. Teil der Suche entspringt aber wohl auch der Angst, dass es bald zu spät sein könnte, die großen Brüder und Schwestern ausgestorben. Einer der sie noch in Freiheit gesehen hat, könnte bald in Nachrichten stehen. Kommen deshalb so viele Leute für so viel Geld von so weit her?

Assam ist auf jeden Fall Elefanten- und Nashornland. Die Nähe zu den Menschen gefährlich für beide Seiten. Die zahmen Elefanten gehören am frühen Morgen auf dem Weg zur Arbeit und am Abend zurückkehrend zur Normalität der Straße. Am Abend sieht man die Mahuds in den Tümpeln Ihre Elefanten schnublen. Was hat das größte Landtier wohl dazu bewogen eine solch intensive Nähe zum einzigsten Landtier einzugehen?

Nach einer Woche auf dem Wasser des Brahmaputra geht es wieder weiter auf der Indieneise. Auch eine Flussreise ist noch dabei, in den Sunderbans des Gangesdeltas, wo das Wasser des Brahmaputras schon mit fließt, aber davon im nächsten Klönschnack.



Kanalgesichter. Menschen zwischen Dortmund und Emden

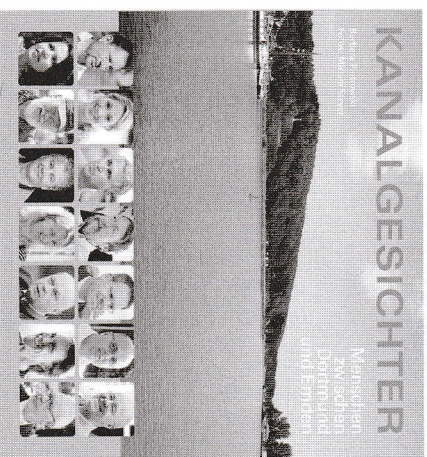
Barbara Piotrowski

Fotos: Miriam Steyer
144 Seiten, zahlreiche Farbfotos, 19,80
Isensee Verlag, Oldenburg,
ISBN: 978-3-89995-545-3



Barbara Piotrowski

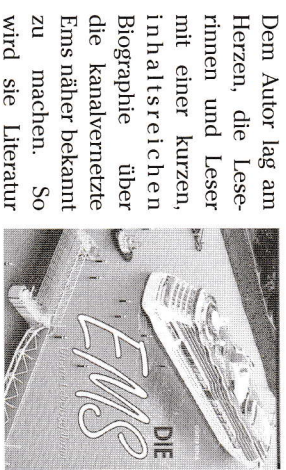
Wer auf eigenem Kiel den Dortmund-Ems-Kanal und die Ems bereist, begegnet anderen Schiffen, passiert Schleusen, beobachtet Halenkräne bei der Arbeit und kann staunen, wie viele Menschen an einem Sonntag-nachmittag am Kanalufer spazieren gehen. Barbara Piotrowski hat noch mehr gesehen. Auf ihrer über 280 Kilometer langen Reise von Dortmund nach Emden hat sie bei Klaus Nowacki in der Marina „Alte Fahrt Fuestrup“ angelegt, mit Ludger Grundmann, dem Organisator des Kanalfestivals Datteln gefeiert und Gerjet Bülljer in seiner Holzbootwerft in Ditzum beim Restaurieren eines Fischkutters über die Schulter geschaut. Sie diskutierte mit



Schifferpastor Wolfgang Busse über das Ende seiner Schiffergemeinde am Nassen Dreieck, ließ sich in Haren von Martin Deymann erzählen, wie er vom Binnenschiffer zum Reeder wurde und träumte mit Franz Schmidt in Leer vom Nomadenleben auf seiner „Solitaer“. Vierzehn Persönlichkeiten hat sie getroffen, vierzehn spannende Lebensgeschichten hat sie niedergeschrieben, und noch eine Geschichte dazu, ihre eigene Begegnung mit dem Kanal. „Als ich das erste Mal auf dem Kanal entlang fuhr“, erzählt die Autorin, die eine begeisterte Fahrtenwasserportierin ist, „hat er mich abgeschreckt und fasziniert zugleich. Ich wollte mehr über den Kanal wissen, begab mich auf die Suche und fand schließlich ‚meine Kanalgesichter‘.“ Wer das anschaulich und unterhaltsam geschriebene Buch liest, wird - wie die Autorin - entdecken, wie viel lebendige und spannende Geschichten in dem inzwischen 110 Jahre alten Kanal stecken.

Die Ems Unsere Lebensgefährtin Günter Benja

84 Seiten, 60 farbige Abbildungen,
Broschur, 2008, 14,80
ISBN 978-3-89995-533-0



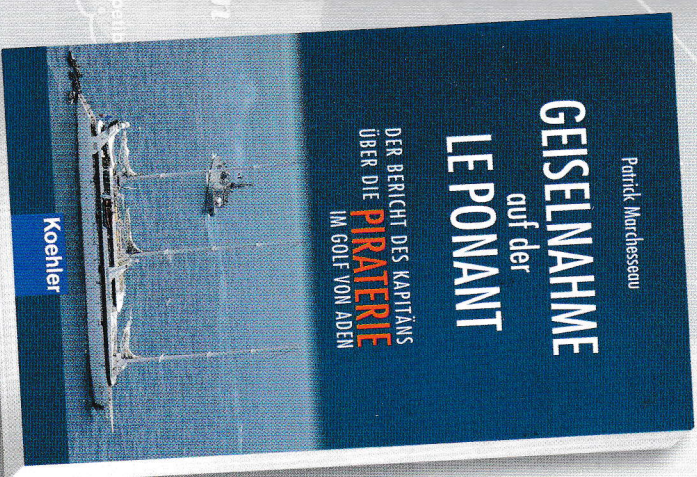
Dem Autor lag am Herzen, die Leserinnen und Leser mit einer kurzen, inhaltsreichen Biographie über die kanalvernetzte Ems näher bekannt zu machen. So wird sie Literatur fördernd dank ihrer faszinierenden, vermenschlichten Lebensgeschichte vorgestellt. Ihre Beliebtheit als ebenso zweckdienliche wie naturwahrende Gewässervielalt wird verdeutlicht. Um ihren Bekanntheitsgrad zu steigern, treten ihre ungewöhnlichen Eigenarten wie aus einem Füllhorn zutage.

Ein Tatsachenbericht von brennender Aktualität!

www.koehler-mittler.de

Im Golf von Aden: 30 schwer bewaffnete Somalis auf der Suche nach Beute. An Bord sind 30 Menschen, sie befinden sich in größter Gefahr. Die Somalis sind unberechenbar, jeden Augenblick kann die Lage katastrophal werden. Der Kapitän bietet sich als alleiniger Verhandlungsführer an und versucht, sich für die Interessen der Geiseln einzusetzen. Als gerade über ein Lösegeld verhandelt wird, starten französische Spezialkräfte ein Kommandounternehmen ...

Ein reales Abenteuer, in dem Terror und Färcе sich vermischen, ein Geschehen mit allen Zutaten für einen atemberaubenden Thriller.



Patrick Marchesseau

Geiselnahme auf der LE PONANT

Der Bericht des Kapitäns über
die Piraterie im Golf von Aden

208 Seiten | Broschur

ISBN 978-3-7822-0989-2 | € 19,90

Koehler/Mittler

www.koehler-mittler.de

Kapitelstraße 1 | Port | Tel.: 040/70 70 80-323

20099 Hamburg Fax: 040/70 70 80-324

vertrieb@koehler-mittler.de