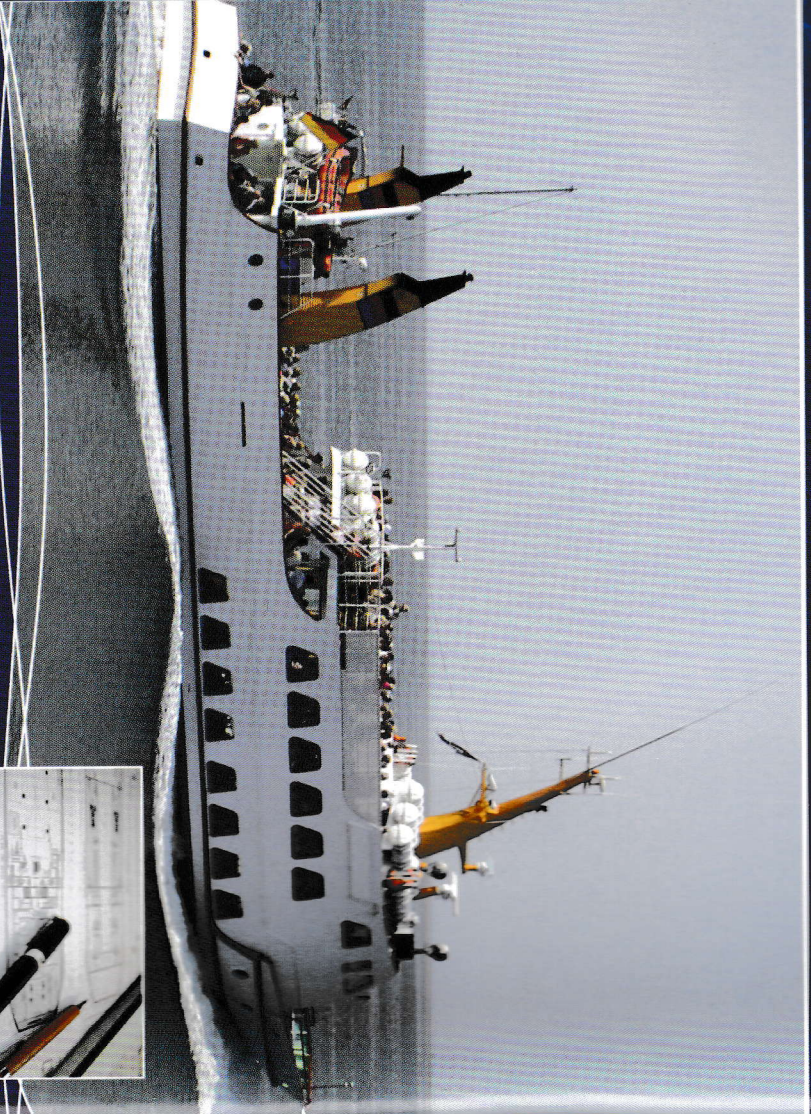


Ihr Ansprechpartner...

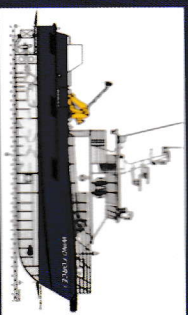


... für Planung, Konstruktion und Fertigung

Die Kombination aus hochmodernem Arbeiten und tiefen Wurzeln in der Tradition des Schiffbaus zeichnet uns seit über 80 Jahren aus.

Als Spezialisten für Neubauten, Umbauten und Reparaturen von Frachtschiffen und Fähren sowie von

Fracht- und Spezialschiffen bieten wir Ihnen – von Planung über Konstruktion bis zur Fertigung – alles aus einer Hand. Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit stehen dabei für uns an erster Stelle.



Hafenstraße 20 · 26802 Moormerland · Telefon 04924 91900 · www.schiffswerft-diedrich.de · info@schiffswerft-diedrich.de



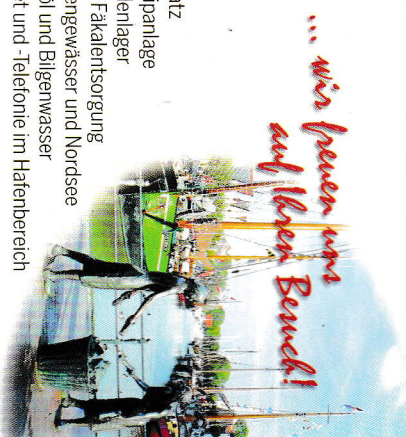
Klönschnack

Nr. 31 · Juli 2015



Mitgliedschaften:
Hochseefischereiflotten
Motorbootvereinigungen (DMV)
Zellenrath der Traditionsschifffahrt,
Werften und Auerhäuser

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgastkarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- Waschsalon
- moderner Waschplatz
- Bootsift bis 20 t, Slipanlage
- 3200 qm Winterhallenlager
- Bunkerstation D+S, Fäkalentsorgung
- Anbindung an Binnenengewässer und Nordsee
- Entsorgung von Altföl und Bilgenwasser
- High-Speed-Internet und -Telefonie im Hafenbereich



i Tourist
Information
Tel. 04951/305-500

Schleuse
Tel. 04951/1691

Hafen und Tourismus GmbH Weener

Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)
Tel. 04951/305-500 • Fax 04951/305-900 • www.weener.de • tourismus@weener.de

Weener lohnt sich...!

Veranstaltungen in Weener (Auszug)

Datum	Veranstaltung	Ort	Veranstalter
Juli 2015 11.07.2015	Free for All Weinfest	Seepelmoorer Park „Am Allen Hofen“	ISP Kultur und Natur Deutsch-Frz. Freundeskreis Rheidland TurnerMusikverein Weener e.V.
August 2015 02.08.2015 11.00 Uhr	Führung durch die Altsied von Weener (keine Anmeldung erforderlich!) Kosten: 2,50 Euro	Treffpunkt: Am Kockebogen Weener Norderstr. 3	Hafen und Tourismus GmbH 04951/305-500 www.weener.de
08.08.2015	Drachenbootrennen	Am Allen Hofen	DIRG Weener e.V. Hafen und Tourismus GmbH Weener.
September 2015 20.09.2015 11.00.-18.00 Uhr	5. Weeneraner Hobby- und Kreativmarkt	Weener Landsburg-Halle	Hafen und Tourismus GmbH Weener, Verkehrs- und Verschönerungsverein Weener e.V.
26.09.2015 - 27.09.2015	507. Michelsmarkt mit mittelalterlichem Markttreiben und einer Oldtimershow auf dem Vogelsongparkplatz	Markstraße Vogelsongparkplatz	Stadt Weener www.weener.de Hinderk Leemhuis, 04951/305-141
Oktober/Nov. 2015 31.10.-1.11.2015 10.00.-18.00 Uhr	„Altes Handwerk und Hobbies heute“ Eintritt: 1,50 Euro/Kinder unter 14 Jahre kostenlos	Grundschule Mühlenwerf am Park	Heimatkundlicher Arbeitskreis e.V. www.heimatkundlicher-arbeitskreises.de
Dezember 2015 05.-06.12.2015	Adventsmarkt	Am Allen Hofen	Hafen und Tourismus GmbH 04951/305-500, www.weener.de



Klönschnack

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

Nr. 31

Juli 2015

Inhalt

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden	Seite	3
In eigener Sache	4	
Die DTMV - Wir über uns	5	
Termine 2015	7	
Buchvorstellung „Von historischen Schiffen und vom Leben“	8	
Downloadtipp „Sicherheit auf dem Wasser“	11	
Informationen für Sportschiffer „Fäkalienentsorgung“	13	
Schiffe der DTMV „NORD“	14	
Schiffe der DTMV „Segelyacht „pacifico“	18	
Wattenfahrer: „THEA ANGELA“	21	
Aktuelle Meldungen	25	
Berichte der Mitglieder „OPEN SHIP im Leeraner Museumshafen	26	
Wasserstraßen „Unesco Welterbe Canal du Midi“	29	
Aufnahmeantrag für die DTMV	40	

Impressum

Herausgeber:
Erscheinungsweise:
Redaktion:
Geschäftsstelle:
E-Mail:
Internet:
Thelafoto:
Berichte und Fotos:
Gestaltung:
Anzeigen :
Druck:

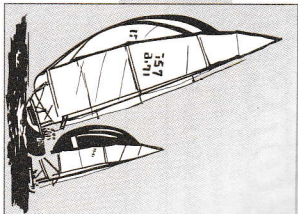
Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)
Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)
Peter Meyer
Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener
presse@dtmv-online.de
www.dtmv-online.de
Christa Huber
Peter Meyer, Christian Huber, Franz Schmidt, Hilmar Bockhacker,
Klaus Manderscheid, Jürgen Sattler, Gerd Schepers
Gralk Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)
Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26
e-mail: info@gralk-team.de
Gralk-Team Werbeagentur, Johanne Olmanns
Druckkontor Emden

Die Segelmacher

Masenfertigungen von Meisterhand

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

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



Salverius Nachf. GmbH

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



GRAFIK-TEAM - LEER

Vorwort

Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

In der 30. und letzten Ausgabe unseres Klönschnacks haben wir mit doppelter Auflage und doppelter Seitenanzahl ein wenig „geklotzt“. Mit den zusätzlich verfügbaren Exemplaren wurden bisher nicht erreichte Interessierte, Museen, Vereine und Firmen auf die DTMV aufmerksam gemacht. Wir hoffen, dies in Zukunft in Form von steigenden Mitgliederzahlen und positiver Entwicklung der Werbeträger, sowie insgesamt also durch weitere Förderung unserer Vereinigung zu spüren.



Dennoch sind zwei Klönschnack-Ausgaben pro Jahr eine echte Leistung die erst einmal kontinuierlich erarbeitet werden muss und daher werden wir wohl auch weiterhin nicht im Umfang und Ausmaß der letzten „Jubiläumsausgabe“ agieren können, sondern etwas bescheidener.

Mit unserer Zulassung als Ausbildungsstätte für die verkürzten Streckennachweise der Patentinhaber ist ein kleiner Meilenstein erreicht und wir werden uns hierzu intensiv Gedanken machen und einen Umsetzungsplan in der nächsten Jahreshauptversammlung fassen müssen, ob und in wie weit wir im Jahr 2016 Streckenpatentfahrten auf Binnenwasserstraßen organisieren und anbieten werden.

Darüber hinaus ist, wie schon angekündigt, unser DTMV Buch „Von historischen Schiffen & dem Leben auf dem Wasser“ fertig gestellt und steht zum Verkauf. Wir haben uns entschlossen erst einmal mit Eigenvertrieb ins Rennen zu gehen und sind also nach Druck des Buches seit Anfang Juni im Vertrieb. Es ist wirklich ein interessantes, gelungenes Aushängeschild unserer Schiffe und Mitglieder sowie unserer Hobbys und Leidenschaften geworden. Bitte unterstützt die Vertriebsaktivitäten und kauft eines, besser noch mehrere Bücher und macht Werbung für die Sache.

Obwohl die Arbeit auch viel Freude gemacht hat, bleibt doch auch die Erfahrung, wie viel Arbeit und Abstimmungsaufwand ein solches Buch erfordert. Wie es also mit möglichen nächsten Ausgaben und weiteren „DTMV Print- und Medienprodukten“ weiter gehen kann, wird auch der Erfolg oder Misserfolg des Vertriebs mitentscheiden.

Auch haben wir mit einer Facebook Gruppe DTMV ein wenig Neuland betreten und beginnen in den sozialen Medien zunehmend unsere Gedanken und Informationen auszutauschen, hierzu und zu allen anderen DTMV Aktivitäten wünsche ich viel Spaß und Erfolg.

Eine tolle Saison auf dem Wasser, Gesundheit und Freude wünscht Euch
Euer

Hilmar Bockhacker

Am nassen Dreieck

- Cafe , Restaurant** - gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
- Zimmervermietung** - selbstgebackener Kuchen
- Frühstück mit Anmeldung
- Bootsanleger** - tägl. ab 11 Uhr geöffnet
- Hafenterrasse** - 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



Deutscher Motor yachtverband e.V.
 Dachverband des motorisierten Wassersports in Deutschland, Mitglied in der Union
 Internationale Motonautique, der European Boating Association
 Internationaler Olympischer Sportbund
 und im Deutschen Olympischen Sportbund
 Kompetenzzentren Fühlerscheinwesen/Ausbildungswesen/Ausbildungsstätten

Deutscher Motor yachtverband e.V., Vindelfelder 22-214, 47119 Duisburg

Deutsche-Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V.
 Herrn Frank-Hilmar Bockhacker
 Festenborgum 29
 D – 26826 Weener

Es schreibt Ihnen:
 Marion Kerkes
 Deutscher Motor yachtverband e.V.
 Alexander-Basting-Haus
 Vindkeuler 12-14
 47119 Duisburg
 Telefon (02 03) 8 09 58 - 26
 Telefax (02 03) 8 09 58 - 56
 E-Mail: kerkes@dmvyv.de
 www.dmyv.de
 Duisburg, den 30.04.2015

Partner des DMVYV:



Antrag auf Erteilung des Prädikates „Vom DMVYV anerkannte Ausbildungsstätte“

Sehr geehrter Herr Bockhacker,

in der Kompetenzerstärkung am 28.04.2015 wurde beschlossen die DTMV e.V. als „Vom DMVYV anerkannte Ausbildungsstätte“ für verkürzte Streckennachweise aufzunehmen.
 Die Aufnahme erfolgt nach Erfüllung der Richtlinien für die Erteilung der Ausbilderlizenzen. Dazu gehört es auch, dass alle Ausbilder am DMVYV-Ausbilderseminar teilnehmen. Sobald der nächste Termin für dieses Seminar feststeht werden wir Sie umgehend schriftlich informieren.

Mit freundlichen Grüßen
 DEUTSCHER MOTOR YACHTVERBAND E.V.

i. A. Kerkes

Die DTMV - Wir über uns

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. Hierzuzählen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind.

In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alte Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Eines unserer jüngsten Mitglieder fährt beruflich zur

See. Er hat soeben seine erste Fahrenszeit auf den Weimereen hinter sich und ist begeistert. Andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrträume um.

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

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

- dem Förderverein 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 Binnenschifffahrt 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 Museums-werft e.V., Köln.
- Schipper-Klotzje Leer

Die DTMV wurde im Juli 1998 in Leer gegründet. 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 Traditionsschiffahrt - 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 Traditionsschiffahrt 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 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, 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:
 Frank-Hilmar Bockhacker
 Ferstenborgum 29,
 26826 Weener

Website der DTMV: www.dtmv-online.de

DTMV-Bankverbindung:
 Ostfriesische Volksbank Leer
 (BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00
 IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00
 BIC Nr. = GENODEF 1 LER

Der aktuelle Vorstand:

1. Vorsitzender Frank-Hilmar Bockhacker, 2. Vorsitzender: Thomas Waldmann, Schatzmeister: Guido Dielen, Schriftführer: Kurt Fritsche, Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit: Peter Meyer, Beauftragter für Sport und Umwelt: Hans-Jürgen Russow 

Veranstaltungen

02.07.-05.07.	Sail Gdansk PL
10.07.-12.07.	Flensburger Dampf Rundum
17.07.-20.07.	Travemünder Woche
01.08.-05.08.	Haikutter Festival Nysted / Rostock
06.08.-09.08.	Hansesail Rostock
07.08.-09.08.	Treffen Traditionsschiffe - Leer/Ostfr.
12.08.-16.08.	Sail Bremerhaven
19.08.-23.08.	Sail Amsterdam NL
19.09.-27.09.	Interboot Friedrichshafen
25.09.-27.09.	Lekkodagen (Traditionsschiffreffen)
31.10.-08.11.	Wijk bij Duurstede NL
26.11.-29.11.	Hanseboot HH Boot&Fun Berlin
An allen Adventssonntagen	
ab 14:00 Uhr veranstaltet der „Schipper Klotje in Leer e.V.“ den Weihnachtsmarkt achter d` Waag am Museumshafen	
05.12.-06.12.	Aller Halen Weener Weihnachtsmarkt mit DTMV Traditionsschiffen

DTMV-Buch

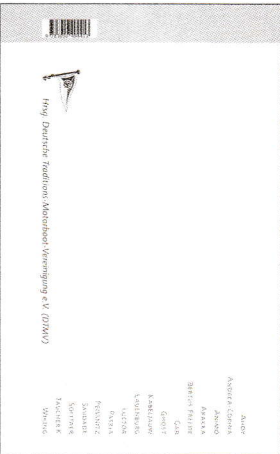
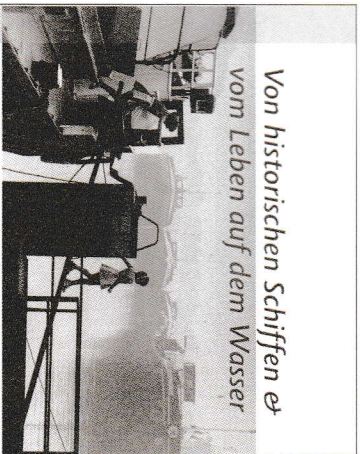
„Von historischen Schiffen und vom Leben“

Demnächst erscheint das erste DTMV Buch. Dieses Buch nimmt Euch mit auf eine Reise zu 16 historischen Schiffen in privater Hand zwischen Hamburg und Amsterdam. Aus der Korrespondenz von Fotografie und biographischer Erzählung entstehen sehr individuelle und abwechslungsreiche Bilder jener Menschen, die von der Geschichte ihrer historischen Schiffe berichten, von ihren Lebensentwürfen und -träumen, die allesamt vom Leben auf dem Wasser handeln.

Bis auf minimale redaktionelle Aufgaben sind die Arbeiten abgeschlossen. Anschließend geht das Buch in den Druck. (Weitere Infos auf unserer Website unter www.dtmv-online.de/buch).

Um Euch einen Vorgeschmack zu geben, folgt nun das Vorwort in fast ungekürzter Fassung. „Dieses Buch möchte Euch einen Einblick verschaffen in die unterschiedlichsten Formen des Lebens auf und mit dem Wasser sowie über die enge Verbindung von Individuen und historischen Schiffen. Alle, die hier zu Wort kommen, erzählen aus ihrer Sicht über die Liebe zu alten Rotten und die damit verbundenen Lebensentwürfe.“

Wir sind wohl ein wenig anders. Meinen man- che von uns. Unser Lebensstil und unsere Verbundenheit mit alten Schiffen machen uns aus. Wir genießen diesen Individualismus als Annäherung an einen Lebensraum. Häufig entstand dieser schon in früher Kindheit mit familiärem Wasseranteil im Blut – manchmal aber auch erst in fortgeschrittenem Alter als Verwirklichung von Reise- und Lebenszielen. Uns verbindet das Wasser, auf dem wir einen großen Teil unserer Zeit verbringen. Dieses Wasser, das schon seit Jahrmillarden, in ewi- ger Erneuerung, in steter Veränderung, aber immer uralt, verbindend und trennend, den



Erdball umkreist und unsere Schiffe trägt. Das Wasser ist der Zeitzeuge, der uns den Zugang zur Gesamtheit unserer Erde spürbar macht. Uns verbindet unsere historischen Fahrzeuge, die emotionale Nähe zu einem Familienmitglied aus Stahl und Holz. Wir mögen die alte Seele, die Geschichte unserer Fahrzeuge, das schwimmende Zuhause, die Bewegung und die Geräusche des Wassers, die Erten, wenn sie die Algen abknabbern, die Raubfische, deren Jagd man von innen mit verfolgen kann. Die Kraft der Natur bekommt manch einer von uns immer wieder durch wechselnde Wasserstände, Gezeiten sowie Eis und Unwetter zu spüren.

Doch lässt sich diese Verbundenheit auf ei- nen gemeinsamen Nenner bringen?

Der Versuch einer Erklärung. Mobilität: Wir genießen die Möglichkeit verschwinden zu

können, den Liegeplatz zu wechseln, mit Schiff und schwimmendem Zuhause lange zu reisen. Beständigkeit: Der kurzlebigen Wertgesellschaft einen Gegenbeweis zu offerieren und mit Stolz zu berichten, der letzte Kaiser hätte das Schiff schon schwim- men sehen oder einen hundertjährigen Geburtstag auf unserer alten Lady zu fei- ern. Vielleicht auch nur im engsten Kreis. Traditionsbewusstsein: Das maritime Erbe als Kulturschatz zu bewahren und ihm in Form eines Wohnschiffes ein weiteres Leben zu geben oder ein minutiös gepflegtes und ori- ginalgetreu restauriertes Traditionsfahrzeug zu bewahren.

Diese drei Eigenschaften – Mobilität, Beständigkeit, Traditionsbewusstsein – er- geben so etwas wie einen gemeinsamen Nenner, einen Netzwerkcharakter kann man sagen.

Sicherlich gibt es aber auch ein ausgeprägtes Maß an Individualität und vielleicht sogar ein notwendiges Maß an Eigensinn, das uns erst befähigt, mit historischen Fahrzeugen eine enge Verbindung einzugehen, die uns zusammenietet wie Spanten und Planken – jenseits aller ökonomischen Vernunft.

Viele von uns neigen zum selbstbestimmten Leben, sind gerne zumindest zeitweise „au- tart“, mögen die Mobilen, das gleichzeitig Inselartige wie Geborgene. Alle miteinander haben wir Respekt vor Eisgang und ganz be- stimmt haben wir alle schon mehrmals vom Absaufen geträumt.

Wir bedienen eine seit vielen Generationen bestehende Sehnsucht, „alle Pötte mit echten Originalen an Bord“, verklärte Seefahrts- und Binnenschiffahrtsromantik, anders leben und anders wohnen. Nicht selten befremdet oder überfordert sind wir mit diesem som- merfischen Fremdbild. Denn der Winter ist oft lang. Und hart kann es auch sein an Bord. Die Technik fordert uns heraus und führt uns

immer wieder an unsere handwerklichen und teils auch finanziellen Grenzen. Die Schiffspflege kann uns überfordern.

Zahlreiche Bitten zur Teilnahme erreichen uns. Touristenmagnete sollen wir sein. Für ein paar Tage. Doch kurz danach wird die Gastfreundschaft auch schon wieder endlich. Alte Schiffe in möglichst tadellosem Zustand, aber Farb- und Pflegearbeiten sind nicht so gern gesehen. Es ist und bleibt bisweilen schwierig mit den Häfen und Liegeplätzen. Deshalb haben wir auch Halenstädte und ihre Perspektive auf uns eingebunden in die vorliegende Geschichtensammlung.

Wir haben keinen gemeinsamen Heimathafen, kein Clubhaus oder zentralen Treffpunkt. Auch pflegen wir kein vereinseigenes Schiff oder ein maritimes Museum. Daher wol- len wir nachfolgend unsere Geschichten erzählen und mit Gleichgesinnten und Interessierten austauschen – Einblicke in bisher verborgene Welten ermöglichen – un- sere biographischen Aspekte mischen mit der Geschichte unserer historischen Schiffe.

Es sind eher ruhige und beruhigende Schätze in einer Zeit, in der die Alltagswelt sich wie ein Wettrennen nach flüchtigen Zielen und Werten präsentiert und Dinge, im Gegensatz zu unseren Schiffen, eine äußerst kurze Lebensdauer erfahren.

In diesem Sinne wünschen wir Euch viel Vergnügen mit diesem Buch. Willkommen an Bord!

Das Buch hat 84 Seiten, 203 Abbildungen und erscheint in einer Auflage von 2000 Exemplaren im Mai. Herausgeber ist die DTMV.

Den ehrenwerten Spendern, die sich mit einer sachgebundenen Spende an dem Buchprojekt beteiligt haben, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken und ihnen an-

kündigen, dass sie ein Werbeexemplar kostenlos erhalten werden.

Der Weg zum Buch in drei einfachen Schritten:

1. Kosten:

DTMV Mitglieder erhalten ein Exemplar zum Selbstkostenpreis von 4,00 Euro inklusive Versand Weitere Exemplare erhalten Mitglieder zum regulären Preis von 11,80 Euro inklusive Versand
Nichtmitglieder der DTMV können das Buch für 11,80 Euro zzgl. Versand direkt bestellen

2. Bestellung:

Zum auslösen der Bestellung sendet uns die Zahl der Exemplare, Name und Lieferanschrift

- a. Per E-Mail an presse@dtmv.de oder
- b. Per Post, für diejenigen ohne E-Mail, an die

DTMV
Hilmar Bockhacker
Ferstenborgum 29
26826 Weener

3. Bezahlung:

Nach Eingang der Bestellung versenden wir eine Bestätigung mit dem zu überweisenden Betrag. Dieser ist auf ein dafür eigens angelegtes DTMV-Unterkonto bei der Ostfriesische Volksbank IBAN: DE66285900750010884701; BIC: GENODEF3333 zu überweisen. Nach Zahlungseingang werden wir möglichst zügig die bestellten Exemplare an die gewünschte Lieferadresse versenden.

Da wir den Vertrieb und den Versand ehrenamtlich organisiert haben und gleichzeitig auf erhebliche Bestellungen hoffen, kann der Versand ein paar Tage dauern.

Heller gesucht, es gibt viel zu tun!
Vom Bestelleingang bis zum Versand ist es

ein langer Weg mit vielen kleinen Aufgaben. Damit diese ehrenamtlichen Tätigkeiten Freude machen und nicht zu einer Belastung werden, können wir jede helfende Hand brauchen. Bitte unterstützt uns beim Vertrieb, in welcher Form auch immer: Macht ein wenig Werbung im Kreise Eurer Bekannten und Freunde, oder verschickt ein Exemplar oder zwei auch für den guten Vereinszweck.
Wir werden vorerst ausschließlich den direkten Vertrieb aufbauen, da der Weg über Groß- und Einzelhandel erhebliche Rabatte fordert, die wir gerne in unserer Vereinskasse sehen wollen. Allerdings erfüllt Das Buch alle Voraussetzungen, um in Folge noch über den Handel vertrieben zu werden und unter einer ISBN bestellbar zu sein.

Das letzte wie immer zum Schluss

Wie auf der letzten Jahreshauptversammlung entschieden, haben wir für die DTMV dieses Buch über einige Mitglieder und ihre Schiffe produziert. Wir, das sind Clemens Schröder, Fotograf und Neumitglied aus Hamburg, Harald Heck, Grafikdesigner ebenfalls aus Hamburg und ich. Die gesamte Produktion hat von Anfang bis Ende einen größeren Aufwand nach sich gezogen, als erwartet. Am Anfang des Projektes haben wir uns überschätzt. Sehr deutlich sogar, denn wir mussten wesentlich mehr Zeit investieren, als ursprünglich angenommen. Bis das Buch greifbar vor uns liegt hatten wir etwa elf Monaten reichlich zu tun mit dem Planen, Organisieren und Durchführen von Interviews und Fotoshootings, An- und Abreisen, Transkribieren der Texte, dem Redigieren, Lektorieren, Designentwürfe anfertigen, dem Layout, der Bildauswahl, dem Recherchieren und dem Schreiben begleiten der Inhalte, dem Abstimmen, Entscheiden, ebenso wie mit Korrekturrunden mit den interviewten, Schlussredaktion machen, der Reinzeichnung und der Druckvorbereitung.
Da wir zwischenzeitlich auch mal Erholungspausen brauchten, sind wir auf der zeitlichen Zielgeraden nochmals ein we-





Das Buch nennt Sie und auf dem Foto ist in kleineren Schriften zu sehen, wie Sie die Kommunikation mit Mitgliedern und Interessierten der DTMV herstellen und diese in die Vereinsarbeit einbinden. Die DTMV ist ein Verein, der auf dem Wasser lebt und der auf dem Wasser lebt. Sie sind ein Teil davon. Sie sind ein Teil davon. Sie sind ein Teil davon.


ISBN 978-3-00-08441-3
1 13,90 € (D)




Sicherheit auf dem Wasser

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Broschüre „Sicherheit auf dem



Wir sind stolz auf unser DTMV- Buch und hoffen sehr, dass es Euch gefallen wird. Die zwei Seiten des Einbandes sind als Anlage beigefügt. Gerne könnt Ihr diese Informationen weiterleiten, um in unserem gemeinsamen Interesse damit zu werden.
Mit besten Grüßen
Hilmar Bockhacker
Aus dem langsam einschlatenden, herbstlichen (?) Ostfriesland wünsche ich Euch bis zum nächsten Treffen oder Rundbrief einen sicheren und eisfreien Heimathafen, Gesundheit und Freude am Schiff.
Euer
Hilmar Bockhacker
1. Vorsitzender 

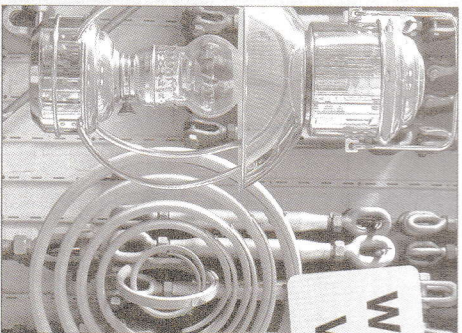
Wasser“ neu aufgelegt. Die Broschüre steht im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) wieder zum Download zur Verfügung. Die Broschüre wendet sich an alle Freizeitkapitäne und Freunde des Wassersports. Sie enthält neben umfassenden Informationen über die aktuellen Verkehrsvorschriften auf Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen auch eine Fülle praktischer Tipps und Hinweise, die der Sicherheit auf dem Wasser dienen. Daneben gibt sie Anregungen, wie Wassersportler durch umweltgerechtes Verhalten zum Schutz der Umwelt beitragen können. 

TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

**Von Affenfaust
bis Zitrone...**

Über 14.000 Artikel
liefern wir sofort aus
unserem Lager.
Gern kostenlos
Ihnen schicken wir
unseren Katalog:
den berühmten
"Kleinen Braunen",
der in keinem
Bücherschapp
fehlen darf.



**WIR HABEN
VERHOLT.**

TOPPLICHT

Notkestr. 97

22607 Hamburg

Tel.: 040-88 90 100

Fax: 040-88 90 1011

toplicht@toplicht.de

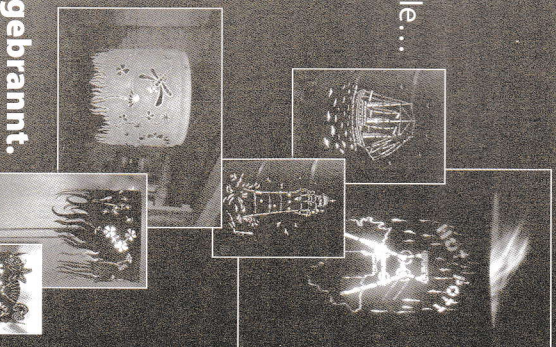
www.toplicht.de

Kunst am Öfpass

DIE individuelle Feuerstelle...

...oder ein beleuchteter
Stehstisch?

...oder vielleicht
eine Lampe?



Wunschmotive frei Hand ins Fass gebrannt.

Recycling Art | Catharina Bockhacker | www.1500-grad.de
Ferstenborgum 29 | 26826 Weener | Telefon: 0177 6326933

Informationen für Sportschiffer

Bei der Fäkalienentsorgung drückt uns der Schuh

Es ist zu begrüssen, dass man eine Verordung über die Entsorgung von Fäkalien ins Leben ruft. Was uns fehlt, ist jedoch die entsprechende Infrastruktur. Man verabschiedet ein Gesetz und zäumt ein Pferd von hinten auf. In welchem Zustand befinden sich eigentlich unsere schiffbaren Wasserstraßen? Durch den Tauchsport habe ich natürlich auch die Wasserqualitäten untersucht. Z.B. Temperatur, Sauerstoff, PH - Wert. Am besten abgeschnitten haben Kanäle ohne natürlichen Zulauf. Sehr schlecht dagegen z.B. die flachen Havelseen.


Die flachen Seen befinden sich im Niveau des Grundwassers und es spült Regenwasser durch Drainage von den gedüngten Feldern ins Wasser. Hinzu kommt die umliegende Bewaldung durch herabfallendes Laub, das unter Wasser eine Humos -Schicht ergibt. Die sommerlichen Temperaturen heizen die Seen auf und mit zunehmender Temperatur entsättigt sich der Sauerstoff. Durch die geringe Tiefe fehlt auch die Sprungschicht und unseren Fischen geht es nicht gut. Aber auch Badegäste lauten in Gefahr durch den Grünalgentepich.

Unsere Kanäle hingegen liegen teilweise über dem Grundwasserniveau oder sind entsprechend abgedichtet. Ruht die Schifffahrt, senken sich die Sedimente ab und das Wasser wird transparenter als so mancher Badese. Im Salzgitter-Stichkanal haben wir sogar eine sehr empfindlich Süswasserkoralle entdeckt. Korallen und Muscheln sind Filterer. Sie würden bei schlechter Wasserqualität sofort absterben. Und das alles bei regem Schiffsverkehr! Ein Sportboot oder Frachtschiff mit durchschnittlichen zwei Personen an Bord wird keinen Schaden anrichten. Aber wie sieht es mit dem zunehmenden Passagier- und Kreuzfahrtschiffen aus?



Fäkalienabsaugstation in einer Marina

Die Städte freuen sich über Besucher und Touristen. Aber leider weigert sich so manche Stadtverwaltung, ihre wunderschöne Uferpromenade mit einer Fäkalienabsaugeinrichtung zu bestücken.

An manchen Steigern liegen mehrere Kreuzfahrer längsseits und habe keine Chance ihre Fäkalien loszuwerden. Na ja, erst einmal werden sie in Tanks gesammelt und dann?? Nach den Berichten vom Seglerverband und dem DMVV sind wir mit unseren Schiften vor Baujahr 1950 noch fein raus. Trotzdem sollte man in den Häfen die sanitären Anlagen benutzen. Der teilweise geringe Wasseraustausch belastet die Häfen und unsere badenden Kinder werden es uns danken. 

Peter Meyer

„NJORD“



Jetzt hab' ich's begriffen: Wenn der Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit des DTMV – ungewöhnlich freundlich lächelnd – einen besucht, dann sollte man zügig in Deckung gehen!

Für dieses Mal war es zu spät und ihr müsst das jetzt ausbaden - oder schnell weiterblättern.

Aber zunächst möchte ich uns vorstellen: Da war zunächst unsere jüngste, die NJORD, Baujahr 1999/2000, solide aus Stahl, geschweißt, 14 m lang, 4,65 m breit und geht offiziell (CwI) 1,35 m tief bei 25 t Gewicht. Die Durchfahrhöhe beträgt 3,50 m.

Dann die Schiffsführerin Christa, Baujahr 1950, nicht so breit und auch etwas leichter und die komplette Crew, Klaus, ebenfalls 1950 geboren und hin- und wieder ganz schön breit.

Christa und ich hatten schon recht früh Spaß am Wassersport, begonnen mit einem Faltbootzweier, später mit Besegelung, nach den ersten Richtungskämpfen auf Hochwasser führenden Flüssen, kamen dann zwei Einer, aber der Wunsch nach größeren Reisen auf größerem Wasser wuchs.

Nach den ersten Törns mit Mietbooten in

14 KLÖNSCHNACK Nr. 31

den Niederlanden kauften wir uns 1977 unser erstes Segelboot, einen holländischen Knickspanter aus Stahl bei Jachtwert „De Merempoor“ in Echternbrug, den wir selbst ausbauten. 1985 folgte dann ein etwas größerer Motorsegler der gleichen Wert, da unsere Kinder inzwischen aus der Hundekojke „herausgewachsen“ waren.

Bereits zu dem Zeitpunkt war klar, dass wir nach unserer Pensionierung auf ein Boot ziehen und ohne die lästige (Urhaubs-) Zeitbegrenzung reisen wollten.

1999 haben wir dann mit der Umsetzung begonnen – obwohl unser Arbeitende sich erst blass am Horizont abzeichnete. Inzwischen waren uns nämlich leichte Zweifel gekommen, ob man mit 65 noch den „drive“ für ein solches Projekt hat.

Zunächst stand die Frage nach einem geeigneten Boot an. Neubauten waren in der Zeit (zumindest im unteren Preissegment) auf viele Kojen und verhältnismäßig geringen Lebensraum (Salon) ausgelegt.

Bei unseren bisherigen Booten hatte uns gestört, dass es eigentlich nur einen Raum für Kochen, Essen, Lesen usw. gab. Jetzt gibt es verschiedene Ansätze für das Leben an Bord: Manche Leute mögen große Räume,

Schiffe der DTMV

genießen das Raumgefühl – uns war die Variation wichtiger, mehrere kleinere Räume mit unterschiedlicher Funktion, die es auch erleichtern, wenn man sich mal aus dem Weg gehen möchte.

Damit blieb nur der Kauf eines Gebrauchtbootes, das man „enkkern“ und nach eigenen Plänen ausbaut, oder ein Neubau nach eigenem Entwurf (teuer).

Ume es kurz zu machen: Nachdem wir - auch nach einigem Suchen - kein für unsere Zwecke geeignetes Gebrauchtboot gefunden hatten, haben wir mit unserer Wert überlegt, was der Bau eines fahrtüchtigen Kaskos nach unseren Ideen kosten würde und ob sie den Bau übernehmen würden. Um überzeugender zu wirken, hatte ich zu den Plänen noch ein Modell im Maßstab 1 : 10 erstellt und präsentiert.

Nach Prüfung (und Absegnung) unseres Entwurfs durch einen Yachtkonstrukteur, der schon häufiger für die Wert gearbeitet hatte, wurde der Vertrag abgeschlossen. Im November 1999 wurde ein Spantenflur gelegt und der Riss durch Albert, den Konstrukteur übertragen. Einen Monat später war das Kasko soweit fertig, dass es durch das Katasteramt gebrandmarkt werden konnte. Während man bisher das Boot förmlich wachsen sehen konnte, trat nun eine Phase der Ernüchterung ein. Wir hatten das Gefühl, dass der Bau nicht mehr weiterging. In dieser Zeit wurden die Hilfsspannten entfernt und durch die richtigen Spanten ersetzt, Schotts und Wellenrohr eingesetzt, das Motorfundament gebaut usw.

Für uns war es vorteilhaft, dass wir beim Bau mit anpacken durften. So habe ich alle Spanten abgängt und entsprechend der Vorgabe vom Spantenflur in Form gebracht. Überhaupt war die Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Wert sehr positiv, besonders der Schweißer hatte viel Spaß an dem

Projekt. Er verabschiedete uns regelmäßig mit den Worten: Nächste Woche komme ich am das Detail – hast Du dir da schon Gedanken darüber gemacht?

Es lässt sich nicht genau festlegen, wie viel Geld wir durch unsere Mitarbeit gespart haben – aber allein durch die Erstellung der Pläne für die CE-Normierung konnten wir umgerechnet 5000 Euro einsparen.

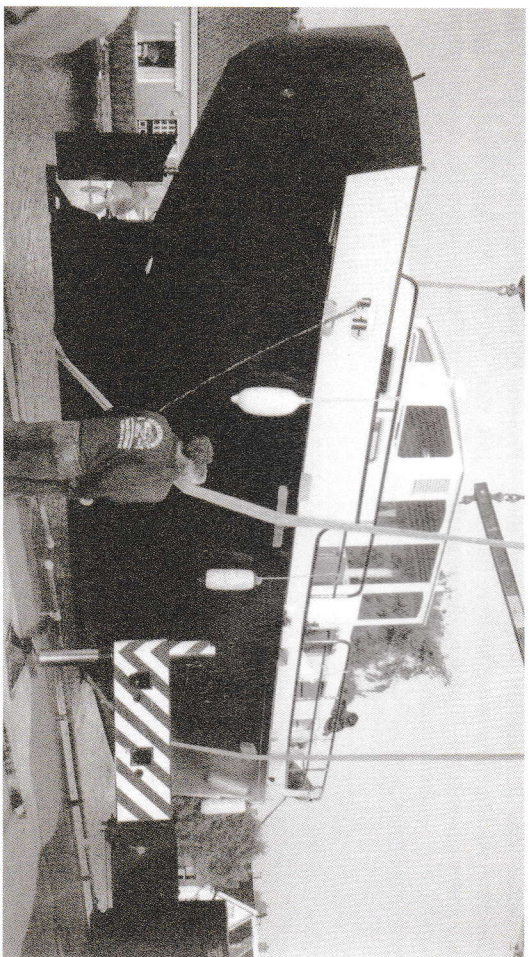
Dem steht natürlich gegenüber, dass man regelmäßig präsent sein muss. Die Fahrten zur Wert – für uns ca. 700 km für Hin- und Rückfahrt kosteten auch Geld. Übernachtet haben wir zunächst im Zelt (unter Palme), im Winter durften wir das Mobilheim von Bekannten nutzen und ab dem Frühjahr stand uns dann der Fallowohnwagen eines Kollegen zur Verfügung.

Im Sommer war es dann soweit, die Stahlarbeiten waren abgeschlossen, der Anstrich stand bevor. Hierfür musste erst das Kasko geschliffen und entfettet werden – Sandstrahlen hätte allein durch den Transport die Kosten stark nach oben getrieben. Diese Vorbereitungsarbeiten haben wir mit Hilfe von Freunden in Eigenregie durchgeführt, für die anschließende Grundierung in 2-Komponentenfarbe war eine Fachfirma beauftragt. Die Endlackierung ebenfalls in 2-Komponentenlack haben wir dann wieder selbst ausgeführt.

Alle sicherheitsrelevanten Arbeiten (Motor-einbau, Steuerung, Gasanlage) wurden vergeben, vieles andere wie z. B. Innenausbau, Wasser- und Abwasserleitungen legen, sowie den Heizungs- und Fenstereinbau, haben wir selbst gemacht.

Aprioris Fenster: Sie haben bereits Thermopenverglasung, aber die Alu-Rahmen sind sehr kondenzanfällig. Darum wollen wir diese in Kürze austauschen.

Isoliert haben wir mit Celutex, gepresste



Fasern die brandhemmend und wasserabstoßend sind, alle Zwischenräume (z. B. an Spanten) wurden ausgeschäumt.

Unsere Heizung ist eine Ölzentralheizung von Kabola, die auf Anforderung auch das Brauchwasser in einem 90 l Boiler erhitzt. Da das Boot fürs Bewohnen geplant wurde, sind für Maschine und Heizung getrennte Brennstofftanks (600/600l) eingebaut sodass wir mit Heizöl heizen können. Die weiteren Tankkapazitäten sind 1200 l Trinkwasser und je 450 l Schwarz- und Grauwasser. Die Toilettenspülung erfolgt durch Außenwasser. Nicht geplant, aber im Gebrauch ungemein praktisch sind die Duschköpfe in beiden Toilettenräumen, mit denen man auch dann noch die Toilette spülen kann, wenn man trocken gefallen ist oder auf der Helling steht. Für die Hausfrauen unter uns: Kühlstrank und 4-Flammenherd (mit Zündsicherung) sind aus dem Haushaltswarenladen, die Spülmaschine hat noch zwei Beine – aber Waschmaschine und Trockner helfen bei der großen Wäsche.

Nach den inneren Werten nun die Äußeren: Die Bootsform erinnert an einen klassischen Steilsteven und ist als Motorsegler konzipiert.

Um den Treifgang möglichst gering zu halten, haben wir uns für einen Kielschwert entschieden, der Kielkasten ist vorhanden – auf Schwert und Besegelung sparen wir noch (Armut!!!).

In unmittelbarer Nähe der beiden Steuerhäusern befinden sich Mittelpoller, so dass man das Boot auch alleine bewegen kann. Auf einen Außensteuerstand haben wir bewusst verzichtet, da wir beide schnell frieren.

Und last not least der Motor; Passend zur (NL-) Flagge wurde ein DAF-Diesel Df 575 mit 118 PS eingebaut, die Kühlung erfolgt über Kühlflächen im Schiffsboden, damit auch der Betrieb im Winter problemlos möglich ist. Im Motorraum befinden sich außer Motor und Heizung noch die Verbraucher- und Startaccus, ein Lader/Umlormer (12, 24, 230 V) und eine kleine Werkbank. Die Accus für die elektrisch betriebene Bugschraube sind im Vorriek untergebracht.

Bis auf ein paar Kleinigkeiten sind wir mit dem Raumkonzept und der Ausführung zufrieden und genießen das Leben auf dem Wasser.

Einen schönen Sommer wünschen
Christa & Klaus 

Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungen 2015

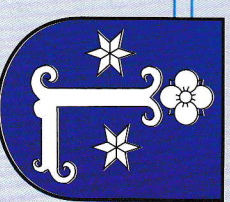


30.07 - 02.08. mit 35. Int. Tourenskippertreffen,
im Leeraner Hafen

- ◆ 02. August 3. Kunst & Handwerkermarkt, Altstadt
- ◆ 07./08. August 17. Weinfest im Rathaus-Innenhof
- ◆ 29. August 6. American Wheels, Altstadt
- ◆ 05./06. September 76. Ruderregatta, Leeraner Hafen
- ◆ 12. September Fest der Kulturen, Altstadt
- ◆ 10. Oktober 9. Gallimarktcup Drachenboot-Stadttrennen
Leeraner Hafen
- ◆ 14.-18. Oktober Gallimarkt, Große Bleiche

...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.touristik-leer.de





Die Segelyacht „pacifico“

Unsere „pacifico“ ist ein als Bermudaketch getakelter Motorsegler von 12,50 m Länge. Bei einer Breite von 3,80m, einem Tiefgang von 1,60 m und einer fast durchgehenden Stehhöhe von 1,95 m ist sie bauchig mit hoher Bordwand. Es ist viel Platz innen, dafür ist sie eher geruhnsam in den Segeleigenschaften. Dabei wird der hohe Freibord und die feste Reiling auf See als angenehm empfunden. Das Schiff wurde 1977 in Nordwestdeutschland an der Küste gebaut und ist ein Einzelbau der ehemaligen Wert Assmussen. Es können 800 Liter Diesel und 650 Liter Frischwasser in Tanks mitgenommen werden.

Beim Kauf des Bootes erinnerte dieses innen eher an eine tapetzierte troler Berghütte als an ein Schiff. Alles war alt und erfolgreich an jeder Wartung vorbei gewirtschaftet worden.

Wir haben das Schiff in den letzten Jahren umgebaut, technisch verbessert und modernisiert. Die Beleuchtung ist fast komplett auf LED-Lampen umgestellt. Der alte MERCEDES - Motor OM312 (1969) wurde inzwischen umfassend modernisiert und innen grundgereinigt. Die großen Scheiben

sind nun aus Sicherheitsglas und die Plane des Cockpits mußte einem festen Dach weichen. Der Innenbereich und der Außenbereich sind umgestaltet, die Arbeiten dazu noch nicht ganz fertig. Aus dem originalen Einzelbau ist ein neuer Einzelbau geworden. Besucher des Hafens von Weener bleiben gerne stehen, um das Boot in Augenschein zu nehmen. Besonders, wenn einmal bei leichtem Wind die rotbraunen Segel gesetzt sind.

Der Schiffsname wird klein geschrieben! Er kommt aus dem Spanischen und bedeutet Eigenschaften wie etwa Friede suchend, friedvoll oder friedliebend. Die „pacifico“ hat bereits eine internationale Zulassung als Wasserfahrzeug und wird, ähnlich einem Schiff in der Seefahrt, geführt.


Die Erfahrungen, Erlebnisse (z.B. die bekannte Zwiebelsuppe pacifico) und Reisen mit diesem Schiff können gerne im Internet unter www.sy-pacifico.de nachgelesen und verfolgt werden. Bisher hat die „pacifico“ eine Reise gemacht. Dabei wurden sehr interessante Segeleigenschaften festgestellt. Leider gibt es von diesem Segler nur diesen einen.

Die Besatzung

Jürgen Sattler, Baujahr 1957 in Mainz. Schon ganz früh (7 Jahre) befasste er sich mit der Seefahrt. Damals waren noch Piraten sein Kick für die Phantasie. Heute ist das anders. Allerdings benutzt er jede Gelegenheit, um auf einem Boot zu sein. Da blieb es nicht aus, dass er schon bald die Weltmeere bereiste und 1984 das größte nautische Patent machte. Den Job auf einem Schiff hat er noch immer. Nun ist der Umweltschutz, der Tierschutz und Menschenschutz dazu gekommen. Das große Fernweh ist geblieben. Irgendwie fehlt ihm das Reisen in andere Länder und zu anderen Menschen. Bei diesem Punkt kommt die „pacifico“ ins Spiel. Ein Schiff, in dem er auch mit seinen 195 cm gut stehen kann.

Simone Sattler, 1965 in Warburg im Tageslicht angekommen. Seit 2006 mit Jürgen verheiratet, will sie nun mit ihm und der „pacifico“ die Welt erkunden. Sie ist sehr nett und sehr engagiert für den Meeresschutz und Tierschutz.

Dabei haben es ihr die Wale besonders angehtan. Auch deren Gesänge. Sie ist aber auch für normale Unterhaltung (ohne Gesang) zu begeistern. Ein Tierquäler sollte ihr besser nicht in die Hände fallen. Zusammen mit Jürgen stellt sie schon fast die Stammbesatzung der „pacifico“ dar. Mit ihren 170 cm ist die „pacifico“ eigentlich ideal für sie.

Loona wird am 11. September 2011 geboren. Sie ist die Nummer 6 Ihrer Geschwister und sieht aus wie ein kleiner Eisbär. Loona öffnet als erste des Wurfes die Augen. Im Januar 2012 ist aus dem kleinen „Eisbär“ dann doch noch ein Hund geworden. Mit dem Wachsen hat sie es gar nicht eilig. Auf jeden Fall findet sie Schiff und Meer sehr interessant. Nur Sturm ist ihr nicht geheuer. An Bord der „pacifico“ hat sie sich schnell eingelebt und alles an Bord angesehen. Auch das, was Simone und Jürgen da so machen. Ganz besonders liebt sie es, an Deck herum zu streunen und das Schiff zu sichern. Alles und jeder, der sich nähert wird gemeldet. 



ref.3106

Flikkers.nl

V.P.P. € 199.000,-

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

KAMPE DEM BATTERIETOD!**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!**

Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

Leider ist dies in der Praxis selten bis überhaupt nicht der Fall, sodass Batterien lange vor ihrem möglichen Ende ausgetauscht werden müssen.

Dies muss aber nicht sein:

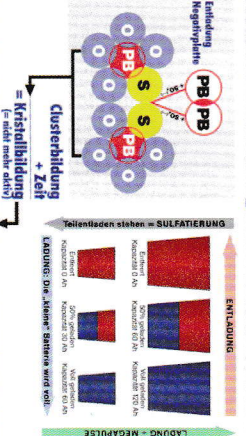
Der MEGAPULSE verlängert die Lebensdauer von neuen Batterien und verhilft auch alten Batterien zu neuem Leben.

Ein Wunder? Nein, nur pure Physik!

Auf den Bleiplatten der Batterie verwandeln sich Blei und Bleioxid bei jeder Entladung zu Bleisulfat. Dieses verklumpt und bildet in ruhendem Zustand Kristalle, die nicht durch einfache Ladung zurückgebildet werden können und inaktiv sind. Resultat ist, dass die Ladefähigkeit der Batterie immer weiter abnimmt. Zum Schluß kann Sie keine Ladung mehr aufnehmen und stirbt den Alterstod – manchmal schon nach 2 Jahren. Hier setzt der MEGAPULSE ein.

Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst totgegangene Batterien wieder eingesetzt werden und Neue länger leben.

Der MEGAPULSE funktioniert bei allen Bleibatterien (auch GEL, AGM) – in Booten, PKW, LKW, Traktor, Gabelstapler, Kehrmaschinen oder auch Krankenfahrstühlen. Weitere Informationen finden Sie im Internet oder unter www.novitec.de

Batterien regenerieren mit MEGAPULSE**Sulfatierung:**

Neue Batterieplatte (Aktiv)

Sulfatierte Batterieplatte (Inaktiv)

Batterieplatte mit MEGAPULSE behandelt (Reaktiv)

- Steigerung der Ladespannung • Anstieg der Säureichte
- Verbesserung des Startverhaltens der Batterie

THE BATTERY MANAGERS Alsbachstr. 15 • D-66115 Saarbrücken
NOVITEC Tel. 0681-992740 • Fax 0681-9927421 • info@novitec.de • www.novitec.de

Wattenfahrer**Ein Wiedersehen mit „THEA-ANGELA“**

von Peter Meyer

Wer in der Schifffahrt tätig ist, kommt an Haren/Ems nicht vorbei. Ob auf den Weltmeeren oder in der Binnenschifffahrt, ist der Heimathafen Haren geläufig.

Der drittgrößte Reedereistandort Deutschlands beheimatet eine moderne Flotte von See- und Binnenschiffen.

Ich durfte in meiner Lehre als Binnenschiffer im Frühjahr 1962 in Haren die Schifferberufsschule zwei Monate lang besuchen und hatte auch in meinem Fahrgebiet immer wieder Kontakt mit der Harener Schifffahrt.

Die Schiffseinheiten waren bedeutend kleiner und es waren überwiegend Particuliere, die mit ihren Familien an Bord waren. Die Küstenschiffe kamen mit Grubenholz aus Skandinavien über die Ems und die

Kanäle bis ins Ruhrgebiet oder auch von England bis zum Mittelrhein.

Einige Wattenfahrer haben die Inseln mit Baumaterialien versorgt oder Ufersteine für den Deichbau aus dem Raum Ibbenbüren an die Küste transportiert.

Mit der Abwrackaktion kam der schnelle Wandel und die alten Schiffe landeten in den Hochöfen.

Aber ein Schiff wurde durch das Traditionsbewusstsein Harener Bürger gerettet. Es war die „Thea-Angela“

Ich wollte die alte Dame wiedersehen und setzte mich mit unseren DTMV-Mitgliedern Rudolf Deymann und Gerd Schepers in Verbindung. In Haren angekommen wurde

Sicher ankommen...

mit den Spezialisten
für Schiffselektrik und Dieselftechnik.

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

A&W



Kfz-Elektrik GmbH & Co KG

Heisfelder Str. 110b · 26789 Leer · Tel. 0491-4040 od. 925533
www.duw-bosch.de · eMail: info@duw-bosch.de

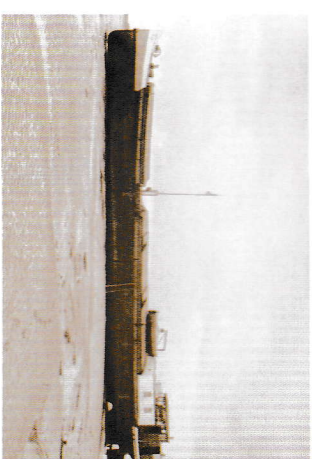


Wattenfahrer

Ich freundlich von Gerd empfangen und die stolze Dame lag top restauriert mit frischer Farbe vor meinen Augen am Museum im Rütenbrockkanal.

Was für ein Wiedersehen!

Gerd erzählte mir von der Restauration. Die vielen ehrenamtlichen Helfer und die Sponsoren. Als nach vielen Arbeitsstunden



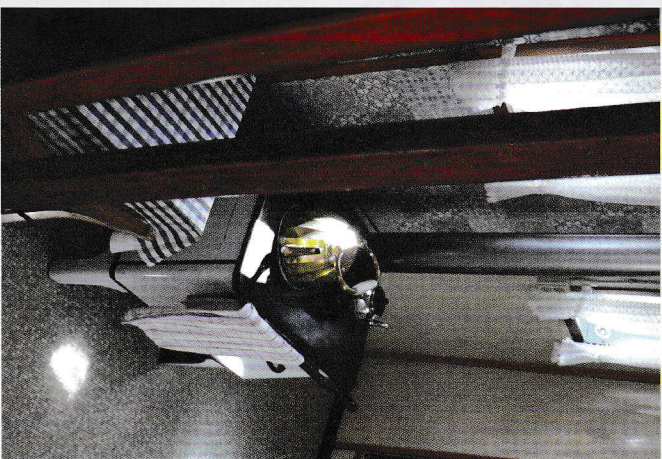
Auf dem Trockenen
der Motor die ersten rhythmischen Töne von sich gab, flossen einige Freudentränen.

Im Laderaum befindet sich ein Museum. Schmiedehandwerk, Tauwerk, alte Schiffsmotoren. Die Achterkabine befindet sich im Originalzustand. Der Maschinenraum ist eine Augenweide.

Die Hauptmaschine aus den 50er Jahren glänzt wie neu, ein legendärer Deutz-Verdampfer dient der zum starten benötigte Pressluft und der Gleichstromlichtmaschine.

Ich wurde mit den nachfolgenden Informationen und Bildern versorgt und brachte eine schöne Erinnerung wieder mit nach Hause.

Nun hoffe ich, die Thea-Angela beim Traditionsschiffstreffen in Leer wiederzusehen.



DRUCKKONTOR EMDEN

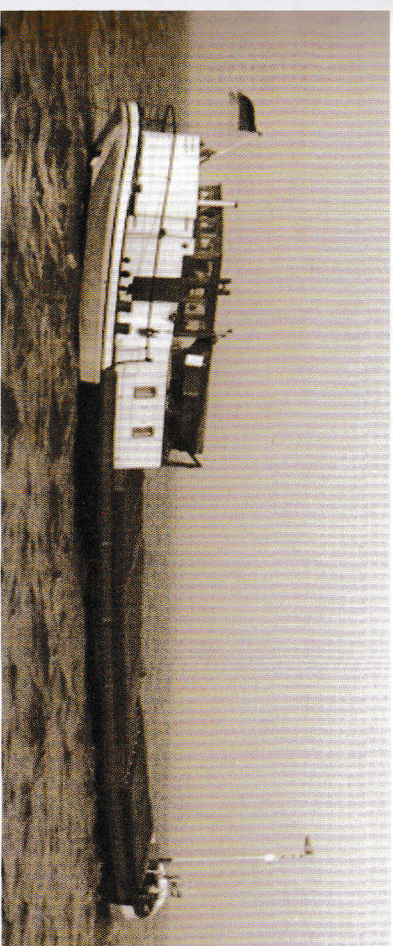
Wir beraten Sie gerne...

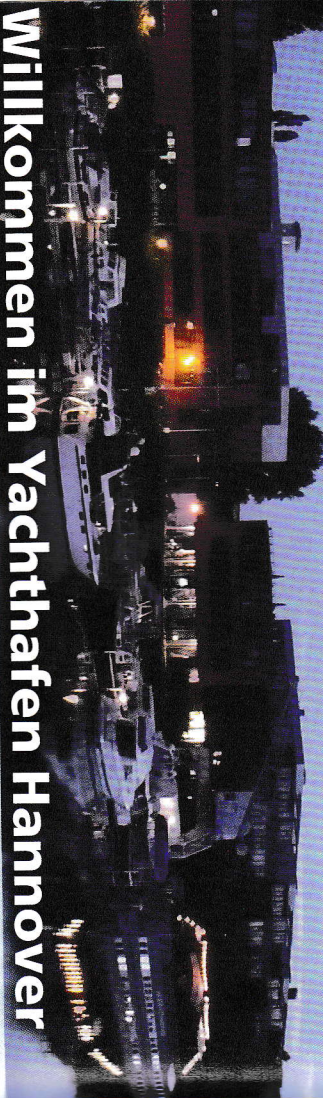
- Bücher
- Imageprospekte
- Kalender
- Geschäftsausstattung
- Folder
- Schreibstunterlagen
- Broschüren
- Notizblöcke
- Heißfolienprägung
- Stanzungen
- Mailings
- und vieles mehr...

Vorsprung durch Qualität

Normannenstr. 1a | 26723 Emden | info@druckkontor-emden.de
www.druckkontor-emden.de

...und freuen uns
auf Ihren Anruf!
04921 58918-0





Willkommen im Yachthafen Hannover

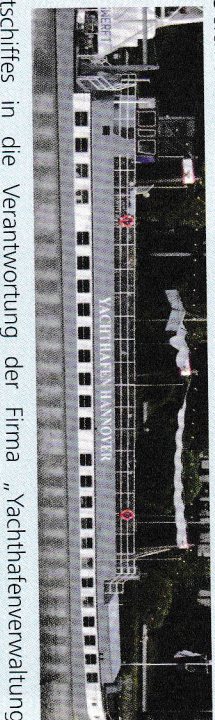
Der Hafen wurde Ende der 1980er Jahre auf dem Gelände der ehemaligen Arminiuswerft errichtet. 1996 übernahm der Marine-Regatta-Verein den Hafen als Wassersportabteilung der Marinekameradschaft Hannover.

Im Jahre 2000 erwarb der Verein einen alten Schlepplichter, den er bis 2003, größtenteils in Eigenarbeit, zum schwimmenden Clubhaus mit **Hafenmehlsterei** und Restaurant Schiff ausbaute. Im Restaurant Schiff können Sie sich durch eine exzellente Küche verwöhnen lassen. Das „**Schiffausrant**“ ist ganzjährig geöffnet und für Veranstaltungen buchbar.

Tel: 05 11 / 54 55 80 98

Homepage:

www.schiffrestaurant.de.



2012 wechselte der Hafen einschließlich des Restaurant Schiffes in die Verantwortung der Firma „Yachthafenverwaltung Hannover“.



Durch die Erweiterung und Modernisierung der **Steganlage** konnten für Fest- und **Gastlieger** ausreichend Liegeplätze jeglicher Größenordnung geschaffen werden. Die Liegeplätze an den Kopfsteigen können auch von Booten mit besonders großem Tiefgang genutzt werden. Des Weiteren wurden vier skandinavische Lodges mit Übernachtungsmöglichkeiten direkt am Kanal für Bootfahrer kleinerer Schiffe oder Wasserwanderer errichtet. Auch von Gästen des „**Schiffausrant**“ werden die Lodges, z.B. nach Veranstaltungen, gerne gebucht.

Unser Yachthafen ist auf mehreren Wegen erreichbar:

- Auf dem Wasserweg über den Mittellandkanal bei Kanal-km 163,6
- Auf dem Landweg mit dem Auto oder dem Linienbus
 - Haltestelle 5 Gehminuten
 - 2 Buslinien mit Verbindung direkt zum Hauptbahnhof (Stadtzentrum Hannover)

In unmittelbarer Nähe zum Hafen befinden sich zwei Supermärkte, sowie Sparkasse und Commerzbank.

Die moderne hateneigene Diesel-Bootstankstelle ist in der Saison (1. März bis 31. Oktober) Montag bis Sonntag von 9:00 bis 20:00 Uhr geöffnet.

Schauen Sie doch mal vorbei! Wir würden uns freuen Sie zu Wasser oder zu Land in unserem Yachthafen begrüßen zu dürfen.



Yachthafen Hannover

Werftstraße 19, 30163 Hannover · Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8

E-Mail: yachthafenhannover@t-online.de

Homepage: www.yachthafen-hannover.de



Scannen Sie uns auch im Internet!

Wattenfahrer

Das Wattmotorschiff „THEA-ANGELA“

Die „Thea-Angela“ wurde im Jahre 1929 auf der Werft „Wolthuis&Sohn“, Veendam (NL) als eisernes Schleppschiff gebaut:

L: 34m B: 6,02m Tlg: 1,95m Tgf: 258 t

Auftraggeber war der Schiffer Rudolf Schepers aus Haren: „Thea“ war der Name seiner Frau; „Angela“ der seiner Mutter.

Mit den o.a. Abmessungen wurde das Schiff speziell für kleine Kanäle (Inkensische; Ems-lade-; Kanäle in NL) gebaut. Die Hauptladung bestand in der ersten Zeit aus Kohle, die vom Ruhrgebiet nach Wilhelmshaven transportiert wurde, um die dort stationierte Kriegsmarine zu versorgen, die zu der Zeit noch unter Dampf fuhr.

1950 wurde das Schiff mit einem 100 PS JASTRAM-Motor ausgestattet und erhielt die Fahrerlaubnis für das Wattenmeer und das Gebiet zwischen Jade und Weser, bei einer Tragfähigkeit von 246 t.

Ladung: Brickets und Baumaterial für die Ostfriesischen Inseln.

1965 wurde die „Thea-Angela“ um 55 cm erhöht und erhielt einen neuen Boden. Nach der Neuvermessung ergaben sich folgende Daten: 331t dw - 173t BRT - 103t NRT

Das Fahrgebiet veränderte sich nicht wesentlich: Vorrangig blieb die Versorgung der Ostfriesischen Inseln mit

- Brickets oder Basaltsteinen vom Mittelrhein

- Steine zur Küstenbefestigung vom Piesberg (OS)

- Kies und Sand vom Niederrhein

- Kalksandsteine von Haren

Als Rückladung gab es:

- Getreide oder Erz von

Emden zum Ruhrgebiet

- Papier oder Zellulose von Bremen

- Weizen oder Raps von Norddeich zum Niederrhein

Andere Ladungen waren:

- Mehl, Eisen, Konstruktionsteile,

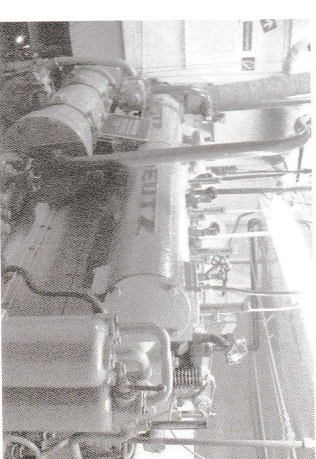
Kunstdünger, Futtermittel oder Kartoffeln



Thekla, Rudolf und Tim

1972 wurde ein 230 PS DEUTZ-Motor eingebaut und das Schiff musste neu vertrieht werden. Es hatte jetzt eine Tragfähigkeit von 299,8 t.

1991 gelang es dem Heimatverein Haren/ Ems die „Thea-Angela“ mit Erlaubnis der EG und des deutschen Verkehrsministers aus der geplanten Abwrackaktion herauszunehmen und als Museumsschiff zu erhalten. **2**



Die erfreuliche Meldung: Gründung des Vereins RAKELS Venner

Am 13. Mai 2015 um 18.00 Uhr treffen sich die Freunde des historischen Fischereiseglers RAKEL in Egernsund auf dem Gelände von C.J. Skibs- og Bådebyggeri ApS in Egernsund. Bei dem Treffen soll ein Förderverein gegründet werden, um das alte Schiff wieder in Fahrt zu bringen mehr unter www.hafnemeldungen.blogspot.com

RAMONA ex JAN

eine von fünf verbliebenen Tjalken, für deutsche Eigner gebaut, ist zu Verkäufen RAMONA ex JAN ex MARIE. Zwar ist das Schiff lange als Motoryacht in Fahrt und nicht in musealem Zustand, doch die Historie als Berufsschiff ist eine besondere.

Das Schiff wurde 1898 bei Bodewes in Hoogezand als JAN für die Gebr. Breckwold in Pinneberg gebaut. Die Tjalk hatte einen Paviljoenaufbau und war auf deutsche Art wie ein Besamewer getakelt. Seit 1933 war es lange Zeit als MARIE in Barnkrug beheimatet. Alte Fotos und ein Lebenslauf finden sich

auch in dem Buch Barnkrug von Söhl-Hartmann.

Das Neueste von EMMI von Assel

Mit der Emmi geht es nun langsam voran, der Heimathafen wurde in Assel geändert und das Schiff hat nun wieder einen provisorischen Mast erhalten, ein wenig wurde auch schon gemalen aber dieses nur wegen der Optik, das Schiff soll später mal einen grauen Rumpfanstrich bekommen. Eine Stahlbaufram hat das Schiff in Angensehen genommen und wird ein Angebot machen.

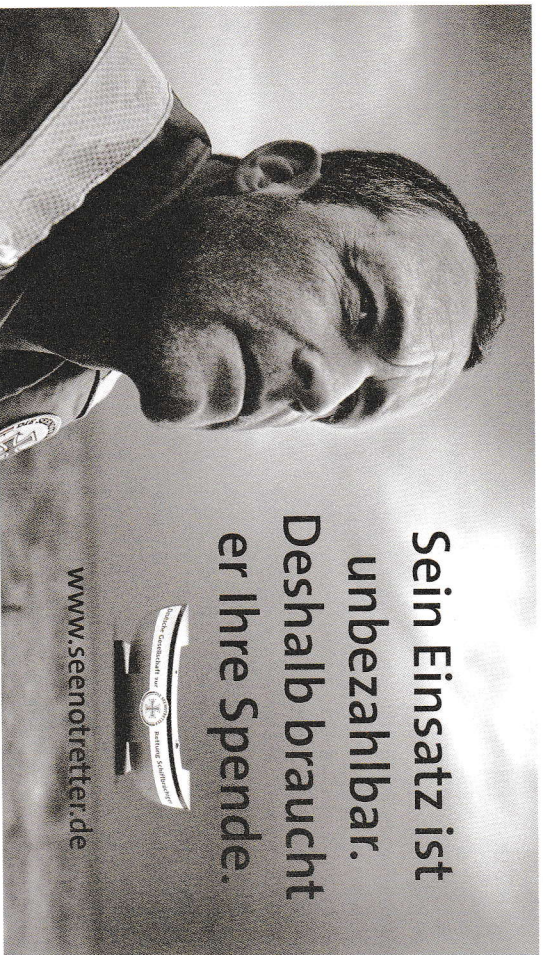
Hilferute und aktuelle Meldungen

Schlepper Treseburg

von 1896 liegt in Zwartsluis auf und soll angeblich demnächst verschrottet werden

KFK Kapitän Karl Otto

im Museumshafen Bremerhaven abgeseffen gehoben und vom Schwimmkran vorläufig an Land gesetzt....mehr unter <http://www.ardmediathek.de>



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.

www.seenotretter.de

OPEN SHIP im Museumshafen achter d` Waag in Leer von Franz Schmidt

Am Internationalen Museumstag, 17. Mai 2015, veranstalteten alle Museen in Leer einen Tag der offenen Tür. Ein buntes Programm wurde angeboten. Familienfreundlich, für Jung und Alt, bei freiem Eintritt.

In diesem Jahr, erstmalig mit dabei, war der Museumshafen nahe der Altstadt. 1995 hatten die Väter des Schipperklotje Leer die Idee, traditionelle Schiffe hinter der Waage zu versammeln. Seit 2009 gibt es eine kooperative Zusammenarbeit mit der DTMV (Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung). Es steht die Idee dahinter, dass Vereine mit gleicher Interessenlage und Zielsetzung zusammenarbeiten und unter dem Motto, gemeinsam sind wir stärker, an einem Strang ziehen. Einige Schiffe im Museumshafen fahren darum, neben der Flagge des Schipperklotje, auch den Stander der DTMV.

Es liegen einige sehr interessante Schiffe hier im Hafen, deren Eigner sich talkräftig an den Vorbereitungen zum Museumstag beteiligten. Schiffe mit Mast waren über die Toppen geflaggt. Ein imposantes Bild. Die Lebenshilfe Leer, die mit ihrem Projekt-Schiff „DWARSLOOPER“ einen festen Liegeplatz im Hafen hat und über gute Werkstätten verfügt, fräste uns ein paar OPEN SHIP Schilder, die wir dann an den geöffneten Fahrzeugen anbrachten. Besucher konnten so auf Anhieb erkennen auf welchen Schiffen sie herum klettern durften. Es wurden Rettungsmittel bereit gehalten, Getränke kostenlos angeboten und alle Besucher so stellen.

Das TORFMUTTJE „ALTIJE“ wurde von Skipper Albert Wehner und seiner Crew vorgestellt. Albert zeigte schöne großformatige Fotos. Er hatte viele Zuhörer, wenn er über den Torfabau hier im Norden sprach und die Lebensverhältnisse der Schiffsleute erklärte. Der Transport von Torf aus den

Abbaugelieten, mit diesen kleinen Schiffen, war eine mühsame Angelegenheit.

Der ELB-EWER „FRIEDRICH“, ein voll ausgerüsteter Zwei-Mast-Segler, der eine Traditionsschiff-Zulassung hat, kann mit 25 Tagessgästen oder 10 Übernachtungsgästen fahren. Für einen festen Tagespreis kann man das Schiff chartern. Es hat seinen festen Liegeplatz im Museumshafen und wurde vor Jahren ausgebaut und ausgerüstet, um überwiegend mit kranken oder behinderten Kindern zu fahren. Die unermüdete Skippercrew ist ehrenamtlich tätig.

Der OPDUWER (Auf-Drücker) „MIRJAN“, ein kleines, wie ein Mini-Schlepper aussehendes Schiff, hat einen langsam laufenden Motor, der ein Auspuffgeräusch macht wie ein Lanz-Bulldog. René Jentsch betreut dieses Schiff, das wir zu Demonstrationszwecken achtern an die „DWARSLOOPER“ gekoppelt hatten. In früherer Zeit, als die kleinen Frachtschiffe noch keinen eigenen Motor hatten, mussten sie entweder von Hand oder von Pferden getreidelt (gezogen) werden. Bei günstigem Wind konnte man auch ein Segel setzen. Der nachträgliche Einbau eines Motors in Tjalken und Torfnutjes war umständlich und teuer. Um 1930 herum wurden darum die kleinen OPDUWER gebaut, die eine preiswerte Zwischenlösung waren. Achtern, neben dem Ruder angekoppelt, schoben sie die Frachtschiffe vor sich her. Schwarze Männer nannte man die Skipper der OPDUWER, weil sie oft durch Auspuffgahn rußgeschwätzte Gesichter hatten, wie Schornsteinleger.*** „KERLIKE“ der kleinste Schlepper Europas, wie er augenzwinkernd genannt wird, steht auf einem Tralier und ist bildhübsch anzusehen. Der Voreigner soll ihn als Schmuckstück im Wohnzimmer stehen gelohnt haben. Vor allem Frauen und Kinder schauten sich dieses Schiffchen an und waren begeistert. Es sieht



zwar niedlich aus, ist aber dennoch komplett ausgerüstet. Es hat ein Steuerhaus mit Ein-Mann-Fahrstand, einen Schlepphaken und einen 25 PS Lister-Dieselmotor. Jens Uwe Freede führte das Schlepperchen vor und ließ auch ab und zu den luftgekühlten Dieselmotor lauten.

Und BERTUS FREEDE, das Prachtstück im Museumshafen Leer. 1924 wurde der Schlepper für den Hamburger Hafen gebaut. Ursprünglich ausgestattet mit einer Dampfmaschine, wird er jetzt von einem 200 PS starken Dieselmotor angetrieben. 1998 hat das Schipperklotje Leer das vernachlässigte Schiff in Holland gefunden und erworben. Der DEUTZ-Motor, A6 M 224, Baujahr 1935, gibt dem Schlepper einen unverwechselbaren Klang. Freunde alter Motoren, Treckerfahrer oder betagte Schiffsführer be-rauschen sich regelrecht an dem Klang des urigen Motors und dem Geruch von heißem Schmieröl, der durch den Maschinenraum wabert. Faszinierend auch das Spiel der offen liegenden Ventilsteuerung mit Kipphebeln und Ventildedern. Die Betreuer des Schleppers ließen den Motor dann auch 2 Stunden laufen und hatten Mühe, die be-geisterten Fans wieder aus dem überfüllten Maschinenraum zu bekommen. Wer ehren-amtlich bei der Betreuung des 16 m langen und ca. 60 t schweren Schiffes helfen oder durch Spenden zum Erhalt des Schiffes bei-tragen will, kann sich beim Skipper Franz

Schmidt melden, steht auf einer Tafel, die am Steuerhaus des Schleppers hängt.

Auch für die anderen Schiffe des Schipperklotje sind helfende Hände nötig. Im September diesen Jahres ist eine Ehrenamtsbörse im Theater an der Blikke geplant. Wer als Verein o.ä. einen ehrenamtlichen Helfer sucht oder wer die Absicht hat, sich ehrenamtlich zu beschäftigen, kann sich dort informieren. Gesucht werden immer Handwerker aller Art, aber auch Schriftführer, Kassierer und Organisatoren. Schmutzige Hände sind normal. Als Ausgleich gibt es Mitfahrgelegenheit auf den Schiffen und ge-selliges Beisammensein. Ruft mich an oder schreibt mir was, wenn Euch dazu etwas ein-fällt.

Franz Schmidt, Tel. 01751642258
oder solitaer@tjalk.net

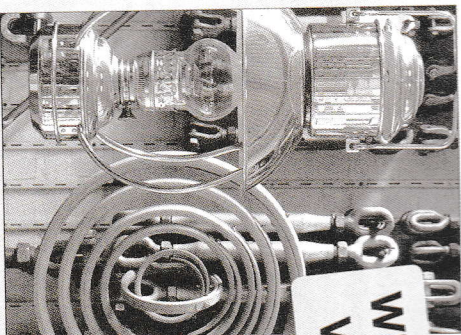
Zusammenfassend kann ich sagen, dass der Museumstag und die Veranstaltungen im Museumshafen Leer ein voller Erfolg wa-ren. Das Wetter war gut und hat sicher zum Gelingen beigetragen. Zahlreiche Seh-(See-)leute belagerten die Schiffe, um sich zu in-formieren. Für das nächste Jahr hoffe ich, dass wir ein weiteres kooperatives Mitglied der DTMV, den Förderverein Traditionsschiff PRINZ-HEINRICH e.V., mit einbeziehen kön-nen. Die Prinz-Heinrich, ein historischer Dampfer von 1909, könnte bis dahin fertig sein und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. **2**

TOPPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

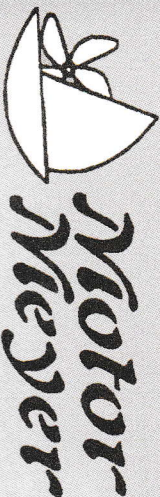
Von Affenfaust bis Zitrone...

Über 14.000 Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen kostenlos unseren Katalog: den berühmten "Kleinen Braunen", der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



WIR HABEN VERHOLT.

'TOPPLICHT'
Notkestr. 97
22607 Hamburg
Tel.: 040-88 90 100
Fax: 040-88 90 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de



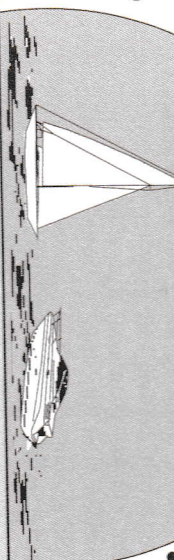
Spezial-Werkstatt für Außenbord- und Innenbordmotoren aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

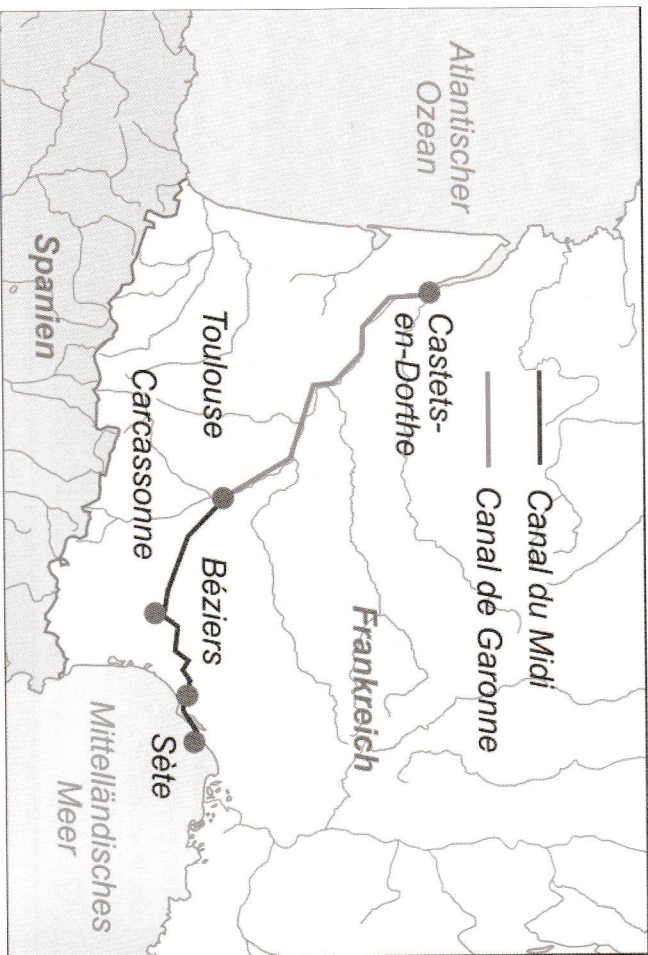
- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip

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 · info@motor-meyer.de



UNESCO- Weltkulturerbe

Canal du Midi von Peter Meyer

Der Canal du Midi („Kanal des Südens“) verbindet Toulouse mit dem Mittelmeer bei Sète. Seine ursprüngliche Bezeichnung lautet Canal royal en Languedoc („Königlicher Kanal im Languedoc“).

Er ist 240 km lang und verläuft über den Bergsattel zwischen den Pyrenäen und dem französischen Zentralmassiv. Von Toulouse aus führt er in südöstlicher Richtung zunächst aufwärts bis zur Scheitelhaltung von Naurouze (Seuil oder Col de Naurouze, deutsch Pass von Naurouze) im Lauragais, dann abwärts in Richtung Mittelmeer nach Carcassonne. Hier ändert er seinen Verlauf auf Nordost bis Ost, erreicht Béziers, den Heimatort seines Erbauers Pierre-Paul Riquet, danach die Stadt Agde und mündet schließlich

lich in den Étang de Thau. Nach Überquerung dieser Lagune erreichen die Schiffe, die den Kanal benutzen, die Stadt Sète und damit das Mittelmeer.

Der Kanal wurde 1681 fertiggestellt. Seine damalige Fortsetzung über Bordeaux zum Atlantik war der Fluss Garonne, später wurde der Canal latéral à la Garonne (deutsch: Garonne-Seitenkanal) erbaut. Ebenfalls später entstand eine direktere Verbindung zum Mittelmeer. Diese zweigt bei etwa zwei Drittel des Weges zwischen Carcassonne und Béziers in den Canal de Jonction ab und führt weiter durch den Canal de la Robine, an dem Narbonne liegt. Seit 1996 gehört der Canal du Midi zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Gewässerkennzahl : FR—0142

Lage: Südfrankreich, Regionen Midi-Pyrénées und Languedoc-Roussillon

Länge: 240 km [1]

Erbaut: 1667 bis 1681,

Planung durch Pierre-Paul Riquet

Klasse:

Schleusenslänge nur 30m (zu kurz für Klasse I = Freycinet-Klasse)

Beginn:

Übergang von Canal latéral à la Garonne in Toulouse auf 132 m Höhe

Scheitelhaltung: Seuil de Naurouze, 5 km von Écluse d'Océan bis Écluse Méditerranée, auf 189 mHöhe

Ende: Mündung in den Étang de Thau bei Les Onglous

Schleusen: (siehe Schleusentolge)

Häfen: Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, Béziers, Agde

Abzweigungen, Kreuzungen:

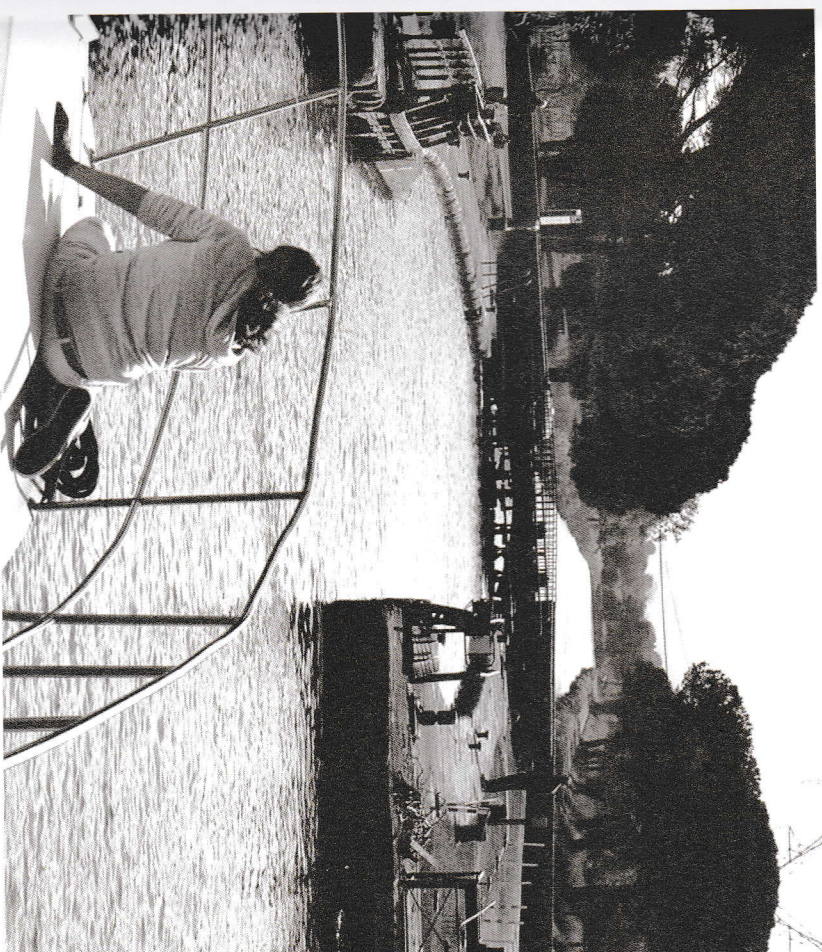
Canal de Jonction, Fluss Hérault

Herausragende Bauwerke:

Reservoir von Saint-Ferréol, Schleusentreppe von Fonserrannes

Kilometrierung:

in Toulouse beginnend Richtung Mittelmeer



Schleuse im Canal du Midi

Schleusen und ein Schiffshebewerk

Die Höhenunterschiede zwischen den Endpunkten des Kanals und seinem Scheitel erfordern eine Vielzahl von Schleusen. Da immer wieder Modifikationen durchgeführt wurden, hat sich ihre Anzahl im Laufe der Zeit immer wieder geändert. Derzeit (2006) sind 63 Schleusenanlagen mit insgesamt 98 Schleusenbecken in Betrieb: 15 Schleusen zwischen Toulouse und dem Scheitel (Anstieg 57 m), 48 Schleusen zwischen dem Scheitel und dem Étang de Thau (Abstieg 189 m). Im Durchschnitt ist alle 3,8 km eine Schleuse zu passieren. Die kürzeste Distanz zwischen zwei Schleusen beträgt 105 m (un-terhalb der Kanalbrücke über den Fresquel), die längste 53,9 km (zwischen Argens und Schleusentreppe von Fonserrannes).

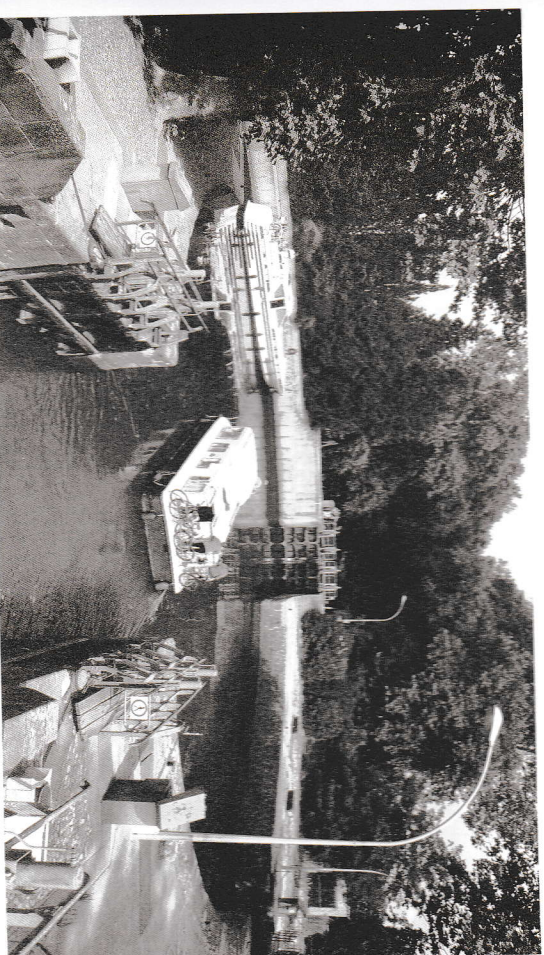
Die Schleusen an diesem Kanal haben einen ovalen Grundriss, so dass sie trotz schmale Tore innen für nebeneinander liegende

Schiffe breit genug sind. Darüber hinaus bieten die gebogenen Wände eine höhere Stabilität gegen die von außen auf die Mauern drückende Erdlast. Riquet entschied sich für diese Form, nachdem einige der ersten, mit geraden Wänden gemauerten Schleusen eingestürzt waren. Die in den 1970er-Jahren an einigen Schleusen vorgenommenen betonierten Verlängerungen sind rechteckig. Erneuerte Schleusen (vorwiegend im Raum von Toulouse) und jüngere Schleusen (z. B. in Béziers, nördlich der Kanalbrücke) sind insgesamt rechteckig betoniert.

Rundschleuse in Agde mit drei Zugängen. Eine besondere Sehenswürdigkeit ist die sechsstufige (ursprünglich achtsstufige) Schleusentreppe von Fonserrannes bei Béziers, in der die Schiffe in sechs Etappen um 13,6 Meter gehoben bzw. gesenkt werden. Die Durchfahrt dauert bergwärts rund 45, tal



Äquandukt über den Canal du Midi



Rundschleuse in Agde

wärts 30 Minuten, wobei wechselweise zeitlich begrenzt nur hinauf oder nur hinunter geschleust wird.

Eine ungewöhnliche Schleuse ist die Rundschleuse von Agde, in der die Schiffe um 90 Grad gedreht werden können, um über einen Nebenkanal in die Stadt Agde und über den Fluss Hérault ans Mittelmeer zu gelangen. Im Zuge des in den 1970er-Jahren begonnen Ausbaus des Kanals wurde die Rundschleuse vergrößert. Über etwa ein Viertel der kreisförmigen Einlassung wurde die Kammer erweitert. In diesem Sektor werden die längeren Schiffe gedreht. Die drei Schleusentore sind weitgehend unverändert geblieben. Da der erweiterte Viertel-Sektor ebenfalls kreisförmig begrenzt ist, wurde der runde Charakter der Schleuse durch die Maßnahme kaum gestört.

Von den 63 Schleusen werden 30 automatisch und 33 von Schleusenwärtern betrieben. Die Schleusenwärtner wohnen im Allgemeinen an ihrer Schleuse; viele haben ihre Häuser und Grundstücke zu kleinen Schmuckstücken hergerichtet. Sie bieten

gelegentlich örtliche Produkte oder selbst angefertigtes Kunsthandwerk zum Kauf an. Wie seinerzeit die Bauarbeiter am Kanal, nennen sich die Schleusenwärtner Gens de l'eau.

Eine technische Neuerung war das Wasserkellhebewerk, das unmittelbar neben der Schleusentreppe von Fonserrannes liegt und diese ersetzen sollte. Es war nach seiner Eröffnung im Jahre 1984 nur kurze Zeit in Betrieb; wegen ständiger Defekte und mangelnder Nachfrage wurde es am 11. April 2001 stillgelegt. Ein ähnliches Werk, das Wasserkellhebewerk von Montech, liegt am Canal latéral à la Garonne. Es wurde 1974 erbaut und war bis 2009 in Betrieb.

Häfen, ein See, Brücken und ein Tunnel

Häfen sind in der Regel rechteckige Ausweitungen des Kanals in Städten, die von Lagerhäusern gesäumt werden. Sie dienen heute vorwiegend zum Anlegen von Touristenbooten. Auch unterwegs gibt es gelegentlich rechteckige Ausweitungen, um Anlagen oder auch nur Begegnungen von

Schiffen zu ermöglichen oder zu erleichtern. Eine Besonderheit ist der zusammen mit dem Kanal angelegte und von ihm durchquerte See von Castelnaudary der seitdem das Bild dieser Stadt prägt. Das in ihm gespeicherte Wasser sichert zusätzlich den Schleusenbetrieb im Kanal zwischen Castelnaudary und dem Mittelmeer.

Der Kanal überbrückt eine große Zahl von Bächen, Flüssen und Entwässerungsgräben und führt durch einen Tunnel. Straßen und Eisenbahnen liegen höher und überbrücken den Kanal. Ausnahme ist die Eisenbahn, die den Kanal in seinem Tunnel von Malpas mit geringem Richtungsunterschied unterquert.

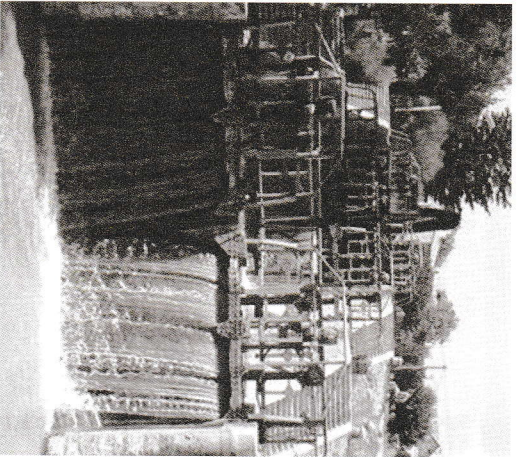
Die meisten Überbrückungen von Wasserläufen sind einfache sogenannte Durchlässe, die sich in einem Erddamm relativ tief unter der Sohle des Kanalbetts befinden. Die Dammwände können befestigt (genauert) sein. Um eine Kanalbrücke handelt es sich aber erst dann, wenn auch das Kanalbett befestigt ist und von einer Brücke getragen wird. Beim Canal du Midi sind der Kanaltrög und die Gewölbbrücke immer genauert. Nur eine neuere, am Stadtrand von Toulouse über die Autobahn führende Kanalbrücke ist betoniert.

Von Riquet wurde nur der Fluss Répudre mit einer Kanalbrücke – dem Pont de Répudre – überquert. Alle anderen größeren Flüsse wurden zunächst in einem Stau des Flusses niveaugleich gekreuzt. Später wurden alle Flusskreuzungen mit Ausnahme des bei Agde langsam fließenden Hérault durch Kanalbrücken (Aguäduke) ersetzt. Die zuletzt gebaute und zugleich längste ist die 1858 in Betrieb genommene Orb-Brücke bei Béziers.

Die Straßen- und Wegebrücken wurden aus lokalem Material genauert und spiegeln die Geologie der jeweiligen Region wider. Sie führen höckerartig als Bogenbrücken über

den Kanal. Wegen der bauartbedingten geringen Bogenweite sind sie weniger als 5 m breit und hätten beim Ausbau des Kanals für längere und breitere Schiffe verschwinden müssen. Ihre Erscheinung ist eins von mehreren Kriterien für die Anerkennung des Canals du Midi als Weltkulturerbe. Die schmalste Brücke befindet sich in Le Somail.

Der für den Canal du Midi gebaute Kanaltunnel war der weltweit erste. Der Tunnel Malpas führt auf einer Länge von 160 Metern unter dem Hügel von Enserune hindurch. Gerade vor Baubeginn soll eine königliche Kommission angekündigt gewesen sein, die kontrollieren sollte, ob Riquet die staatlichen Gelder effektiv einsetzte. Riquet fühlte sich verletzt und in seiner Ehre gepackt: Er setzte zusätzlich alle Bauarbeiter und die besten Vorarbeiter von benachbarten Bauabschnitten am Tunnel ein und ließ Tag und Nacht für höheren Lohn arbeiten, so dass der Tunnel in nur sechs Tagen zum Durchbruch gekommen sein soll. Die kurz darauf eintreffende Kommission war vor vollendete Tatsachen gestellt.



Schleusentreppe am Canal du Midi



Alter Treidelpfad am Canal du Midi

Treideln und Schiffsantriebe

Kanalschiffe wurden vor der Einführung der Dampfmaschinen und Schiffsmotoren vom Ufer aus gezogen (getreidelt). Nur auf sehr breiten Kanälen konnte auch gesegelt werden. Riquet ist jedoch vermutlich davon ausgegangen, dass mehrheitlich gesegelt werden könne und ausnahmsweise Menschen das Treideln übernehmen. (Darauf weist der unter den alten Bogenbrücken für Pferde sehr schmale Treidelpfad hin).

Das Treideln geschah vorwiegend mit Pferde-, seltener mit Menschenkraft. Auf dem Canal du Midi wurden bis zum 20. Jahrhundert Pferde eingesetzt. Ein durchgehender Treidelpfad wurde in der Regel nur auf einer Seite des Kanals angelegt. Er wechselt oft über eine Brücke auf die andere Seite, wenn diese günstiger ist. Bei manchen Bauwerken waren Anpassungen erforderlich. So wurden zum Beispiel Kanalüberläufe (epanchoirs) mit je einer Brücke für den Treidelpfad versehen. Die Bäume am Kanal wurden außerhalb der Treidelplade gepflanzt.

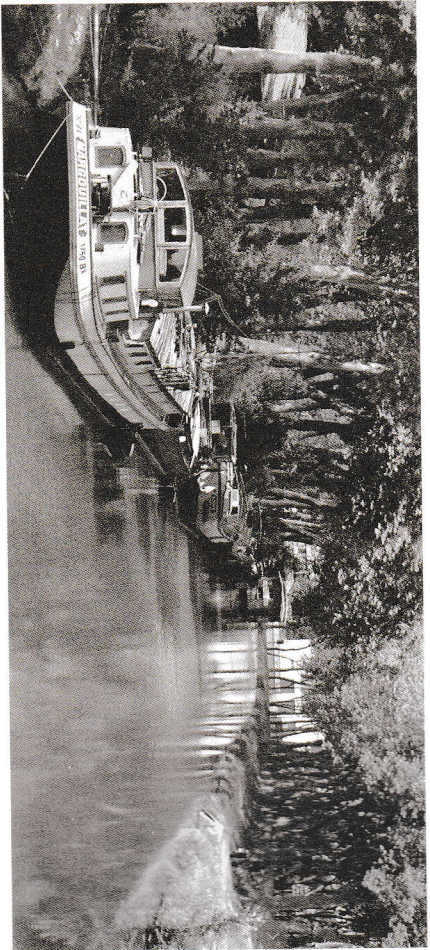
Der Übergang auf Dampfmaschinen als Schiffsantrieb begann in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts und etwa seit 1930 hatten fast alle Schiffe einen Dieselmotor. Da die mit Motorkraft erreichbaren Geschwindigkeiten Kanalböschungen schaden können, gilt heute eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 Knoten (9 km/h).

Fracht, Post und Reiseverkehr

Le Somail war Reise-Etappenort, hinter der Brücke die damals errichtete Kirche. Von Anfang an wurde der Kanal nicht nur für den Warentransport, sondern auch für die Beförderung von Post und Personen genutzt. Letztere konnten in vier Tagen von Agde nach Toulouse oder umgekehrt reisen. Die Zwischenetappen endeten in Le Somail, Trèbes und Castelnaudary, wo es Herbergen, Hotels und sogar kleine Kirchen für einen Messebesuch gab.

Die eingesetzten Boote waren schneller und wesentlich komfortabler als die Kutschen auf den schlechten Straßen. In der Mitte jeder Etappe gab es eine Pause, in der die Reisenden das Mittagessen einnahmen und die Pferde gewechselt wurden. An Mehrfachschleusen und Schleusentrepfen wurde nicht das Boot durchgeschleust, sondern die Reisenden stiegen in ein anderes Boot um, was Zeit (und auch Wasser) sparte. Der regelmäßige Personentransport ging ab der Mitte des 19. Jahrhunderts an die Eisenbahn über.

Für den Warentransport gab es zwei verschiedenen schnelle Schiffsklassen. Schwere Schiffe fuhren im Schnitt 6 km in der Stunde, die schnelleren – mit nur bis 60 Tonnen beladen – waren mit 11 km in der Stunde gleich schnell wie die Personenschiffe.



Hausboote am Canal du Midi

Einen wirtschaftlichen Höhepunkt hatte der Kanal im Jahr 1856, in dem 110 Millionen Tonnenkilometer Waren befördert wurden. Den Wettbewerb gegen den danach aufkommenden Eisenbahn-Verkehr hat der Kanal am Ende verloren. Hinzu kam die immer besser werdende Infrastruktur im Straßenverkehr, so dass in den 1980er Jahren auch der Massenguttransport auf ihm aufgegeben wurde.

Heutige Nutzung

Der Kanal wird heute fast nur noch touristisch genutzt. Er wird überwiegend nur noch von Hausbooten befahren, die entlang der gesamten Strecke gemietet werden können. Ein Patent (Führerschein) ist nicht erforderlich, eine kurze Einschulung durch den Bootsvermieter gilt als ausreichend. Im Gegensatz dazu müssen Kapitäne, die den Kanal mit einem eigenen Boot befahren, Inhaber eines Patents sein.

Die ebenen und schattigen Treidelplade eignen sich für Fahrradtouren und zum (Langstrecken-)Wandern.

Inhaber von Fischereikarten dürfen im Kanal angeln. Wie alle französischen Kanäle ist auch der Canal du Midi recht fischreich. Das Schwimmen in den Kanälen ist verboten, da

das Wasser durch Mikroben stark belastet ist. Die Benutzung der französischen Kanäle ist reglementiert und grundsätzlich kostenpflichtig; Mieter von Booten zahlen die entsprechende Abgabe an den Staat indirekt über den Vermieter.

Jüngere Bauarbeiten

Seit 1958 gibt es die vorwiegend als Trinkwasserspeicher vorgesehene Sor-Talsperre bei Camnazes, aus der im Jahr bis vier Millionen Kubikmeter Wasser für den Kanal entnommen werden können.

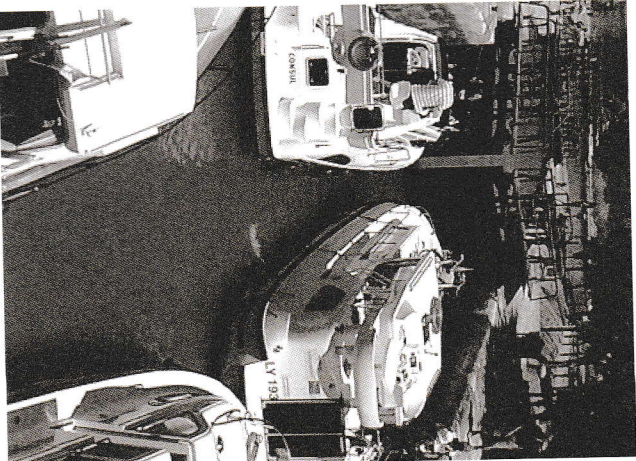
Am Ende des 20. Jahrhunderts sollte der Kanal für längere Lastschiffe ausgebaut werden. Dieser Plan erwies sich wegen der zur Eisenbahn zusätzlichen Konkurrenz durch die gleichzeitig gebaute, fast parallel geführte Autobahn Autoroute des Deux Mers als Fehlentscheidung. Als das Projekt gestoppt wurde, waren die Schleusen zwischen dem Étang de Thau und Béziers und zwischen Toulouse und Bazège und die des Canals de Jonction und des Canal de la Robine schon vergrößert. Die beiden Doppelschleusen Orb und Béziers wurden zu einstufigen Schleusen umgebaut. Die Schleusentreppe in Fonserrannes sollte durch ein Wasserkelchbewerk ersetzt werden. Dieses war auch bereits gebaut, musste aber bald wieder stillgelegt werden, weil es nicht zufriedenstellend funktionierte.

Schleusenfolge

Im Folgenden wird der Verlauf des Kanals über seine Schleusen (Stand 2006) dargestellt, beginnend an seinem westlichen Ende. Dabei wird der Name der Schleuse angegeben, gefolgt von der Anzahl der Staustufen dieser Schleuse und der von ihr überwundenen Höhe (alle Stufen: + =aufwärts, - =abwärts). Es folgt die Entfernung der Schleuse vom Anfangspunkt des Wasserweges. Besonderheiten sind unter Anmerkungen beschrieben. 2

Schl.-Name	Stufen	Höhe	km	Anmerkungen
Béarnais	1	2,82 m	0,8	Anschluss Canal latéral à la Garonne
Mimmes	1	4,43 m	1,8	
Bégar	1	6,20 m	3,4	
Casteln	1	4,98 m	15,5	
Vic	1	2,37 m	17,2	
Montgeard	1	3,82 m	24,7	
Ayguesvives	1	4,44 m	27,9	bis hier: Länge für Freyhof-Fréniche
Singler	2	3,73 m	29,4	
Nègre	1	4,00 m	33,1	
Lavel	2	5,48 m	37,3	
Gardouch	1	2,12 m	39,7	
Renneville	1	2,44 m	42,8	
Emassan	2	4,85 m	45,6	
Emborrel	1	3,08 m	47,2	
Cédan	1	2,82 m	51,3	Schleusenhaltung im Oberwasser
Méditerranée	1	2,58 m	56,4	Schleusenhaltung im Oberwasser
Foc	2	5,58 m	57,2	
Laurens	3	6,78 m	58,4	
Domeque	1	2,24 m	59,6	
La Planque	1	2,63 m	60,8	
Saint Roch	4	9,42 m	65,4	
Gay	2	5,23 m	67,0	
Vivier	3	7,23 m	69,6	
Guilhem	1	2,83 m	69,1	
Saint Sernin	1	2,46 m	69,6	
Guarre	1	2,40 m	70,6	
Payrouque	1	2,02 m	71,7	
La Crémelle	1	3,11 m	72,2	
Tréboul	1	3,19 m	73,5	
Villapine	1	3,05 m	77,3	
Sauzens	1	2,14 m	79,0	
Bram	1	2,98 m	80,3	
Bèzeille	1	2,25 m	85,8	
Villesquelande	1	2,47 m	83,3	
Lanaze	2	5,82 m	96,2	
La Douce	1	2,71 m	99,9	
Carcassonne	1	3,32 m	105,0	
Saint Jean	1	2,71 m	107,8	
Fresque Double	2	5,66 m	108,6	
Fresque Simple	1	2,53 m	109,7	
Évèque	1	3,19 m	112,5	

Schl.-Name	Stufen	Höhe	km	Anmerkungen
Vieljeux	1	2,82 m	113,2	
Tribes	3	7,89 m	117,9	
Marsaille	1	3,70 m	127,1	
Fortlie	3	6,73 m	130,2	
Saint Martin	2	6,81 m	131,4	
Agulle	2	5,47 m	133,2	
Puchelle	2	4,63 m	136,2	
Jouarres	1	3,62 m	142,5	
Horns	1	3,14 m	146,2	
Ognon	2	5,81 m	146,9	
Pechbaurier	2	4,69 m	149,7	
Aygues	1	2,41 m	152,2	
Fonserrannes	6	13,60 m	205,6	Abzweigung des Canal de Jonction
Ob	-	-	-	197,8 Tunnel von Malpas (160 m lg.)
Béziers	1	6,19 m	207,1	Wasserkelchbewerk, auf der Betrieb
Alpège	1	4,24 m	207,6	Kanalarbe über Ob (240 m lg.)
Villeneuve	1	2,16 m	211,5	
Portragres	1	2,05 m	212,9	
Agde	1	2,23 m	217,3	Hochwasserdurchlass des Lézou
Prades	1	0,44 m	229,5	Hochwasser
Bagnas	1	0,44 m	230,5	Furden- und
			231,5	Querung des Flusses Hérault
			233,0	(max. Hub: abh. vom Hérault-Pegel)
			234,3	Nebenanschluss (3. Top) nach Agde
			240,1	Einmündung in den Étang de Thau



Schleusung im Canal du Midi

10 HAMM

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
Flaggen
Buttons
Kalender
Baumwoll-Tragetaschen
Feuerzeuge
Kugelschreiber
Polo-Shirts
und mehr

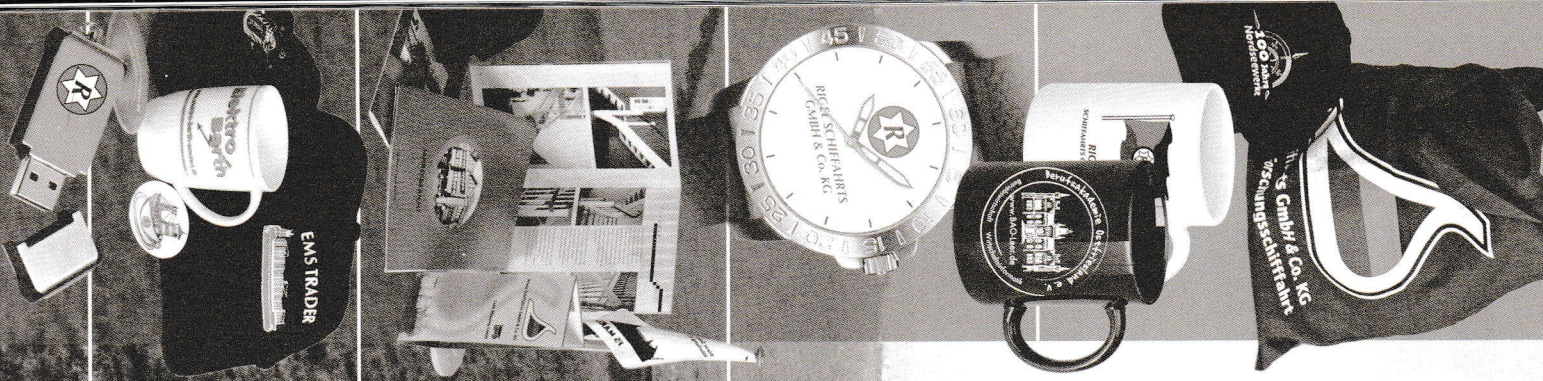
Ralf Oilmanns

Werbemittel • Verkaufsförderung

Mühlenweg 5 • 26789 Leer

Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26

e-mail YoHANNA2@gmx.de



Traditionen weitergeben

Du hast Lust auf alte Schiffe, ob
Schlepper, Tjalk, Fischkutler oder
Wohnschiff. Du hast ein eigenes
Schiff oder auch nicht, dafür aber
Lust, mit anzupacken.

Du bist angekommen.
Fühl Dich willkommen inmitten
einer originellen Gesellschaft.

DTMV



- Liegeplätze
- Veranstaltungen
- Mitfahren
- Traditionsschiffreffen
- Parentkurse
- Wohnen auf dem Wasser
- Betreuung

DTMV - Deutsche Traditions-Motorboot Vereinigung e. V. • www.dtmv-online.de

