



WasserSport[®] in Nederland

Thema: Alles hat seine Zeit



Story: 75 Jahre Maastunnel

Museum: Modelle von Willem Vos in Sneek



Nur ein kleiner Törn



**Hafenmeister
Willem Hiemstra**



Projekt Roxy tres



Westers Nautic in Sneek - simply the best!



Das Fachgeschäft in Sneek mit einem sehr breiten und kompletten Wassersport-Assortiment. Besuchen Sie unseren Ship Shop, wir beraten Sie unverbindlich in einer angenehmen Atmosphäre.

Dealer: RAYMARINE, ADVANSEA, GEONAV, SIMRAD, GARMIN, NEXUS, TACKTICK, COBRA, LOWRANCE, EAGLE, E.A.

C-map Karten sind bei uns in ein paar Minuten programmiert oder mit einem Update ergänzt. Möchten Sie etwas installieren lassen, auch das ist bei Westers Nautic möglich.

Bothniakade 26-27 - 8601 BM Sneek
Tel: 0031 (0)515 41 67 41 - info@westersnautic.nl



stootranden.nl
by Westers Nautic

Riesige Auswahl an PVC Stegprofilen, günstig und ausgesprochen robust.

Großes Sortiment Stoßränder (>100). Originalprofile für viele Schiffstypen.

Bothniakade 26 - 8601 BM Sneek - 0031 (0)515 416741 - westersnautic@home.nl

Eetcafé Portunus Het mooiste plekje in Terherne



Einzigartige Lage mit Sicht auf den Prinses Margrietkanaal!

Syl 12 a - 8493 LL Terherne - Tel: +31 (0) 566 68 90 90 - www.portunus.nl

NEU +++ NEU +++ NEU +++ NEU +++ NEU

AUSGANGSHAFEN IT SOAL - WORKUM

VERCHARTERUNG VON SEGELYACHTEN VON 30 - 50 FUSS
BAVARIA - YACHTEN IM CHARTERKAUFMODELL
GEBRAUCHTBOOTE UND YACHTZUBEHÖR

www.silberkuhl-yachtcharter.com

Silberkuhl Yachtcharter - Frans Sytma - Suderseleane 25 a - 8711 GX Workum
T: +31 (0)515 54 22 92 - M: +31 (0)6 20 13 19 93 - info@silberkuhl-yachtcharter.com

DE PLEATS

Eetcafé de Pleats - Waechswâl 2 - 8551 PE Woudsend
T: +31 (0) 514 59 16 04 - M: +31 (0)6 53 21 74 71

Ein geselliger Aperitif in einer urgemütlichen Kneipe? Ein leckerer Lunch oder ein herrliches Dinner? Mit Familie oder Freunden zu einem festlichen Schmaus vom Steingrill? Herzlich willkommen im Restaurant De Pleats!

In der Saison an allen Tagen geöffnet. Mehr Infos erhalten Sie unter:
www.eetcafedepleats.nl



Vis en Meer
visrestaurant

Visrestaurant "Vis en Meer"
De Dyk 6 - 8551 PM Woudsend
Tel: +31 (0) 514 59 17 48
Offen: Juli/August täglich, andere Monate Montag und Dienstag geschlossen.

www.restaurantvisenmeer.nl

Die Gaststube
Deutsches Spezialitäten Restaurant



Unsere Karte bietet eine große Auswahl an Schnitzel- und Steakgerichten. Beachten Sie unsere Seniorenkarte. Mitnahme-Service.
Auf Wunsch liefern wir Ihnen ihr Abendessen an Bord (Jachthafen Joure).

Midstraat 53 0513 41 41 00
8501 AE Joure info@diegaststube.nl

fries scheepvaart museum

SCHIFFSMODELLE • GEMÄLDE • HISTORISCHE ARBEITSPLÄTZE • SEGELSPORT
SNEEKWEEK • SEEFART • DREIMASTER • SCHIFFSKANONEN • BINNENFAHRT
FRACHTENSEGLER • FISCHEREI • HISTORISCHE SCHIFFS-KABINEN
ELFSTEDENTOCHT/SCHLITTSCHUHLAUF • STIL-ZIMMER • WASSERSPORT • SILBER



ÖFFNUNGSZEITEN:

MONTAG B/M SAMSTAG 10.00 - 17.00 H
SONNTAG 12.00 - 17.00 H

KLEINZAND 16
8601BH SNEEK
0031 (0)515 - 414057

www.friesscheepvaartmuseum.nl

Camping Jachthaven De Mars



- Jachthafen mit 450 Liegeplätzen •
- Große Boxen, 10 Amp Strom, Boothelling, Gratis Wi-Fi •
- Offene Verbindung zur IJssel •
- 400 ha Wassersportgebiet Rhederlaag •
- Camping mit Supermarkt, Café und Freizeitprogramm •
- Fahrrad- und Wanderroute nach u.a. Arnhem, Doesburg, Rheden, Dieren und Zevenaar •
- Fahrrad- und Fußgängerfähre zum Naturgebiet Veluwe •
- Nur 10 Minuten von der Grenze zu Deutschland an der A12 •

Marsweg 6 - 6988 BM Lathum
Tel: +31 (0)313 63 11 31 - Tel. Hafenmeister: +31 (0)6 53 91 68 52
info@campingdemars.nl - www.campingdemars.nl

Impressum

Edition Erasmus

Verlag, Internationales
Pressebüro
De Warren 17
NL-8551 MR Woudsend
Tel: 0031 514 59 21 62
e-mail: info@wassersport.nl
www.wassersport.nl

Chefredaktor:

Hans J. Betz, Journalist B.R.

Ständige Mitarbeiter:

Kapitän Sijbe Sijbesma,
Fachberatung Berufsfahrt

Layout, Fotografie, DTP:

Beatrice Betz-Tobler

Inserate:

Verkauf über den Verlag.

Gratis erhältlich bei über 200
Verteilstellen in den nieder-
ländischen Wassersportge-
bieten, auf Wassersport- und
Urlaubsmessen sowie bei
großen Einkaufszentren im
deutschsprachigen Raum.
Erscheinungsweise vier Mal
jährlich jeweils im Frühjahr,
Sommer, Herbst und Winter.
Zusätzlich pro Jahr eine The-
ma-Sonderausgabe.

Alle Nachrichten werden
nach bestem Wissen, jedoch
ohne Gewähr veröffentlicht.
Mit Namen gekennzeichnete
Beiträge drücken nicht un-
bedingt die Meinung der Re-
daktion aus. Für unverlangt
eingesandte Artikel und Fotos
übernimmt der Verlag kei-
ne Haftung. Nachdruck oder
Vervielfältigung darf nur mit
schriftlicher Genehmigung
des Verlages erfolgen.

Titelbild: Hindeloopen ist eine
der kleinsten Städte des Lan-
des und hat ein geschütztes
Ortsbild. Unsere Aufnahme
zeigt die kleine Schleuse.

Foto: Beatrice Betz-Tobler

Inhalt Ausgabe 60



Wassersport
in Nederland

Sommer 2017

19. Jahrgang

Thema: Alles hat seine Zeit	5
Top & Flop: Etikette und Littering	6
Echo: choco la more	7
NL-Aktuell: Unter falscher Flagge	8
Boot & Produkt: Wohnen auf dem Wasser	10
Personen: Hafenmeister Willem Hiemstra	14
Werft: Rheben Yachting neu in Workum	15
Marina: De Mars und De Bijland	16
Technik: Pleiten, Pech und Pannen	18
Story: 75 Jahre Maastunnel	20
In Fahrt: Nur ein kleiner Törn	24
Historie: Mühlen und Müller	29
Museum: Modelle von Willem Vos in Sneek	30
Hobby: Das Umbauprojekt Roxy tres	32



**stil
und
Qualität
Made in
Holland**

VEDETTE Jachtbouw



Vedette Cabin 1030 € 189.000,-

VEDETTE Jachtbouw - Smidskade 18 - 2461 TR Ter Aar - info@vedette.nu
Tel: +31 (0)172 - 600 495 - Fax: +31 (0)172 - 602 496

www.vedette.nu

Alles hat seine Zeit

Vor beinahe 20 Jahren erschien die erste Ausgabe von WasserSport in Nederland. Das Blatt wurde aus der Not heraus geboren, weil wir unseren Hauptkunden, ein deutsches Verlagshaus, durch eine Aktion eines „lieben Kollegen“, über Nacht verloren. Dadurch sanken die Einkünfte unseres Pressebüros auf einen Schlag um über 40 Prozent. Edition Erasmus, der Verlag von WasserSport in Nederland, war damals im deutschsprachigen Raum für etwa 25 Zeitungen und Zeitschriften tätig. Wir waren anerkannte Niederlande Korrespondenten für die Fachbereiche Transport, Verkehr, Nutzfahrzeuge, Touristik, Binnenschifffahrt und Bootssport. Manchmal mussten wir auch weniger schöne Aufträge erledigen. Dazu gehörte unter anderem eine Reportage über die Feuerwerk Katastrophe in Enschede. Kurzum, wir waren ein „Gemischtwarenladen“ mit einer großen Themenvielfalt. Durch



den Verlust unseren Hauptkunden fielen zwei Entscheidungen. Einerseits nur noch Aufträge von Dritten entgegen zu nehmen die sich auch rechneten. Andererseits Konzentration auf WasserSport und die damit verbundene Messerpräsentanz für niederländische Charterbetriebe. Von nun an erschien WasserSport in Nederland regelmäßig und war an über 220 Verteilpunkten – von Leer bis Lobith – kostenlos erhältlich. Mit Ausnahme des Drucks haben wir alle Arbeiten im 2er Team erledigt. Redaktion, Fotografie, Reportagen, Anzeigenverkauf, Layout, Administration und auch die Verteilung der Zeitschrift

erfolgten in eigener Regie. Vor allem die Distribution hat immer mehr Substanz gekostet, denn pro Jahr waren wir etwa 5 Wochen unterwegs, um das Blatt seriös zu verteilen. Es gibt zwar Kurierdienste, jedoch war und ist dies nicht nur aus kaufmännischer Sicht keine Lösung. Vielmehr wollten wir auch sehr genau wissen, wo unsere Zeitschrift willkommen ist und auch gut positioniert ausgelegt wird. Und dies nicht zuletzt auch deshalb, weil kein Betrieb auf Stapel oder gar Paletten mit Blättern wartet, die ungefragt abgeladen werden.

Mit Ausgabe 60 von WasserSport in Nederland geht eine Ära zu Ende. Wir haben die Zeitschrift stets mit viel Freude und Engagement gemacht, sind vielen liebenswerten Menschen begegnet, mussten auch Begegnungen erleben, auf die wir gerne verzichtet hätten. Zahlreiche Personen und Persönlichkeiten haben mit dazu beigetragen, dass WasserSport in Nederland zu einer Zeitschrift mit einer treuen Leserschaft wurde. Ja, wir haben in 20 Jahren viel gesehen und erlebt. Für alles Schöne möchten wir uns bei unseren Kunden, Abonnenten, Lesern und Freunden recht herzlich bedanken. Nach-

dem ich das Pensionsalter schon weit überschritten habe und auch meine Frau, die mich immer unterstützte etwas kürzer treten möchte, haben wir uns dazu entschlossen, das periodische Erscheinen von WasserSport in Nederland mit Ausgabe 60 einzustellen. Nachfolger haben wir nicht, denn wer kauft schon gerne Arbeit. Es gab zwar Kaufinteressenten, die waren jedoch ungeeignet oder hatten kein Geld. WasserSport in Nederland wird es jedoch digital auch in Zukunft geben. Immer mit updates, immer mit News, immer informativ und kritisch, deshalb sollten Sie regelmäßig zu wassersport.nl surfen. Und noch etwas: Wir haben zahlreiche mails und Leserbriefe erhalten, die die Einstellung von WiN bedauern. Dies hat uns dazu veranlasst über eine dicke, im Frühjahr 2018 erscheinende Jahresausgabe nachzudenken. Mehr darüber erfahren Sie ebenfalls auf wassersport.nl

Auch im Namen meiner Frau Beatrice wünsche ich Ihnen viele schöne Tage auf und am Wasser. Vielleicht doch noch bis zu einer nächsten Ausgabe verbleibe ich

Ihr Hans J. Betz,
Chefredaktor

Umsteigen? Die Rheben Serie, eine hervorragende Alternative!



Rheben Exailor 1400 Cabrio



Rheben Exailor 1250 Cabrio

- Ein zeitgemäßes Design.
- Mit Leidenschaft und Präzision entworfen.
- Von Fachkräften mit besten Materialien gebaut.
- Durchdacht bis ins Detail.
- Ausgezeichnete Fahreigenschaften.
- Sehr gutes Preis/Leistungsverhältnis.



Rheben YACHTING
Kampwei 8, 8711 HN Workum
www.rheben.nl tel: +31 6 23 75 73 97

Etikette und mehr

Die Etikette – aus dem französischen „étiquette“ stammend – kann man nicht nur auf Pakete kleben. Das Wort steht auch für Benimm- und Verhaltensregeln, die immer öfter zu wünschen übrig lassen. Auch „littering“ (Neudeutsch für Vermüllung) nimmt immer mehr zu und ist ein Thema dieses Artikels.

Unsere Gesellschaft ist tolerant und weltoffen. Wir akzeptieren Homo-Ehen, Kopftücher, Moscheen, sowie linke und rechte Demos gleichermaßen. Wobei nicht immer sicher gestellt ist, dass unserer Gesellschaft die so ziemlich alles toleriert, die gleiche Toleranz entgegen gebracht wird. Doch müssen wir wirklich alles tolerieren? Nein, auch in der Urlaubszeit nicht! Beispielsweise männliche Gäste die bei einem Restaurantbesuch ihre Männlichkeit mittels Muskelshirt dokumentieren und dabei unter den Armen ihre Talibanbärte zur Schau stellen. Nichts gegen Tattoos, alles ist Geschmackssache, jedoch dürfte andere Gäste die Lebensstationen des Muskelmannes kaum interessieren. Wenn dann im Lokal noch aus der (Bier) Flasche getrunken wird, ist das „Flodder Niveau“ schnell einmal überschritten. Stoßend ist auch, wenn in einer Gaststätte das Essen mit aufgestützten Ellenbogen lustlos herunter geschlungen wird. Gleichzeitig ist ein solches Verhalten ein Affront gegenüber den Gastgebern. In den letzten Jahren hat sich eine weitere Unsitte eingeschlichen, nämlich das Tragen von Base Caps in Restaurants. Man kann dem Schreibenden und Gleichdenkenden nun vorwerfen, dass veraltete Ansichten vertreten werden. Keineswegs, denn gute Umgangsformen, gute Manieren, guter Ton, Anstand und Höflichkeit sind wichtige soziale Eigenschaften, die den Unterschied zum Proletentum ausmachen. Wer bereits unter der Eingangstür lautstark ein Bier bestellt outet sich dementsprechend und wird umso länger auf den Gerstensaft warten müssen. In die gleiche Kategorie gehört die Trainerhosenfraktion, die sich immer mehr in unseren Breitengraden bemerkbar macht. Diese schlampige

Bekleidung mag in Transsylvanien in Mode sein. In unserer Gesellschaft ist dieser Bekleidungsstil jedoch unüblich, ja unerwünscht wie unbedeckte Schultern in einem griechischen Kloster oder Einkäufe im Bikini in einem spanischen Supermarkt. So viel zum Thema Etikette.

„Littering“ ist ein weiteres Unwort, das in unsere Gesellschaft schleichend Einzug gehalten hat. Es umschreibt das Hinterlassen von Abfall aller Art an Stellen die dafür nicht vorgesehen sind. Leider hat „littering“ auch in den Niederlanden stark zugenommen. Und das in einem Land das noch vor einigen Jahren kaum mit diesem Thema konfrontiert wurde. Mehr noch, in einem Land wo behauptet wird, dass beim Frühjahrsputz die Hausfrauen sogar die Dachziegel schrubben würden. „Coffee to go“ & Co produzieren Hinterlassenschaften die sich in der Öffentlichkeit mittels Milliarden von Pappbechern und Styropor-Verpackungen bemerkbar machen. Überquellende Papierkörbe in den Fußgängerzonen, achtlos abgestellte Pappbecher und Einwegverpackungen von Kaffeeröstern, Hühnerbratern und Fleischklopsherstellern. Wahrscheinlich würde weniger Müll dieser Art anfallen, wenn Dosen-Trittin auch für ein Pfand auf solche Einwegverpackungen plädiert hätte. Auch in den Niederlanden sammelt sich auf Raststätten und Parkplätzen immer mehr Müll an. Einerseits werden illegal komplette Wohnungseinrichtungen inklusive Fernsehgeräte entsorgt. Andererseits trifft man immer mehr auf menschliche Hinterlassenschaften der übelsten Art. Nicht von Urlaubern stammend, sondern zu einem großen Teil verursacht durch LKW-Fahrer die für einen Hungerlohn für westliche Logistikunternehmen fahren und während Monaten im LKW leben. Ohne Sanitäranlagen notabene.

Ein Problem das zwar offensichtlich ist, etwas getan dagegen wird jedoch nicht. Ihre Wochenenden verbringen diese armen Menschen auf Park- und Rastplätzen, haben keine sozialen Kontakte, sind auf sich allein gestellt und haben auch keine Toiletten und Duschen zur Verfügung. Sie tun es, obwohl man das Wochenende laut einer EU-Verordnung nicht im LKW verbringen darf. 45 Stunden Ruhezeit außerhalb der Fahrerkabine, beispielsweise in einer Pension, sind zwingend vorgeschrieben. In den meisten EU-Ländern hat man jedoch (noch) nichts zu befürchten, denn Gewinnoptimierung ist scheinbar wichtiger, wie ein menschenwürdiges Leben. Billige Möbel, billige Elektronik und billige Lebensmittel, viele Trucker zahlen den Preis dafür. Allein in Belgien und auch in Frankreich wird streng kontrolliert und eine Busse kann schnell einmal € 1200,00 betragen. Es geht dabei nicht allein um die Vermüllung von Autobahnen und Parkplätzen, sondern auch um Sozialdumping, denn die Ost-Trucker nehmen einheimischen LKW-Fahrern auch die Arbeitsplätze weg. Offensichtlich wird dies durch die vielen Trucks aus der Ukraine, Rumänien, Polen oder Rumänien, aber auch durch die zahlreichen Ost-Fahrer die von westlichen Expeditionen beschäftigt werden und ebenfalls die Wochenenden in ihren Fahrzeugen verbringen. Selbst bei Kurierdiensten arbeiten mittlerweile Menschen, die kaum noch ein Wort der jeweiligen Landessprache verstehen. Es sind Scheinselbstständige mit kleinen Nutzfahrzeugen die ihre Wochenenden nicht selten auf der Ladepritsche verbringen. Auch auf Parkplätzen von Jachthäfen und Freizeitanlagen wurden solche Kleinlaster bereits gesichtet. Zustände die nicht sein müssen und menschlich gesehen eine Tragödie sind.



„Littering“ ist auch in den Niederlanden ein Problem.

Lieber Herr Betz

Mit Interesse und viel Freude lese ich seit einigen Jahren ihre Zeitschrift „Wassersport in Nederland“. Vor einigen Tagen habe ich die Ausgabe 57 und 59 in Lathum erhalten. Ihre Artikel sind immer sehr interessant, so auch das Editorial „Thema“. Dieser Artikel hat mich angesprochen. Ich achte auf, und lese auch gerne, die verschiedensten Namen der entgegenkommenden Boote oder derjenigen im Hafen. Wir sind seit 3 Jahren Besitzer einer BENDIE 1120AK 1994 (aus 1. Hand). Unser Boot liegt im Gemeindehafen von Genemuiden, wo auch meine Schwägerin wohnt. Bei der Namenssuche haben wir mit Freunden aus der Schweiz, auf dem Boot ein „Brainstorming“ abgehalten. Wir wollten unbedingt einen Namen mit Schweizerdialekt. So kam es zu „Schtärneföifi“ (Ausdruck des Erstaunens), was für die holländischen Hafenmeister und andere Bootsmenschen in NL jeweils ein Zungenbrecher ist. Nebst dem, dass dieser Ausdruck in der Schweiz für vieles gebraucht wird, stehen die fünf Sterne auch noch für unsere fünf Großkinder. Herzlichen Dank für Ihren Einsatz für das Bootfahren in Holland. Schade (für alle Leser), dass sie in Zukunft „nur“ noch eine Ausgabe pro Jahr erscheinen lassen. Die wohlverdiente Ruhe, im Unruhestand, gönne ich Ihnen von Herzen. Liebe Grüsse, U.F., Baldegg (CH)



Herr Betz ich habe mir eine Schaluppe mit dem wahrscheinlich einmaligen Namen „choco la more“ gekauft. Sogar die Schokoladenfabrik war begeistert und hat uns ein Präsent zukommen lassen. Mit freundlichen Grüßen verbleibt, W. S. , Campingplatz De Rakken Woudsend



HET WAKEND OOG
JACHTMAKLER



Seit 1977

Kaufen oder verkaufen?
Bei Het Wakend Oog liegen Sie richtig!



**Immer ein großes Angebot mit attraktiven
Gebrauchtschiffen in verschiedenen Preisklassen.**

**Besuchen Sie unseren überdeckten
Verkaufshafen in Woudsend und surfen Sie
auch auf unserer Homepage:**

www.hwo.nl



- **Verkaufen?**
 - Unverbindliche Taxation
 - Überdeckter Verkaufshafen
 - Keine Insertionskosten
 - Abwicklung über einen Notar
 - 7 Tage pro Woche geöffnet

Jachtmakler Het Wakend Oog
Vosselaan 49 • 8551 ML Woudsend
Tel: +31 (0) 514 59 20 60 • info@hwo.nl

DEBA Marine Tolkamer mit Segelmacherei



Tolkamer: DEBA Marine BV befindet sich im Wassersportzentrum De Bijland in Tolkamer. Das Unternehmen hat verschiedene Markenvertretungen, darunter Volvo Penta und Mercruiser. Außerdem ist die Firma Baylinder Importeur, handelt mit Gebrauchtbooten, ist offizieller HISWA-Makler, hat ein großes Ladengeschäft für Wassersportzubehör, unterhält eine Fachwerkstatt und betreibt ein Winterlager in der Halle und im Freien. Seit einiger Zeit gibt es unter dem Dach von DEBA Marine BV auch wieder eine Segelmacherei für Neuanfertigungen und Reparaturen. Info www.deba.nl

Unter falscher Flagge

Follega: Das nachstehende Foto entstand kürzlich bei Follega. Bei der Beflaggung des Mietbootes wurde offensichtlich getürkt. So darf an einem niederländischen Charterboot die niederländische Flagge keinesfalls entfernt werden und durch eine andere Nationale ersetzt werden. Eine Deutschlandfahne mit Bundesadler über die gesamte Schiffsbreite ist nicht nur lächerlich, sondern zeigt auch, dass die Mieter keine Ahnung von der christlichen Seefahrt haben. Zudem darf eine Flagge mit Bundesadler nur von Behördenfahrzeugen (Zoll, Polizei etc.) geführt werden. Auch die türkische Flagge gibt Rätsel auf. Sind Türken oder Deutsche an Bord, oder Türken mit Doppelpass?



Keine besonders gute Seemannschaft.

Interessantes Kartenwerk

Dieses Kartenwerk enthält eine Übersicht der europäischen Binnenwasserstraßen. Die herausnehmbare Karte zeigt im Maßstab 1:1.500.000 die Wasserwege im zentralen Teil Europas - die Gesamtübersicht von Europa ist im Maßstab 1:4.000.000 dargestellt. Darüber hinaus enthalten die Karten alle wichtigen Informationen für Sportbootfahrer. Ein ausführliches Booklet informiert über die nautischen Daten der Wasserstraßen, Schleusen, Durchfahrtshöhen und nennt Adressen der wichtigsten Wasserstraßenbehörden. Sportbootfahrer, die im Binnenland eine längere Tour unternehmen möchten, benötigen einen Überblick über die möglichen Wasserstraßen, auf denen sie zu ihrem Ziel gelangen können. Kar-

tenwerke zu einzelnen Revieren helfen aufgrund ihres großen Maßstabs dabei nur bedingt weiter – diese Karte bietet hingegen die perfekte Lösung, weil sie alle Wasserstraßen auf einen Blick zeigt.



Bestellen bei:
www.delius-klasing.de

„Sluiszicht“: Gute Aussicht

Blokzijl: Vor allem bei schönem Wetter sind Plätze auf Terrassen am Wasser sehr begehrt. Da gibt es immer Interessantes zu beobachten. Wenn sich eine Terrasse (niederländischer Ausdruck für Gartenrestaurant) zudem noch an eine Schleuse anlehnt, sind freie Plätze meist Mangelware. Café - Restaurant „Sluiszicht“ in Blokzijl hat eine schöne, direkt an der Schleuse gelegene Terrasse mit hervorragender Sicht auf die ein- und ausfahrenden Boote. Ungeschickte Manöver werden ebenso kommentiert, wie

mit Bootshaken fuchtelnde Crewmitglieder oder lauthals schreiende Schiffsführer. Kurz und gut, es ist immer etwas los, es gibt immer etwas zu sehen und auch zu hören. Außerdem bietet die „Sluiszicht“ Hausmannskost zu akkuraten Preisen. Das Lokal ist auch ein bei Skippern beliebter Treffpunkt. Nach einem ereignisreichen Tag auf dem Wasser kann man das Erlebte an der Theke bei einem Bier Revue passieren lassen. Zudem ist die „Sluiszicht“ auch eines der immer weniger werden den „Bruin Cafés“.



Ein beliebter Treffpunkt: Café „Sluiszicht“ in Blokzijl.

Gemeinde verkauft de Rakken

Woudsend: „Recreatiestichting Woudsend“ ist seit dem 10. Juli 2017 Eigentümerin von Aquacamping und Jachthafen de Rakken. Die Anlage wurde von der Gemeinde Südwest-Friesland für 1,8 Millionen Euro verkauft. Die Stiftung war seit 1999 Mieter von De Rakken. Die Gemeinde ist der Ansicht, dass es nicht ihre Aufgabe sei, Jachthäfen und Campingplätze zu betreiben und man

deren Betrieb besser dem freien Markt überlassen sollte. Aquacamping und Jachthafen De Rakken sind wirtschaftlich außerordentlich wichtig für das Dorf. Zahlreiche Betriebe profitieren direkt oder indirekt in hohem Maße vom Tourismus. Jachthafen und Camping werden von den Gästen sehr geschätzt und zahlreiche Wassersportler und Camper verbringen seit Jahren ihren Urlaub in Woudsend.



Jachthafen und Camping De Rakken in Woudsend.

Paraffin angespült

Vlieland: Auf der Insel Vlieland wurde an der nördlichen Küste Paraffin angespült. Gemäß der Gemeinde Vlieland ist Paraffin für Mensch und Umwelt nicht schädlich. Allerdings sollte man es nicht unbedingt essen. Die Gemeinde machte auch Hundebesitzer darauf aufmerksam, dass Paraffin

kein Leckerli ist und ihre Lieblinge nichts davon abbekommen sollten. Paraffin sieht aus wie Kerzenwachs. Es wird für die Reinigung von Schiffsräumen verwendet. Obwohl ein Flugzeug aufstieg, konnte der Verursacher nicht ermittelt werden. Der Strand wurde zwischenzeitlich gereinigt.



Vlieland wurde durch Paraffin überrascht.



DEBA

MARINE B.V.

www.deba.nl

- Neu- und Gebrauchtboote, Bootszubehör •
- Händler von Volvo-Penta, MercCruiser •
- Händler von Mercury- und Honda- Außenbordmotoren •
- Importeur von BAYLINER •
- Offizieller HISWA Makler •

gerne vermitteln wir auch Ihr gebrauchtes Boot

- Einbau von Bugschrauben, Heizungen und vielem mehr •
- Polyester-Reparaturen •
- Winterlager in der Halle oder auf dem Freigelände •
- **Neu: Segelmacherei** •

Zwarteweg 6 - 6916 KC Tolkamer
T. 0031 (0)316 541 692 - info@deba.nl



Das Tor zu den niederländischen Gewässern





Unser attraktiver und moderner Jachthafen liegt in idealer Lage in dem 300 Hektar großem Wassersportgebiet De Bijland, in der Nähe von Lobith.

Durch die offene Verbindung im Mündungsgebiet von Waal, IJssel und dem Rhein (Km 864RU) ist der Jachthafen De Bijland einfach zu erreichen und bietet viele Wassersportmöglichkeiten.

Restaurant unter neuer Leitung. Im neu angelegten und geschützten Hafenbecken steht u.a. eine spezielle Rennbootstrecke zur Verfügung. Tankstelle.

De Gelderse Poort ist außerdem ein ideales Gebiet für Wanderungen und Radtouren mit vielen beschilderten Wander-, Fahrrad- und Skatertouren.

Diverse Übernachtungsmöglichkeiten finden Sie auch im weitläufigen und modernisierten Recreatiepark De Bijland.

Recreatiepark de Bijland
 Bijland 2a - 6916 KA Tolkamer
 Tel: 0031 (0)316 541596
 Fax: 0031 (0)316 541686

Jachthaven de Bijland
 Zwarteweg 2 - 6916 KC Tolkamer
 Tel: 0031 (0)316 543616
 Mob: 0031 0)6 50217225
 info@debijland.eu

www.jachthavendebijland.nl



Café - Restaurant Sluiszicht

In der Sluiszicht erwartet Sie immer eine leckere Tasse Kaffee und wir haben zu jeder Tageszeit eine passende Mahlzeit für Sie. Verweilen Sie in Blokzijl, genießen Sie die schöne Aussicht von unserer geselligen Terrasse aus.



www.sluiszichtblokzijl.nl

Zuiderstraat 2 - 4 • Blokzijl
 Tel: 0031 (0)527 29 14 55 • Mobile: 0031 (0)6 42 80 33 30

WC Ente für Boote



Mitten auf der Friesischen Seenplatte, an den „Goningarypster Poelen“, befindet sich das „Húske“. Das Wort steht für Häuschen, einer schwimmenden Schmutzwasser Station. Hier kann man anlegen und kostenlos den Tank entleeren. Dabei wird das Schmutzwasser gereinigt und wieder sauber dem Oberflächenwasser hinzu gefügt. Man muss deshalb nicht mehr in einen Jachthafen anlegen, um die schwarze Brühe umweltgerecht zu entsorgen. Die Station wird von „De Marrekrite“ betrieben. www.marrekrite.nl



Neues Flaggschiff bei De Schiffart in Terherne



Der Anbieter von hochwertigen Charterjachten De Schiffart in Terherne hat der umfangreichen Flotte eine neue Motorjacht hinzu gefügt. Das neue Flaggschiff, eine Super Lauwersmeer Discovery Exclusive, wurde auf den Namen „Louise“ getauft und ergänzt das Programm im Hause De Schiffart in sinnvoller Weise. Gleichzeitig ist dieses Schiff die erste Einheit einer Super Lauwersmeer Discovery die in den Niederlanden als Mietjacht zur Verfügung steht. Auch

die Einteilung des Schiffes ist für das Unternehmen aus Terherne einzigartig. Es gibt zwei identische Kabinen mit französischem Doppelbett, eigener Toilette und separaten Duschen. Hinzu kommt noch eine Kabine für zwei Personen mit Etagenbett. Das Boot verfügt auch über eine Fußbodenheizung. Das ist Komfort und Behaglich-

keit pur. Airco, Satelliten TV und zahlreiche andere Annehmlichkeiten sind bei der Louise ebenfalls vorhanden. Die exklusive Motorjacht eignet sich für zwei bis sechs Personen, ist 13,70 m lang, 4,40 m breit und hat 3,80 m Durchfahrthöhe. Der Tiefgang beträgt 1,20 m. Weitere Betriebsinformationen unter www.schiffart-yachtcharter.nl

Neu: English Harbour Yachts



Jachtbemiddeling van der Veen bietet seit kurzem das komplette Programm von English Harbour Yachts an. Es handelt sich dabei um fünf Modelle zwischen 16 und 30 Fuß. Das kleinste Boot ist eine offene Schaluppe, die EH16. Nach oben ergänzt die luxuriöse Kabinenjacht EH30 das Angebot. Die schnell fahrende EH27 ist ein Modell für Freizeitkapitäne die sportlich und zugleich komfortabel unterwegs sein möchten. Das

neueste Modell, die EH27 Fahrtenjacht für gehobene Ansprüche, wird vom 29. August bis 3. September 2017 auf der HISWA te water in Amsterdam an Steg B-10 ihre Premiere haben. Danach ist das Boot bei Jachtbemiddeling van der Veen in Terherne zu sehen. Da findet man auch ein großes Angebot mit gepflegten Gebrauchsjachten für jedes Budget. Weitere Infos unter: www.jachtbemiddeling.com



Das Interieur ist modern und hell zugleich.

Wohnen auf dem Wasser



Das Modell Kreta bietet viel Lebensraum.

Immer mehr Menschen möchten am Wasser wohnen. Da die Nachfrage für Häuser am Wasser sehr groß ist, sind die Preise auch dementsprechend hoch. Zudem gibt es für neue Wohnboote praktisch keine Liegeplätze mehr. Die Alternative ist deshalb der Kauf eines Hausbootes. Da ein Hausboot fahrbar ist, wird es in die Kategorie Sportboot eingereiht. Deshalb darf man mit einem Hausboot überall dort festmachen, ankern oder liegen, wo dies für eine Yacht auch zulässig ist. Mit einem Hausboot kann man folglich am Wasser wohnen. Wenn die Kinder aus dem Haus sind und man nicht mehr soviel Platz benötigt, ist ein Hausboot geradezu ideal. Auch fallen keine Gartenarbeiten mehr an und man bewegt sich überdies auf einer Ebene. Und wenn der „liebe Nachbar“ oder die Aussicht nicht (mehr) gefällt, fährt man einfach an einen noch schöneren Ort. Ein Hausboot kann Fest- oder Zweitwohn-

sitz sein, als Ferienwohnung dienen oder sogar vermietet werden. Gegenwärtig stehen für die Vermietung verschiedene Portale zur Verfügung, die für eine gute Auslastung mit entsprechender Rendite sorgen. Damit kann man sogar die Rente gehörig aufbessern. Da mittlerweile die Bankzinsen im Keller sind, Aktien überdies ein gewisses Risiko beinhalten, ist eine Investition in ein Hausboot durchaus sinnvoll. Deshalb gibt es auch mehrere Typen Hausboote, die besonders für die Vermietung geeignet sind. Außerdem ist ein Hausboot wertbeständig und hat sehr lange einen hohen Wiederverkaufswert. Schiffsmakler Goliath hat verschiedene Hausboottypen im Programm. Geeignet für permanentes Wohnen, für zeitweise Vermietung oder allein für die Vermietung. Auch kann Goliath für Liegeplätze sorgen und das komplette Handling übernehmen. Im Klartext: Goliath sorgt für die Reini-

gung, sowie für check in und check out, sodass man einzig ein Mal im Monat die Mietentnahmen in Empfang nehmen muss. Wer Rendite und /oder einen Fest- oder Zweitwohnsitz am Wasser haben will, die Natur liebt und den Komfort einer eigenen Wohnung

nicht missen möchte, sollte den Kauf eines Hausbootes in Erwägung ziehen. Bei Schiffsmakler Goliath in Sneek steht den Interessenten der auf Hausboote spezialisierte Makler Frans van der Houwen zur Verfügung. www.scheepsmakelaardijgoliath.nl



Wem der Nachbar nicht gefällt, fährt weiter.



Bonair mit Dachterrasse.



Blick in den „Keller“.



Der Wohnbereich.



Stilvoll leben auf dem Wasser.



Die Küche auf der Bonair.



Blick in den Schlafbereich.

Frisches Brot und mehr!

Bei Watersportcentrum De Brekken in Lemmer befindet sich ein Supermarkt der seit der Eröffnung von Frau van der Laan betrieben wurde. Sie befindet sich nun im wohl verdienten Ruhestand. Seit Saisonbeginn betreibt Janko Wiersema das Geschäft. Neu gibt es auch eine Backstation!



Neubau Charterjacht „Nevada“

Vor 25 Jahren wurde JM Yachting gegründet. Damals noch in Zaandam angesiedelt, befindet sich die Werft und Molenaar Charter seit geraumer Zeit in Woudsend. Die neue Charterjacht „Nevada“ wird im nächsten Jahr der Flotte hinzu gefügt und ersetzt die „Arizona“, die nach Deutschland verkauft wurde. Das neue Charterboot wird sehr komfortabel eingerichtet. Es eignet sich für zwei Personen, ist 9,80 m lang und

3,65 m breit, hat eine niedrige Durchfahrthöhe und wird mit einem Cabriovertdeck versehen. WasserSport in Nederland war bereits auf der Werft und konnte sich davon überzeugen, dass einmal mehr ein qualitativ hoch stehendes Produkt auf Kiel gelegt wurde. Besonders auffallend ist die sportliche Note und die elegante Linienführung. Den Baufortschritt verfolgen kann man unter www.molenaar-jachtwerfdehemmes.nl



Schon jetzt erkennt man die sportliche Note bei der Nevada.

Neues von der „nassen“ HISWA

Ab 2018 zieht die HISWA in-water Boat Show in den Bataviahaven in Lelystad um. Die größte In-water Bootshow von Nordeuropa, die seit 2012 in Amsterdam-Nord stattfindet, ist weiterhin um eine zukunftsorientierte Ausrichtung bemüht. Dies hat letztendlich dazu geführt, dass die HISWA in-water Boat Show künftig in Lelystad stattfinden wird. Die zentrale Lage in den Niederlanden (auch hinsichtlich Deutschland und Belgien), die gute Erreichbarkeit mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf dem Wasserweg, sowie die umfangreichen Parkmöglichkeiten sind die wichtigsten Argumente. Außerdem sind die zahlreichen Einrichtungen und Annehmlichkeiten in und um den Bataviahaven und der potentielle Zuwachs an Liegeplätzen ein bedeutender Grund, diesen Schritt zu machen. Vom 29. August bis 3. September 2017 findet die letzte Ausga-

be in der Amsterdam Marina statt. Mit zirka 250 Booten, 150 Ausstellern und einer Menge Aktivitäten verspricht es wieder eine ausgezeichnete Messe zu werden. Niederländischer Jachtbau und Premieren stehen auch auf der diesjährigen HISWA Amsterdam im Mittelpunkt. Damit unterscheidet sich diese Messe von einer Reihe anderer europäischer wassergebundenen Shows, die im Herbst veranstaltet werden. In der Amsterdam Marina, auf dem trendigen NDSM-Gelände, legen etwa 250 Boote und Yachten an. Von der Schaluppe bis zur Segeljacht und vom Motorboot bis zum Tender ist alles vertreten. Die HISWA Amsterdam Boat Show punktet mit dem größten Angebot an niederländischen Yachten. In diesem Jahr sind zirka 75% der Boote niederländischer Bauart. Als Messeorganisation hat man einmal mehr auf diese Strategie gesetzt. Da mehr

niederländische Yachten gezeigt werden, ist die Amsterdam in-water Boat Show für ein internationales Publikum interessanter. Aber auch für Niederländer ist es natürlich schön zu sehen, welche Produkte im eigenen Land hergestellt werden. Niederländische Boote sind für ihre gute Qualität bekannt. Bereits im Vorfeld der Messe wurden zahlreiche Premieren für die Teilnahme an der HISWA Amsterdam in-water Boat Show gemeldet. Erfahrungs-

gemäß werden noch weitere Premieren hinzu kommen. Viele Betriebe sehen die nasse HISWA Amsterdam als richtige Plattform an, auf der sie bei den Booten, dem Zubehör und den Accessoires ihre Innovationen zeigen können. Manche der Premieren werden erst ein paar Tage vor der Messe zu Wasser gelassen. Man kann die Farbe noch riechen. Eine komplette Liste mit den Premieren findet man auf der Website www.hiswatewater.nl



Die HISWA te water in Amsterdam.



HISWA IJmuiden; Manchmal wurden Boote mit Sand gestrahlt.



Bataviahaven Sloepenshow Juni 2004.



Eins ist sicher. Kuiper. *Willkommen an Bord!*

Durch unsere über 65-jährige Erfahrung in Yachtversicherungen, sind wir Ihr Spezialist auf diesem Gebiet! Möchten Sie ein detailliertes Angebot? Rufen Sie uns an oder besuchen Sie unsere Internetseite www.kuiperyachtversicherungen.com.

KUIPER
YACHTVERSICHERUNGEN

Postfach 116
NL-8440 AC Heerenveen

Tel. +31 (0)513 61 44 44
Fax +31 (0)513 62 37 42

Adfz
RMA

Van Roeden WATERSPORT HET WATERSPORTCENTRUM VAN HET NOORDEN

- Liegeplätze von 7 m bis 14 m Länge
- Verkauf und Vermietung von Schaluppen
- Servicearbeiten und Reparaturen
- Winterlager
- Ship-Shop - Jachtmakler
- Exklusiv St. Tropez 9.20 Motorlaunch

Gouden Bodem 13 - 8621 CV Heeg
Tel. 0031 (0)515 443 330 - Fax: 0031 (0)515 442 628
info@vanroedenwatersport.nl

www.vanroedenwatersport.nl

Lemmer Friesland Nederland

Ihr Osmose-Spezialist Watersportcentrum De Brekken

Brekkenweg 10 - 8531 PM Lemmer
Tel. +31 (0)514 56 21 15 - Fax: +31 (0)514 56 42 95
info@brekken.nl

www.osmosecentrum.info

AKTIV IN EUROPA
Nehmen Sie Kontakt mit einem unserer Makler in ihrer Nähe auf oder wenden Sie sich an unseren Hauptsitz 0031(0)515-560410.

- Auf diversen Messen vertreten
- Täglich neue Angebote
- Eigene Verkaufshäfen
- Schiffe in vielen Größen & Preisklassen

Nr. 1
Im Verkauf & Service

Momentan haben wir mehr als 1000 Besucher pro Tag

Scheepsmakelaardij Goliath
No cure, no pay

Durch scannen dieses QR-Codes gelangen Sie direkt auf unsere Homepage.

Werbung für über 850 Schiffe auf über 20 Bootsites! Mehr Infos?
Nehmen Sie Kontakt auf mit Sjoerd Kampen: 0031(0)6-54723943 oder mailen Sie uns unter info@goliath.nu und/oder sjoerd@scheepsmakelaardijgoliath.nl

Oder nehmen Sie mit unserem Hauptsitz in Sneek Kontakt auf: 0031(0)515-560410, info@scheepsmakelaardijgoliath.nl | www.scheepsmakelaardijgoliath.nl



Hafenmeister Willem Hiemstra

Balk, das gastfreundliche Dorf an der Luts, verzeichnet alljährlich viele Übernachtungen von Wassersportlern. Gastheer ist Willem Hiemstra, der seit 9 Jahren die Liegeplätze bewirtschaftet.

Willem ist nicht nur Hafenmeister, sondern auch Pächter der Liegeplätze an der Luts, ist in der Saison von 09.00 bis 16.15 h Brückenwächter auf den beiden Klappbrücken, betreibt zusammen mit seiner Frau ein Café inklusive Pension und versteht sich nicht zuletzt in seinem Dorf auch als Gastgeber und Ambassadeur. Er kann sich deshalb nur schlecht vorstellen, dass Gäste mit einem blechernen Kasten als Hafenmeister glücklich sind. Ankommende Wassersportler möchten nicht nur Hafengeld bezahlen, sondern auch freundlich begrüßt werden und Informationen aus erster Hand erhalten. Gibt es vor Ort einen Tierarzt, wo bekomme ich einen Impeller oder eine neue Gasflasche, wo isst man lecker und wie funktioniert die Dusche im nahen Sanitärgebäude? Alles Fragen über Fragen, die geduldig beantwortet sein wollen, Fragen auch, die von keinem der leider immer mehr aus dem Boden schießenden „Parkautomaten“ für Boote, beantwortet werden können. Viele Freizeitkapitäne möchten auch im Urlaub nicht auf das Internet verzichten. Da kann Willem Gutes vermelden, denn in Balk gibt es via Hotspot Friesland gratis Zugang zum weltweiten Netz. Ganz allgemein stellt Willem den Wasser-

sportlern ein gutes Zeugnis aus. Sein Kredo: „Freundlichkeit zahlt sich aus, aus Gästen werden nicht selten Freunde, Freunde von Balk die immer wieder kommen. Es kommt manchmal auch zu skurrilen Situationen, wenn etwa ein Freizeitkapitän vor der ersten Brücke, einem Bauwerk aus Stein, in der Hoffnung einer Öffnung ununterbrochen hupt, oder ein nervöser Skipper der vor der dritten Brücke beinahe in Panik gerät und die Durchfahrt schlussendlich mit dem Heck voraus meistert. Von Frühjahr bis Herbst passieren etwa 1000 höhere Fahrzeuge das Dorf, für weitere 4000 Durchfahrten müssen die beiden Klappbrücken nicht bewegt werden. Sorgen bereiten Willem ungeschulte Freizeitkapitäne die auf kleinen Mietbooten (Schaluppen) über die Luts fahren und Wellenschlag verursachen. Spätestens wenn die Wellen beinahe über die Ufer schwappen, sollte man das Gas wegnehmen. Ebenfalls ein Ärgernis sind Kinder und Jugendliche, die mit ihren Schlauchbooten andere Wassersportler terrorisieren. Im vergangenen Winter wurden die Anlegestellen in Balk erneuert und teilweise auch neu angelegt. Es gibt überall Strom und Wasser und die Gemeinde ist dabei beinahe in Dorfmitte neue Liegeplätze zu realisieren. Sie sollen teilweise schon ab August zur Verfügung stehen. Pro Meter Schiffslänge beträgt das Liegegeld € 1,25 und pro Nacht und Person wird € 1,00 Touristensteuer erho-

ben. Vor einigen Jahren wurde das Sanitärgebäude neu gebaut. Duschenmünzen können bei Hafenmeister Willem oder in der „Cafeteria De Balk“ für € 1,00 erworben werden. Das Café betreiben Willem und seine Frau seit 13 Jahren. Es wurde vor drei Jahren durch einen Brand vollkommen verwüstet, jedoch mit viel Liebe wieder neu aufgebaut. Bei schönem Wetter kann man direkt an der Luts sitzen und auch der gemütliche Garten lädt zum Verweilen ein. Wenn Hafenmeister Willem vor Ort ist, kommt es nicht selten zu einem kurzen Gespräch, denn Freizeitkapitäne sind nicht nur wissbegierige, sondern in der Regel auch gesellige Menschen. Der legendäre Ship Shop von Willem ist Vergangenheit. Hier gab es so ziemlich alles, was ein Skipper nötig hatte. Einerseits Neuware, vom Fender bis hin zu Beschlägen. Andererseits Antikes und Raritäten aller Art. Die Bewirtschaftung dieses Geschäftsteils hat viel Zeit erfordert, Zeit die einfach nicht mehr zur Verfügung stand. Das Inventar wurde an einen Kollegen verkauft und der Gebäudeteil saniert und zu einem gemütlichen Saal umgewandelt. Fazit: Willem Hiemstra ist noch ein Hafenmeister der alten Schule kompetent, freundlich, kommunikativ. Eigenschaften die kein Automat hat, Eigenschaften die – wenn weiter mit Blech rationalisiert wird – immer mehr verloren gehen. Deshalb nichts wie hin, denn Willem begrüßt auch Sie.



Schöne Liegeplätze an der Luts.



Alles unter einem Dach

Rheben Yachting und Aquamar Jachtbetimmering sind Tochterunternehmen von der Rheben Holding B.V. Seit einiger Zeit sind beide Unternehmen unter einem Dach im friesischen Workum vereinigt. WasserSport in Nederland war vor Ort und hat sich auch mit Direktor Arjan Rhee Benneker unterhalten.

Rheben Yachting fertigt qualitativ hochwertige Motorjachten in Stahlbauweise mit offener Plicht, mit Mittel- und mit Achterkabine, sowie als exklusives Cabriomodel. Alle Schiffe sind „custom build“, werden somit nach den Vorstellungen der künftigen Eigner gebaut. Durch das sogenannte „mock up“ Verfahren – dabei entsteht das komplette Interieur 1:1 als Baumuster aus MDF – sind Änderungen noch in der Bauvorstufe möglich. Der Kunde sieht somit bereits vor dem eigentlichen Innenausbau, wie das Innenleben des Schiffes wird. Ist die Toilette richtig positioniert, stehen die Betten an der gewünschten Stelle, entspricht die Kombüse den Vorstellungen der Frau des Hauses? Auf den ersten Blick ist „mock up“ eine teure Angelegenheit, so könnte man annehmen. Keineswegs, denn Änderungen die bei bereits erfolgten Einbauten vorgenommen werden müssen, sind weitaus teurer. Auch die Durchlaufzeit ist durch diese Bauweise kürzer. In der Realität möchten zahlreiche Eigner quasi in letzter Minute noch dies oder das verändert haben. Mit dem „mock up“ Verfahren können Enttäuschungen vermieden werden, denn eine 1:1 Version sagt mehr aus wie eine Zeichnung. Für alle Rheben Modelle werden

beim Rumpf 6/5 mm Stahl verwendet, die Aufbauten haben 5/4 mm Stahldicke, abhängig von der Schiffsgröße. Es sind Multiknick- und Rundspant Ausführungen möglich. Gebaut wird in verschiedenen Längen zwischen 12,0 m und 16,0 m. Auch andere Abmessungen sind kein Problem. Die Technik entspricht immer den neuesten Standards und zum Einbau gelangen Motoren von verschiedenen Herstellern. Auch dabei hat der Kunde die Wahl aus einer breiten Palette an Maschinen in diversen Leistungsstufen. Alle Rheben Motorjachten sind CE A oder B zertifiziert. Nebst Neubau können in Workum auch Arbeiten für Dritte ausgeführt

werden. Beispielsweise Refit, Reparaturen und Umbauten. Aquamar Jachtbetimmering wiederum ist für die hochwertigen Innenausbauten zuständig. Jahrelang baute Aquamar in Lemmer traditionelle Lemsteraken. Diese Tradition wird nun in Workum fortgesetzt. Nur wenige Betriebe beherrschen in den Niederlanden noch die Herstellung von Holzmasten, Schwertern und Rudern. Mit WJH, einem Hersteller von Aken und ultramodernen Motorjachten, besteht überdies ein Zusammenarbeitsverband. In Workum verfügt man über zweckmäßige Werfthallen, einen modernen Maschinenpark, Winterlager in der Halle und im Freien, sowie über eine 60 t Krananlage. Wer mehr über das Rheben Programm und auch über Aquamar erfahren möchte surft zu: www.rheben.nl



60 t Krananlage.



Altes Handwerk.



Das „mock up“ Verfahren verkürzt auch die Durchlaufzeit.



Auch die Innenausbauten werden in Workum hergestellt.



Wasserspaß bei De Mars

Nur unweit von Arnhem liegt das Erholungsgebiet Rhederlaag, ein riesiges und aus drei Seen bestehendes Wassersportparadies mit zahlreichen Freizeitmöglichkeiten. Wir waren vor Ort und besuchten das Wassersportzentrum De Mars.

In den nördlichen Provinzen entstanden zahlreiche Seen und Wasserwege durch den Torfabbau. Bei verschiedenen Flüssen im Süden, beispielsweise an Maas und IJssel, wurde Kies gefördert. In der Folge entstanden aus Baggerlöchern Wasserflächen, die nun für Wasserspaß pur sorgen. Auch Rhederlaag, der Oberbegriff für die drei Seen Giese Plas, Wester Plas und Lathumse Plas, ist durch Kiesabbau entstanden. (Plas steht für See). Am Lathumse Plas liegt das Wassersportzentrum De Mars, das bei Skippern und Erholungssuchenden gleichermaßen beliebt ist. Der Betrieb der Familie Groenewoud war ursprünglich ein Bauernhof. Die offene Verbindung zur IJssel, sie befindet sich beim Vale Plas bei Strom Kilometer 896,6, zieht auch viele Freizeitkapitäne an die ihre Boote in den verschiedenen Häfen liegen haben, oder die Sliprampen für die Einwasserung von Wassersportgeräten nutzen. De Mars bietet ein Gesamtpaket an, das aus verschiedenen Einrichtungen besteht. Dazu gehören nicht nur zwei Jachthäfen

mit Schwimmstegen mit über 450 Liegeplätzen, sondern auch gute Sanitäranlagen, Stellplätze für Wohnwagen, Camper und Zelte, sowie Plätze für Mobilhomes. Allesamt mit Aussicht auf den See. In der gemütlichen Bar kann man zudem den Tag gesellig ausklingen lassen. Es gibt auch eine Snackbar mit Cafeteria, für die täglichen Einkäufe steht vor Ort ein Supermarkt zur Verfügung, es hat Sport- und Spielplätze und sogar eine Disco ist vorhanden. Antalja war gestern, denn De Mars verfügt auch über einen schönen Sandstrand. Ein Tiergehege?

Ja, bei De Mars gibt es auch das. Überdies werden während der Saison verschiedene Unterhaltungs- und Animationsprogramme durchgeführt. Radfahrer kommen hier ebenfalls voll und ganz auf ihre Rechnung, denn rund um das größte Wassersportgebiet im Osten der Niederlande führt ein attraktiver Radweg, sogar mit einer Fähre über die IJssel. Ein weiterer Pluspunkt ist die Nähe zu Arnhem mit Freilichtmuseum, Wassermuseum und Burger Zoo. Kurzum: Bei De Mars liegt und steht man gut, mit Boot, Zelt, Caravan und Camper. Info unter www.campingdemars.nl



Attraktive Liegeplätze in grüner Umgebung.



Hafenmeister Henk Groenewoud.



Altbekannt, De Bijland

Watersportcentrum De Bijland in Tolkamer ist am Rhein die erste Anlaufstelle auf niederländischem Boden. Auch dieser See entstand durch den Kiesabbau. Der aktuelle Jachthafen besteht seit 1991. Zwar gab es schon früher bei De Bijland Liegemöglichkeiten für Freizeitboote, jedoch nicht mit dieser Infrastruktur.

Die Einfahrt zu De Bijland befindet sich bei Rhein Kilometer 864,45 RU. Der See selbst bietet verschiedene Möglichkeiten für Wassersportler und Erholungssuchende. Eine breite Gangway führt zu den Schwimmstegen hinab. Hier hat auch Hafenmeister Ties van Wijk sein treibendes Büro. Der Jachthafen ist windgeschützt, verfügt über Strom- und Wasseranschlüsse. Im Dunkeln weisen LED-Leuchten an den Stegen den Weg zu den Booten. Es gibt vor Ort auch einen 45 t Kran, Schmutzwasserent-

sorgung, eine Tankstelle am Wasser und mit DEBA Marine BV einen Allround Wassersportbetrieb. Erwähnenswert ist auch die eigene Schnellfahrstrecke. Diese darf gegen eine Saisongebühr von € 70,00 benutzt werden. Auch trailerbare Boote können eingewassert werden. Der benachbarte Recreatiepark De Bijland ist ganzjährig geöffnet und ebenfalls am Wasser gelegen. Geräumige Stellplätze und die gute Infrastruktur sind hier das Maß aller Dinge. Außerdem gibt es einen Sandstrand der auch

gerne von Tagesgästen benutzt wird. Und das leibliche Wohl? Ja, auch das kommt nicht zu kurz, denn dafür gibt es „De Hulk“, das gemütliche und maritime Restaurant das sich hoch über dem See befindet. Erstaunlich moderat sind hier die Preise, denn ein Schnitzel mit allem drauf und dran kostet noch keine 12 Euro, ein Glas Wein schlägt mit 3 Euro zu Buche und ein Kaffee mit Euro 1,80. Die Nähe zu Deutschland zwingt dazu, so Gastwirt Eric Vernes, die Preise niedrig zu halten. „Hulk“ ist übrigens

der Name für einen Schiffstyp mit breitem Steven, der seit dem 11. Jahrhundert vor allem in der Kaufmannsfahrt verwendet wurde. Eine „Hulk“ war größer wie eine Kogge, konnte sogar drei Masten aufweisen, 65 m lang sein und 3000 t Ladung aufnehmen. Noch etwas zum Namen Tolkamer. Hier musste früher Zoll für Waren aus Deutschland entrichtet werden und bis 1993 war Tolkamer Grenzstation. Schiffe mussten einklarieren und der niederländische Zoll führte an Bord von Binnenschiffen Kontrollen aus. Gesucht wurde nach Schmuggelgut, vor allem nach Alkohol und Zigaretten, später auch nach Drogen. Heute kann man ohne Kontrolle die Grenze passieren und bei De Bijland Station machen. Da kommt Freude auf, denn der Jachthafen bietet alles, was der Freizeitskipper nötig hat. Deshalb nichts wie hin, man liegt gut und geschützt. Info Hafen www.jachthaven-debijland.nl - Camping www.bijland.com



Ties van Wijk und Eric Vernes im gemütlichen Restaurant.



Schnellfahrstrecke bei De Bijland.



Das Restaurant „Hulk“ steht auf einer Anhöhe.



Pleiten, Pech und Pannen

Wer eine bereits bestehende und nicht mehr neue Immobilie kauft, oder sich für ein gebrauchtes Auto oder Boot entscheidet, kann eine Pleite erleben, Pech haben und mit Pannen konfrontiert werden. Dann heißt es „Mensch ärgere dich nicht“, denn manch begehrtes Objekt entpuppt sich als Wundertüte.

In den Niederlanden bleiben Immobilien selten über Jahrzehnte in denselben Händen. Junge Paare beginnen mit einem kleinen Häuschen, wenn der Nachwuchs größer wird, wird auch das Haus größer. Verlassen die Kinder das Haus, bezieht man nicht selten ein kleineres Häuschen oder eine Alterswohnung. Dann werden wieder Immobilien frei, die gerne von jungen Familien bezogen werden. Doch aus manch einem vermeintlich guten und preiswerten Objekt kann schnell einmal eine Pleite werden, wenn der Vorbesitzer Mängel verschweigt. Beispielsweise eine defekte Abwasserleitung oder

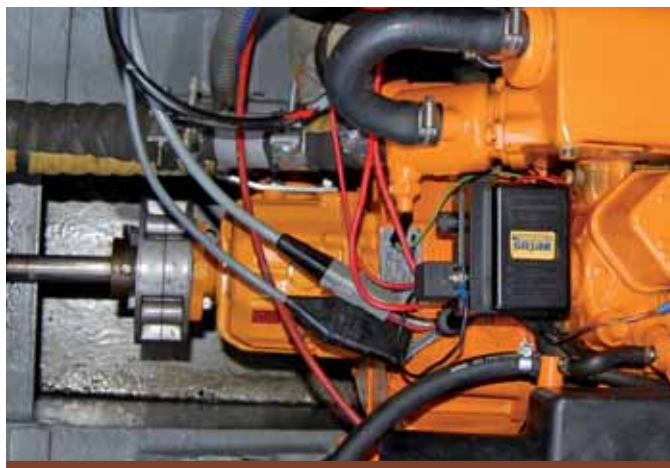
ein kontaminierter Garten. Auch wer ein gebrauchtes Boot oder Auto kauft, kauft manchmal die Katze im Sack und wird mit verschwiegenen Mängeln konfrontiert. Bei Autos kann dies sogar bei „Neuware“ der Fall sein, wenn etwa die Abgaswerte verfälscht wurden. Doch zurück zu den Gebrauchtbooten. In den Niederlanden ist das Angebot riesig und weit über 300 Makler haben eine unbekannte Anzahl Gebrauchtboote in ihren Portefeuilles.

Für ein Fotobuchprojekt über sekundäre Wasserwege in Friesland, Groningen und Drenthe, hat sich die Redaktion von WasserSport in Nederland für ein eigenes Boot entschieden, weil das jeweilige Mieten einer Schaluppe vor Ort finanziell nicht interessant und organisatorisch auch nicht immer möglich gewesen wäre. Außerdem wären Hotel- und Autokosten angefallen, die sich nicht

gerechnet hätten. Wichtige Punkte für einen Kaufentscheid waren: Schnell verfügbar, niedrige Durchfahrtschöbe, technisch und optisch einwandfrei, zwei gute Kojen, sowie bezahlbar. Unsere Beziehungen zu Maklern zahlten sich dahingehend aus, dass in kurzer Zeit verschiedene Angebote auf dem Tisch lagen. Verschieden auch dahingehend, dass von der Zitrone bis hin zur Perle praktisch alles dabei war. Fündig wurden wir schließlich bei Schepenkring Hattum, einem renommierten Makler der eine restaurierte Aquanaut 750 neu in die Vermittlung bekam. Bei der Besichtigung machte das Boot einen guten Eindruck. Guter Zustand, sehr gepflegt, sauberer Maschinenraum, Vetus Mitsubishi mit nicht einmal 500 Stunden auf dem Zähler. Die zweitägige Überführung in den neuen Heimathafen Woudsend verlief problemlos. Der 3-Zylinder Diesel nagelte gleichmäßig vor sich hin und die erste Nacht an Bord zeigte schnell einmal, dass die richtige Wahl getroffen wurde, da sich auch die Kojen als groß und bequem genug erwiesen. Es folgten die ersten Fahrten durch sekundäre Wasserwege mit interessanten Fotomomenten. Nun zeichneten sich jedoch erste Probleme ab, denn nicht immer tat das Wendegetriebe auch das was es eigentlich tun muss, nämlich die Kraft auch unmittelbar auf Welle und Propeller zu übertragen. Nun erinnerten wir uns auch an zwei Bemerkungen des Verkäufers. Einerseits sprach er von einem „etwas“, was ein Mechaniker noch eingesetzt hätte. Andererseits wollte er wissen, ob wir den Hafen ohne Probleme verlassen konnten. Eigentlich zwei Aussagen die unserer Aufmerksamkeit bedurft hätten. Na ja, „hätte“, das kennt man ja und verborgene Mängel zu reklamieren ist nicht ganz einfach. Wir wollten uns des Problems nach dem Winterlager annehmen. Doch dann kam alles ganz anders, denn nach der Einwasserung im



Die „Funny“ hängt in den Gurten und wird an Land gebracht.



Das Wendegetriebe wurde neu eingebaut.

Frühjahr zeigten sich erst überhaupt keine Mängel mehr. Wir nahmen mit der Funny, so der Bootsname, auch an der Eröffnung der Woudsender Wassersport-Saison teil. Doch kaum am Liegeplatz angekommen, ließ „volle Kraft voraus“ ewig auf sich warten. Glücklicherweise kam Jaap Molenaar von der gleichnamigen Jachtwerft in Woudsend für einen Kaffee an Bord, der ebenfalls mit einer seiner Charterjachten im Hafen lag. Kurzerhand wurden die Maschinenraumdeckel entfernt und ein Testlauf gemacht. Das Urteil von Jaap: „Da ist nichts mehr zu machen, ich nehme das Boot am anderen Tag „auf Seite“ und bringe es auf die Werft“. Ein bekanntes Sprichwort besagt, guter Rat ist teuer. Nicht immer, denn die Beratung von Jaap Molenaar war gut und kostenlos. Er riet dazu, das Wendegetriebe nicht zu revidieren, sondern durch eine neue Technodrive Einheit zu ersetzen. Tatsächlich zeigte sich, dass der Einbau eines neuen Wendegetriebes nicht nur aus finanzieller, sondern auch aus technischer Sicht lohnenswert ist, denn neu ist allemal einer Revision vorzuziehen. Bei der Jachtwerft Molenaar werden große Jachten gebaut. Kleine Hüpfen wie die Funny sind hier schon beinahe Beiboote und die respektablen Krananlagen haben andere Kaliber in den Gurten, wie ein Aquanaut Bötchen aus den Anfangszeiten der Sneeker Werft. Deshalb musste erst

ein entsprechendes Kreuz konstruiert werden, damit die Funny in die Halle verbracht werden konnte. Das geschah innerhalb von wenigen Tagen. Der Schluss ist schnell erzählt. Boot an Land, Motor samt Wendegetriebe raus, neue Technodrive-Einheit anbauen und alles wieder an seinen Platz, Boot ins Wasser, Probefahrt, Ende gut alles gut. Im Klartext: Gute Beratung, gute Arbeit, guter Service und eine wirklich gute Erfahrung die man jedem Wassersportler nur wünschen kann. Bereits wurden wieder einige Fahrten unternommen und zahlreiche Fotos geschossen. Und das Buch? Nun, gut Ding will Weile haben, denn um ein wirklich schönes Buch zu gestalten, müssen noch viele Aufnahmen gemacht werden.

Zum Schluss bleibt noch die Frage, warum ein Wendegetriebe das nur etwas über 500 Stunden auf dem Zähler hat, plötzlich nicht mehr schaltbar ist? Nun, mit größter Wahrscheinlichkeit wurde hier bei kniffligen Manövern so „nervös“ hin und her gehandelt und dabei vergessen, dass ein Getriebe auch eine Neutralstellung hat, die nicht einfach übersprungen werden darf, da das Getriebe sonst darunter leidet. Soviel zu unserem Redaktionsboot. Wenn Sie uns antreffen sollten, sprechen Sie uns einfach an, denn wir haben meist auch den WasserSport Wimpel an Bord den wir gerne kostenlos abgeben.

www.molenwaard.nl

JACHTHAFEN DE MOLENWAARD

Nahe Zentrum Hasselt, in schöner und ruhiger Umgebung gelegen.

300 Liegeplätze • Komfortable Boxen bis zu 17 Meter Länge • Sanitäranlagen im Winter beheizt
 • Tankstelle für Benzin und Diesel • Fäkalien Absaugstation • Ship-Shop • Slipanlage
 • 35 t Hydraulikwagen • Waschmaschine, Wäschetrockner und Bügelstation
 Yachthafen "de Molenwaard" • Van Nahuysweg 151 • 8061 EZ HASSELT (Overijssel)
 Telefon: +31(0)38 - 477 16 51 • info@molenwaard.nl

www.derakken.nl

de Rakken

aquacamping en jachthaven

Jachthafen

Stellplätze Camper

Ferienhäuser

Blockhütten

Aquacamping

Aquacamping und Jachthafen de Rakken

Lynbaan 10 - 8551 NW Woudsend
Tel: 0031 (0)514 591525 - info@derakken.nl

www.derakken.nl

Recreatiecentrum DE KLUFT

„Recreatiecentrum de Kluft“ befindet sich im Nationalpark Weerribben-Wieden. Unser Jachthafen ist der ideale Ausgangspunkt für herrliche Tagesausflüge oder einen Kurzurlaub mit verschiedenen Möglichkeiten:

Hoogeweg 26
8376 EM Ossenzijl
Tel: +31 (0)561 47 73 70
Fax: +31 (0)561 47 73 67
info@dekluft.nl

- Jachthafen
- Campingplatz
- Snackbar
- Hotel – Restaurant
- Supermarkt
- Picknick- und Grillplatz
- Bäckerei
- Gruppenunterkünfte
- Tagesarrangements

Vermietung von:

- Blockhütten
- Weerribbenlodges
- Fahrräder
- Kanus
- Elektroboote
- Motorschaluppen
- Schwimmen und fischen möglich

www.dekluft.nl

'Für Refit und Unterhalt an Ihrem stolzen Besitz'

- ✓ Jachthafen
- ✓ Winterlager
- ✓ Full-service
- ✓ Neubau & Verkauf

RFU

RFU Jachtspecialist - It String 9 - IJlsum - T (+31)566 601881
www.rfu-jachtspecialist.nl - www.frisiancruiser.nl



Stau im Maastunnel 1951 vor einem Fußballspiel.

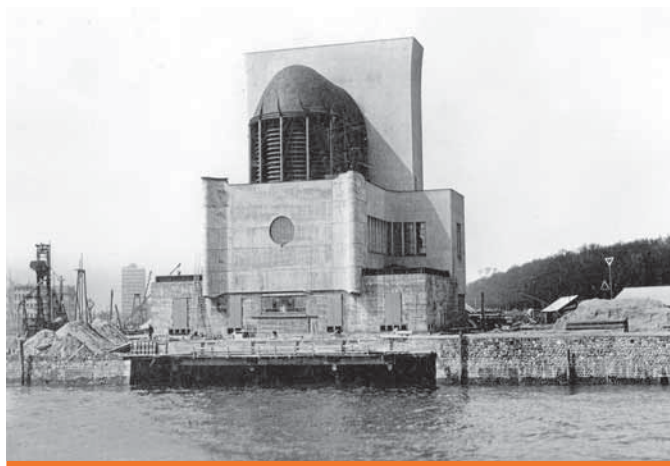
75 Jahre Maastunnel

Mitten im 2. Weltkrieg wurde der Tunnel, der das Zentrum von Rotterdam mit dem am linken Maasufer liegenden Katendrecht/Waalhavengebiet verbindet, am 14. Februar 1942 ohne große Festivitäten eröffnet. Nunmehr ist das Bauwerk in die Jahre gekommen und wird restauriert.

Bereits vor 1900 kam es bei den beiden Maasübergängen, der Willemsbrug und der Koninginnebrug zu regelrechten Staus. Handkarren, Kutschen, Pferdegespanne und Fußgänger drängten sich auf den Brücken. Diskussionen über eine neue Brücke, einen Tunnel oder eine Fährverbindung waren an der Tagesordnung. Man entschloss sich deshalb einen Fährdienst einzurichten, der auch Automobile befördern konnte. Trotzdem kam es bei den Brücken immer wieder zu Staus. In den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts flammten die Diskus-

sionen wieder auf, denn in der Gemeinde Rotterdam konnte man sich erst nicht einigen, ob ein Tunnel oder eine Brücke gebaut werden sollte. Eine Brücke hätte mindestens 60 Meter hoch sein müssen und wäre mit den langen Zufahrten weitaus teurer geworden, wie eine Tunnelvariante. Man einigte

sich deshalb darauf, einen leistungsfähigen Tunnel für Autos, Fahrräder, Mopeds und Fußgänger zu bauen. Der erste Spatenstich erfolgte am 15. Juni 1937. Gebaut wurde nach der sogenannten Caissonmethode. Dabei wurden die einzelnen Elemente, die Caissons, außerhalb der Baustelle in einem Tro-



Die markanten Belüftungstürme sind besonders gut vom Euro-mast aus zu sehen.



Diese Aufnahme entstand Ende der 40er Jahre und dokumentiert den noch spärlichen Verkehr.



Königin Juliana durchfährt in einem offenen Fahrzeug und von einer Eskorte begleitet den Maastunnel.



Die Rolltreppen werden von Fußgängern und Radfahrer genutzt.

ckendock gebaut, an die Einbaustelle geschleppt und in der Folge in die Maas abgesenkt. Der Tunnel besteht aus Elementen mit einer Länge von jeweils 60 m, einer Breite von 25 m und einer Höhe von 9 m. In dieser Hauptröhre wiederum wurden Röhren für Autos, Fahrräder und Fußgänger eingelassen. Das erste Element konnte am 15. März 1940 abgesenkt werden, während am 14. Mai der Überfall auf das kleine Land erfolgte und die Innenstadt von Rotterdam durch ein verheerendes Bombardement praktisch dem Erdboden gleich gemacht wurde. 900 Menschen starben, 80'000 wurden obdachlos. Trotz Krieg



Ein Bild aus der Besatzungszeit.

und Besetzung gingen die Bauarbeiten weiter. Die Caissonmethode bewährte sich und konnte in der Folge bei verschiedenen Tunnels in den Niederlanden angewandt werden. Um Wassereinträge zu verhindern, wurden bei der gesamten Betonkonstruktion aneinander geschweißte Stahlplatten angebracht und die gesamte Konstruktion mit Sand unterfüllt. Dies ermöglichte eine rechteckige Bauweise. Zuvor waren Tunnels immer runde Rohre. Für den Autoverkehr stehen zwei Röhren mit einer lichten Höhe von 4 m und jeweils zwei Fahrbahnen zur Verfügung. Mit den heutigen Fahrzeughöhen bei LKW Koffer- oder Planenaufbauten die meist 4 m betragen, verträgt das Lichtraumprofil des Tunnels keine Überschreitungen und zahlreiche Trucker haben hier schon mit der Tunneldecke Bekanntschaft gemacht. Für Fußgänger, Mopeds und Fahrräder

gibt es zwei übereinander liegende Röhren. Hier wird das Tunnelniveau mittels hölzernen Rolltreppen erreicht. Für die Ventilation wurde ein ausgeklügeltes Belüftungssystem angelegt. Auffallend sind auch die markanten Ventilationsgebäude an beiden Ufern, die vom nahen Euromast aus besonders gut sichtbar sind. Die Gesamtlänge des Tunnels ist 1070 m, mit den Zufahrten beträgt die Länge 1373 m. Derzeit wird der Nord-Süd Tunnel saniert und ist voraussichtlich bis 2020 nicht befahrbar.

Die Eröffnung 1942 erfolgte in aller Stille. Doch es waren keine Honoratioren die zuerst den Tunnel benutzten, sondern die zwei 11-jährigen Schuljungen Joop Otte und Cor Wiegmans, die vor den anwesenden Ehrengästen mit ihren Fahrrädern durch den Maastunnel fuhren. In der Folge wurden Oberleitungen für Trolleybusse

in die Röhren installiert. Obwohl zwei O-Busse für Testfahrten bereit standen, fuhren nie Trolleybusse durch den Tunnel. 1944 wurde der Tunnel von den Besatzern zur Sprengung vorbereitet. Dazu sollten die O-Bus Leitungen genutzt werden. Eine Sprengung erfolgte jedoch nicht, denn die Sprengsätze wurden mit großer Wahrscheinlichkeit vom Widerstand unschädlich gemacht. Noch einige Jahre nach der Eröffnung waren die Röhren Rennstrecken, denn damals gab es in den Niederlanden noch keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Das Resultat: Bis zu 70 Tunneltote jährlich! Heute ist dies nicht mehr der Fall und täglich durchqueren 75.000 Autos und 4.000 Fahrradfahrer die vier Röhren. Der Bau kostete 12 Millionen Gulden. Erst in den 60er Jahren entstanden weitere Maasübergänge. Namentlich sind dies die Brienoordbrücke (1975), der



Diese Aufnahme entstand in den 60er Jahren und zeigt das Signalhäuschen mit den Aufsichtsbeamten.



Lange Zeit war der 1953 eröffnete Euromast das Wahrzeichen von Rotterdam. Heute ist es die Erasmusbrücke.

Beneluxtunnel (1967) und die Erasmusbrücke (1996). 75 Jahre Maastunnel, ein Jubiläum für Rotterdam, ein Bauwerk das durchaus weitere 75 Jahre bestehen kann. Deshalb „happy birthday“ Maastunnel und eine glückliche Hand bei der Renovierung.

Erinnerungen an Rotterdam

Für viele im Binnenland lebende Menschen sind Seehäfen auch heute noch eine unbekannte Größe. Man nimmt sie allenfalls dann wahr, wenn etwa die Elbe vertieft werden soll oder das „Traumschiff“ über den Bildschirm flimmert. Während zahlreiche Reportagen viele interessante Einblicke in die Hafenwelten vermitteln, hat das „Traumschiff“ herzlich wenig mit der Realität zu

tun, kurbelt allenfalls den Kreuzfahrttourismus an. Der Traum meiner Oma war eine Reise nach Venedig und eine Rheinfahrt nach Rotterdam. Beides blieb ein Traum und bei einer Bahnreise nach Kopenhagen zu Freunden, wobei es ihr – so berichtete der Opa – auf dem Fährschiff mehr als nur über wurde. Das muss so um 1957 gewesen sein und weitere Ferien wurden nur noch in der Schweiz verbracht, wobei eine „Seefahrt“ auf dem Vierwaldstättersee jeweils zu den Höhepunkten zählte. Meine Kindheit spielt in einer Zeit, wo nur begüterte Kreise einen Fernseher hatten und am Samstagabend Peter Frankenfeld Millionen begeisterte. „Freizeitkonsum“ wie heute war in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts völlig unbe-

kannt und im Kino wurde vor dem Hauptfilm noch obligatorisch „Fox tönende Wochenschau“ gezeigt, die etwa über die Suezkrise und andere wichtige Ereignisse berichtete. Ferien wie heute, wo man einfach in ein Flugzeug steigt, waren damals unvorstellbar. Von Basel aus fuhr man in den Schwarzwald, wanderte im Elsass und allenfalls Privilegierte reisten an die italienische Adria. Ferien im Norden waren den Schweizern fremd. Auch ich war in gewisser Hinsicht ein Träumer, stellte mir das Leben an Bord eines der durch Basel fahrende Schiffe herrlich vor. Einige meiner Schulkameraden besuchten die Rheinschiffahrts-Schule und machten später in der Rhein- oder Seeschiffahrt Karriere. Da mein Vater ein kleines Transportgeschäft betrieb, interessierten mich damals Nutzfahrzeuge weitaus mehr, wie Schiffe. Ich konnte mir als Junge auch nicht vorstellen, dass es größere Häfen wie Basel gab und als es einmal ein Küstenmotorschiff nach Basel schaffte, war die halbe Stadt auf den Beinen, um das Gefährt zu begutachten. So um 1959/60 herum setzte mein Vater drei LKW zwischen Basel und Rotterdam und manchmal nach Antwerpen ein. Irgendwann um diesen

Dreh herum durfte ich erstmals mit auf eine Tour. Die Fahrt dauerte damals etwa 12 Stunden, denn die Motoren waren schwach und die Steigungen zwischen Frankfurt und Köln mussten nicht selten im 1. Gang zurückgelegt werden. Einmal an der niederländischen Grenze angekommen, kontrollierte die königliche Marrechaussee in einem dicken Fahndungsbuch, ob man nichts auf dem Kerbholz hatte. Nach weiteren Grenzformalitäten ging es weiter nach Rotterdam. Ich kam aus dem Staunen nicht mehr heraus. Waalhaven, Maashaven, Botlek, Pernis oder Rijnhaven, riesige Frachter, unzählige Kräne und schier endlos scheinende Schuppen zeigten mir eine maritime Welt, die mein Vorstellungsvermögen bei weitem übertraf. Und vom LKW Parking aus an der Westerkade aus, hatte man Sicht auf das Gebäude der Holland-Amerika Lijn – heute Hotel New York – mit Schiffen wie die Nieuw Amsterdam oder die Rotterdam, Schiffe übrigens die damals viele Auswanderer in die neue Welt brachten. In dieser Zeit verkehrten auch zahlreiche kleinere Schiffe zwischen englischen Seehäfen und Rotterdam. Sie liefen die kleineren Häfen wie etwa den Parkhaven



Das Fernfahrerlokal „De Maastunnel“ an der Westerkade um 1960 auf einer Zuckertüte.



Container kannte man früher nicht. Laden und löschen von Schiffen war nach anfangs der 60er Jahre Handarbeit.

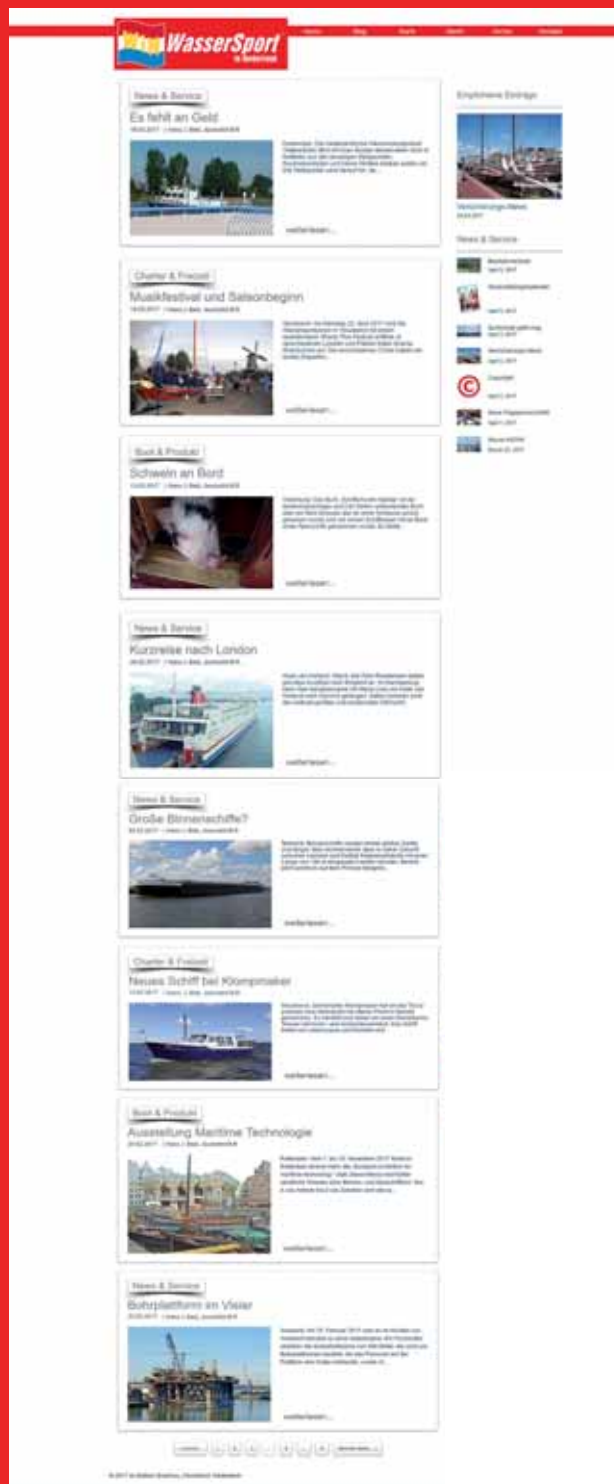
oder den St. Jobshaven mit der Muller Pier an, wo die Waren auf LKW umgeladen oder in Schuppen verbracht wurden. Hier und auch am anderen Maasufer verbrachte ich in meiner Jugend viele Stunden. Zwischen Parkhaven und der Einfahrt zum Maastunnel befand sich bereits damals der 1953 erbaute Euromast. Er war das Symbol dafür, dass sich eine Stadt trotz Krieg und Verwüstung nicht unterkriegen lässt, sondern sich immer wieder neu erfindet. Vom Euromast hat man übrigens eine herrliche Sicht auf die Einfahrt in den Maastunnel und auf die beiden eindrücklichen Belüftungstürme. Damals wie heute nutzen auch viele Radfahrer den Tunnel, was vor allem am frühen Morgen und am Abend deutlich sichtbar ist. Als Junge war für mich jede Durchfahrt durch den Maastunnel ein kleines Abenteuer. Wenn die Ampeln die von einer kleinen Bude an den Tunneleinfahrten aus geschaltet wurden auf rot standen, war meist ein Unfall die Ursache dafür

und die Wartezeiten konnten erheblich sein. Es gab an der Westerkade sogar ein Café de Maastunnel. Davor befand sich ein großer Parkplatz für Trucks. Der Kellner des Cafés notierte am Abend die Zeiten wann die Fernfahrer geweckt werden wollten und trommelte am Morgen an die Kabinentüren. Das sind meine Erinnerungen an Rotterdam und den Maastunnel. Trucker bin ich nicht geworden, sondern Fachjournalist für Nutzfahrzeuge und Transport. Während über 20 Jahren war ich Chefredaktor und Verleger einer sehr bedeutenden Fachzeitschrift für Straßentransport. Nunmehr beschäftige ich mich seit 23 Jahren mit Booten und Wassertourismus. Nach Rotterdam komme ich immer noch gerne. Allerdings ist es nicht mehr das Rotterdam das ich als Jugendlicher kennen gelernt habe, sondern eine Stadt die immer mehr in die Höhe wächst und deren Häfen mittlerweile bis in die Nordsee reichen.

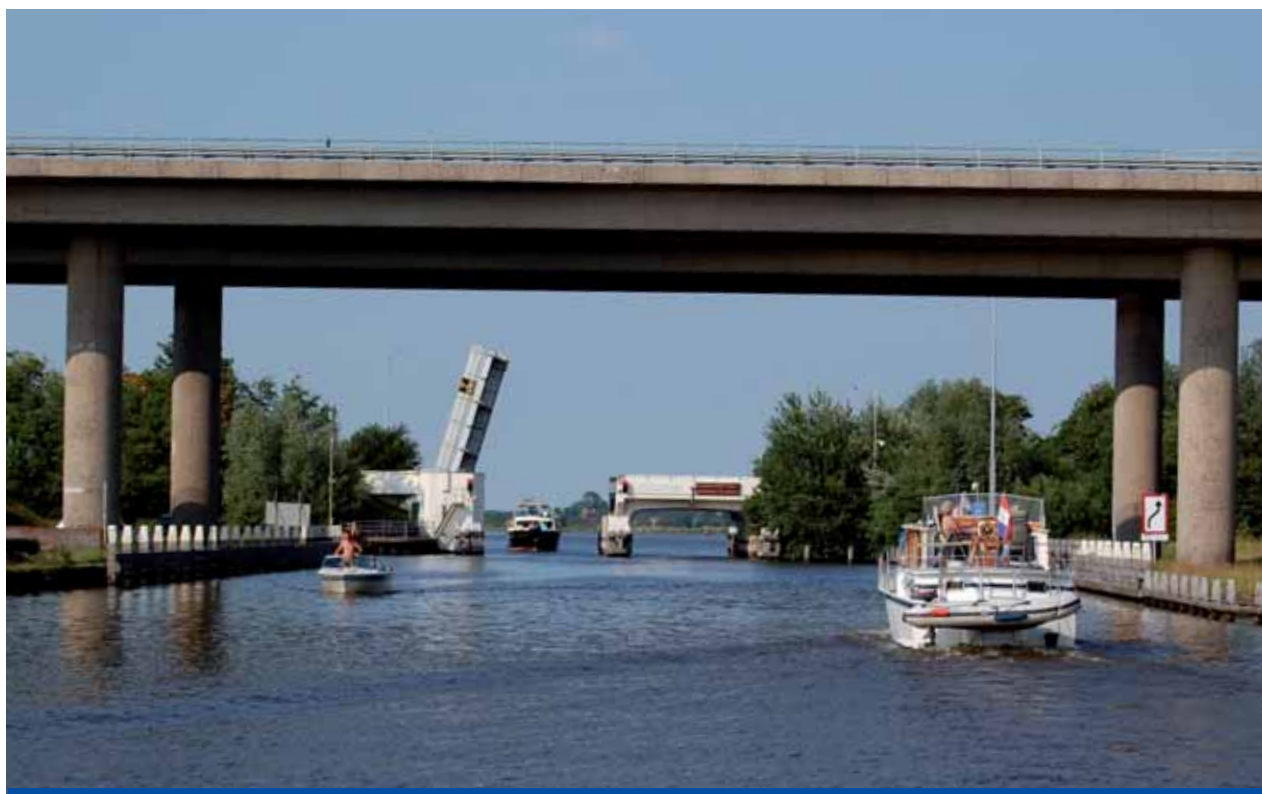
Wir danken der Gemeinde Rotterdam für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial. Besonderen Dank auch an Frau Mirjam van den Brink,

die mit viel Sorgfalt entsprechende Fotos ausgesucht hat. Bilder Euromast, Güterumschlag, Zuckertüte Archiv Hans J. Betz.

*Wassersport und mehr...
...mit dem informativen
Wassersportblog über die
Niederlande sind Sie immer
auf dem neuesten Stand!*



wassersport.nl



Nur ein kleiner Törn

Ein Boot mit nur wenig Durchfahrtshöhe, wie dies beispielsweise auf unser Redaktionsschiffchen zutrifft, sowie ein gehöriges Maß an Gelassenheit sind beste Voraussetzungen für diesen kleinen Törn, der abwechslungsreicher nicht sein könnte. Wasserwandern für Genießer, Schnupper- und Weekendtour für Erholungssuchende.

Ideal für diese Tour ist ein Boot mit höchstens 2,40 m Durchfahrtshöhe, denn bereits die erste Brücke über den Wellesleat in Woudsend, ist auf der Wasserkarte mit 2,50 m verzeichnet. Diese Maßangabe bezieht sich auf den NAP (Normaal Amsterdamse Peil), der je nach Jahreszeit und Regenmenge durchaus variieren kann. Die Fahrt beginnt und endet in Woudsend, während Joure Zwischenstation ist. Links und rechts des Wellesleat (alte niederländische Schreibweise Wellesloot) befinden sich einige Wassersportbetriebe, Jachtvermieter und Werften. Kurz nach der erwähnten Brücke beginnt bereits Natur pur und am linken Ufer befinden sich

einige schöne Liegeplätze von De Marrekrite. Wir lassen den Wellesleat hinter uns und drehen bei der Fahrwasser-Teilung PM 40 über Backbord in de Kûfurd (früher Kufoerdermeer) ein, einem See der durch den Prinses Margriet Kanal tangiert wird. Selbstverständlich nutzen verantwortungsvolle Skipper von nun an die sogenannte „Recreatiegeul“,

eine Sonderfahrspur für die Freizeitschiffahrt die sich neben dem Hauptfahrwasser befindet. So wird man nicht mit der meist schnelleren Berufsfahrt konfrontiert. Am Seeende bei Tonne PM 57 fahren wir rechts in den Jansleat ein, um nach einigen Minuten eine Klappbrücke zu passieren, deren fester Teil gemäß Wasserkarte Boote bis 3,0 m Durchfahrtshöhe



Auf dem Prinses Margriet Kanal hat es auch Berufsfahrt.



Eine Sonderfahrspur für die Freizeitschiffahrt.



Der feste Teil (rechts) hat 3 Meter Durchfahrthöhe.

zulässt. Kurz nach der Brücke folgt man über Backbord dem markierten Fahrwasser bis Tonne JS2, dreht über 90 Grad nach rechts, fährt weiter auf den Langwar der Wielen bis kurz vor Borsnswaag und fährt bei Tonne NO11 in Richtung der von weitem sichtbaren hohen Autobahnbrücke. Eine weitere, bewegliche Brücke, hat einen festen Teil mit einer Durchfahrthöhe von 2,80 m. Kurz danach kommt rechtsseitig die Jouster Schleuse in Sicht. Für ängstliche Freizeitkapitäne ein Grund, um Joure möglichst weit zu umfahren. Doch Angst muss man hier nicht haben, denn die Schleuse steht meistens offen und kann problemlos durchfahren werden. Über die Jouster Sylroede erreicht man den schön gelegenen Passantenhafen von Joure. Doch schön gelegen ist nicht alles, was im nachstehenden Abschnitt deutlich wird.

Im vergangenen Jahr wurde der Jouster Passantenhafen

quasi auf den Kopf gestellt. Neue Stromanschlüsse und davon mehr als genug, denn es gibt weit mehr davon, wie Boote überhaupt fest machen können. Und alles mit Karte, die am zentralen „Parkierautomaten“ erhältlich ist und den Bezug von Strom und Wasser erlaubt, die Benutzung der Sanitäranlagen ermöglicht, sowie das Hafengeld und die Touristensteuer beinhaltet. Doch wer nicht im Zentrum des Hafens anlegt, sondern einen Platz an einer der beiden Halbinseln oder entlang von Douwe Egberts belegt, muss einen Blindenhund mitnehmen oder Pfadfinder sein, um den Karten speienden Blechkasten überhaupt zu finden. Hier würden einige Hinweisschilder Abhilfe schaffen und so den Gebührenzahler wenigstens in die richtige Richtung weisen. Wenig hilfreich ist auch der Informationskasten an dem wenig attraktiven und mit Schrauben verschlossenen Sanitärgebäude das mit Unrat voll ge-



Baustellen müssen weiträumig umfahren werden.



Wichtige Mitteilungen werden mittels Leuchtschrift übermittelt.



Die „Skyline“ von Joure.



Da geht's nach Joure. Der Gegenverkehr hat Vorfahrt.



Die Jouster Schleuse.



„De Groene Molen“ bei der Hafeneinfahrt von Joure.



Sicht auf das Grand Café Restaurant „De Oranjerie“.



Strom gibt es überall.



Zugeschraubte Türen.



Keine nützlichen Informationen im Informationskasten!

stopft ist, denn der darin befindliche Aushang informiert zwar über die Bierpreise im gegenüber liegenden Lokal, jedoch nicht über relevante Dinge wie etwa die Telefonnummern von Ärzten und Zahnärzten. Auch der Hafenmeister der am anderen Morgen vorbei schaut und Hafengelder von nicht zahlenden, da nicht findenden „Übernachtern“ einkassiert, ist da wenig hilfreich, da man ja meist wieder abreist. Doch damit steht Joure nicht alleine, denn auch Lemmer – es liegt ebenfalls in der Gemeinde De Friese Meren – hat mittlerweile einen unpersönlichen Blechkasten, um die Bordkasse der Freizeitkapitäne zu erleichtern. Könnte die Kiste sprechen, würde sie wahrscheinlich sagen: „Herzlich willkommen, bleibst du lange“. Und hier liegt der Hund begraben, oder der Anker im Schlick hängen, denn es fehlt bereits in vielen, vor allen größeren Häfen an Hafenmeister/innen. Sie sind – dort wo

vorhanden – die Aushängeschilder für Hafen, Dorf oder Stadt, Anlaufstellen für Hilfesuchende, Kummerkasten für das Seelenheil und Vermittler/innen zwischen den Gästen und dem örtlichen Gewerbe. Viele Häfen die sich durch Automatisierung als modern und zukunftsorientiert verstehen „preisen“ sich automatisch aus dem Markt, weil der Mensch fehlt. Ein Rentner oder eine Rentnerin wäre wahrscheinlich froh über eine Nebentätigkeit als Hafenmeister/in, ein Kostenposten der sicherlich auch das Hafenbudget nicht übermäßig belasten würde.

Soviel zu automatischen Hafenmeistern, einer um sich greifenden Unsitte, die nicht alleine Gäste in Joure betrifft. Doch es gibt auch viel Positives zu berichten. Bereits bei der Hafeneinfahrt riecht es nach frischem Kaffee. Kein Wunder, denn vor Ort befindet sich der Kaffeeröster Douwe Egberts, ein Unternehmen dessen



Übersetzen mit der Fähre.



Das Zentrum von Joure ist attraktiv.



Im Zentrum von Joure.



Der markante Kirchturm.



Ein beliebter Skippertreff.



Joure: Schönes Katzenleben!

Geschichte sich bis in das Jahr 1753 zurück verfolgen lässt. Damals eröffnete Egbert Douwes einen Laden für Kolonialwaren. 1780 tritt Sohn Douwe Egberts in das Geschäft ein. 1788 gründete Sohn Douwe eine eigene Firma, die ebenfalls mit Kolonialwaren handelte. Noch heute kann man seinen ersten, musealen Laden an der Midstraat in Joure bewundern. Kaffee, Tee und Tabak waren schon sehr früh wichtige Handelsgüter. 1978 endete die Geschichte als Familienbetrieb. Im Jahr 2003 kann das Unternehmen das 250-jährige Jubiläum feiern. Bis 2013 gab es verschiedene Eigentümer und im selben Jahr wurde Douwe Egberts durch einen deutschen Großkonzern übernommen. Damit ging ein weiteres urholländisches Unternehmen in ausländische Hände, wie zuvor bereits DAF Trucks (heute Paccar USA) oder Hoogovens Stahl (heute Tata Steel Indien). Erwähnenswert ist auch das

Punkteprogramm von Douwe Egberts. Diese Punkte kann man gegen Geschirr und weitere Haushaltswaren eintauschen. Früher gab es in Joure dafür einen eigenen Laden, der Treffpunkt für Douwe Egberts Fans war. Heute können die Punkte bei den Warenhäusern von Blokker eingetauscht werden. Wer mehr über Joure und Douwe Egberts erfahren möchte, kann das örtliche Museum besuchen. Urkundlich erwähnt wurde Joure bereits um 1400. Es entstand an einer Kreuzung von Wasserwegen beim ehemaligen Dorf Westermeer. Schiffsbau und Torfhandel waren wichtige Erwerbszweige. Einige Straßennamen erinnern noch heute an Werften wie „Eeltjebaas“ oder „Aukebaas“. Früher gab es in Joure auch eine Pferdestraßenbahn, die den Ort mit Lemmer und Sneek verband. Damit die Schienen gelegt werden konnten, mussten zuerst Wege angelegt werden, denn bis dahin erfolgte



„Penninga's Molen“ war ursprünglich eine Papiermühle.



Liegeplätze in freier Natur.



Die Jugend ist mit „BMern“ unterwegs.



Noch eine Fähre.

der Personen- und Warentransport auf dem Wasser. Der Größe wegen könnte man annehmen, dass Joure eine Kleinstadt ist. Nichts ist weniger richtig, denn Joure besitzt wie etwa Lemmer, Heerenveen oder Drachten, keine Stadtrechte. Allerdings ist Joure ein sympathischer Ort, der vor allem im Sommer nur so von Leben strotzt. Vor allem die Marktstraat mit seinen kleinen und attraktiven Geschäften lohnt einen Landgang. Vom Passantenhafen aus sind es nur wenige Schritte, um am quirligen Leben im Ort Teil zu nehmen. Bei schönem Wetter laden die verschiedenen Terrassen zum Verweilen ein, wenn die Tage kälter werden kann man es sich in einem der attraktiven Restaurants und Kneipen gut gehen lassen. Nicht unerwähnt bleiben muss der der „Jouster Merke“, ein alljährlich statt findender Markt der jeweils am letzten Donnerstag im September statt findet. Und dies seit über 500 Jahren. Dann tanzt der Bär und Joure bebt. Bis Sonntag ist dann Joure eine einzige Festhütte mit Geselligkeit, Musik und zahlreichen Fahrgeschäften.

Wir verlassen Joure und fahren nach der Schleuse über Steuerbord in den Alde Wei ein, folgen diesem bis wir schließlich links in den Gudsekop/Frigerssleat einbiegen. Weiter geht es in den Jurjensleat, um bei De Hoarse zwei niedrige (2,60 und 2,85 m) und enge Brücken zu passieren. Um auf

den Prinses Margriet Kanal zu gelangen, bietet sich das Slingerrak an. Bei Windstärke 4 mit Böen bis 5 ist dies vor allem dann nicht unbedingt eine gute Idee, wenn der Wind auf das Heck drückt und das Boot in Richtung Brücke schiebt, die auch noch Selbstbedienung verlangt. Deshalb mit voller Kraft zurück und wieder in Richtung Hauptfahrwasser, um über die Geau auf den Prinses Margriet Kanal zu gelangen. Von diesem aus erreichen wir den Houkesleat (Johan Friso Kanal), überqueren das Aquädukt, fahren über Backbord in die Nauwe Wimerts ein, kommen bei einigen sehr ungepflegten, um nicht zu sagen schrottreifen Booten vorbei und gelangen schließlich im Wellesleat wieder zurück in unseren Heimathafen.

Fazit: Nur ein kleiner Törn, ein Törn mit viel Abwechslung. Natur pur, Berufsfahrt auf dem Prinses Margrietkanal und das pulsierende und sympathische Joure kann man in nur 5 Fahrstunden erleben. Ein kleineres Boot mit niedriger Durchfahrthöhe ist geradezu ideal dafür. Eine Fahrt übrigens, die auf Weekendfahrer zugeschnitten ist, die mit dem eigenen oder mit dem Mietboot nicht zu viele Fahrstunden machen möchten. Joure als Etappe bietet gute Einkaufsmöglichkeiten und auch schöne Lokale, die zum Feierabendbier oder zu mehr einladen. Deshalb nichts wie hin, es lohnt sich.



Neu: Schwimmende Schmutzwasserentsorgung.



Ab auf die Insel.



Unter diesen Brücken muss man durch.



Noch eine niedrige und feste Brücke.



Wieder zurück in Woudsend.



Von Müllern und Mühlen

Windmühlen aller Art werden vor allem mit den Niederlanden in Verbindung gebracht, obwohl in verschiedenen anderen Ländern – beispielsweise in Spanien und Frankreich – ebenfalls der Wind für den Antrieb von Mühlsteinen, Wasserpumpen und anderen Gerätschaften sorgt. Windmühlen „Made in Nederland“ sind, nebst Tulpen und Käse, Markenzeichen des Landes. Bevor ein Tourist die erste reale Windmühle zu Gesicht bekommt, macht er bereits im Souvenirgeschäft mit den Drehflüglern Bekanntschaft. Es gibt sie auf T-Shirts, auf Teelöffeln und Klompen, aber auch auf Schlüsselanhängern und Einkaufstaschen. Sogar Lampenschirme werden mit Windmühlen bedruckt und Postkarten sowieso. Es gibt noch weitere Souvenirartikel mit Windmühlen die auf dem Dam in Amsterdam, auf Marken oder im Keukenhof erworben werden können. Gipfel der Scheusslichkeit sind kleine Mühlen aus Holz – wahrscheinlich aus China stammend – deren integrierte Musikwerke „Tulpen aus Amsterdam“ abspielen. Gegen Aufpreis sogar mit Glühbirne. Einmal wieder im Bus, werden die Touristen nach Kinderdijk gekarrt, um vor Ort diese



Mahlen ist eine staubige Angelegenheit.

berühmten Windmühlen in Augenschein zu nehmen. Das ist Pflicht. Die Kür jedoch findet anderswo statt. Beispielsweise in Rotterdam oder Schiedam, wo die Korn- und Genevermühlen die Giebel der umstehenden Häuser deutlich überragen. Oder auch in Friesland, in Dokkum, IJlst oder auch in Woudsend, wo abseits vom Massentourismus noch immer Mühlen im Betrieb besichtigt werden können. Eine davon ist die Kornmühle 't Lam. Sie wurde wahrscheinlich 1698 von einem gewissen Dirk Tjebbes erbaut und hatte im Laufe der Jahrhunderte verschiedene Besitzer. Allerdings wurde bereits um 1580 eine „Wijndtmolen“ in Woudsend erwähnt. Näheres darüber ist jedoch nicht bekannt. Bekannt ist allerdings, dass am 12. Juni 1775 im Leeuwarder Courant eine Anzeige über die Woudsender Mühle erschien. Im Inhalt des Inserates ging es um zu erfolgende Reparaturarbeiten. Während dem 2. Weltkrieg – zwischen 1940 und 1945 – wurde noch Korn gemahlen, jedoch verschlechterte sich der Zustand des Bauwerks zusehends. Bis 1959 war die Mühle im Besitz der Familie Siegert, die diese im gleichen Jahr für 4500 Gulden an einen Herrn Lykema verkaufte. Dieser wiederum veräußerte 't Lam nach kurzer Zeit an die Gemeinde. Für die Gemeinde auf den ersten Blick kein gutes Geschäft, denn eine erste Renovation kostete bereits 288.300 Gulden. Doch diese Investition hat sich gelohnt, denn in Woudsend steht nunmehr die einzige betriebsbereite Kornmühle von Friesland. Ab 1980 betrieben Cees Notenboom und Siemen Jager auf freiwilliger Basis die Mühle. Nach der Renovation 1995 übernahm Cees Notenboom als alleiniger Müller die Mühle. Im ehemaligen Müllerhäuschen gleich nebenan wurde ein kleines Ladengeschäft mit regionalen Produkten eingerichtet, das von der Müllersfrau betreut wird. Besucher sind herzlich willkommen und können die Mühle besichtigen und gleich nebenan Produkte erwerben,



Müller Cees Notenboom freut sich auf Besucher.

die Müller Cees verarbeitet hat. Beim Besuch erfahren Interessierte auch viel über Mühlen und Korn, denn Cees ist auch ein exzellenter Erzähler. Auf der Homepage www.molenhetlam.nl findet man weitere Informationen und auch die Öffnungszeiten. Wer in Woudsend ist, sollte der Mühle unbedingt einen Besuch abstatten, denn an und in ihren Mauern befindet sich eine Technik, die sich über Jahrhunderte bewährt hat und durchaus sehenswert ist.



Im Mühlenladen kann man zahlreiche Produkte kaufen.



Transport der Säcke wie in früheren Tagen.



Mitarbeiter auf vier Pfoten.



Schiffsmodelle von Willem Vos in Sneek

Sneek: Der Name Willem Vos dürfte jüngeren Wassersportler nicht unbedingt ein Begriff sein. Freizeitkapitäne die sich für das historische maritime Erbgut in den Niederlanden interessieren wissen jedoch, dass Willem Vos für den Nachbau der Batavia verantwortlich zeichnete. Er hat das Projekt ins Leben gerufen und den gesamten Bau als Schiffsbaumeister begleitet. Heute gehört die Batavia Werft in Lelystad zu den größten Sehenswürdigkeiten des Landes. Vos wurde anfangs belächelt, denn den Nachbau eines Ost-Indienfahrers wurde vielerorts als Utopie abgetan. Vos hingegen nahm das Projekt zusammen mit Jugendlichen in Angriff, die bis anhin gescheitert waren und im Leben kaum eine Chance hatten. Sie erlernten auf der Werft den Umgang mit Holz, Farbe, Leim, Segeltuch und Eisen. Alles wurde mit Werkzeugen aus der damaligen Zeit bearbeitet und sogar Nägel

selbst geschmiedet oder Segel von Hand genäht. Erst als das Bauvorhaben Gestalt annahm, interessierten sich auch namhafte Personen und Sponsoren für das Projekt. Darunter auch das niederländische Königshaus. Ihre Majestät Königin Beatrix nahm denn auch am 7. April 1995 die Taufe vor. Dieses Datum ist auch für Edition Erasmus, dem Verlag von WasserSport in Nederland, ein wichtiger Meilenstein. Kaum in den Niederlanden angekommen, erhielten Hans J. Betz und

Beatrice Betz-Tobler von einer Bootszeitschrift den Auftrag, die Taufe der Batavia in Wort und Bild fest zu halten. Ein Auftrag übrigens, der nie honoriert wurde. Trotzdem hat es sich gelohnt, denn das damals entstandene Material konnte einige Male verwendet werden. Und noch etwas: Während Hans J. Betz mit vielen anderen Journalisten am Boden bleiben musste, konnte Beatrice mit nur wenigen ausgewählten Fotografen und dem Fernsehen an Bord der Batavia Aufnahmen mit



Die Königin an Bord.



Und die Musik spielte dazu.



Die Batavia wird auf ein Ponton geschleppt.



Schiffsbaumeister Willem Vos begleitet die ehemalige Königin Beatrix auf dem Rundgang an Bord.

der Königin machen. Wieder von Bord wurde Beatrice von anderen Journalisten umringt, die wissen wollten für welches namhafte Blatt sie tätig sei. Die Kollegen blieben ratlos zurück, denn ihnen wurde vom „Rijksvoorlichtingsdienst“ der für die Sicherheit der Königin verantwortlich war nicht erlaubt, mit an Bord zu kommen. Die Batavia wurde anschließend auf ein Ponton gefahren und nach Amsterdam geschleppt, wo das Schiff in einem Dock eingewässert wurde. Doch Willem Vos war zwar ein Fachmann

und Schiffsbaumeister durch und durch, jedoch nicht unbedingt ein einfacher Mensch, weshalb es zu Differenzen mit dem Stiftungsrat und der Gemeinde Lelystad kam, Gremien die ihn nicht immer korrekt behandelten. Deshalb zog er sich zurück. Er lebt mittlerweile 75-jährig in Groningen und baut immer noch Schiffe. Allerdings sind diese etwas kleiner, denn es handelt sich um Modelle. Sie sind von Oktober bis Dezember 2017 im Friesischen Schifffahrt Museum in Sneek zu sehen. www.friesscheepvaartmuseum.nl



Modelle im Friesischen Schifffahrtmuseum in Sneek.



Die Batavia wurde detailgetreu nachgebaut.



Ein schöner Kopf.



Das Heck des Schiffes.



Das Gelände musste mit Stahlplatten ausgelegt werden.



Schwerlast-Zugmaschinen im Einsatz.

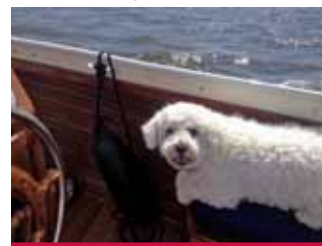


Projekt Roxy tres

Albert-Jan Kok ist Jachtmakler bei Het Wakend Oog und hatte 2015/2016 die Idee ein Boot zu einer Schaluppe umzubauen. Dies nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen, denn das Projekt konnte in Etappen finanziert werden. Die Wahl fiel auf ein Segelboot, eine WIBO 740 mit eleganter Linie, die im Internet angeboten wurde. Der Verkäufer brachte das schwer verwahrloste Boot nach Woudsend, wo die Arbeiten erfolgen sollten. Mit Baunummer 184 wurde die WIBO wahrscheinlich zwischen 1975 und 1977 gebaut. Die Abmessungen: 7,40 m x 2,25 m. Das halbe Interieur fehlte bereits, es gab weder Mast noch Segel und auch die Reling war nicht mehr vorhanden. Was noch übrig war, wurde auch noch entfernt. Nun war praktisch ein leerer Rumpf vorhanden, sodass mit den Arbeiten zügig begonnen werden konnte. Als erster Schritt wurde der Kiel heraus gebrannt und das Stahlboot Schritt für Schritt zu einer Schaluppe um-

gebaut. Verschiedene Fachleute haben zum guten Gelingen beigetragen. Als Antrieb dient ein 9,9 PS starker Schacht-Außenborder. Auch die Frau von Albert-Jan, Martine hat mit angepackt. Mit ihr zusammen hat Albert-Jan 2011 im Süden von Spanien das erste gemeinsame Boot gekauft, die Roxy, die nach ihrem Hund benannt wurde. Mit diesem Boot wurden berufsmäßig Fischereitouren durchgeführt. Und wie könnte es anders auch sein, auch der Betrieb wurde nach dem Hund benannt, näm-

lich Roxy Tours. Das zweite Boot und das erste Boot in den Niederlanden war eine 5,5 m lange Arbeits-Vlet in Stahlbauweise. Sie wurde auf den Namen Roxy dos, also Roxy 2 getauft. Und auch der Name der WIBO, Fides, wurde nicht bei behalten. Vielmehr wurde daraus die Roxy tres, also Roxy 3. Im Juli wurden die ersten Probefahrten durchgeführt. Diese waren noch nicht zufriedenstellend. Das lag vor allem daran, dass das Boot nun keinen Kiel mehr hatte. Deshalb wurden am Rumpf verschiedene Änderungen vorgenommen. Nunmehr sind die Fahreigenschaften perfekt und aus einem Wrack entstand ein Schätzchen auf dem Wasser. Die Bilder die Albert-Jan in den verschiedenen Baustufen gemacht hat zeigen deutlich, dass hier gute Arbeit geleistet wurde. Wer mehr über das Projekt Roxy tres erfahren möchte surft zu roxytres.nl



Schiffshund Roxy.



März/April 2016.



Juni/Juli 2016, Dach weg.



Februar 2017 sieht es so aus.



Bequeme Sitzflächen.

Polyvalken, Dufour und Compromis Kajütsegler. Ohne Boots-führerschein



Jachtverhuur van der Pol
Gouden Boayum 11
8621 CV Heeg
Tel. +31 (0)515 44 31 59
Fax: +31 (0)515 44 36 71
info@jachtverhuurvanderpol.nl
www.jachtverhuurvanderpol.nl

Yachtcharter Heerenveen

Unser Flotte besteht aus eleganten, durch renommierte Werften gebaute Jachten. Alle Schiffe sind geschmackvoll eingerichtet und perfekt unterhalten.



Yachtcharter Heerenveen Postadresse:
Beurtschip 1 - 8447 CL Heerenveen
Tel. (+31) (0)653 720025 - info@yachtcharterheerenveen.nl

Adresse Basis:
Yachtcharter Heerenveen / Brakel, Einsteinstraat 9, 8606 JR Sneek
www.yachtcharterheerenveen.nl

 **Watersportcentrum "Hart van Friesland"**



Motorjachtcharter - Gepflegter Passantenhafen - Segelboote
Fischerboote - Kanus - Restaurant am Wasser mit Kinderspielplatz
Komfortable Appartements - Dauerliegeplätze und Winterlager
Tinus & Maaike Snijders-Bloksma
Eastwei 8 - 8624 TG Uitwellingerga
Tel. +31 (0)515 55 94 44 - Fax: +31 (0)515 55 95 44
info@hartvanfriesland.nl - www.hartvanfriesland.nl

WILT U ONS HELPEN?

Word Redder aan de Wal. Vanaf € 5,- per maand steunt u ons al.

Ga naar www.knrm.nl
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl

DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij




Amsterdam ▶ Utrecht ▶ Gouda ▶ Rotterdam



Natur, Kultur und Abenteuer an Bord

Entdecken Sie die Kanäle und alten Städte Hollands, mit unseren geräumigen, luxuriösen 12-Personen-Motoryachten. Vermietung pro Woche/Wochenende/Kurzwoche.

Olympia Charters - Veerpolder 61-67
NL-2361 KZ Warmond - T 0031 (0)71 301 00 43
www.olympia-charters.nl

Amsterdam ▶ Utrecht ▶ Gouda ▶ Rotterdam



Natur, Kultur und Abenteuer an Bord

NEU AB 2015 ▶ NEU AB 2015 ▶ NEU AB 2015 ▶ NEU AB 2015
Vermietung von luxuriösen Motorjachten für 4-6 Personen im Westen von Holland!

Olympia Charters - Veerpolder 61-67
NL-2361 KZ Warmond - T 0031 (0)71 301 00 43
www.olympia-charters.nl

YACHT CHARTER Sytze Heegstra
TECHNISCH REPARATIE BEDRIJF

Ohne Boots-führerschein!



Qualität, Komfort und Service, das ist unser Leitmotiv!
Komm' erleben



Wiidvlet Freule

Yachtcharter Sytze Heegstra
Hoofdstraat 66a - 9003 LL Warten - NL
T +31 (0)58 255 25 46
I info@yachtcharterheegstra.nl
E www.yachtcharterheegstra.nl

Jachtwerf Gebr. Vissers

bouw- en verhuur van pleziervaartuigen



Erleben Sie die Niederlande...

Charter an der Maas

Fahrten nach
Belgien und
Frankreich sind
möglich.
Wir beraten Sie
unverbindlich.

Moderne und auf
der eigenen Werft
gebaute Schiffe.

Ohne Boots-
führerschein



HISWA



...besuchen Sie uns an der Maas

Jachtwerf Gebr. Vissers

Keersluisweg 15 - 5433 NM Cuijk
Tel. 0031 (0)485 32 01 68 - Fax: 0031 (0)485 31 86 18
gebrvissers@jachtchartervissers.nl

www.jachtchartervissers.nl

Fahrvergnügen



kann man mieten!

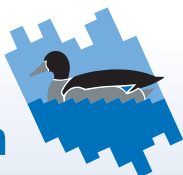
www.charter-panorama.nl



Jachtcharter Panorama

HOLLAND - Zwartsluis, tel.: 0031 38 38 67 108
e-mail: info@charter-panorama.nl

Yachtcharter De Brekken



Fahrspaß pur!

Unsere Flotte besteht
ausschließlich aus
gepflegten Aquanaut
Motorjachten.

Ein erlebnisreicher
und erholsamer
Bootsurlaub beginnt
in unserem Wasser-
sportzentrum.

Ohne Boots-
führerschein



Yachtcharter De Brekken

Brekkenweg 10 - 8531 PM Lemmer
Tel. 0031 (0)514 56 44 11 - Fax: 0031 (0)514 56 42 95
info@brekken.nl - www.brekken.nl

EE Woudsend

Molenaar

YACHTCHARTER & JACHTBAU

WIR VERMIETEN UND BAUEN!

Gepflegte Mietboote aus eigener Fertigung.



Molenaar Jachtwerf de Hemmes / J.M. Yachting
De Zwaan 26 - 8551 RK Woudsend/Friesland
T: 0031 (0)514 592479 - M: 0031 (0)657538696
jachtwerfdehemmes@live.nl

www.yachtchartermolenaar.de

Jachtcharter Klompmaker



KOTTERJACHTEN

Jachtcharter Klompmaker vermietaet eksklusive Kutterjachten. Das sind kräftige, robuste Motorjachten mit seetüchtiger Ausstrahlung. Sie sind gewiss keine typischen Mietjachten und auch nicht als solche zu erkennen.



In wenigen Stunden sind Sie mitten im geselligen Zentrum der Wassersportorte Sneek oder Lemmer und etwas erfahrenere Wassersportler können schöne Touren auf dem IJsselmeer unternehmen.



www.motorbootmietenholland.de

Jachtcharter Klompmaker

De Zwaan 20 - 8551 RK Woudsend

E-mail info@klompmaker.nl

Tel. 0031 (0)514 56 44 47 - Fax. 0031 (0)514 56 48 69

Yachtcharter
Wetterwille
www.yachtcharterwetterwille.de



Dann kam der Gedanke: "Lasst uns mal auf einer Insel übernachten!"

Jelle-paad 8 • 8493 RG Terherne

Tel. 0031 (0)566-688812 • Fax 0031 (0)566-688610

info@wetterwille.nl

WWW.WETTERWILLE.NL

Echtenerbrug, das Tor zu Friesland und Overijssel ist der ideale Ausgangspunkt für unvergesslichen Wassersporturlaub.



- Royal-Class Boote
 - Laufend neue Modelle
 - Eigene Jachtwerft
 - Lebensmittel an Bord
 - Vermietung von Schaluppen

Frühbucker-Rabatt bis zu 20% möglich!
Ohne Bootsführerschein!



NJI

RECRO

Turfskip
yachtcharter

Yachtcharter Turfskip

Turfkade 15 - NL 8539 SV Echtenerbrug

Tel. 0031 (0)514 54 14 67 - Fax: 0031 (0)514 54 16 06

info@turfskip.com - www.turfskip.com

Edition Erasmus, Woudsend

de **Schiffart** yachtcharter

www.schiffart-yachtcharter.com

Zwei Häfen, zwei Standorte, eine Philosophie!

+++ Jachthafen +++ Jachtmakler +++ Wohnmobilstellplätze +++ Jachthafen +++ Jachtmakler +++ Wohnmobilstellplätze +++



Jachthaven
't Eiland
Wonen aan het water



IJsseldelta
marina



SCHEPENKRING
Yachtbrokers

Join Club



Bayliner 2855 Ciera, 1996
9,23 x 2,92 x 1,00 m, 1 x Mercruiser,
€ 26.000,-



De Boer Dutch Lady A.K., 1974
9,00 x 2,45 x 1,00 m, 1 x Tronicraft 74
PS (1983), € 20.000,-



Vri-Jon 1140 AK, 1990,
11,40 x 3,65 x 1,00, BMC 65 PS,
Bugschaube € 59.000,-



Succes 1080 GSAK, 1996
11,80 x 3,40 x 1,00, Iveco 120 PS,
Bug- u. Heckschraube, € 74.500,-



Cruisers Rogue 3070, 1990
10,00 x 3,20 x 0,90 m, 2 x 200 PS
Volvo Penta, € 50.000,-



Rogger 950 AK, 2007
9,50 x 3,50 x 0,90 m, Stahl, Vetus/
Hyundai 65 PS € 65.000,-



Valkvlet 1230 BB, 1982
12,30 x 3,85 x 1,15, 2 x Volvo Penta
88 PS, Bugschraube, € 120.000,-



Marco 990 GS, 2001,
10,00 x 3,35 x 0,90 m, Iveco 80 PS,
Bugschraube, € 89.500,-



Super Lauwersmeer 1250, 1979
12,50 x 3,65 x 0,90 m, 88 PS Yan-
mar (1995 /1200 h) € 60.000,-



Joda Tur 24, 1980
7,40 x 2,40 x 0,60 m, 3 Zyl. Yanmar
21 PS (2007), € 17.500,-



Almtrawler 1280 FB, 1986
12,80 x 4,05 x 1,35, DAF 120 PS,
Bugschraube, € 74.500,-



Pedro Aspré 35, 1997
10,60 x 3,35 x 0,90, Volvo Penta
59 PS, Bugschraube, € 79.500,-



Bavaria 37 Sport, 2004
12,00 x 3,98 x 0,95 m, 2 x Volvo
Penta 6 Zyl. 260 PS, € 120.000,-



Lemsteraak Visserman, Blom 1999
12,10 x 4,50 x 0,90 m, Stahl,
Mitsubishi 95 PS, € 150.000,-



Barkas 1100 OK, 1993
11,00 x 3,85 x 0,85 m, Nanni 60 PS,
Bugschraube, € 99.500,-



Pikmeer 1150 AK, 1996
11,50 x 3,80 x 1,15 m, Yanmar 100 PS,
Bug- u. Heckschraube, € 98.000,-



Clever Mirage 600 Sloep, 2008
6,00 x 2,40 x 0,30 m, Polyester,
21 PS Nanni, € 16.500,-



Joda 850 TC, 2006
8,50 x 2,98 x 0,90 m, Volvo 5 Zyl.
110 PS, wenig gebraucht, € 79.000,-



Neptunus 145 FB, refit ab 2011
15,50 x 4,45 x 1,10, 2x Volvo Penta 365
PS, viel erneuert ab 2010, € 109.000,-



Almkruijer 1600 FB, 1992
16,00 x 4,60 x 1,20 m, MTU 370 PS,
Bug- u. Heckschraube, € 150.000,-

Gesucht: Werftgebaute Motorjachten

Schepenkring Gelderland

Jachthaven 't Eiland ■ De Muggenwaard 18 ■ 6988 BX Lathum
Tel: 0031 (0)313 63 16 20 ■ lathum@schepenkring.nl

www.schepenkring.de

Schepenkring Hattem

IJsseldelta Marina ■ Geldersedijk 20 ■ 8051 ER Hattem
Tel: 0031 (0)6 11 39 59 29 ■ hattem@schepenkring.nl