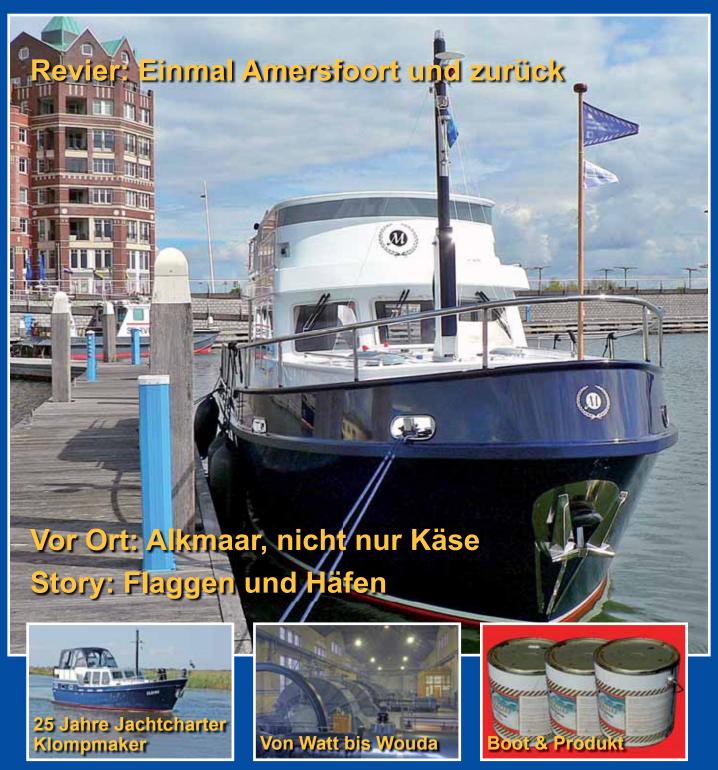


Niederlande-Informationen für deutschsprachige Wassersportler

Ausgabe 59 19. Jahrgang

# Wassesper Succession Nederland







Das Fachgeschäft in Sneek m einem sehr breiten und komplettei Wassersport-Assortiment. Besuchei Sie unseren Ship Shop, wir beratei Sie unverbindlich in einer ange nehmen Atmosphäre.

Dealer: RAYMARINE, ADVAN-SEA, GEONAV, SIMRAD, GAR-MIN, 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.





Einzigartige Lage mit Sicht auf den Prinses Margrietkanaall

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





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

Kin 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









Häfen WaterReijk ist eine Initiative der Stiftung WaterRecreatie Steenwijkerland. Mail info@HavensWaterReijk.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 niederländischen Wassersportgebieten, 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 Thema-Sonderausgabe.

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

Titelbild: Die Oklahoma ist das neue Flaggschiff von Yachtcharter Molenaar in Woudsend. Das Schiff wurde auf der eigenen Jachtwerft gebaut.

Foto: Erich & Petra Bäcker

WasserSport Frühjahr 2017 in Nederland 19. Jahrgang	
Thema: Respekt oder respektlos	5
Top & Flop: Kommunikation	6
Echo: Gerücht oder mehr?	7
NL-Aktuell: Keine Brücke über die IJ	8
Boot & Produkt: Boot Holland Leeuwarden	10
Story: Von Flaggen und Häfen	14
Vor Ort: Alkmaar, nicht nur Käse	16
Technik: Von Watt bis Wouda	18
Revier: Einmal Amersfoort und zurück	20
In Fahrt: Von Friesland bis in das Burgund	25
Jubiläum: 25 Jahre Jachtcharter Klompmaker	30
Interview: Im Gespräch mit Evert Jansen	32

## Stil und Qualität Made in Holland

## Jachtbouw



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

Ø L T

Φ  $\Box$ 

Φ >



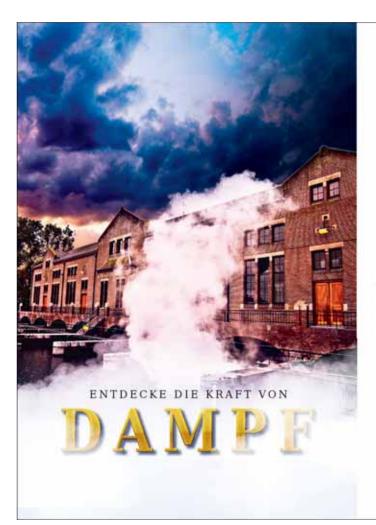
## Begeben Sie sich nur auf Fahrt mit der umfangreichen Deckung von Eerdmans Jachtversicherungen!

- Deckung Materialfehler und Folgeschäden
- Deckung in großem Fahrgebiet
- Problemlos auch mit Liegeplatz am Mittelmeer
- Keine Bonusverluste im Schadenfall



- Taxierung ohne Prämienzuschlag möglich
- Günstige Neuwertregelung
- Sehr adäguate Schadenabhandlung

Telefon +31 (0) 514 56 36 55 ● Lemmer ● www.eerdmans.nl



#### BESUCHE DAS GRÖSSTE UND NOCH IMMER FUNKTIONSTÜCHTIGE DAMPFSCHÖPFWERK DER WELT.

#### Das Woudagemaal ist weltweit einzigartig!

Entdecke und erlebe im Besucherzentrum die Kraft von Dampf in 3D. Ein Rundgang führt entlang von faszinierender Technik im größten und noch immer betriebsfähigen Dampfschöpfwerk der Welt. Diese eindrucksvolle Kathedrale von Dampf, erbaut in der Architektur der Amsterdamer Schule, muss man gesehen haben. Hautnah in Kontakt mit der schützenden Kraft gegen das Wasser. Ohne das Woudagemaal\* hätte die Niederlande ein anderes Gesicht. \*Gemaal = Schöpfwerk

- Unesco Welterbgut
- Spannender 3D-Film
- Lehrreiche Aktivitäten
- Prächtige Architektur
- Technisch hochstehend
- Gesellige Kaffeeund Teeschenkerei

Öffnungszeiten:

di.-sa. 10:00 - 17:00 Uhr so. 13:00 - 17:00 Uhr

10:00 - 17:00 Uhr (Juli und August)

Weitere Informationen finden Sie auf www.woudagemaal.nl Besuchsadresse: Gernaalweg 1a, 8531 PS Lemmer





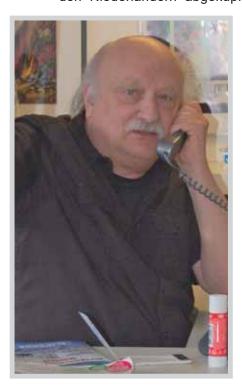
Magistrale believing van stoom, activiteichuur en v

- Behindertengerecht

und barrierefrei

#### Respekt oder respektlos?

Auch in den Niederlanden hatten die Meinungsforscher vor den Wahlen Hochkonjunktur. Praktisch zu jedem Thema wurden die verschiedensten Bevölkerungsgruppen befragt. Wilders, Migranten, Altersarmut oder Krankenkassenbeiträge waren nur einige davon. Völlig unerwartet tauchte jedoch das Wort Respekt auf, das beinahe 90 Prozent der Befragten an vorderster Stelle nannten. Respekt im Zusammenleben, Rücksicht, Wertschätzung und Aufmerksamkeit von Mensch zu Mensch. Hat etwa Kanzlerkanditat Schulz das Thema bei den Niederländern abgekupfert? Tatsächlich



kann in Sachen Respekt eine zunehmende Verwahrlosung und Gleichgültigkeit festgestellt werden. Wer macht denn noch für ältere Mitmenschen in Bahn, Tram oder Bus einen Sitzplatz frei? Kaum jemand, es wird geflissentlich weggeschaut, den Blick starr auf das Smartgerichphone tet. Selbst am Stock oder mit Rollator man in über-

füllten öffentlichen Verkehrsmitteln - auch bei freundlicher Nachfrage - kaum eine Chance einen Sitzplatz zu ergattern, wird unter Umständen noch angeschnauzt. "He Alter was willst du", ein Spruch der in der heutigen Zeit leider alltäglich geworden ist. Auch im Straßenverkehr begegnet man zunehmender Respektlosigkeit und der Stinkefinger hat das respektvolle Miteinander abgelöst. Illegale Autorennen Berlin, Köln oder anderswo gehören mittlerweile zum Alltag. Tote werden billigend in Kauf genommen, inzwischen harte Gerichtsurteile bis in die letzte Instanz angefochten. Auch "Gäste" zeigen nicht selten gegenüber Gastgebern ihren nur Wertschätzung. wenig Sogenannte Kulturbereicherer nehmen zwar gerne die Leistungen und Annehmlichkeiten Gastlandes in Anspruch, haben jedoch für die Kultur und Lebensweise der Einheimischen nur wenig am Hut, lassen Respekt und Wertschätzung vermissen. Und wer die Heerscharen mit begeisterten Fahnenschwingern in Köln, Leverkusen oder Rotterdam vor Ort oder am Bildschirm mit erlebte. staunte nicht nur über die Selbstherrlichkeit ebendieser Krakeeler, sondern auch über die Respektlosigkeit der auftretenden Politiker aus Osmanien. In jüngster Zeit lässt auch der Respekt gegenüber Polizei und Rettungskräfnach. Polizistinnen werden als Bullenschlampen bezeichnet, Polizisten bespuckt, Rettungskräfte behindert und bedroht. Und wer diese mangelnde Wertschätzung einer gewissen Bevölkerungsgruppe zuordnet, wird schnell einmal in die rechte Ecke gestellt.

Und wie respektvoll geht man auf dem Wasser miteinander um? In der Regel ist die Wertschätzung unter den Wassersportler recht groß. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Bei Wellenschlag wird dem Verursacher statt einer auf und ab bewegenden Hand schnell einmal der Stinkefinger gezeigt, oder der freundliche Gruß auf dem Wasser üblich wird nicht erwidert und einfach weggeschaut. Gleichgültig und respektlos auch Eltern die ihre Kinder verbotenerweise mit zu schnellen Booten und zu starken Motoren sich selbst überlassen. wohl wissend. dass ihre Plagen Kanuten in Gefahr bringen und andere Wassersportler in ihrer Ruhe stören. Glücklicherweise handelt es sich noch, mit Betonung auf "noch", um Einzelfälle. Das soll auch so bleiben! Ich freue mich deshalb auf ein respektvolles Miteinander auf dem Wasser und wünsche Ihnen eine schöne und unfallfreie Saison 2017.

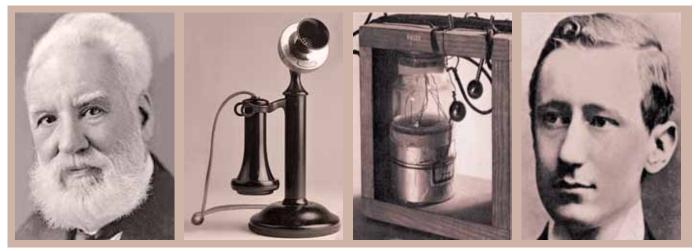
Ihr Hans J. Betz, Chefredaktor



#### Kommunikation

Seit einigen Jahren werden Kinder bereits mit dem Handy in der Hand geboren. Nur einige Jahre später, im Kindergarten, wird das Handy mit einem Tablet ergänzt. Noch auf dem Nachttopf sitzend, erfolgt die Kommunikation nicht mehr im direkten zwischenkindlichen" Austausch von Sprachfetzen, sondern "interkomunitativ" mit einem elektronischen Apparat. Und das geht so: Kind A tippt "bäh" ein, Kind B antwortet mit "bäh-bäh". Auch in der Grundschule kommuniziert man nicht mehr direkt von Mensch zu Mensch, sondern mittels Smartphone. Schüler A übermittelt ein Selfie, Schüler B "selfiet" zurück. Und später an der Uni? Nun, Student A hat zwei Handys und ein Tablet, Student B zwei Tablets und ein Handy. Ganz tief unter der Erde begegnen sich Alexander Graham Bell, der Erfinder des Telefons, sowie Gugliemo Marconi, der Erfinder der drahtlosen Telefonie. Beide schauen sich fragend an, sind ratios, wollten sie doch mit ihren Apparaten die Kommunikation zwischen den Menschen fördern. Was im Laufe der Jahre daraus geworden ist, nämlich die teilweise Verwahrlosung der direkten Kommunikation, wollten die Beiden bestimmt nicht. Erschreckend auch eine kürzlich erschienene Studie die festhält, dass für über 40% der Menschen zwischen 20 und 30 Jahren das mobile Telefon wichtiger ist, wie Sex. Daher wahrscheinlich der Name Telefonsex. Tatsächlich sind es vor allem jüngere Personen, die ständig am daddeln sind, also das Handy nicht einmal mehr dafür nutzen, wofür es eigentlich gedacht ist, nämlich zur sprachlichen Kommunikation von Mensch zu Mensch. Sogar telefonieren hinter dem Steuer kommt mittlerweile seltener vor, denn man "appt", "zappt" und "dappt", oder so ähnlich. Besonders gut kann man dies von höheren Warte aus sehen, beispielsweise aus einem Kleinbus oder LKW. Angekündigt werden die "daddelnden" Personen nicht zuletzt durch eine unsichere Fahrweise mit wechselnden Geschwindigkeiten. Wer hingegen auf junge Menschen trifft die sich sportlich oder musisch betätigen und das Handy nicht mit der Hand verwachsen ist kann davon ausgehen, dass im Elternhaus direkt kommuniziert, also vieles richtig gemacht wurde. Bleiben wir bei der Kommunikation. Bereits vor dem 1. Weltkrieg konnte durch die Erfindung von Gugliemo Marconi drahtlos zwischen Seeschiffen und zwischen Schiff und Land Sprechverbindungen aufgebaut werden. Beim Untergang der legendären Titanic wären wahrscheinlich ohne Funk noch weit mehr Menschen ums Leben gekommen. Bei der Rheinschifffahrt hingegen hielt Funk, der sogenannte Rheinfunk, relativ spät Einzug. Bis anfangs der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts hatten nur Hotelschiffe Funkgeräte. Frachtschiffe hingegen die zwischen Basel und dem Meer unterwegs waren, waren auf sogenannte Orderstationen angewiesen. Diese Landstützpunkte gab es etwa ab 1850 und waren nicht selten in am Rhein liegenden Gaststätten eingerichtet. Hier konnten sich die Schiffsleute ihre Post abho-Ien und Aufträge (Order) entgegen nehmen. Telegraph und später Telefon beschleunigten die Nachrichtenübermittlung erheblich und überall am Rhein entstanden Orderstationen. Die zu übermittelnden Nachrichten wurden mittels Telegramm in schriftlicher Form, oder in direkter Kommunikation den Schiffsleuten überbracht. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden Schleppverbände

eingesetzt die nur schwer zu manövrieren waren und deshalb bei den Orderstationen nicht mehr anlegten. Auch der Zeitfaktor spielte eine immer größere Rolle. Deshalb wurden die Nachrichten mit Ruderbooten zu den Schiffen gebracht. Aus Überlieferungen geht hervor, dass ein gewisser Bernhard Wendt, Betreiber der Schiffsorderstation Remagen, 1929 ein spezielles Orderboot mit Motor bauen ließ, sodass nicht mehr gerudert werden musste. Zwischen 1950 und 1970 wurden täglich von jeder Orderstation bis zu 40 Nachrichten mit Orderbooten zu den Schiffen gebracht. Nachdem der Rheinfunk nicht allein auf Hotelschiffen Einzug hielt, sondern auch auf Frachtschiffen zur Selbstverständlichkeit wurde, wurden die Schiffsorderstationen überflüssig. Die gesamte Schifffahrt bedient sich heute modernster Kommunikationsmittel, das persönliche Gespräch mittels Funk Schiff/Schiff oder Schiff/Land bleibt jedoch noch immer ein wichtiger Faktor und kann niemals durch ein Handy ersetzt werden. Deshalb kann und darf es nicht sein, dass die Kommunikation nur noch "maschinell" geschieht, da sonst nicht nur eine Verluderung der Sprache erfolgt, sondern auch die zwischenmenschlichen Beziehungen verloren gehen.



Alexander Graham Bell erfand das Telefon.

Gugliemo Marconi ist der Vater des Funks.

#### Gerücht?

Auf der Boot Holland ging das Gerücht um, dass die Zeitschrift WasserSport in Nederland schon bald nicht mehr erscheinen würde. Das würde ich sehr schade finden, denn kein anderes Blatt bietet so viele gute Infos über die Niederlande. Was hat es mit dem Gerücht auf sich? P.M. Oberhausen per e-mail

#### Antwort der Redaktion:

Es trifft nur teilweise zu, dass WasserSport in Nederland nicht mehr erscheinen wird. Vielmehr wird in Zukunft statt der vier jährlichen Ausgaben, nur noch jeweils eine umfangreiche Jahresausgabe erscheinen. Wir haben uns zu diesem Schritt entschlossen, weil die Jahre nicht ganz spurlos an uns vorbei gegangen sind und wir aus Altersgründen andere Prioritäten setzen. Das ist durchaus legitim. Außerdem wird wassersport.nl, unsere Internet Plattform weiter gepflegt und auch ausgebaut. Der neue online Auftritt von Wassersport in Nederland enthält nicht nur Nachrichten aus der Wassersportwelt, sondern auch Berichte über Land und Leute und wird wöchentlich aktualisiert.

#### Bezugsquellen

Ich bin eine begeisterte Leserin ihrer Zeitschrift. Leider bekomme ich das Blatt nicht mehr an meiner gewohnten Bezugsquelle in \* Warum wird diese nicht mehr beliefert? E.M. Emden per e-mail \* Aus rechtlichen Gründen wird der Ort nicht genannt.

Antwort der Redaktion: Das kann verschiedene Gründe haben. In ihrem spezifischen Fall hält es der Hafenbesitzer nicht einmal für notwendig, bei der Lieferung unseren Gruß zu erwidern. Wo man scheinbar nicht willkommen ist, geht man auch nicht gerne hin. Wir haben es auch schon erlebt, dass man unsere Zeitschrift nicht mehr auslegen wollte, weil diese nur in deutscher Sprache erscheint. Da hat man offensichtlich das Konzept von WasserSport in Nederland nicht verstanden, nämlich deutschsprachigen Wassersportlern kostenlos aktuelle Informationen zu liefern. Wir hatten auch einen gut laufenden Verteilpunkt bei einem Gemeindehafen in einem bekannten Ort am IJsselmeer. Hier wurde der freundliche Hafenmeister durch eine ältere, mürrische Hafenmeisterin der unfreundlichen Art ersetzt. Sie wolle unsere Zeitschrift nicht, da diese ja sowieso niemand haben möchte. Macht nichts, denn der örtliche VVV nimmt entsprechend mehr ab. Fazit: Wer nicht mit Menschen umgehen kann, sollte nicht mit Touristen konfrontiert werden.

#### Spielregeln für Leserbriefe

An dieser Stelle veröffentlichen wir Ihre Leserbriefe. Die publizierten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Bleiben Sie sachlich. Anonyme Zuschriften wandern in den Papierkorb. Die Namen der Einsender/innen sind der Redaktion bekannt.







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:



- Verkaufen?
  - Unverbindliche Taxation
    - Überdeckter Verkaufs hafen
      - 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

#### Stahl contra Holz

Harlingen: Im vergangenen Jahr endete der Ausflug mit deutschen Passagieren auf dem Klipper Amicitia in einem Drama. In Folge eines Mastbruchs wurden drei Fahrgäste getötet. Zwischenzeitlich konnten die Untersuchungen abgeschlossen werden. Ob Anklage erhoben wird, soll Ende Mai feststehen. Zahlreiche Eigner von Traditionsschiffen haben das Unglück zum Anlass genommen, ihre Fahrzeuge speziell prüfen zu lassen und auch Holzmasten durch Stahlmasten zu ersetzen.



Weg vom Holz, hin zu Stahl.

#### Mehr Züge

Leeuwarden: Ab dem Winterfahrplan 2017 (Dezember) fahren stündlich vier Züge zwischen Leeuwarden und Zwolle. Die Eisenbahnbrücke über den Van Harinxmakanal kann deshalb für den Schiffsverkehr weniger geöffnet werden. Dasselbe trifft auch auf die Brücke von Akkrum zu. Diese wird jedoch kaum von Berufsschiffen tangiert, sondern muss praktisch nur für die Freizeitschifffahrt geöffnet werden.



Mehr Züge zwischen Leeuwarden und Zwolle.

#### Arbeitslosigkeit sehr groß

Rotterdam: Die Hafenstadt an der Maas ist das pulsierende Herz der Niederlande. Sie schläft nie, kommt nie zur Ruhe, ist immer in Bewegung. Trotzdem zählt Rotterdam die meisten Arbeitslosen im Land. 11,3 % der Menschen in der für seine kühnen Bauwerke bekannte Stadt sitzen ohne Arbeit zu Hause und beziehen Leistungen von Staat

und Gemeinde. Das verwundert kaum, denn Rotterdam ist ein Schmelztiegel von Menschen aus allen Herren Ländern. Fünfzig Prozent aller Einwohner sind nicht im Lande geboren. Viele davon haben keine oder nur eine schlechte Ausbildung, manche sind sogar Analphabeten und können deshalb kaum am Arbeitsmarkt teilnehmen.

#### Gefährliches Strandgut

Middelburg: An verschiedenen Stellen entlang der Küste von Zeeland wurden Mitte April Pakete mit Drogen angespült. Es soll sich um Kokain handeln. Die Polizei rief Strandspaziergänger dazu auf, bei einem eventuellen Fund direkt die Alarmnummer 112 zu wählen und bis zum Eintreffen der Polizei vor Ort zu bleiben. Um wie viele Pakete es sich handelt und wo diese gefunden wurden geben die Behörden nicht bekannt. Drogen werden relativ häufig von Frachtschiffen aus in die See geworfen und an die Strände der Nordsee und der Watteninseln gespült.



Besonderes Strandgut in Zeeland.

#### Steggebühr

Amsterdam: Rundfahrtboote sind ein gewohntes Bild in den Grachten von Amsterdam. Sie fahren vorbei an Glockengiebeln und Treppengiebeln, sowie an zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Es gibt verschiedene Einund Ausstiegsmöglichkeiten, wie etwa beim Bahnhof, dem Anne Frankhaus, dem Musikgebäude und bei der St. Nicolaskirche. Vor allem im Sommer kommt es immer wieder zu Staus. Deshalb möchte man die Touristen

besser verteilen und hat eine Gebühr eingeführt. neue Rundfahrtboote zahlen nunmehr an den vorgenannten Steganlagen pro Minute € 1.00 "Landetaxe". Außerdem gilt seit 1. Januar 2017 in den Grachten von Amsterdam eine Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h (bisher 7,5 km/h), in der Prinsengracht wurde der Einbahnverkehr eingeführt und 2-Takt Außenborder sind im Zentrum der Stadt verboten. (Siehe auch Artikel in Boot & Produkt).

#### Keine Brücke

Amsterdam: Ministerin Schulz van Haegen (Infrastruktur und Umwelt) ist gegen eine Brücke über die IJ. Sie möchte, dass die Gemeinde nochmals über die Bücher geht und von dem Vorhaben Abstand nimmt. Der Wasserweg ist von großer wirtschaftlicher Be-

deutung für das Land. Eine Brücke würde ein unnötiges Hindernis darstellen, so die Ministerin. Schulz van Haegen plädiert deshalb für eine Tunnellösung. Auch die "Stehende Mastroute" führt über die IJ. Eine Brücke müsste auch deshalb beweglich sein.



Die IJ ist ein wichtiger Schifffahrtsweg.

#### Kopfprämie

Amsterdam: Die türkische Wirtschaft steht unter Druck und der Tourismus liegt am Boden. Seit vergangenem Jahr ist der Touristenschwund unübersehbar. Der Staat versucht mit einer Art Kopfprämie Passagiere von Kreuzfahrtschiffen an Land zu holen. Reedereien von Schiffen mit mehr als 750 Passagieren, erhalten für jeden/jede Landgänger/in 30,00 US Dollar. Im vergangenen Jahr sank die Zahl der Kreuzfahrtgäste von 1,4 Millionen auf 600.000. Zahlreiche Reedereien machten im vergangenen Jahr einen großen Bogen um die

Türkei. Gründe sind die verschiedenen Anschläge im Land und das martialische Auftreten von Präsident Erdogan. Auch die Titulierung von deutschen und niederländischen Staatsbürgern als Nazis, dürfte zum Untergang der türkischen Tourismusindustrie wesentlich beitragen. Bereits im vergangenen Jahr erhielten Charter-Airlines pro Flug eine hohe Prämie - gemäß verschiedenen Quellen +/- € 6000,00 – wenn Gäste in die Türkei gebracht wurden. In diesem Jahr sollen auch Linien-Flüge von dieser Regel profitieren.



Leere Strände und leere Hotels in der Türkei.





## Setzen Sie Kurs auf Amersfoort





Seit einigen Jahren ist der Eemhafen Amersfoort der neue Passantenhafen für Freizeitkapitäne. Er liegt hinter dem monumentalen und historischen Koppeltor, hat eine hervorragende Infrastruktur und ist nur wenige Minuten von der geschichtsträchtigen Altstadt entfernt. Amersfoort und der Eemhafen ist über das Eemmeer (Randmeer) in etwa zwei Fahrstunden erreichbar. Die Fahrt führt durch eine prächtige und romantische Polderlandschaft. Einmal an Land, hinterlässt Amersfoort mit seiner reichen Geschichte unvergessliche Eindrücke. Schlendern Sie durch die Altstadt, genießen Sie das kulinarische Angebot, erleben Sie auch das neue und moderne Amersfoort. Ihre nächste Destination: Amersfoort!

Gemeente Amersfoort Stadhuisplein 1 3811 LM Amersfoort

Postbus 4000 3800 EA Amersfoort

Hafenmeister (Mano Chandoe) Hafenbüro: Hof 2 3811 CJ Amersfoort T 0031 (0)33 469 50 61 T 0031 (0)33 469 50 70 (allg.) E mt.chandoe@amersfoort.nl

#### WWW.EEMHAVENAMERSFOORT.NL

#### Join the Club

# Join & Club

Hattem: Schepenkring Yachtbrokers sind beinahe 30 Jahre aktiv als niederländische und internationale Jachtmakler von gut gewarteten und werftgebauten Motor- und Segeljachten. Mit 7 Niederlassungen gehört Schepenkring zu den größten Jachtmaklern in Europa. Die Trendsetter kommen mit "Join the Club" einmal mehr mit einer neuen Initiative. Vor dem Internetzeitalter war es völlig normal, bereits in einem frühen Stadium mit einem Jachtmakler in Kontakt zu treten. Gegenwärtig durchforsten Konsumenten zuerst das Internet und haben ihre Traumjacht beinahe schon gefunden, bevor der erste Kontakt mit dem Jachtmakler statt findet. Von den Marktkenntnissen und den guten persönlichen Ratschlägen die Jachtmakler gratis zur Verfügung stellen, wird gegenwärtig viel zu wenig Gebrauch gemacht. Das ist schade, denn Schepenkring Yachtbrokers möchten möglichst früh mit Käufern einer Jacht in Kontakt kommen, sodass eine umfangreiche Beratung schon im Vorfeld statt finden kann. Darum starten Schepenkring Yachtbrolers die Aktion "Join the Club". (join = verbinden, zusammenfügen) "Join the Club" ist deshalb eine neue Initiative, um Käufer und Verkäufer bei An- und Verkauf eines Bootes zu beraten. Doch der Club bietet noch weitere Vorteile. Club-Mitglieder erfahren zuerst, welche Aktivitäten und Aktionen Schepenkring plant. Man ist auch jederzeit auf der Höhe über die neuesten Entwicklungen im Wassersportsektor. Es gibt Rabatte bei Restaurants die sich in Jachthäfen von Schepenkring Niederlassungen befinden. Aktions-Rabatte beim Ankauf von Materialien sind ebenfalls vorgesehen. Jederzeit Informationen über eventuelle Sperrungen und Beschreibungen der schönsten Fahrrouten gibt es ebenfalls kostenlos. Organisierte Fahrten unter Leitung eines erfahrenen Wassersportlers sind auch geplant. Club-Mitglieder erhalten den Club-Pass und auch die "Join the Club" Flagge. Mit dem Pass kann man sich legitimieren und mit der Flagge sieht jeder Hafenmeister sofort, dass man Club-Mitglied ist. Die Mitgliedschaft ist kostenlos und man kann sich über www.schepenkring.nl oder bei jeder Niederlassung anmelden.



Die IJssekdelta Marina Hattem und sechs weitere Schepenkring Niederlassungen sind Clubhäfen.

#### Flaggen aus Petflaschen



Die Dokkumer Flaggenzentrale und Semaphore Signs aus Rotterdam haben Flaggen entwickelt, die aus Recycling Petflaschen hergestellt werden. Das Tuch mit dem Namen Petflag, wird am 1. Juni in Dokkum vorgestellt. An diesem Datum wird auch ein Petflaschen Spanntuch an den Jumbo Supermarkt in Dokkum übergeben. Recycling

Petflaschen werden bereits seit einiger Zeit für Textilien verwendet. Auch wassersport. nl hat nun einen eigenen Wimpel mit dem WiN-Logo. Er hat die Masse 60 x 40 cm und ist eine Zierde für jedes Boot. Wer den Wimpel haben möchte, kann diesen gegen ein Gebühr für Porto und Verpakung von € 5,00 via info@ wassersport.nl bestellen.



Der Wimpel von WasserSport in Nederland.

#### **Antifouling Kontrollen**

Umwelt-Inspektoren von Wetterskip Friesland kontrollieren im Frühjahr Verkaufspunkte von Antifouling. Auch Boote können kontrolliert werden. Es wird streng darauf geachtet, ob illegales Antifouling vorhanden oder verwendet worden ist. Bei Kontrollen in 2015 und 2016 trafen die Beamten bei zwei Drittel aller kontrollierten Werften und Verkaufsstellen illegale Antifouling Produkte an. Verbotene Antifoulings Unterwasseranstriche die in den Niederlanden nicht zugelassen oder nur bei seegehenden Berufs- und Marineschiffen angebracht werden dürfen. Wenn bei einem Verkaufspunkt oder bei einer Werft verbotene Mittel konstatiert werden, müssen diese umweltgerecht entsorgt werden. Bei einer zweiten Übertretung riskieren Fehlbare eine Busse von € 2000,00. Bei Antifouling die bei Berufsfahrzeugen angebracht werden, erhalten die Werften den Rat diese nicht mehr zu verwenden und an die Lieferanten zu retournieren. Werften erhalten dieses Jahr direkt eine Busse, wenn nicht zugelassene Mittel verwendet wurden. Auf privaten Booten dürfen keine Antifoulings aus der Berufsfahrt angebracht Freizeitfahrzeuge werden. liegen oft am selben Liegeplatz und sind deshalb mit nicht zugelassenen Mitteln eine Gefahr für das Oberflächenwasser. In diesem Jahr werden Skipper von Privatbooten noch nicht gebüßt. In 2018 muss jedoch ein nicht zugelassener Unterwasseranstrich entfernt werden und es wird auch gebüßt. Es gibt auf dem Markt genügend gute Unterwasserfarben. Ob eine Zulassung besteht, ist auf der Farbdose ersichtlich.



Antifoulings müssen eine Zulassung haben.

#### Bitte mehr Klampen

Der kürzlich eröffnete neue Passantenhafen in Woudsend ist sehr schön geworden und passt gut in das Dorfbild. Allerdings wären mehr Poller oder Klampen durchaus wünschenswert, denn für kleine Boote wie etwa Schaluppen oder offene Segelboote, liegen die Festmachemöglichkeiten zu weit auseinander. Der neue Hafen darf überdies nur

von 08.00 bis 22.00 genutzt werden. Die Benutzung ist kostenlos und alle Geschäfte und Restaurants sind mit wenigen Schritten erreichbar. Gleichzeitig mit dem Passantenhafen wurde eine Wasserzapfstelle mit gratis Trinkwasser in Betrieb genommen. Der Hafen konnte mit durch das Friesische Seenprojekt realisiert wer-



Mit mehr Festmachemöglichkeiten noch attraktiver.



Wasserzapfstelle mit gratis Trinkwasser.

#### **Neue Fahrregeln**

Amsterdam zieht nicht nur Touristen, sondern auch Wassersportler magisch an. Verkehrsaufkommen auf den Grachten ist vor allem zwischen April und September ein Problem. Viele Freizeitboote mischen sich unter die Rundfahrtboote und behindern diese nicht selten. Die Stadt hat nun Maßnahmen getroffen, um den Verkehr auf dem Wasser sicherer zu machen. So wurde auf der Prinsengracht der Einrichtungsverkehr eingeführt und die Höchstgeschwindigkeit von 7,5 km/h auf 6 km/h herab gesetzt. Nur auf durchgehenden Fahrwegen wie IJ, Amstelroute und Kostverlorenvaarroute darf noch 7.5 km/h gefahren werden. Der Einrichtungsverkehr gilt auf der vollen Länge (3,2 km) der Prinsengracht. Zudem darf man den Grimburgwal nicht mehr vom Oudezijds Voorburgwal aus befahren. Zweitakt Außenborder die nicht der Europäischen Norm 2003/44EC

entsprechen, sind seit dem 1. Januar 2017 verboten. Musikanlagen (Gettoblaster) sind ebenfalls nicht gestattet und die Nichtbeachtung des Verbotes zieht für Private eine Busse von € 140.00 nach sich. Kommerzielle Unternehmen bezahlen sogar € 700,00. Es ist auch nicht erlaubt mit über 0.5 Promille Alkohol im Blut ein Boot zu steuern. Schiffsformen wie Donuts, Badewannen, Klompen oder die sogenannten Bierwasserräder sind verboten. Wer in der Innenstadt anlegen möchte, muss die BHG Binnenhavengeld Vignette deutlich sichtbar am Boot anbringen. Für Elektroboote gibt es spezielle und im Preis reduzierte Vignetten. Man darf auch nicht unter Brücken anlegen. Mit diesen Maßnahmen möchte Amsterdam unnötigen Lärm eindämmen, die Luftqualität verbessern und nicht zuletzt asozialem Verhalten von Pseudo-Wassersportlern einen Riegel vorschieben.



In Amsterdam gibt es strengere Fahrregeln.

#### Kriminalität im Hafen

Jede 7. im Hafen von Rotterdam arbeitende Person wurde schon von Kriminellen angesprochen, um gegen Geld bei verbotenen Handlungen mit zu helfen. Dazu gehören LKW-Fahrer, Mitarbeiter von Logistikunternehmen. Hafenarbeiter und sogar Zollbeamte. Kürzlich

wurde ein nicht amtlicher Inspektor für Ladungskontrollen verhaftet, der Beihilfe zum Schmuggel von Kokain leisten wollte. Inspektoren haben in zahlreichen Häfen Zugang. Auch für die Nutzung von Hafenpässen werden von der Unterwelt hohe Beträge bezahlt.

#### **Boot Holland 2017**

Leeuwarden: Die vom 10. bis 15. Februar 2017 abgehaltene Boot Holland war einmal mehr ein voller Erfolg. 35.540 Personen wollten die zahlreichen Exponate begutachten. Die Messe ist führend bei Motorjachten in Stahlbauweise. Insgesamt 45 verschiedene Modelle waren zu sehen. Bei Rheben Yachting etwa das Vorführschiff der Werft. Auf dem Messestand gab Arjan Rhee auch bekannt, dass der Betrieb von Lemmer nach Workum disloziert. Dies zusammen mit Aquamar Jachtbetimmering, einem Unternehmen das ebenfalls zur Rheben Holding gehört. Man findet beide Betriebe nunmehr am Kampwei 8 in 8711 HN Workum. Arian Bruintjes von Veno Yachting und Veno Heating Systems konnte auf der Messe erfreuliche Fakten vermelden. Einerseits konnte im Vorfeld ein Auftrag für den Bau einer Motorjacht verbucht werden. Andererseits laufen die Geschäfte mit den russischen Planar-Heißluftheizungen über Erwarten gut. Auch Lou Keikes, von Keikes Jachtbau aus Sneek war wieder auf der Messe vertreten. Präsentiert wurde eine Barkas Motorjacht. Zum Jahresbeginn konnten zwei Barkassen abgeliefert werden. Vedette Jachtbouw aus Ter Aar ist seit der Firmengründung vor 15 Jahren auf der Boot Holland vertreten. Hans und Marion van

Veen möchten die Messe keinesfalls missen, denn im Nachgang konnten noch immer Aufträge entgegen genommen werden. In diesem Jahr präsentierte die Werft ein Modell in Stahlbauweise, sowie eine Cantia, die noch immer unter dem früheren Namen Kent eine Legende ist. Das Messemodell in GFK-Bauweise brillierte unter anderem durch ein flexibles Motorfundament, das problemlos an verschiedene Einbaumotoren angepasst werden kann. Wiebke Veenje von Smelne Yachtcenter in Drachten präsentierte auf der Messe an einer eigenen Steganlage verschiedene neue und neuwertige Motorjachten. Im Gespräch mit Hans J. Betz äußerte sich Veenje sehr zufrieden über den Geschäftsverlauf. Zum Schluss war noch zu erfahren, dass Pieter Fokkema, der Proiektleiter der Boot Holland. nach 10 Jahren innerhalb des WTC Leeuwarden neue Aufgaben übernehmen wird. Fokkema hat wesentlich zum Erfolg der Messe beigetragen. Es ist ihm auch gelungen in einem relativ schlechten wirtschaftlichen Umfeld, die Hallen mit interessanten Exponaten zu füllen. Nachdem es in der Bootswelt wieder aufwärts geht, kann er das Ruder mit gutem Gewissen einem Nachfolger übergeben. Die Boot Holland 2018 findet vom 9. bis 14. Februar statt.



Familie Bruintjes: Planar Heizungen setzen sich durch.



Hans und Marion van Veen auf der neuen Cantia.



Flexible Motorfundamente bei der Cantia.



Arjan Rhee: Rheben Yachting ist nun in Workum.



Gespräch mit Wiebke Veenje von Smelne Yachts.



Pieter Fokkema übernimmt neue Aufgaben.



Lou Keikes war mit einer Barkas Motorjacht auf der Messe.











## Von Flaggen und Häfen

Die Beflaggung eines jeden Schiffes, ob auf Hochsee in der Handelsfahrt, auf Flüssen in der Binnenschifffahrt, oder bei Jachten und Booten in der Freizeitschifffahrt, lässt Rückschlüsse auf Reederei, Eigner und Schiffsführer zu. Vor allem Hobbykapitäne tun sich mit der korrekten Flaggenführung manchmal schwer, ja verschwenden kaum einen Gedanken daran. Dabei ist eine richtige Beflaggung die Visitenkarte eines jeden Schiffes. Beginnend mit der Nationale, die am Flaggenstock am Heck des Wasserfahrzeugs geführt werden muss. Sauberkeit und das Größenverhältnis zwischen Boot/Schiff sind wichtige Faktoren. Schmutzige, ausgefranste und ins Wasser hängende Flaggen sind eine Missachtung der jeweiligen Nationale. Friesland ist kein Staat, Europa auch nicht. Auch Europa-Flaggen mit einer kleinen Nationale sind nicht zulässig. In den Niederlanden schaut man relativ großzügig über solche Missstände hinweg. In vielen anderen Ländern kann man erhebliche Probleme bekommen, denn man fährt sprichwörtlich unter falscher Flagge. Auch der Heimathafen ist von Bedeutung, denn er dient zusammen mit dem Schiffsnamen Identifizierung eines der Wasserfahrzeugs. Doch wie "Heimathafen" wird definiert? Bei einem See- oder Binnenschiff ist der Heimathafen in der Regel der Sitz jeweiligen Reederei. Nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen (Steuervorteile, Sozial- und Sicherheitsvorschriften) werden immer mehr Schiffe ausgeflaggt

und fahren unter sogenannten Billigflaggen, wie beispielsweise unter Panama, ein Staat der durch Ausflaggungen mittlerweile über die weltweit größte Handelsflotte verfügt. In Deutschland wird übrigens eine Ausflaggung nur noch gewährt, wenn der Antragsteller die hierdurch für den Schifffahrtsstandort Deutschland entstehenden Nachteile ausgleicht. Neuerdings werden jedoch nicht nur Seeschiffe ausgeflaggt, sondern auch Binnenschiffe, darunter Fahrgastschiffe der KD Köln Düsseldorfer die mit der maltesischen Nationale



In Basel registriert und mit Schweizer Flagge unterwegs.



So ist es richtig.

und Heimathafen La Valetta auf dem Rhein herum schippern. Zahlreiche Hotelschiffe auf europäischen Binnenwasserstraßen führen am Heck die schweizerische Nationale und haben Heimathafen Basel. Das ist völlig korrekt, denn die Schweiz ist ein Rheinanliegerstaat, Basel Sitz einiger namhafter Reedereien und dem Rheinschifffahrtsamt. Das kleine Land hat sogar eine Hochseeflotte mit 49 Schiffen die allesamt in Basel registriert

Und die Freizeitschifffahrt? Hier geht aus der Literatur klar und deutlich hervor, dass der Heimathafen derjenige Hafen ist, wo der Eigner seinen Lebensmittelpunkt und Wohnsitz hat. Beispielsweise Essen, Köln oder Lahnstein. Heimathafen kann somit keinesfalls der Liegeplatz in den Niederlanden, beispielsweise Sneek oder Lelystad sein. Deshalb: Ein Schiff das eine deutsche Nationale führt, muss auch einen deutschen Heimathafen am Spiegel haben. Eigentlich logisch, denn Sneek und auch Lelystad liegen nicht in Deutschland. Einige Freizeitkapitäne werden nun auf begehren. Zu Unrecht, was ein Beispiel deutlich macht. Wenn ein in Berlin lebender Türke an seinem Boot die türkische Nationale führen würde und am Spiegel Berlin als Heimathafen verzeichnet wäre, könnte man den Aufschrei von der Spree bis zum Bosporus hören. Somit niederländischer Heimathafen = niederländische Nationale.

Deutsche Nationale = deutscher Heimathafen. Randbemerkung: Die niederländischen Behörden sehen bei Freizeitbooten die Flaggen/ Heimathafenfrage relativ pragmatisch. In vielen anderen Ländern geht man nicht so leichtfertig damit um und man muss mit entsprechenden Konsequenzen rechnen.

Es gibt noch weitere Eigenheiten die man über Flaggen wissen sollte. So gehört ein Flaggenstock aeboaener keinesfalls an eine Motorjacht und auch nicht an Motorschaluppen. Vielmehr sind diese Flaggenträger Rund- und Plattbodenschiffen mit angehängtem Ruder vorbehalten. Ein Clubwimpel wiederum muss die Form eines gleichschenkligen Dreiecks haben und gehört an Backbord unter die Saling, oder bei Motorbooten ohne Mast auf den Steven. Eine Gastlandflagge hisst man an Steuerbord unter der Saling. In den Niederlanden ist es zu einer lieben Tradition geworden, dass man per besuchte Provinz ebenfalls an Steuerbord eine kleine Provinzflagge führt. Es gibt auch die Besucherflagge, oftmals auch Trinkflagge genannt. Dann ist man an Bord willkommen, sollte aber einigermaßen trinkfest sein. Wünscht der Eigner keinen Besuch, hisst er an derselben Stelle eine blaue Flagge. Die Nationale wird von 08.00 bis Sonnenuntergang geführt. Wer diese über Nacht nicht einholt, "doet voor de hoeren (Huren) vlaggen", so wie diese Unsitte im Volksmund hierzulande genannt wird. Reklameflaggen von Biermarken oder Flaggen von Fußballclubs sind verpönt. Sie ziehen auch immer die Aufmerksamkeit der Wasserschutzpolizei auf sich. Bei Berufsschiffen sieht man nebst der Reedereiflagge auch Wimpel oder Flaggen von Schmierölen oder des Motorproduzenten. Das ist selbstverständlich in Ordnung und zeigt die Verbundenheit zu den jeweiligen Firmen, Auf Charterschiffen trifft man manchmal auch auf Totenkopfflaggen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich Seeräuber an Bord befinden

ist relativ klein. Vielmehr haben Kinder ihren Spaß daran, und das ist auch gut so.

Fazit: Auf Seeschiffen haben Flaggen eine lange Tradition und diesbezügliche Aufzeichnungen finden sich bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts. Schon damals legte man großen Wert auf eine ordnungsgemäße Flaggenführung. Dasselbe gilt auch heute noch, auch in der Freizeitschifffahrt. Deshalb Nationale nach Sonnenuntergang einholen, denn anders gerät man schnell einmal in Verdacht...., na Sie wissen schon....



Plattbodenschiff mit gebogenem Flaggenstock.



Seit wann liegt Herten NL in Deutschland?



Fährt mit Esso Motorenöl.



## Alkmaar: Käse und mehr

Alkmaar ist holländischer und traditioneller wie Holland, hat ein urholländisches und historisches Zentrum, zählt beinahe 400 sogenannte Reichsmonumnte und ist mehr als nur Käse, obwohl seine Einwohner liebevoll "Kaaskoppen" genannt werden. WasserSport in Nederland war für Sie vor Ort und besuchte nicht nur den Käsemarkt.

Die Bedeutung des Namens Alkmaar ist unklar. Erste Aufzeichnungen stammen aus dem Jahr 1063 und weisen auf die Siedlung "Alcmere" hin. 1132 wurde daraus "Alkmare". Als Graf Dirk VII van Holland in Zeeland Krieg führte, fiel sein Bruder Willem van Friesland 1195 in West Friesland ein. Die Gräfin Aleid van Kleef verjagte daraufhin ihren Schwager und schlug dessen Heer bei Alkmaar, wie der Ort nunmehr bezeichnet wurde. 1254 wurden Alkmaar durch Willem II van Holland Stadtrechte verliehen. Die Stadt war nunmehr auch ein Bollwerk im Streit mit den West-Friesen. Bei einem großen Brand im Jahr 1328 wurden zahlreiche Häuser ein Raub der Flammen. In 1492 begehrte das einfache Volk auf, da Brot und Käse immer

teurer wurden. 1517 kam es zu Plünderungen durch die berüchtigte "Zwarte Hoop" aus Arum. Arum ist ein Dorf in der Nähe von Harlingen. Kalvinistische Geuzen nahmen 1572 Alkmaarder Franziskaner Mönche gefangen. Die Gottesmänner wurden auf grausame Weise gefoltert und am 15. Juni 1572 in Enkhuizen ermordet. Auch die Spanier belagerten Alkmaar. Das war 1573. Allerdings konnten

diese mit heißem Teer und brennenden Sträuchern solange auf Abstand gehalten werden, bis Hilfe eintraf. In der napoleonischen Epoche wurde Nord-Holland zum Departement Texel und Alkmaar die Hauptstadt davon. Bereits 1799 erschien mit dem Titel "Alkmaarsche Courant" die erste Zeitung der Stadt. Der Nordholländische Kanal wurde 1824 eröffnet und führte damals noch um Alkmaar



Der "Tasman" setzt die Gewichte auf die Waage.



Käseträger bei der Arbeit.



Frau Antje trifft auf Fernost.



Folklore auf dem Wasser.



Die Diakonie.



Die historische Altstadt.

herum. Nunmehr verläuft der Kanal beinahe durch das Zentrum hindurch und trägt mit zum schönen Stadtbild bei. Zwischen 1865 und 1867 wurde die Bahnlinien nach Haarlem und Den Helder eröffnet. Es gibt auch zwei Bahnhöfe, nämlich die Stationen Alkmaar und Alkmaar-Noord.

In und um Alkmaar gibt es Industriebeverschiedene triebe und auch Kleingewerbe. Da in Amsterdam kaum mehr bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist, ist Alkmaar und seine Umgebung eine beliebte Alternative. Man ist schnell einmal in der Hauptstadt, profitiert vor Ort iedoch ebenfalls über eine hervorragende Infrastruktur und ein geselliges Zentrum mit vielen gemütlichen Kneipen und guten Einkaufsmöglichkeiten. Verschiedene Museen. beispielsweise das Beatles Museum, das Hollands Kaas-Museum im Waage-Gebäude und das

Nationale Bier-Museum. sind nur einige Stätten die Wissen, Zeitgeist und Kultur gleichermaßen vermitteln. Historische Gebäude wie das Stadthaus und die Sint Laurenskerk wiederum, lassen Rückschlüsse auf die reiche Vergangenheit von Alkmaar zu. Berühmt sind auch die sogenannten "Hofjes", Wohnstätten für Witwen und arme Bewohner der Stadt, die es seit dem späten Mittelalter gibt und auch heute noch bewohnt werden.

Doch was wäre Alkmaar ohne seinen traditionellen Käsemarkt? Nun, eine schöne und urholländische Stadt, jedoch nie so holländisch wie sie durch den Käsemarkt geworden ist. Es ist seit 1939 der einzige Markt auf dem Käse auf althergebrachte Weise verhandelt wird. Pro Markttag werden von April bis September jeweils an einem Freitag 40 t Käse umgesetzt. Um 10 Uhr wird die Anfangsglocke

geläutet und die Käseträger beginnen mit der Arbeit. Die Alkmaarder Käseträgergilde ist in vier Gruppen eingeteilt. Diese erkennt man durch den grünen, gelben, roten und blauen Farben. Sie tragen eine weiße Kluft sowie Strohhüte und haben verschiedene Bezeichnungen. So ist ein "Vastman" ein erfahrener Käseträger. Den "Tasman" wiederum ist der älteste Käseträger und ist an der schwarzen Tasche erkennbar. Er setzt die Gewichte auf die Waage. Der "Overman" ist der Vormann der jeweiligen Gruppe und trägt ein silbernes Schildchen mit einem Band mit der Gruppenfarbe. Der "Kaasvader" beaufsichtigt alle Gruppen und ist an seinem schwarzen Stock mit silbernen Knauf zu erkennen. Der "Provost" wird von den Käseträgern "Beul" (Scharfrichter) genannt, da er zu spät kommende Träger notiert und büßt. Und zum Schluss noch der Knecht Er ist der Mann für alles und noch mehr, ein Mann also der überall eingesetzt werden kann. Wer auf dem Käsemarkt in der ersten Reihe stehen möchte, sollte nicht erst um 10 Uhr vor Ort sein. Bereits vorher sind die besten Plätze belegt und das Gedränge sprichwörtlich. Chinesen mit Rollkoffern und Selfie-Sticks, Rentner mit Rucksäcken auf Bauch und Rücken, Reiseleiter mit Touristen aus aller Welt im Schlepp beherrschen das Bild. "Frau Ant-

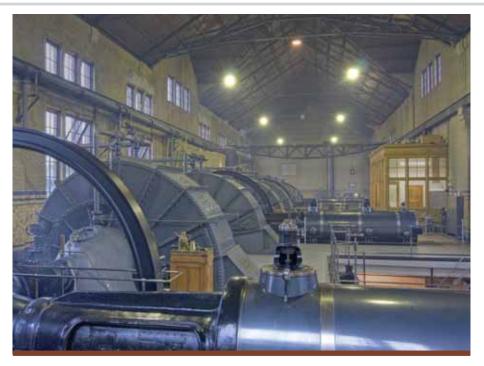
in Mehrfachausführung

darf selbstverständlich auch nicht fehlen. Ebenso wenig die Käseboote, die Folklore pur vermitteln. Wie bei allen Großanlässen ist auch auf dem Käsemarkt die Trainerhosenfraktion unterwegs. Deshalb: Vor Taschendieben sei gewarnt! Soviel zum Käse und den Käseträgern.

Alkmaar liegt zentral in der Provinz Nord-Holland. Im Stadtgebiet und auch im Stadtzentrum gibt es zahlreiche Liegeplätze. Durchfahrt mit dem Boot führt an monumentalen Gebäuden vorbei und ist sehr romantisch. Wer kein eigenes Boot besitzt kann an einer Grachtenrundfahrt teilnehmen oder ein Boot mieten. Nach Amsterdam bestehen sehr gute Bahnverbindungen und die Stadt selbst bietet zahlreiche Parkplätze in Parkhäusern und auf ungedeckten Parkfeldern am Stadtrand. Vor allem während den Käsemärkten sollte man keinesfalls einen Parkplatz nahe am Geschehen suchen, sondern ein Parkhaus benutzen. Tipp: Bei der "Hoogeschool" gibt es kostenlose Parkplätze und gleich nebenan auch Stellplätze für Camper. Mit Bus Nr. 6 kann man für € 2,00 in wenigen Minuten bis ins Zentrum gelangen. Nicht nur der Käsemarkt lohnt den Besuch von Alkmaar. Vielmehr ist die Vielfalt an Sehenswürdigkeiten mit ein Grund dafür, die die Stadt so attraktiv machen.



Liegeplätze gibt es sogar im Stadtzentrum.



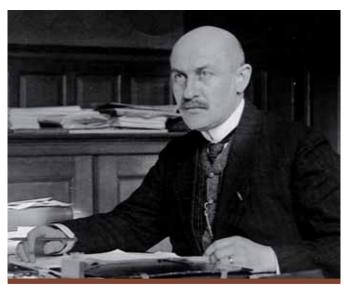
## Von Watt bis Wouda

Ein Mensch der die Welt veränderte war zweifellos James Watt. Ein anderer Mensch der die Welt zwar nicht veränderte, jedoch wesentlich dazu beitrug, dass Friesland buchstäblich nicht unterging, war Dirk Frederik Wouda.

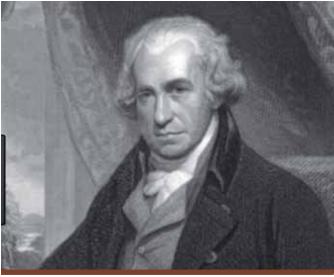
Der schottische Mechaniker James Watt (1736 bis 1819) entwickelte die erste wirkungsvolle Dampfmaschine. Im Gegensatz zu anderen Konstrukteuren trieb er seine Maschine mit verdichtetem Dampf an. Seine Technik machte Schluss mit den viel Kohle verbrauchenden Vorgängern. Mit Watt begann auch das Zeitalter der Industrialisierung. Welche Kraft im Wasserdampf steckt, entdeckte er bereits in seiner frühesten Jugend bei der Beobachtung des Teekessels seiner Mutter. In dieser Zeit wuchs in Großbritannien der Bedarf an Kohle stetig an, weshalb in immer tiefer gelegenen Flözen abgebaut werden musste. Allerdings gab es noch keine wirksame Methode, um das eindringende Wasser abzupumpen. Bereits

der Franzose Papin (1647 bis 1712) beschäftigte sich am Ende des 17. Jahrhunderts mit Dampf betriebenen Pumpen. Allerdings fehlte Papin das Wissen, um eine wirksame Pumpe herzustellen. Der englische Schmied Thomas Newcomen (1663 bis 1729) hatte da schon mehr Erfolg. Er entwickelte 1711 eine Dampfpumpe die erstmals in einem Bergwerk eingesetzt werden konnte.

Allerdings verbrauchte dieser Apparat enorm viel Kohle, weil der abkühlende Zylinder mit viel Dampf wieder aufgeheizt werden musste. James Watt wurde am 19. Januar 1736 in Greenock-on-Clyde (Westschottland) geboren. Sein Vater betrieb eine Schiffbau- und Instrumentenwerkstatt. James konnte deshalb schon als Knabe sehr gut mit Werkzeugen umgehen. Auch in Mathematik zeigte James Watt eine große Begabung. Sein Vater ließ ihn deshalb zum Mechaniker ausbilden. In Glasgow konnte keine geeignete Lehrstelle gefunden werden, weshalb der damals 18-jährige James hoch zu Ross in zwölf Tagen nach London ritt. Er ging bei einem Instrumentenmacher in die Lehre und kehrte 3 Jahre später nach Schottland zurück, fand eine Anstellung bei der Universität von Glasgow, die ihm auch eine Werkstatt zur Verfügung stellte. 1765 bekam er den Auftrag, eine Dampfmaschine von Newcomen zu reparieren. Er erkannte die Fehler die gemacht wurden und entwickelte im selben Jahr ein effizienteres Versuchsmodell Es befindet sich heute im Science Museum in London. Erst drei Jahre später konnte Watt mit Hilfe des Arztes und Stahlwerkbesitzers John Roebock ein größeres Versuchsmodell bauen. 1769 erhielt der Schotte ein Patent auf seine Maschine. Einige Jahre ging es Watt jedoch wirtschaftlich so schlecht, dass er gezwungen war eine Stelle als



Dirk Frederik Wouda.



James Watt



Blick in den Maschinensaal.

Landvermesser anzunehmen. 1774 machte er die Bekanntschaft mit dem erfolgreichen Unternehmer Matthew Bolton, der an die Ideen von James Watt glaubte. 1776 konnten die ersten beiden Maschinen in Betrieb genommen werden. Die eine für die Entwässerung in einem Bergwerk, die andere als Gebläseantrieb in einer Eisenhütte. Der Durchbruch war gelungen und die Dampfmaschine wurde laufend verbessert. Boulton und Watt verkauften ihre Maschinen jedoch nicht, sondern vermieteten diese an die Anwender. Leasing nennt man dies heute. Allerdings vernichtete die Dampfmaschine auch viele Arbeitsplätze, beispielsweise in der Textilindustrie, mit den entsprechenden sozialen Folgen. Watt starb 1819. Wo sich seine Grabstätte befindet ist allerdings nicht bekannt. Seit 1824 gibt es jedoch in der Westminster Abtei in London ein Monument, das an den genialen Konstrukteur erinnert

1880, 56 Jahre nach dem Tod von James Watt erblickte Dirk Frederik Wouda im kleinen Dorf Noordhoorn (Provinz Gronigen) das Licht der Welt. Er studierte an der Universität Delft und schloss sein Studium als Ingenieur ab. Nach verschiedenen Zwischenstationen kam er als Hauptingenieur zur Wasserschaft Friesland. Er entwarf das zwischen 1917 und 1918 in Lemmer Dampfschöpfwerk, erbaute das seit 1947 seinen Namen

trägt und 1920 von Königin Wilhelmina eröffnet wurde. Das Gebäude mit seinem Schornstein ist eine von weitem sichtbare Landmarke. Der Maschinenpark wiederum stammt aus der Feder von Professor Ingenieur J.C. Dijxhoorn. Es handelt sich dabei um vier Tandem Verbund-Dampfmaschinen bei der Maschinenfabrik Jaffa in Utrecht gebaut wurden. Jede Maschine leistet 500 PS und verfügt über jeweils zwei beidseitig ansaugende Zentrifugalpumpen. Hinzu kommen noch zwei weitere kleine Dampfmaschinen. In 1955 wurden die sechs mit Kohlen befeuerten Dampfkessel erneuert. 1967 erfolgte der Umbau für die Verwendung von schwerem Heizöl. 1961 starb Ingenieur Wouda. Sein Name bleibt jedoch eng mit der Dampfkathedrale in Lemmer verbunden. Kathedrale? Ja, das Bauwerk ist eindrücklich und seit 1998 Welterbgut der UNESCO. Obwohl des Woudagemaa" 1966 durch das "Hooglandgemaal" in Stavoren abgelöst wurde, wird es noch stets gehegt und gepflegt und ist heute das einzige und größte noch betriebsfähige Dampfschöpfwerk der Welt. Wenn das Pumpwerk in Stavoren das Wasser nicht mehr bewältigen kann, kann noch immer das Woudagemaal in Betrieb gesetzt werden. Es finden auch lehrreiche und interessante Führungen statt. Mehr Informationen findet man auf www.woudagemaal.nl







"Recreatiecentrum de Kluft" befindet sich im Nationalpark Weerribben-Wieden. Unser Jachthafen ist der ideale Ausgangpunkt für herrliche Tagesausflüge oder einen Kurzurlaub mit verschiedene 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
Fahrrädem
Kanus
Elektrobooten
Motorschaluppen
Schwimmen und
fischen möglich

'Für Refit und Unterhalt an Ihrem stolzen Besitz' Jachthafen Winterlager ▼ Full-service Neubau & Verkaut RFU Jachtspecialist - It String 9 - Jirnsum - T (+31)566 601881 www.rfu-jachtspecialist.nl - www.frisiancruiser.nl



## Einmal Amersfoort und zurück

Im Mai des letzten Jahres hatten wir bei Molenaar Yachtcharter in Woudsend die Louisiana gebucht und waren ein Wochenende mit diesem Schiff unterwegs. Zu dieser Zeit lag die Oklahoma noch in der Halle, aber man konnte bereits erkennen, dass dies ein prächtiges Schiff werden wird. Unser nächstes Charterboot?

Nun stehen wir am Steg und vor uns liegt ein wunderschöner Trawler, der für die nächsten vierzehn Tage unser Zuhause sein wird. Jaap Molenaar macht uns mit der Technik und den Feinheiten, unter anderem die elektrische Motorbedienung, der Jacht bekannt. Am frühen Nachmittag verlassen wir den Hafen und fahren in Richtung Sloten, wo wir an einem Marrekrite- Liegeplatz die Nacht verbringen.

Als Ziele haben wir uns in diesem Jahr die Städte an den Randseen gesteckt. Und so legen wir in der Frühe ab und fahren weiter nach Lemmer. An der Prinsess Margrietschleuse schleusen wir auf das IJsselmeer aus. Nach einer ruhigen Überfahrt laufen wir etwa drei Stunden später in Urk ein. Ein Spaziergang um den Hafen, zum Leuchtturm und weiter durch das beschauliche Fischerdorf ist hier Pflicht. Dabei genießen wir die Frühlingssonne und lassen uns den frischen Wind um die Nase wehen.

Nun ist es nicht mehr so friedlich. Der Wind hat aufgefrischt

und kommt mit 4 Beaufort aus Nordwest. Wir werfen unsere Leinen los und fahren mit ordentlich Rückenwind an der Küste entlang bis ins Ketelmeer. Oder sollen wir sagen: "Wir werden geschoben?" Nachdem wir das Ketelmeer durchfahren haben, erreichen wir das Vossemeer, mit dem auch die Randseen (Randmeren) beginnen. Nach Passage der Rogge-



Die Sägemühle in Woudsend ist immer noch betriebsbereit.



Sloten ist ein altehrwürdiges Festungsstädtchen.



Die Schleuse in Lemmer.

botsluis durchfahren wir das Drontermeer. Wir lassen Elburg im wahrsten Sinne des Wortes links liegen. Ein paar Kilometer weiter legen wir im Jachthafen Rivera Beach, der schon im Veluwemeer liegt, wieder an und erkunden noch ein wenig die Umgebung.

Elburg, gestern links liegen gelassen, aber nicht vergessen. Gestern war keine Zeit mehr. also statten wir der schönen Hansestadt mit seinem alten Fischerhafen heute einen Besuch ab. Wir genießen die morgendliche Ruhe und schlendern durch die Straßen und Gassen. Der Tag ist noch jung und so setzen wir unseren Törn fort. Wir hätten auch gerne Harderwijk besucht, aber bei der Anfahrt konnte man schon von weitem erkennen, dass die ganze Zufahrt zum Vissershaven und Lelyhaven eine einzige Baustelle ist. Sowohl an Land als auch im Uferbereich wird kräftig gebaut. Man kann erahnen, dass sich hier in der nächsten Zeit viel verändern

wird. Wir ziehen es vor weiter zu fahren und lassen das weithin sichtbare Dolfinarium an uns vorbeiziehen. Am Nachmittag laufen wir den Jachthafen Strand Horst in der Nuldernauw an, der sehr schön im Grünen liegt und hervorragenden Service bietet. Diese Aussage lässt sich auch auf alle anderen Jachthäfen an den Randseen übertragen.

Und wieder werfen wir die Leinen los. Nach einer Stunde Fahrt schleusen wir durch die Nijkerkschleuse in das Eemmeer. Einige Kilometer hinter Spakenburg verlassen wir die Randseen, um über die Eem nach Amersfoort zu gelangen. Bis hier hin ist der Fluss schiffbar, der sich beschaulich durch die flache Landschaft schlängelt. Ab und zu hat man auch mal eine Begegnung mit einem Berufsschiff. Leider spielt das Wetter nicht mehr mit und wir verbringen nach einem kurzen Spaziergang den Nachmittag an Bord. Es ist einfach zu kalt und reg-



Der markante Leuchtturm von Urk.



Einfahrt in die Roggebotschleuse.



Der Jachthafen Riviera Beach mit Camping.



Fischer auf den Randseen.



Botter im Hafen von Elburg.



Das neue Hafengebäude in Elburg.



Rechts im Bild das Delfinarium in Harderwijk.



Die Eembrücke musste geöffnet werden.



Der Stadthafen von Amersfoort.



Das Aquädukt bei Harderwijk.

nerisch. An diesem Morgen zeigt sich der Himmel wieder freundlicher und wir nutzen den Vormittag um Amersfoort noch einmal anzuschauen. Auf kurzen Wegen fängt man mit der Kamera Motive ein, wie sie nicht gegensätzlicher sein könnten. Vor dem Stadttor, das um 1420 erbaut wurde, steht auf dem gegenüber liegendem Ufer Architektur der modernen Art. Geschäfte. Büros und Restaurants haben sich hier niedergelassen. Und zwischen diesen Gegensätzen fahren im Takt von 10 Minuten Personen- und Güterzüge durch diese Kulisse. Geht man durch das altehrwürdige Koppeltor ist man in der malerischen Altstadt, mit einem sehr schönen Marktplatz und einigen verträumten Gassen. Auch hier laden wieder viele Geschäfte zum Bummeln ein und dazwischen wieder sehr alte Gebäude die entdeckt werden wollen. Nach unserer Erkundungstour setzen wir uns mit dem Brückenwärter in Verbindung um eine Brückenöffnung zu

vereinbaren. Wir fahren die Eem wieder stromabwärts bis zu den Randseen, wo wir vor dem Jachthafen t' Raboes an einem freien Anleger festma-

Dass wir nach 18 Kilometer Fahrt am Vortag hier liegen geblieben sind hat seinen Grund. Unser Sohn hat sich für einen Besuch angemeldet und bringt auch unsere Enkelin mit. Wir treffen uns zeitig am Morgen und frühstücken gemeinsam. Dann geht es los und unter den kritischen Blicken der Enkeltochter muss Opa beweisen dass er noch genauso gut Boot fahren kann wie im letzten Jahr. Wir besuchen Spakenburg, bekannt für seine alte Botterwerft, wo heute noch diese hölzerner Schiffe repariert werden. Diese ehemaligen Fischerboote liegen teilweise restauriert im Oude Haven an der Kaje. Nach einem erlebnisreichen Tag kehren wir zu unserem Treffpunkt zurück.

Unsere Vorräte gehen zur



Amersfoort hat viele historische Gebäude.



Der Markt in Amersfoort.

Neige und deshalb laufen wir zuerst Almere an, das in der Provinz Flevoland liegt. Obwohl der Hafen schön ist und zum Verweilen einlädt, bietet die Stadt sonst nicht viel. Almerehaven ist ab 1975 auf dem Flevopolder gebaut worden und schon etwas in die Jahre gekommen. Nach dem Einkauf setzen wir unsere Reise fort. Es zieht uns wieder auf die andere Seite der Randseen. In westlicher Richtung durchfahren wir das Gooimeer bis zum Jachthafen Naarden. Bewegung tut gut und deshalb machen wir uns zu Fuß auf den Weg in die Festungsstadt. Hier gibt es sehr viel zu entdecken. Allein die Festungswälle die die Stadt sternförmig umschließen, sind sehenswert. Behütet liegt innen ein pittoreskes Städtchen in dem die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. In diesem Jahr ist auch ein Stadtplan in deutscher Sprache erschienen, der bei VVV kostenlos erhältlich ist. Darin sind alle Sehenswürdigkeiten mit einem roten Punkt und



Fahrt über die Grachten.

alle Restaurants mit einem blauen Punkt markiert. Beim Blick auf die Karte fällt auf, dass die blauen Punkte in der Überzahl sind.

Der heutige Tag beginnt mit viel Sonne und einem herrlich blauen Himmel. Es macht großen Spaß bei so tollem Wetter abzulegen und dem nächsten Ziel entgegen zu fahren. Hinter der Hollandsebrug beginnt auch schon das IJmeer. Wir richten unseren Kurs nach Norden, denn Lelvstad wartet auf uns. Leider bleibt es nicht so schön. Bei mittlerweile durchwachsenem Wetter und tief hängenden Wolken laufen wir den Bataviahafen an. Spazieren gehen macht wenig Spaß bei diesem starken Wind. Wir schlagen den Weg zur Batavia Werft ein. Man sieht schon von weitem den Nachbau des alten Handelsschiffes im Wasser liegen. Leider sieht das Schiff bei diesem grauen Himmel auch sehr traurig aus. Wir ändern noch mal die Richtung und gehen zum hiesigen Fas-



Gesellige Kneipen in der Altstadt von Amersfoort.



Plattbodenschiffe im Oude Haven Spakenburg.



Das Utrechter Tor in Naarden.



Der Bataviahafen in Lelystad.



Outlet Center Lelystad.

hion Outlet. Hier schlendern wir durch die Geschäfte und ich finde eine schicke Jacke. Das hebt die Stimmung bei Frau Bäcker!

Und heute Morgen hat sich sogar die Laune des Wetters gebessert. Die Sonne lacht vom Himmel und es ziehen die typischen Schäfchenwolken über das Land. Oder sollte man sagen: "Die Schäfchen laufen?" Die Wolken werden nämlich von einem ordentlichen Wind voran getrieben. Auch uns treibt es weiter, denn eigentlich wollten wir nach Lemmer. Als sich nach dem Schleusen das Tor der Houtribschleuse öffnet. schauen wir auf kabbeliges Wasser. Die Fahrt geht weiter . . . umkehren können wir immer noch. Nach drei Stunden Fahrt sind wir vor Urk und uns wird es auf dem IJsselmeer langsam zu ungemütlich. Wir entscheiden hier den sicheren Hafen anzulaufen und machen erst einmal Pause. Eigentlich wollten wir durch den Polder weiter in Richtung Lemmer fahren, aber dann haben wir beschlossen hier zu bleiben. Urk ist eine der reichsten Gemeinden des Landes und hat eine der weltweit größten Fischfangflotten. Die Einwohner gelten als sehr gottesfürchtig. Wer auf oder an einem Urker Schiff arbeiten möchte darf keinesfalls fluchen, denn dies könnte zur Entlassung führen. Die großen Fischtrawler sehen den Heimathafen Urk praktisch nie, sondern sind allenfalls in Harlingen zu beobachten. Gefischt wird weltweit. Noch heute lassen Urker Fischer ihr Leben auf See. Besonders

eindrücklich wird dies an der Fischer-Gedenkstätte dokumentiert, wo alle Seeleute aufgeführt sind, die die See nicht mehr zurück gegeben hat. In früheren Jahren waren auch viele Familienväter mit ihren Kindern darunter. In einer älteren Ausgabe von WasserSport in Nederland hat Hans J. Betz unter dem Titel "Des Fischers Brot ist auch der Tod" geschildert, welche Dramen sich abgespielt haben.

Vom stürmischen Wetter des Vortages ist nicht mehr viel zu spüren. So beschließen wir über das IJsselmeer nach Lemmer zu fahren. Dabei umfahren wir auch ein zweites Mal den Windpark Westermeerwind, der sich von Urk bis Lemmer zieht. Es sind insgesamt 86 Turbinen, von denen 48 Stück im Wasser stehen. Die Nabenhöhe einer Turbine beträgt 95 Meter. Ist die Spitze des Propellers am höchsten Punkt, misst das Windrad 148,5 Meter. Die Princess- Margrietschleuse ist das Tor zurück nach Friesland und wir sind froh wieder im Binnenland zu sein. Im Rückblick war es anstrengend, da auch größere Etappen gefahren wurden und ein wenig Abenteuer war auch dabei. Nebenbei ging es im Flevopolder und auf dem IJsselmeer stürmisch zu. Von nun an lassen wir es sehr ruhig angehen. Wir fahren auf direktem Weg nach Joure. Hier sind wir gerne um zu entspannen. Der Passantenhafen ist idyllisch im Grünen gelegen und nach wenigen Gehminuten ist man in der kleinen aber feinen Einkaufsstraße.

Der starke Wind, der uns während unserer ganzen Reise um die Nase wehte, hat sich gelegt. Freudig legen wir ab und genießen die ungewöhnlich ruhige Fahrt nach Sneek. Wir bummeln durch die wuselige und quirlige Stadt, vorbei am Wassertor und gehen durch die Einkaufsstraßen. Zurück beim Schiff nutzen wir das schöne Wetter um das Bi-

minitop wieder auf zu bauen und machen nebenher noch klar Schiff. Morgen kehrt die Oklahoma zur Charterbasis in Woudsend zurück.

Text: Erich & Petra Bäcker Bild: Erich & Petra Bäcker, Beatrice Betz-Tobler

Schlussredaktion: Hans J. Betz

#### **Daten und Fakten**

Die Oklahoma ist ein Trawler aus dem Hause Hemmes, mit der genauen Bezeichnung "C 31 Grand Bahama". Die Wasserverdrängung beträgt 14 t. Der Maschinenraum ist gut isoliert und die 103 PS starke Solé Mitsubishi 6 Zylinder Maschine arbeitet recht leise. Jaap Molenaar hat das Schiff selbst entworfen und viel Wert auf Sicherheit und Stabilität gelegt. Der Steven und der Kiel, sowie die Spanten wurden verstärkt. Selbst die Stoßkanten im Heck, es sind drei übereinander, fallen kräftiger aus als üblich. Die stabile Reling mit einem Durchmesser von 43 Millimeter und das durchlaufende Schanzkleid vermitteln in jeder Hinsicht ein sicheres Gefühl. Handläufe sind überall da vorhanden, wo man sie braucht. Bugund Heckstrahlruder geben bei Bedarf den nötigen Schub zur Seite, sodass auch schwierige Manöver ein Kinderspiel sind. Über eine Treppe kommt man zur sehr großen Flybridge. Der Fahrstand ist mit allem

ausgestattet was nötig ist und man kann bei schönem Wetter herrlich die Landschaft genießen.

Über die offene Plicht erreicht man den gemütlichen Salon mit viel Stauraum. Der Rudergänger hat auch vom zweiten Führerstand im Sa-Ion eine gute Rundumsicht. Besonders lobenswert ist die Tatsache, dass es einen Mitfahrerstuhl gibt und so kann Man(n) oder Frau während der Fahrt am Geschehen teilnehmen. Zwei Stufen tiefer kommt man zur gut ausgestatteten Kombüse und dem gegenüber liegenden Bad mit integrierter Dusche. Im Vorschiff befindet sich die Schlafkabine mit V - Betten und es mangelt auch hier nicht an reichlich Stauraum. Die Betten sind recht groß ausgefallen und gute Matratzen runden das Ganze positiv ab. Besonders lobenswert ist die Tatsache, dass es im ganzen Schiff eine Zentralheizung gibt und im Bad eine Fußbodenheizung integriert ist.



In Sneek lohnt sich ein Stadtrundgang immer.





# Von Friesland in das Burgund Teil 2

In der letzten Ausgabe berichteten Urs Gysin und Doris Mosimann über ihre Fahrt mit der Valk Vlet vom Burgund nach Friesland. Nach Unterhalt- und Umbauarbeiten erfolgte eine winterliche Fahrt zurück ins Burgund.

Im Februar 2016 sind wir in Woudsend zu unserer Rückreise ins Burgund aufgebrochen und auf dem direkten Weg nach Lemmer gefahren, wo wir das Wochenende verbrachten. Am Montag ging es weiter auf der Lemstervaart und der Zwolse Vaart in Richtung Overijssel. Wir haben uns für die "interne" Route entschieden, weil um diese Jahreszeit die Fahrt über das IJsselmeer nicht unbedingt empfohlen wird. Wir verfolgten unseren Weg zum Zwarte Meer, Ketelmeer und auf den Randseen in Richtung Muiden. Die Fahrt

auf dieser Strecke war recht ruppig, die Temperatur auch tagsüber unter Null, Regen und Schneeschauer begleiteten uns, und in der Gegend von Harderwijk konnte unser Schiffchen sich sogar kurzfristig als Eisbrecher bewähren. Die Eisschicht war zwar dünn, aber die Ge-

räusche des brechenden Eises bleiben in unseren Ohren als spezielle Erinnerung haften.

In Muiden haben wir unsere Freunde Dia und Leo aus dem rund 25 Kilometer entfernten Amsterdam zur Schlüsselübergabe getroffen. Sie werden im April



Das Schiff ist fahrklar und kann eingewassert werden. Alle Umbauten wurden zur vollen Zufriedenheit ausgeführt.



Bei der Fahrt über das Ketelmeer herrschte schlechtes Wetter und bei Harderwijk wurde das Boot sogar zum Eisbrecher.



Die van Leerbrug in Vreeland war geschlossen.



Unterwegs in Richtung Utrecht.

unser Auto ins Burgund bringen. Im Sommerhalbjahr bewohnen sie ein schönes Anwesen eine Viertelstunde von uns entfernt. So kommt der Skipper in den Genuss, die Reise nur einmal statt dreimal zu machen – im Gegensatz zur herbstlichen Hinfahrt nach Friesland. Für die Weiterreise gab es zwei Optionen: Den Amsterdam - Rheinkanal (mit sehr viel kommerziellem Verkehr) oder das Flüsschen Vecht und der Perspektive auf die Durchfahrt durch die Grachten von Utrecht. Wir haben uns für die zweite Variante entschieden, und das war gut so. Pittoreske Landschaft, schmucke Dörfer und stattliche Anwesen wurden passiert. Schleusen sind kaum ein Thema, umso mehr die Zugbrücken. Deren Bedienung obliegt je nach Abschnitt der Gemeinde, der

Schifffahrtsbehörde oder der Region. Alles klappte soweit wie am Schnürchen - bis zur Brücke in Vreeland. Ein Anruf auf die gemäß Karte zuständige Telefonnummer brachte nichts. Und die Nachfrage in der benachbarten Nobelherberge zumindest die Gewissheit, dass der zuständige Brückenwart momentan im Urlaub sei. Alternativrouten wurden evaluiert, also eine halbe Tagesreise zurück und doch noch auf den Amsterdam - Rheinkanal? Und da kam der Engel vom Himmel in Form eines Passanten, ehemaliger Marinier, der unsere Situation erkannte. Ein Anruf beim Bürgermeister und es war klar, dass die Brücke am anderen Morgen für uns bedient wird. Notgedrungen sind wir am Abend in der Michelin-Stern-dekorierten Herberge nebenan eingekehrt und haben ein wahrhaft kulinarisches Erlebnis und ein etwas leichteres Portemonnaie für die Nacht mit an Bord genommen.

Je näher man Utrecht kommt, umso feudaler werden die Villen, die das Ufer der Vecht säumen. Eine prima Einstimmung auf die folgende Durchfahrt der Utrechter Gracht. Sie erfordert Einiges an Geschick für den Schiffsführer, vor allem, wenn gerade noch Bauarbeiten im Gange sind. Deswegen konnten wir für die Nacht nicht im anlegen und Zentrum mussten bei den Noorderschleusen Halt machen. Der Bus brachte uns zurück ins Stadtzentrum und zum Aperitif bei herrlicher Sonne im Freien an der Gracht. Auf dem Merwedekanal ging es wei-

ter südwärts, ein kurzes Stück den Waal hinauf in die Afgedamte Maas und die Bergsche Maas nach 's Hertogenbosch, eine Stadt, die uns angenehm überrascht hat. Gute Anlegemöglichkeit im Zentrum, hübsche Altstadt und frohes Treiben in den Gassen. Sonntag war für uns Ruhetag. Um die Mittagszeit beobachteten wir eine Völkerwanderung auf der vor uns liegenden Brücke, die ins Zentrum führt. Das Volk strömte zum Karnevals-Umzug. der wegen Sturmböen am eigentlichen Datum im Februar verschoben wurde. So kamen wir Basler Fasnächtler in den Kulturgenuss eines Holländischen Karnevals mit aufwändig dekorierten Wagen, Musik-Kapellen und vorwiegend in den Stadtfarben gelb/rot gekleideten Gruppen.



Eine Villa an der Vecht.



Karneval in `s Hertogenbosch.



Die Zitadelle von Namur ist beeindruckend.

Auf der Zuid-Willemsvaart kamen wir flott voran, bei meist trockenem Wetter. Vor Lozen wurde die Grenze nach Flandern passiert, einher ging das Lösen der Vignette à 40 Euros für die Fahrt auf den Wasserstraßen Flanderns. In Wal-Ionien, dem anderen Teil Belgiens, werden keine Gebühren erhoben. Tagesetappen von 6 bis 7 Stunden waren nun die Regel. Unsere beiden Kater haben sich übrigens wieder prima ans Schifferleben gewöhnt. Bei ihrem abendlichen Landgang kam dann auch mal eine Maus mit an Bord. Anderntags war sie wieder von Bord und der p'tit Baron – so der Name unseres Schiffes - unterwegs Richtung Maastricht. Nochmals ein paar wenige Kilometer auf niederländischem Gewässer die Maas hoch, die dann an der Belgisch/Wallonischen Grenze zur Meuse wird. Diese Strecke kannten wir ja von der Hinfahrt. Diesmal haben wir für die Nacht in Liège fest gemacht. In Namur haben wir zwei Nächte eingeplant. Wir sind nun zwei Wochen unterwegs, voll im Plan und konnten uns einen Ruhetag leisten. Die Anlegestelle an der Meuse, oberhalb des Zuflusses des Sambre war zwar noch im Winterschlaf, aber Strom und Wasser gab es allemal. Beeindruckend der Blick auf die gegenüberliegende, nachts beleuchtete Zitadelle von Namur. Sicherheitshalber rief ich am Freitag vor Büroschluss die VNF (Französische Schifffahrtsbehörde) an um abzuchecken, ob der Canal de la Meuse ohne Einschränkung befahrbar ist. Und siehe da: Surprise, surprise! In der Gegend von Givet sei eine Schleuse "en panne" und die Reparatur dauere bestimmt einen Monat! Hier auf der belgischen Meuse wusste davon niemand was und - hätten wir nicht angerufen - wären wir am Sonntag weiter getuckert, um dann irgendwo in den Ardennen an einer Schleuse anzurennen. So war also - wie schon bei der Hinfahrt - nichts mit der kürzesten Route zurück ins Burgund und wir mussten wohl oder übel nochmals den Grand Boucle über den belgischen Canal du Centre, Canal de Nimy und den Escaut Richtung Valenciennes machen.

Ab Valenciennes hätten wir dieselbe Route wie im Herbst einschlagen können. Als Alternative bot sich der Weg über den Canal du Nord, die Oise und ab Conflans St. Honorine die Seine Richtung Paris an. Die Wetterprognosen waren für die ganze kommende Woche gut und wir mussten nicht mit allzu starker Fließgeschwindigkeit wegen Regen oder gar mit Hochwasser rechnen. Also ging es los mit erstaunlich mäßiger Berufsschifffahrt, wenigen Schleusen und herrlichem Wetter. Im Port de Plaisance Arsenal, mitten in Paris. hatten wir für drei Nächte reserviert und bei dieser Gelegenheit erfahren, dass der Canal Saint Martin wegen Unterhaltsarbeiten geschlossen war. Ich hätte die innere Route über die Pariser Kanäle favorisiert. weil szenisch interessant und weniger anstrengend als auf der Seine. Ja nun. Schleusenschiffer müssen flexibel sein und so kamen wir wieder in den Genuss. den Eifelturm und all die anderen Monumente entlang der Seine "vom Schiff aus zu sehen". Zu dieser Jahreszeit sind noch relativ wenige Rundfahrtboote unterwegs und so war die Durchfahrt durch die fran-

zösische Metropole nicht allzu anstrengend. In Paris stieg übrigens unsere Webasto-Heizung aus. Wir bestellten einen Service-Fachmann in den Hafen Arsenal.. Nach einer guten Stunde Arbeit war das Ding wieder funktionstüchtig. In der Zwischenzeit hatten wir uns während der Fahrt und abends am Landstrom mit einem elektrischen Heizlüfter etwas Wärme ins Boot geholt. Sobald die Sonne schien, genügte ihre Wärme absolut. Der Besuch der Fondation Louis Vuittons mit einer eindrücklichen Ausstellung moderner chinesischer Kunst und ein Abend im Moulin Rouge mit einer Show der Extraklasse waren Kontraste unseres Stopovers in Paris. Am 25. März hatten wir auf 8 Uhr die Schleusung zur Ausfahrt aus dem Arsenal in die Seine bestellt. Ecluse en panne! Eines der oberen Schleu-



Der Eiffelturm vom Wasser aus.



Auch in Frankreich gibt es vereinzelt Klappbrücken.



Schleusen sind eine schmutzige Angelegenheit.



Schleuse mit schrägen Wänden an der Yonne.

nen. Schließlich wurden wir anderthalb Stunden später von Hand und in Millimeterarbeit durch das eine offene Schleusentor geschoben. Wäre unser Schiff anstatt 3,65 m 3,70 m breit, hätte es nicht funktioniert! So waren wir klar die Haute Seine in Angriff zu nehmen. Erste Etappe war Melun, wo wir als einziges Schiff am Passantenquai lagen. Und in Montereau Faut Yonne waren wir das erste Schiff der Saison. Hier blieben wir zwei Tage, um danach ab Montag die Yonne hochzufahren.

sentore ließ sich nicht öff-

Bis zum 11. April wollten wir wohl im Burgund eintreffen. Bis dann musste aber noch den Burgunderkanal von hinten aufgerollt werden. Das waren bis zu

unserem Heimathafen immerhin noch 143 Schleusen, so quasi das Dessert unserer halbjährigen Reise. Am 1. April (kein Scherz) kam ein Freund an Bord und löste Doris als Matrosin ab. Sie wollte dann mit seinem Wagen und mit unseren Katzen nach Hause fahren, um die neue Saison in unserem Restaurant und in unserer Pension vorzubereiten. Allerdings gab es noch einen schmerzlichen Zwischenfall. Doch davon mehr im Nachwort.

Fazit: Eine phantastische Reise, obwohl nicht immer die Sonne schien und es manchmal recht kalt war. Wir haben jedoch viele unvergessliche Erlebnisse mit nach Hause genommen. Bevor Doris von Bord ging, ist Kater Sämi leider



Winterstimmung in Frankreich.



Noch 143 Schleusen bis in den Heimathafen.



Meist allein auf weiter Flur und nur wenig Berufsfahrt.

verschwunden und auch nicht mehr aufgetaucht. Wir haben lange nach ihm gesucht und sind auch später mit dem Auto nochmals zu dem Ort gefahren, wo er zuletzt gesehen worden ist. Was mit ihm geschehen

ist, wissen wir leider nicht. Trotzdem, wir würden die Reise auch im Winter nochmals machen, auch mit "Schiffstieren" an Bord.

Text und Bild: Urs Gysin

#### **Urlaub im Burgund**

Als passionierter Schleusenschiffer hatte ich nach der Pensionierung Ende 2007 die Idee, ein dem Verfall gewidmetes Schleusenwärterhaus an einem idyllisch gelegenen Ort in Frankreich zu renovieren, als Zweitwohnsitz herzurichten und damit zum Erhalt eines Kulturgutes beizutragen. Das Projekt bestand zudem aus dem Einbau einer kleinen Ferienwohnung (Gîte), der Einrichtung einer Boutique mit dem Verkauf von Getränken, Eis

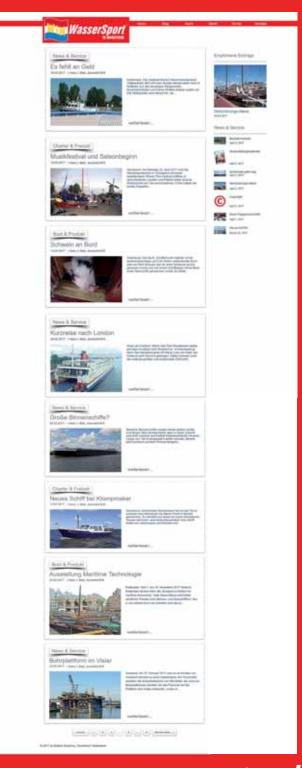
und lokalen Spezialitäten an die vorbeikommenden Radfahrer, Freizeitschiffer und Wanderer. Gleichzeitig erstellte VNF als Betreiber des Kanals einen Anlegequai für 4 bis 6 Schiffe. Seit meine Partnerin Doris permanent vor Ort sein kann, ist eine "Petite Restauration" hinzuaekommen.

Informationen zum Burgunderkanal: https://de.wikipedia.org/wiki/Canal de Bour-



Restaurant mit Zimmervermietung im Schleusenwärterhaus. Weitere Informationen auf www.la34s.fr.

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





## 25 Jahre Jachtcharter Klompmaker

Wie schnell die Zeit vergeht stellt man erst dann fest, wenn wieder ein Jubiläum in der Agenda steht. Dann schwelgt man in Erinnerungen und sagt auch schon mal: "Weisst du noch"? So erging es auch den WasserSport Machern als sie feststellen mussten, dass sie vor 20 Jahren bei der Einwasserung und der Taufe der vierten Kutterjacht von Jachtcharter Klompmaker in Lemmer anwesend waren. Doch die Geschichte des renommierten Unternehmens beginnt einige Jahre früher, nämlich 1988. Damals legte die Familie Klompmaker den Grundstein für das Unternehmen mit einem Konstruktionsbetrieb. Produziert wurden Tanks für die Milchwirtschaft und NIRO-Beschläge für Boote. Bald einmal kam der Wunsch auf, eine eigene Motorjacht zu bauen. In Stavoren sahen Bouwe und Margreet Klompmaker ihr Traumschiff liegen. Es war eine Kutterjacht die von Lammert Huitema entworfen wurde. In den Abendstunden wurde hart gearbeitet. Bouwe, Schwager sowie Schwiegervater bündelten ihre Kräfte und nach über einem Jahr war das erste Schiff fahrklar. Es wurde auf den Namen Margreet getauft und eingewassert. Der Nachbar der bereits im Chartergeschäft tätig war, wollte das Schiff für die Klompmakers vermieten. Ein logischer Schritt? Nein, denn Bouwe und Margreet sahen schnell einmal, dass man es

besser machen konnte. Deshalb wurde der Bau einer zweiten Jacht beschlossen und die Vermietung selbst in die Hand genommen. Am Wasser konnte ein Grundstück erworben werden. Es entstanden in der Folge fünf Liegeplätze. Fortan wurden unter dem Namen Jachtcharter Klompmaker zwei Motorjachten, die Margreet und die Hennie vermietet und alle zwei Jahre entstand eine neue Kutterjacht, die der Flotte zugefügt wurde. Alle Schiffe entstanden vollstän-



Am alten Standort in Lemmer.



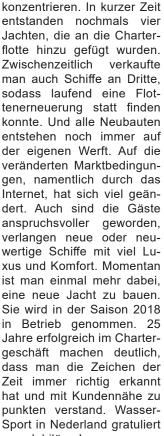
Ein neues Schiff hängt am Kran und wird eingewassert.



Die Hennie wurde noch in Lemmer zu Wasser gelassen.

dig auf der eigenen Werft.







Die Antoinette, eine klassische Kutterjacht von Klompmaker.



Mit der Motorjacht Jeanette unterwegs.



Die Michelle auf verschlungenen Wegen.



Noch in Lemmer: Die ersten zwei Klompmaker Kutterjachten.



Auch die Elaine.bietet viel Komfort und Luxus.

#### Aus der Maklerwelt

WasserSport in Nederland im Gespräch mit Evert Jansen, dem neuen Eigentümer von Jachtbemiddeing van der Veen im friesischen Terherne.

W.i.N. Herr Jansen, Sie haben im vergangenen Jahr Jachtbemiddeling van der Veen übernommen. Was hat Sie zu diesem Schritt bewogen?

E.J. Ich hatte bereits in Groningen auf dem Gelände der ehemaligen VEHA Werft einen Wassersportbetrieb. Allerdings waren da die Erweiterungsmöglichkeiten beschränkt. Mit dem Erwerb des Betriebs in Terherne besteht dieses Problem nicht mehr.

W.i.N. Seit wann sind Sie im Wassersportsektor tätig, was haben Sie vorher getan?

E.J. Ich habe seit 2010 professionell mit Booten zu tun. In Groningen habe ich Boote vermietet und vermittelt. Zuvor war ich im Ausbildungswesen tätig.

W.i.N. Van der Veen ist ein bekannter Name im Wassersportland. Wird der Name beibehalten oder nutzen Sie mittelfristig ihren eigenen Namen?

E.J. Ein Namenswechsel ist nicht beabsichtigt. Van der Veen ist ein Begriff in der Bootswelt, ja sogar europaweit ein bekannter Name.

W.i.N. Sie haben ein relativ breites Programm. Wie viel kostet das günstigste Boot und wie viel muss man für die teuerste Jacht hin blättern?

E.J. Momentan kann man bei uns eine Molenmaker & Mantel für € 13.950,00 erwerben, oder stolzer Kapitän auf einer luxuriösen Atlantic 460 zum Preis von € 599.000,00 werden.

W.i.N. Wie viele Boote befinden sich derzeit im Angebot, woher kommen die Anbieter und Käufer, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländer.

E.J. Derzeit betreuen wir etwa 180 Eigner mit ihren Booten. Verkäufer und Käufer kommen hauptsächlich aus den Niederlanden, Deutschland und der Schweiz. Auch zahlreiche Engländer zählen wir zu unseren Kunden. Wassersportler aus den USA, Australien und sogar aus Neuseeland finden ebenfalls den Weg zu uns. Diese Gruppe kauft ein Boot, reist durch verschiedene europäische Länder und bietet es danach wieder bei uns zum Kauf an.

W.i.N. Sie sind nicht nur Makler, sondern betreiben in Terherne ein Wassersportzentrum mit Werkstatt, Tankstelle, Ship Shop und Jachthafen. Wie viele Arbeitnehmer beschäftigen Sie?

E.J. Wir beschäftigen in den verschiedenen Sparten 12 Personen.

W.i.N. Neu vermieten Sie auch Sloepen (Schaluppen). Das Mietprogramm umfasst derzeit zwei Tenderboote. Besteht in diesem Segment nicht bereits ein Überangebot, wie möchten Sie diese Boote auslasten?

E.J. Die Nachfrage ist immer noch groß und an schönen Tagen sind auch die Boote von unseren Mitbewerbern schnell einmal ausgebucht. Unsere Mietpreise bewegen auf dem Niveau unserer Kollegen.

W.i.N. Möchten Sie das Angebot auch mit Motorjachten erweitern?



E.J. In der Tat möchten wir kurzfristig vier bis fünf neue oder neuwertige Mietjachten auf dem Wasser haben und vermieten.

W.i.N. Wie sehen Sie Ihr Unternehmen am Markt positioniert. Sehen Sie sich als Makler für alle Wassersportler, also für kleine und große Geldbeutel und für kleine und große Jachten?

E.J. Wie Sie selber feststellen können, haben wir eine sehr große Angebotspalette und sind deshalb sehr breit aufgestellt, also der Anlaufpunkt für alle Wassersportler.

W.i.N. Van der Veen hat auf der Boot Holland einmal mehr hochwertige Gebrauchtschiffe präsentiert. Lohnt sich der Aufwand für Sie?

E.J. Dies ist ohne Zweifel eine schwierige Frage. Auf jeden Fall konnten wir unsere Dienstleistungen auf der Messe gut präsentieren und auch einige Probefahrten vereinbaren.

W.i.N. Wie viele Boote wurden 2016 über van der Veen verkauft?

E.J. Im vergangenen Jahr haben wir insgesamt 167 Boote vermittelt.

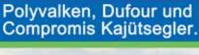
W.i.N. Welche Pläne bestehen kurz- und mittelfristig?

E.J. Wie bereits erwähnt, möchten wir ins Chartergeschäft einsteigen. Außerdem soll der Reparatur- und Unterhaltsbereich ausgebaut werden. Auch unsere Zusammenarbeit mit Vri Jon DSA Yachts ist ebenfalls auf der Erfolgsspur. Auf dieser Schiene läuft auch bereits ein Projekt für ein Mietboot. Zudem sind wir auf der Suche nach einem Motorboot/einer Motorjacht in Polyesterbauweise die in unsere Firmenphilosophie passt.

W.i.N. Wie beurteilen Sie den Gebrauchtbootmarkt kurzund mittelfristig?

E.J. Es sind derzeit sehr viele Motor- und Segeljachten auf dem Gebrauchtbootmarkt. Eine Voraussage ist schwierig, zumal der "Nachschub" an jungen Wassersportler nicht gerade üppig ist. Derzeit herrscht die Devise vor, dass der Besitz eines Autos oder eines Bootes nicht unbedingt Vorrang hat. Vielmehr steht die Nutzung, also Miete im Vordergrund. Ich schätze deshalb, dass sich der Gebrauchtbootmarkt auf dem derzeitigen Niveau einpendeln wird.

W.i.N. Herr Jansen, wir danken Ihnen für dieses aufschlussreiche Gespräch.







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







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

### www.bootsferien.nl

www.yachtcharterheerenveen.nl



Motorjacht mieten ab Warten - Friesland (NL) Tel. 0031 (0)58 255 25 46

## Amsterdam ► Utrecht ► Gouda ► Rotterdam





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 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



Autobahn A7 zwischen **Bunde und** Nieuweschans.



Die Einrichtungen unseres modernen Restaurants sind an die Wünsche unserer reisenden Gäste angepasst. Das Restaurant verfügt über 116 Sitzplätze. 76 Personen finden auf der Terrasse Platz. Die offene Küche bietet Tellerservice oder a la Carte Gerichte. Genießen Sie unsere eigene Patisserie mit einer Tasse Kaffee. Reservierungen für Gruppen möglich.

> Rijksweg 42, no 28 - 9693 CK Nieuwschans Tel: 0031 (0)597 52 12 29 - Fax: 0031 (0)597 52 14 90 info@poortvangroningen.nl

## Jachtwerf Gebr. Vissers bouw- en verhuur van pleziervaartuigen



#### Charter an der Maas

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

Moderne und auf der eigenen Werft gebaute Schiffe.







#### **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





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







#### 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



## Jachtcharter Klompmaker

Jachtcharter Klompmaker vermietet exklusive 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





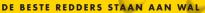
Jelle-paad 8 ● 8493 RG Terherne Tel. 0031 (0)566-688812 ● Fax 0031 (0)566-688610 info@wetterwille.nl

WWW.WETTERWILLE.NL

## WILT U ONS HELPEN?

Landelijk wordt de KNRM ongeveer 2.000 keer per jaar ingezet voor reddingen en hulpverleningen op het water. De KNRM doet dit met ruim 1100 vrijwilligers en 70 reddingboten. De KNRM is een zelfstandig opererende hulpverleningsorganisatie die afhankelijk is van donaties. De KNRM ontvangt geen exploitatiesubsidies van de overheid. Word Redder aan de Wal. Vanaf € 5,- per maand steunt u ons al.

Ga naar www.knrm.nl T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl



Koninkijke Nederlandse Redding Maatschappij



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

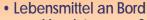








- Royal-Class Boote
  - Laufend neue Modelle
    - Eigene Jachtwerft



Vermietung von Schaluppen

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







Turfskip

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

## Zwei Häfen, zwei Standorte, eine Philosophie!

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













Bendie 1285 GSAK, 1992 12.85 x 3.90 x 1.10, DAF 120 PS, Bugschraube, € 79.500,-



Super Lauwersmeerkotter, 1982 12.50 x 3.94 x 1.25, Iveco 145 PS, hydr. Bugschraube, € 108.000,-



Atlantic 37 FB, 1990 11.40 x 3.75 x 1.10, 2x Cummins 250 PS, viel erneuert ab 2010, € 89.500,-



Succes 1080 GSAK, 1996

11.80 x 3.40 x 1.00. Iveco 120 PS. Bug- u. Heckschraube, € 79,500.

Pedro Aspré 35, 1997 10.60 x 3.35 x 0.90, Volvo Penta 59 PS, Bugschraube, € 79.500,



**Almtrawler 1280 FB, 1986** 12.80 x 4.05 x 1.35, DAF 120 PS,

Bugschraube, € 82.500,-

Barkas 1100 OK, 1993 11.00 x 3.85 x 0.85 m, Nanni 60 PS, Bugschraube, €99.500,-



Neptunus 145 FB, refit ab 2011 15.50 x 4.45 x 1.10, 2x Volvo Penta 365 PS, viel emeuert ab 2010, € 109.000,



Pikmeer 1150 AK, 1996 11.50 x 3.80 x 1.15 m, Yanmar 100 PS, Bug- u. Heckschraube, € 108.000,



Almkruiser 1600 FB, 1992 16.00 x 4.60 x 1.20 m, MTU 370 PS, Bug- u. Heckschraube, € 187.500,-



Bavaria 37 Sport, 2004 12.00 x 3.98 x 0.95 m, Polyester, 4 Schlafplätze, € 120.000,-



Biesbosch Aak, 1965 12.00 x 3.05 x 0.80 m, Perkins 42 PS (1995), sehr gepflegt, € 30.000,-



Doerak 850, 1973 8.50 x 3.10 x 0.75 m, Stahl, 2 Schlafplätze, € 21.000,-



Motorzalmschouw 900, 1976 8.80 x 3.20 x 0.60 m, Stahl, 2 + 2 Schlafplätze, € 15.000,



Doerak 780 AK, 1975 7.80 x 3.10 x 0.75 m, Stahl, 2 + 2 Schlafplätze, € 20.000,-



SunQuest Colvic 40, 1991 12.50 x 4.28 x 0.90 m, Polyester, 4 + 1 Schlafplätze, € 55.000,-



Super Lauwersmeer 1250, 1979 12.50 x 3.65 x 0.90 m, Stahl, 4 + 2 Schlafplätze, € 60.000,-



Lemsteraak Visserman, Blom 1999 12.10 x 4.50 x 0.90 m, Stahl, 4 + 2 Schlafplätze, € 150.000,-



Marhen 10.85 AK, 2002 10.85 x 3.60 x 1.20, Iveco 100 PS, Bugschr., Teakdeck, Heizung , € 95.000,



Bouman de Luxe 1350 FLY, 1994 13.50 x 4.30 x 1.20, Daf 105 PS, gepflegt & sehr komplett, € 115.000,-

#### www.schepenkring.de

#### Schepenkring Gelderland

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

#### Schepenkring Hattem

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

**Gesucht: Werftgebaute Motorjachten**