WasserSport Ausgabe 58

Niederlande-Informationen für deutschsprachige Wassersportler

Winter-ausgabe

Ausgabe 58
18. Jahrgang

WiN WasserSport® in Nederland

Vor Ort: Harlingen

Burgund - Friesland

Elektroboote

Pilot 44 Solyd

Neu bei Turfskip

Thema: Messen und Märkte

Revier: Nochmals Holland

www.wassersport.nl

www.westersnautic.nl

Westers Nautic in Sneek - simply the best!

WESTERS NAUTIC

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

Riesige Auswahl an PVC Stegprofilen, günstig und ausgesprochen robust.

WESTERS NAUTIC

stootranden.nl by Westers Nautic

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

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

www.portunus.nl

Eetcafé Portunus Het mooiste plekje in Terherne

Einzigartige Lage mit Sicht auf den Prinses Margriet-kanaal!

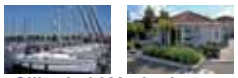
Syl 12 a - 8493 LL Terherne - Tel: +31 (0) 566 68 90 90 - www.portunus.nl

BAVARIA

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 Sytsma - 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

JachtHAVENS

WaterReijk

ZIELHAFEN ERREICHT

BLOKZIJL | GIETHOORN | VOLLENHOVE | STEENWIJK | OLDEMARKT | DRIEWEGSLUIS

• Herrliche Aussichten am Hafenkolk in Blokzijl • Romantische Bootstour durch Giethoorn
• Kultur erleben in Vollenhove • Gemütlich shoppen in Steenwijk
• Entspannen in Oldemarkt • Die Natur genießen bei der Dreiwegeschleuse

www.WaterReijk.nl/de

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.

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

Titelbild: Harlingen mit einem imposanten Fischtrawler.

Inhalt Ausgabe 58

WiN WasserSport in Nederland
Winter 2016/2017
18. Jahrgang

Thema: Messen und Märkte 5
Top & Flop: Gut geregelt 6
Echo: Hafenbezahlkarte und mehr 7
NL-Aktuell: Container Terminal am IJsselmeer 8
Boot & Produkt: Boot Holland Leeuwarden 10
Segeln: Poule Yachting in neuen Händen 14
Historie: Trajektverkehr Enkhuizen-Stavoren 16
Vor Ort: Harlingen macht Spaß 17
Revier: Nochmals Holland 20
In Fahrt: Vom Burgund nach Friesland 25
Hecklicht: Oliebollen müssen sein 30
Charter: Neue Schiffe 32

VEDETTE Jachtbouw
Stil und Qualität Made in Holland

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

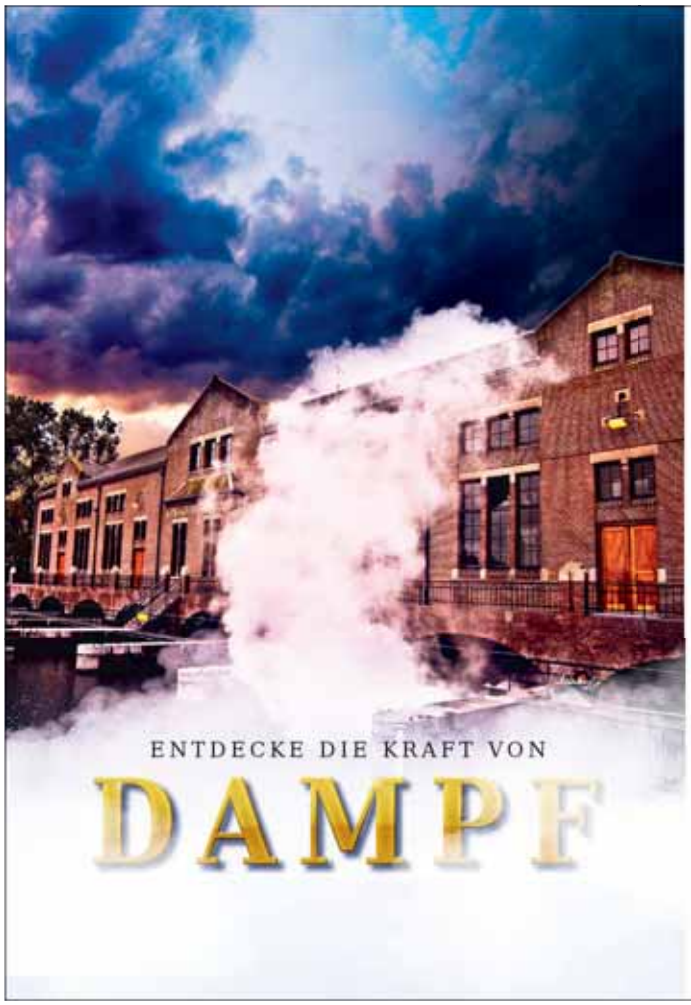
Begeben Sie sich nur auf Fahrt mit der umfangreichen Deckung von Eerdmans Jachtversicherungen!

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

EERDMANS
Jachtversicherungen

- Taxierung ohne Prämienzuschlag möglich
- Günstige Neuwertregelung
- Sehr adäquate 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 Kaffee- und Teeschenkerei
- Behindertengerecht und barrierefrei

Het LAND van ANWB

Öffnungszeiten:
di.-sa. 10:00 - 17:00 Uhr
so. 13:00 - 17:00 Uhr
mo. 10:00 - 17:00 Uhr (Juli und August)

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

WOUDAGEMAAL
Magistrale beleving van stoom, architectuur en water

Thema

Messen & Märkte

Bereits die alten Griechen und Römer boten ihre Waren auf Märkten feil. Etwa ab dem 10. Jahrhundert verliehen Fürsten, Herzöge oder Bischöfe Marktrechte. Städte oder auch sogenannte Marktflecken hatten dadurch die Gelegenheit, um an bestimmten Tagen Märkte abzuhalten. Erste Messen im heutigen Sinne fanden ab Mitte des 19. Jahrhunderts statt. Auf diesen auch als Ausstellungen bezeichneten Anlässen wurden vor allem technische Neuheiten vorgestellt. So unter anderem auch das moderne WC (Water Closet), das während der drei Monate dauernden „Grand Exhibition“ von 1851 in London, im „Crystal Palace“ einem begeistertem Publikum vorgestellt wurde. Die Erfindung des Klempners George Jennings aus Brighton wurde von über 800.000 Menschen aufgesucht, die jeweils einen Penny Eintritt für die Benutzung des mehr oder weniger stillen Örtchens bezahlten. In der Folge schossen sogenannte Weltausstellungen wie Pilze aus dem Boden. Mit dem Aufkommen von Automobilen fanden ab 1900 unter der Bezeichnung „Auto Salon“ auch die ersten Fachmessen statt. Eine erste Bootsmesse gab es 1902 in Berlin und die erste HISWA wurde 1933 abgehalten. Heute gibt es allein in Europa buchstäblich Bootsmessen wie Sand am Meer. Genauer gesagt deren 25. Würden alle Hersteller von Booten und Zubehör alle Messen bestücken, müssten diese wie Wanderzirkusse durch die Lande ziehen. Beispielsweise von Düsseldorf über Leipzig nach Magdeburg, oder von Hamburg nach Friedrichshafen und weiter nach Berlin. Auf der britischen Insel buhlen London und Southhampton um die Gunst von Ausstellern und Publikum und in Skandinavien stehen Helsinki und Göteborg im Messekalender. Zagreb, Budapest, Portoroz (Slowenien) und Tulln (Ősterreich) sind weitere Standorte für Bootsmessen. In Paris, Cannes, Genua, Monaco und Barcelona werden ebenfalls die neuesten Trends in Sachen Wassersport gezeigt. Da wären auch noch Gent in Belgien, sowie die nasse und trockene HISWA in Amsterdam. Die METS ist eine Fachmesse für Schiffszubehör die ebenfalls alljährlich in Amsterdam statt findet. Der Messereigen in den Niederlanden beginnt in Leeuwarden mit der Boot Holland, die vom 10. bis 15. Februar 2017 das Ziel von Bootsliebhabern ist. Die 27. Boot Holland ist jedoch nicht nur eine Bootsmesse, sondern die Messe für Motorjachten in Stahlbauweise schlechthin. Kein anderer Anlass bietet mehr Jachten aus Stahl und auch das Angebot an Schaluppen (Sloepen) ist kaum noch überschaubar. Doch nicht allein deshalb sollten Sie die 27. Boot Holland in die Agenda eintragen. Vielmehr trifft man sich in Leeuwarden auch mit anderen Wassersportlern, erlebt Geselligkeit und man kann auch an zwei Abenden gemütlich zwischen den Booten flanieren. Die Messe in den FEC Hallen beginnt am Freitag 10. Februar um 13.00 und ist an diesem Tag bis um 22.00 Uhr geöffnet. Am Samstag 11. Februar und Sonntag 12. Februar kann man jeweils von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr einen Messerundgang unternehmen. Der Montag, es ist der 13. Februar, ist die Boot Holland wiederum von 13.00 Uhr bis 22.00 Uhr für das Publikum zugänglich, am Dienstag 14. Februar von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr und am Schlusstag von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr. An der Tageskasse beträgt der Eintritt € 14,50, Onlinetickets gibt es bereits für € 12,50. Die Parkgebühr beträgt € 4,00. Die Preise sind auch in den Messerestaurants und an den Verpflegungsständen durchaus moderat. Kinder bis 12 Jahren haben überdies kostenlosen Eintritt.

Ob Boot Holland oder eine andere Messe, die Veranstalter und die Aussteller freuen sich auch auf Ihren Besuch und schon bald begegnet man sich wieder auf oder am Wasser. Ich wünsche Ihnen einen kurzen Winter und eine schöne Zeit.

Ihr Hans J. Betz,
Chefredaktor

Gut geregelt

Was bitte ist BPR? Diese drei Buchstaben stehen für „Binnenvaartpolitiereglement“, ein Regelwerk das jedes Schiff das sich auf niederländischen Binnenwasserstraßen bewegt, in gedruckter oder digitaler Form mit aktuellen Nachträgen an Bord haben muss. Unter Schiff sind auch Kleinfahrzeuge zu verstehen, die über eine Kajüte verfügen. Wobei wir bereits bei der Definition „Kleinfahrzeug“ wären. Gemäß BPR ist ein Kleinfahrzeug ein Schiff unter 20 m Länge. Ausnahmen sind Passagierschiffe, Fischereifahrzeuge, Fähren und Schubboote, oder Wasserfahrzeuge die große Schiffe bugsieren oder schleppen können. Auch schnelle Motorboote und schnelle Schiffe sind deutlich klassifiziert. Erstere sind Kleinfahrzeuge die schneller wie 20 km/fahren können, während schnelle Schiffe Großfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h sind. Das BPR besagt auch explizit, welche Boote oder Schiffe in den Niederlanden mit und ohne Führerschein gefahren werden dürfen. Es gibt drei Arten von Führerscheinen (vaarbewijs), nämlich den großen Führerschein (groot vaarbewijs), einen eingeschränkten großen Führerschein (beperkt groot vaarbewijs) und den kleinen Führerschein (klein vaarbewijs). Von jedem Führerschein gibt es zwei Kategorien. Der sogenannte leichte Führerschein Teil I berechtigt zum Fahren auf Flüssen, Kanälen und Seen, während der schwere Führerschein Teil II alle Binnengewässer, inklusive Schelde, IJsselmeer, Watt, Dollard und Ems beinhaltet. Doch mit welchen Booten und Schiffen darf man mit und ohne Schein fahren? Auch hier gibt das BPR Auskunft. Mit dem großen Führerschein (groot vaarbewijs) darf man alle Schiffe über 40 m Länge fahren, also auch Fähren, Binnenschiffe, Personenschiffe, Schlepper, Schuber etc. Der eingeschränkte große Führerschein (beperkt groot vaarbewijs) berechtigt ein Freizeitschiff oder ein Berufsschiff bis 40 m Länge zu steuern. Ausgenommen sind Passagierschiffe, Fähren, Schlepp- und Schubschiffe. Mit dem kleinen Führerschein (klein vaarbewijs) wiederum dürfen Freizeitfahrzeuge (Jachten) bis 25 m Länge, aber auch Boote mit über 20 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Für Berufsschiffe gilt eine Höchstlänge von 20 m. Ohne Führerschein dürfen Freizeitfahrzeuge bis 15 m Länge (Motor- und Segeljachten) gefahren werden. Außerdem darf eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten werden. Im Klartext bedeutet dies, dass praktisch für alle in den Niederlanden angebotenen Charterjachten kein Bootsführerschein benötigt wird. Auch Ausländer, beispielsweise deutsche Staatsbürger, benötigen für ein Mietschiff oder auch für das eigene in den Niederlanden genutzte Schiff, keinen Bootsschein. Und gerade im Mietsektor zeigt sich in Deutschland ein gravierender Unterschied zu den Niederlanden. So gibt es beim Nachbarn seit dem Jahr 2000 den sogenannten Charterschein. Dabei handelt es sich nicht um einen amtlichen Bootsführerschein, sondern um eine Bescheinigung die das Führen einer Motorjacht bis zu 15 m Länge und einer Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h auf bestimmten Revieren erlaubt. Diese Regelung gilt seit dem Jahr 2000 und wurde vor allem zur Stimulierung des Wassertourismus in den neuen Bundesländern eingeführt. Bereits nach drei Stunden Theorie und Praxis kann man mit einer Charterjacht in See stechen. Ab Windstärke 4 ist allerdings Schluss. Es gibt je nach Revier noch weitere Einschränkungen, die unbedingt beachtet werden müssen. Der Charterschein ist überdies nur während der Mitdauer gültig. Auch auf der Lahn, ein selbst von Kennern nicht unbedingt als Einsteigerrevier beschrieben, kann man von Fluss Kilometer 70 bis Fluss Kilometer 137 bis Hafen Lahnstein, mit einem Charterschein fahren. Kurz darauf gelangt man auf den Rhein.

Die niederländischen Vermieterkollegen schauen nun keineswegs neidvoll über die Grenze. Einerseits sind die Fahrgebiete in den neuen Bundesländern relativ klein. Andererseits profitiert die niederländische Wassersportwirtschaft in großem Maße von den deutschen Kollegen, da deren Schiffe fast ausschließlich in den Niederlanden gebaut werden. Einige Werften haben auch eigene Charterschiffe. Deshalb ist alles im Lot! Allerdings stören sich deutsche Bootseigner die im Besitze eines amtlichen Bootsführerscheins sein müssen, an der Ausnahmeregelung mit dem Charterschein. Mehr noch: Manch einer ärgert sich auch über die deutsche Bürokratie und staunt über den Pragmatismus der Niederländer. Und dies nicht nur im Bootsbereich. Wer etwa ein neues oder gebrauchtes Auto anmelden möchte, begibt sich zur nächsten Poststelle. Hier erhält man in wenigen Minuten die nötigen Papiere. Die entsprechenden Daten gelangen direkt zu einem Rechner bei der RDW (Rijks Dienst Wegverkeer). Ebenso einfach gestaltet sich der jährlich vorgeschriebene Check. Vorab erhält man vom RDW eine Erinnerung bis wann die Prüfung des Fahrzeugs erledigt sein muss. Jede autorisierte APK Werkstatt - APK steht für Algemene Periodieke Keuring - prüft daraufhin das Fahrzeug. Sobald eventuelle Reparaturen ausgeführt worden sind, erfolgt online die Freigabe an den Rechner der RDW. Keine Wartezeiten beim Amt oder beim TÛV und auch keine nicht mehr zeitgemäßen Prüfsiegel. Von jedem Polizeiauto aus kann hierzulande überprüft werden, ob das Fahrzeug APK hat, Versicherungsschutz besteht oder ob es offen stehende Bussen gibt. Hier noch ein Tipp: Verkehrsbussen unbedingt bezahlen, denn die Busse lautet auf das Kennzeichen und nicht auf den Fahrer.

Zurück zum Bootssport. Auch wer in den Niederlanden ein Boot bis zu 15 m Länge und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h betreiben möchte, wird nicht mit unnötiger Bürokratie konfrontiert. Kein Amt bemüht sich damit. Schiffsname sowie Heimathafen am Boot anbringen und zumindest eine Haftpflichtversicherung abschließen sind die einzigen Voraussetzungen, um Wassersport in den Niederlanden genießen zu können. Gut geregelt, oder etwa nicht!

Echo

Hafenbezahlkarte

Sehr geehrte Damen und Herren,
Tolle Info`s und eine ganz toll gemachte Zeitschrift! Ich lade sie mir regelmäßig herunter und habe immer eine klasse Lektüre. Wir fahren schon seit über 25 Jahren nach Friesland mit diversen, eigenen Booten. Zur Zeit mit einem klassischen Stahlverdränger von 11 m. Liegeplatz Langweer. Nun zu meinem Anliegen: Ich möchte nach vielen Diskussionen über das Für und Wider von Hafenbezahlkarten folgende wichtige Info hinzufügen: Die Karte kann bis zu 16 verschiedene Häfen speichern! Laden und Entladen / verbrauchen geht allerdings immer nur im jeweiligen Hafen, wo die Karte aufgeladen wurde. Man braucht also nicht für jeden Hafen eine separate Karte. In manchen Häfen (z.B. in Blokzijl) kommt man aber auf jeden Fall mit der Karte (ohne Guthaben) auf die Toilette. Das weiß vielleicht noch nicht jeder, der sich über die „Bezahlkarte“ ärgert, wenn er vor der Strom- oder Wassersäule steht. B.K. per e-mail

Vorfahrt beachten!

Guten Tag nach Woudsend,
Ich habe vor einigen Tagen Nr. 57 erhalten. Der Bericht auf Seite 8 „Leitwerk beschädigt“ durch verkehrswidriges Verhalten eines Seglers, veranlasst mich zu dieser mail. Die Einmündung des Houkesleat auf den PMK (Prinses Margriet Kanal) bietet immer wieder Schwierigkeiten mit Vorfahrtsregeln. Der PMK als Hauptwasserstraße hat Vorfahrt vor den Schiffen aus dem Houkesleat. Diese Schiffe müssten die Vorfahrt beachten. Das ist wohl zu viel Aufmerksamkeit und Kenntnis der Regeln gefordert, denn diese Schiffe, Segler wie Motorjachten, glauben, von rechts kommend Vorfahrt zu haben gegenüber Schiffen auf dem Weg von Grou nach Lemmer. Wir sind in diesem Bereich, ob kreuzende oder sich einschleusende Schiffe die Regeln missachten, immer sehr vorsichtig und haben dadurch schon manchen Unfall verhindert. Kann man in einem Artikel im nächsten Jahr auf die Beachtung der Vorfahrtsregeln hinweisen und eventuell Literatur darüber aufzeigen? Mit freundlichem Gruß H.G.K. per e-mail

Antwort der Redaktion: Tatsächlich haben zahlreiche Skipper keine Ahnung wie man sich auf dem Wasser verhalten muss. Dabei handelt es sich nicht nur um Besatzungen von Charterbooten. Diese fahren in der Regel sehr vorsichtig, da im Schadenfall die Kaution vom Vermieter einbehalten wird. Vielmehr haben auch zahlreiche Bootseigner mit Vorschriften nicht viel am Hut. Manchmal ist es auch Rücksichtslosigkeit die Skipper dazu bewegen, die Regeln nicht zu beachten. Beispielsweise durch überhöhte Geschwindigkeit Wellenschlag zu verursachen. Das Buch „Leidraad voor het Vaarbewijs“ von Richard Vooren enthält zahlreiche Zeichnungen die sich mit Vorfahrts- und anderen Regeln befassen. Leider ist dieses empfehlenswerte Werk bisher nur in einer niederländischer Version erhältlich.

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.

HET WAKEND OOG
JACHTMAKLER

HISWA QUALIFIED YACHT & SHIP BROKER

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 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

Generationenwechsel in der Vishal

Heeg: Wer nicht mindestens einmal in der Heeger Vishal war, war nie in Heeg. So sagt man wenigstens, denn das Lokal ist eine Institution. Und dies seit 50 Jahren! Zahllose 'Lekkerbekjes' und 'Kibbelinge' sind in dieser Zeit über die Theke gegangen und nicht selten haben drei Generationen mit Maaike und Tjeerd Veenstra Bekanntschaft gemacht'. Die direkt am Wasser gelegene Vishal mit der schönen Terrasse zog Gäste aus aller Herren Länder an. Nunmehr haben die sympathischen Gastgeber die Schlüssel an Sohn Jetze und Schwiegertochter Lydia übergeben, die das Kultlokal weiter führen werden.

Maaike Veenstra stand 50 Jahre hinter dem Tresen.

Container Terminal am IJsselmeer

Lelystad: Unter dem Namen CTU Flevokust wurde auf dem Gelände der Maxima Elektrizitätszentrale eine provisorische Anlage für den Umschlag von Containern in Betrieb genommen. Bereits Ende 2017 soll das permanente Container Terminal den Betrieb aufnehmen. Diese Umschlagsanlage wird in allernächster Nähe des Elektrizitätswerks realisiert. Auch hier werden Container aus der Region umgeschlagen, die mit Binnenschiffen nach Seehäfen und nach dem Norden verbracht werden müssen. Das Frachtaufkommen ist nicht unbedeutend. Der damit verbundene Verkehr soll jedoch die Freizeitschifffahrt nicht tangieren.

Marktchancen wahrnehmen

Kornwerderzand: Der neue Abschlussdeich – wir berichteten bereits in Ausgabe 57 darüber – nimmt Formen an. Gleichzeitig beginnt die Vermarktung des neuen Bauwerks, das auch ein Erlebniszentrum umfassen wird. Bereits jetzt besuchen alljährlich über 300.000 Interessierte das mittlerweile in die Jahre gekommene Monument. Und dies ohne Werbung! Im Januar finden in Friesland und Nord Holland Gespräche mit Unternehmern aus dem Tourismussektor statt. Dabei soll evaluiert werden, wie der „Nieuwe Afsluitdijk" zu einem Besuchermagneten gemacht werden kann.
Info: www.deafsluitdijk.nl

Das Monument am Abschlussdeich.

IJsseldelta Marina im Aufwind

Hattem: Die IJsseldelta Marina ist nunmehr in der zweiten Saison in den Händen von René und Marie Sophie Jorna. In dieser Zeit hat sich einiges getan und die gepflegte Anlage erfreut sich großer Beliebtheit. Und dies nicht nur bei Wassersportlern, sondern auch bei Campern. Letzteres vor allem deshalb, weil die Infrastruktur stimmig ist. Herumgesprochen hat sich auch die schöne Aussicht auf Hafen und Landschaft. Der Jachthafen wiederum bietet komfortable Liegeplätze für Schiffe bis zu 20 m Länge. In der IJsseldelta Marina befindet sich überdies eine der sieben niederländischen Niederlassungen von Schepenkring, einem führenden europäischen Ring von Jachtmaklern mit einem großen Angebot an Motor- und Segeljachten. René und Marie Sophie Jorna und andere Interessierte, haben sich auch für die Wiedereröffnung des Apeldoorns Kanal engagiert. Leider hat die Politik bisher nur abweisend reagiert und auch für eine wieder gangbar machen der beweglichen Brücken in Wapenveld soll kein Geld vorhanden sein. Im kommenden Spätsommer wird der Apeldoorns Kanal von der Einfahrt bis zur sogenannten Bastion ausgebaggert. Die Durchfahrt zur Marina soll jedoch jederzeit möglich sein. Telefon Marina 0031 (0) 6 54 94 60 78

An der IJsselmeerküste entsteht ein Container Terminal.

Die Marina bietet auch Stellplätze für Camper.

Ein Freund ist nicht mehr

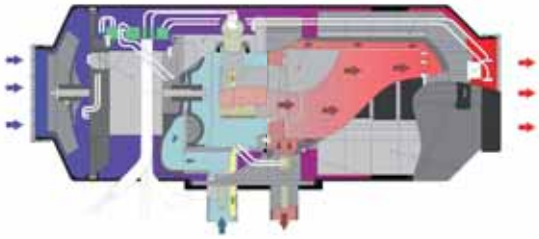
Köln: In meiner Zeit als junger Fachjournalist für Nutzfahrzeuge und Transport, wurde ich auf einer Pressekonferenz eines Automobilherstellers auf einen älteren Herrn aufmerksam, der mich durch seine prägnanten und auch provokativen Fragen an das Management faszinierte. Aus einer kurzen Begegnung sollte eine beinahe 40-jährige Freundschaft und Zusammenarbeit werden. Herbert W. Vetter, langjähriger Deutschland Korrespondent nicht nur von WasserSport in Nederland, sondern auch als Publizist bei meiner früheren Zeitschrift, dem Internationalen Nutzfahrzeug Magazin TIR, ist am 27. November 2016 im Alter von 94 Jahren nach kurzer Krankheit verstorben. Herbert war noch vor einigen Jahren für unsere Zeitschrift auf verschiedenen Messen tätig und schrieb mit spitzer Feder über wirtschaftliche Aspekte im Wassersportsektor. Im vergangenen Spätsommer war er einmal mehr zusammen mit seiner Frau Lore in Woudsend bei WasserSport in Nederland zu Besuch. Wir erlebten noch einige schönen Sonnenstunden, ließen die vielen Erlebnisse noch einmal Revue passieren. Und wenn ich hier von Erlebnissen spreche, so waren das eine Vielzahl. Automobil Salon Paris, Nutzfahrzeug Salon Genf, Truck Luzern, Automobilausstellungen Frankfurt, Testfahrten in Italien, Portugal, England, USA oder Australien, Pressekonferenzen bei DAF Trucks Eindhoven, Iveco Turin oder Volvo Göteborg. Die Liste könnte beinahe unendlich fortgeführt werden. Immer war es Herbert, der vor allem im wirtschaftlichen Bereich die prägnantesten Fragen stellte, manch ein Vorstandsmitglied beinahe zur Verzweiflung brachte. 1922 geboren, wurde Herbert Vetter 1941 kurz nach dem Abitur zur Wehrmacht eingezogen, war in Russland an der Front und wurde in der Slowakei verwundet, womit für ihn der Krieg zu Ende war. Danach begann 1945 sein ziviles Leben in Hannover. Aus Niedersachsen berichtete er unter anderem für die Deutsche Nachrichten Agentur DNA aus dem Landtag. 1948 wechselte er in die Nachrichtenredaktion von Radio Bremen. Im gleichen Jahr begann auch seine Karriere als Fachjournalist für Automobile. 14 Jahre blieb Herbert Vetter in Bremen. 1962 zog es ihn nach Köln zum Deutschlandfunk und wurde Dienstleiter Nachrichten. Seine Erfindung war der Warnfunk, ein Vorgänger des heutigen Verkehrsfunks. Neben seiner regulären Arbeit nahm Herbert Vetter im Alter von 40 Jahren noch an der Universität Köln das Studium der Betriebswirtschaft auf, das er nach 8 Semestern erfolgreich als Diplom Kaufmann beendete. Später, als freier Journalist schrieb er für verschiedene namhafte Zeitungen und Zeitschriften. Er war überdies seit 1953 Mitglied im Verband der Motorjournalisten. Das blieb er während 63 Jahren und war länger mit dabei wie jedes andere Mitglied. 2013 wurde er zum Ehrenmitglied ernannt. Ein bewegtes und erfülltes Leben hat nunmehr ein Ende gefunden, ein Freund, ja ein guter Freund ist nicht mehr. Wir werden seine klaren Worte, seinen hellen Verstand, aber auch seinen Humor vermissen.

Hans J. Betz
Beatrice Betz-Tobler

27. Boot Holland: Die Messe für Stahlschiffe

Am Freitag, dem 10. Februar 2017 öffnet die Boot Holland in Leeuwarden um 13 Uhr ihre Pforten. Und das bereits zum 27.. Mal. Die Boot Holland war ursprünglich eine regionale Messe für Bootsbauer und hat sich zu einer internationalen Wassersportmesse mit Anbietern aus dem ganzen Land und den Nachbarländern entwickelt. Nach wie vor sind Stahlboote stark vertreten. Sie sind die Visitenkarte der Messe. Die Boot Holland findet von Freitag, dem 10. Februar bis Mittwoch, den 15. Februar 2017 in 5 Messehallen auf einer Gesamtfläche von 40 000m2 statt. 280 Teilnehmer sind vertreten. In Halle 2 und 3 werden 45 Motorjachten ausgestellt – eine sensationelle Anzahl. Damit ist die Boot Holland die wichtigste Stahlmotorbootmesse im Beneluxgebiet. Zu den Teilnehmern aus dieser Branche zählen unter anderem. Brandsma Jachten, Rheben Yachting, Linssen Yachts,, Bootcentrum Geertsma, Serious Yachts, Grouwster Vlet, Kuster Yachts, Breedendam Yachts, Vedette Jachtbouw und Smelne Yachtcenter. Auf der Boot Holland sind nicht nur neue Boote zu sehen, sondern auch eine umfangreiche Auswahl an gebrauchten Motorjachten im Neuzustand: Jachtmakler Van der Veen aus Terherne präsentiert 10 Premium-Modelle und Smelne Yachtcenter stellt neben zwei neuen auch 5 tolle Gebrauchtboote auf der Messe vor. Messemanager Pieter Fokkema: „Der Stahlbootsektor ist auf der Boot Holland sehr beliebt. Wer Interesse an einem Stahlboot hat, ist hier an der richtigen Adresse.“ Das erklärt wahrscheinlich auch, warum immer mehr ausländische Besucher zur Messe kommen. „Da etwa ein Drittel der Besucher die Eintrittskarten online kauft, haben wir einen guten Überblick, wo die Besucher herkommen: vor allem aus Belgien und Deutschland, Luxemburg, England und der Schweiz.“ Auch Interessenten, die nicht direkt ein neues Boot suchen, kommen auf der Boot Holland auf ihre Kosten. Das Angebot an Zubehör, Accessoires und Dienstleistungen ist umfangreich. Anbieter wie Yanmar, Vetus, Drinkwaard, NPS Diesel und Volvo Penta präsentieren auf der Messe ihre neuesten Motoren. Aber auch für ein Refit ist man auf der Boot Holland an der richtigen Adresse. Das Angebot reicht von neuen Teak-Decks über Elektronik und Festmacherleinen bis hin zu Schiffsfenstern und Kissen. Auf der Boot Holland finden Sie alles, was Sie sich wünschen. Die Boot Holland ist eine Bootsmesse, auf der neben Motorjachten aus Stahl auch zahlreiche offene Boote ausgestellt werden. Große Sloepenbauer wie Waterspoor, Seafury und Maril, Antaris und Makma präsentieren eine umfangreiche Serie mit neuen Sloepen. Andere Unternehmen sind mit aus unterschiedlichen Materialien hergestellten Beibooten in verschiedenen Größen vertreten. Nautisch Kwartier und Tornado Sailing aus Makkum stellen ebenfalls ihre Segelboote aus. Starten Sie die neue Saison inspiriert und gut gelaunt mit dem Besuch der Boot Holland. Die Messe findet vom 10. bis 15. Februar im WTC Expo Leeuwarden statt. Genießen Sie die einladende Atmosphäre. Freuen Sie sich auf den Gedankenaustausch mit anderen Wassersportlern und nehmen Sie alle Inspirationen mit, die Sie für eine erfolgreiche Wassersportsaison brauchen.

Sibirische Kälte kein Problem



Veno Heating Systems von Arjan Bruintjes importiert und installiert Warmluft- und Warmwasserheizungen aus Russland. Die Marke Planar ist in Russland weit verbreitet und zeichnet sich durch einfache und zuverlässige Technik aus. Pro Jahr werden über 160.000 Geräte hergestellt und in LKW, PKW, Baumaschinen, Camper und Boote eingebaut. Sie sind besonders robust, langlebig und erfordern nur wenig Wartung. Die Bedienung ist einfach und das Preis/Leistungsverhältnis ist stimmig. Eine 4 kW Planar Warmluftheizung gibt es bereits ab € 580,00 inklusive Mehrwert Steuer. Hinzu kommen noch die Einbaukosten. Planar Warmluftheizungen gibt es von 2 bis 8 Kilowatt und Warmwasserheizungen von 5 bis 30 Kilowatt. Auch Schläuche, Verteilstücke und weiteres Zubehör befinden sich im Programm von Planar. Sogar Kunden aus Finnland, Kanada und Nordamerika schätzen die Zuverlässigkeit der verschiedenen Heizungen. Eine speziell entwickelte Brennkammer erlaubt 50.000 Betriebsstunden. Für Planar Heizungen sind auch sibirische Temperaturen kein Problem und wohlige Wärme ist garantiert. Veno baut auch luxuriöse Motorjachten und führt sämtliche Arbeiten an Schiffen durch. Wer mehr über die Planar Heizungen erfahren möchte, kann Veno Yachting auf der Boot Holland am Stand Nr. 2008 besuchen, die Homepage www.venoheatingsystems.nl anklicken oder unter Telefon +31 (0) 625 225 282 direkt mit Arjan Bruintes Kontakt aufnehmen.

Vedette auf der Boot Holland

Die Jachtwerft aus Ter Aar ist mit zwei Motorjachten auf der Messe in Leeuwarden vertreten. Einerseits wird eine Vedette 12.30 Salon in Stahlbauweise zu sehen sein. Dieses 12,30 m x 4,15 m messende Schiff hat eine Durchfahrtshöhe von 2,48 m. Der Komfort an Bord ist sprichwörtlich. Serienmäßig erfolgt der Einbau eines Nanni 85 PS Dieselmotors. Als Option ist eine 100 PS Dieselmaschine möglich. Auch eine Bugschraube ist Standard, es gibt 2 Jahre Garantie auf das Schiff und 5 Jahre Garantie gegen Korrosion. Andererseits zeigt man auch eine Cantia 31 Launch, ein Boot das aus GFK gefertigt wird. Vedette Jachtbau hat die Produktionsrechte für die Cantia, die früher als Kent vom Stapel lief. Der Polyesterbau erfolgt bei einem erfahrenen Produzenten in den Niederlanden, das Interieur und die technischen Installationen erfolgen auf der Werft in Ter Aar. Die Abmessungen: Länge 9,85 m, Breite 3,50 m und die Durchfahrtshöhe beträgt nur 2,30 m. Ideal für sekundäre Wasserwege also! Vortrieb liefert ein 60 PS Nanni Dieselmotor und das Schiff ist mit Kategorie B durchaus seetüchtig. Vedette Jachtbau freut sich in Leeuwarden auf Ihren Besuch. Weitere Informationen unter www.vedette.nu

Vedette 12.30 Salon.

Cantia 31 Launch.

Auch Rheben ist wieder mit dabei

Die junge Werft zeigt auf der Boot Holland eine Rheben Allure 1300. Das Schiff in Stahlbauweise überzeugt durch sorgfältige Verarbeitung und bietet viel Komfort. Mit einer Länge von 13,25 m und einer Breite von 4,30 m macht diese Rheben ganz schön was her. Auffallend ist der Fächersteven und die gefälligen Rundungen. Mit einem 150 PS starken Perkins Dieselmotor ausgerüstet, eignet sich dieses Schiff auch für stark fließende Gewässer wie beispielsweise Rhein oder Donau. Bug- und Heckschraube sind hier Standard, Generator und Zentralheizung ebenso. Wer mehr über Rheben Jachten erfahren möchte surft zu www.rheben.nl

Die Rheben Allure 1300 ist auf der Boot Holland zu sehen.

Schifffahrt unterbrochen

Am Abend vom 29. Dezember 2016 krachte bei dichtem Nebel ein Binnenschiff mit einem Schiffsführer aus der Slowakei in das Wehr bei der Staustufe Grave (Maas). Dadurch entstand ein hoher Sachschaden, der wenn überhaupt, schwierig zu beheben ist. Auf einer Breite von 25 m wurden drei Schieber total zerstört, zwei können wahrscheinlich repariert werden. Durch das Unglück sank der Wasserspiegel um bis zu drei Meter, sodass zahlreiche Wohnboote in Schräglage kamen. Auch ein Mietschiff von den Gebrüdern Vissers Cuijk lag bei Redaktionsschluss oberhalb der Schleuse Sambeek fest. Man sucht nach einer provisorischen Lösung, um

www.poortvangroningen.nl

Café Restaurant POORT VAN PVG GRONINGEN Est. 2000

Autobahn A7 zwischen Bunde und Nieuwe-schans.

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

das Wehr wieder gangbar zu machen. Ob eine solche jedoch gegen die Wassermaßen standhält ist fraglich, denn durch Regenfall kann die Maas in kurzer Zeit enorm ansteigen. Ebenfalls bei Redaktionsschluss war der Maas-Waalkanal gesperrt. Mit riesigen Pumpen versucht man hier den Wasserstand wieder auf Peil zu bekommen. Allein in der Binnenschifffahrt entsteht täglich ein Schaden von € 300.000.-. Große Schiffe die von und nach Rotterdam fahren, müssen derzeit einen Umweg über Antwerpen und Hasselt machen, kleinere Schiffe über Brabant. Auch die 135 m lange La Blanca die normalerweise zwei Mal wöchentlich zwischen Rotterdam und Born hin und her fährt, muss nun zuerst nach Antwerpen und anschließend über den Albertkanal quer durch Belgien. Deshalb kann die La Blanca höchstens eine, vielleicht auch 1 ½ Reisen machen. Born ist ein wichtiger Industriestandort. Hier befindet sich unter anderem VDL Nedcar (früher DAF PKW), eine Automobilfabrik die derzeit den Mini herstellt. Diese und andere Fabriken werden auch durch die Binnenschifffahrt beliefert. Die Schadenhöhe geht in die Millionen.

Mehr Verkäufe

Während der Verkauf von gebrauchten Motorjachten seit einiger Zeit im Lift nach oben ist, ist im 3. Quartal nun auch die Nachfrage nach Segeljachten gestiegen. Gemäß Marcel Borgmann von der Branchenvereinigung HISWA, werden gebrauchte Segeljachten nunmehr schneller verkauft. In 2015 musste ein Verkäufer 395 Tage warten, bis ein neuer Eigner gefunden werden konnte. Aktuell sind es nur noch 260 Tage. Zudem liegen der sogenannte „Vraagprijs“ und der schlussendlich erzielte Preis stets dichter beieinander. 37 % der gebrauchten Segeljachten die auf dem niederländischen Markt angeboten werden, gelangen in den Export.

Es wurden mehr gebrauchte Segeljachten verkauft.

Swiss Edition von Vri-Jon

Liegeplätze auf den Schweizer Seen sind nicht leicht zu bekommen, sehr teuer und beinahe eine Rarität. Wassersportbetriebe mit eigenen Häfen bevorzugen Kunden, die auch ein Schiff kaufen. Gemeinden wiederum haben lange Wartelisten und Plätze werden nicht selten unter der Hand vergeben. Wer einen Platz besitzt und ein neues Schiff bauen lassen möchte, richtet sich nach den Abmessungen der jeweiligen Box. Für einen Schweizer Kunden hat die Werft in Ossenzijl eine Vri-Jon 33 mit offener Plicht gebaut, die dem Liegeplatz angepasst wurde. Standardmäßig messen diese Schiffe 10,00 m x 3,50 m. Die sogenannte „Swiss Edition“ misst 10,00 m x 2,99 m. Obwohl die Jacht gegenüber der Standardversion schmaler ist, mussten beim Interieur keine Abstriche gemacht werden. Vielmehr bietet das Schweizer Modell viel Komfort und Lebensraum.
Mehr auf www.vri-jon.nl

Speziell schlank...

... speziell für den Schweizer Markt konzipiert.

Messe findet nicht statt

Die geplante Messe für Urlaub und Freizeit in Lathum bei Arnhem findet leider nicht statt. Der für den 13. und 14. Mai 2017 geplante Anlass musste von den Organisatoren von der Agenda genommen werden. Als Grund für die Annullierung werden technische Gründe angegeben. Obwohl die Vorbereitungen schon weit fortgeschritten waren, zeigten sich unüberwindbare Probleme bei der Aufbauplanung. Die Messe sollte im Jachthafen t Eiland stattfinden. Auch eine Halle sollte mit Ständen bestückt werden. Es ist nicht bekannt, ob Holiday und Meer, so der Name der Schau, zu einem anderen Zeitpunkt statt finden wird.

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

Adfiz RMYA

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

185 jaar
KNRM
MENSEN REDDEN

DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL
Koninkijke Nederlandse Redding Maatschappij

STEWALT
Yachtvermittlung

Ihr deutscher Ansprechpartner

Neu- und Gebrauchtjachten
Vermittlung
Jachthäfen, Liegeplätze und Schiffshäuser
Finanzierung und Jachtversicherungen

Werftrepräsentant für:

Pollard Jachtbouw
Steenwijk

KEIKES Jachtbouw
Sneek

STEWALT Yachtvermittlung
Zum Tal 42
D-45731 Waltrop

info@stewalt.de
Tel: +49(0)2309 - 78 52 34
Fax: +49(0)2309 - 78 52 35

www.stewalt.de

Zwei Firmen unter einem Dach

Poule Yachting Workum wurde nach 25 Jahren in neue Hände übergeben. Mit Frans Sytsma führt ein bekanntes Gesicht aus der Wassersportwelt das traditionsreiche Charterunternehmen in die Zukunft. WasserSport in Nederland war vor Ort und hat mit dem sympathischen Unternehmer gesprochen.

Seit einiger Zeit versuchten Rita und Wolfgang Henneböhl für ihr Charterunternehmen würdige Nachfolger zu finden. In einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld war dies kein leichtes Unterfangen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil mit den Vorgaben aus Brüssel Existenzgründern sprichwörtlich Stolpersteine in den Weg gelegt werden, die nicht leicht zu umschiffen sind. Vor allem bürokratische Hürden erschweren den Einstieg in die Selbständigkeit unnötig. Mit der Übernahme von gleich zwei Betrieben beweist Frans Sytsma (37) viel Mut. Wolfgang hat das normale Rentenalter bereits um 10 Jahre überschritten und auch Rita ist froh den Ruhestand genießen zu können. Mit Frans Sytsma hat eine Persönlichkeit das Ruder bei Poule Yachting übernommen, die praktisch zwischen Booten aufgewachsen ist. Sein Vater, ein Schiffszimmermann, weckte in Sohn Frans das Interesse für Boote und Segelsport. Nach verschiedenen Stationen als Allrounder, speziell aber für Technik – beispielsweise bei de Vrijheid und der Pyramide in Warns – wagte er 2015 durch die Übernahme von Silberkuhl Yachtcharter in Stavoren einen ersten Schritt in die Selbständigkeit. Bei diesem Vermieter besteht die Flotte aus 6 Segeljachten, genauer über vier Bavaria (30‘, 36‘ und zwei 37‘) Modelle, sowie eine Dehler 29‘. Sehr speziell ist eine Merenpoort 880, ein traditioneller Segler in Stahlbauweise. Die meisten Vermieter von Segeljachten haben ausschließlich GFK-Boote im Programm. Dies vor allem deshalb, weil junge Wassersportler Stahlboote meiden. Zu Unrecht, denn die Fahreigenschaften sind hervorragend und auch Sicherheit sowie Stabilität überzeugen. Zusammen mit der Flotte von Poule Yachting, verfügt Frans Sytsma nunmehr über 14 Schiffe. Die Boote von Poule stammen ausschließlich von Bavaria und variieren von 30‘ bis 50‘. Flaggschiff ist eine Bavaria 50 mit 5 Kabinen und viel Luxus. Ab 2017 findet die Vermietung von allen Booten ab Workum statt. Die Basis befindet sich im Jachthafen it Soal an gewohnter Stelle. Auch das Wassersportgeschäft wird weiter geführt, Bootshandel ist ein weiteres Standbein und auch bei Pech oder für Wartung und Reparaturen ist Frans Sytsma behilflich. Skipper die noch nicht so sicher sind, können einem Skipper Training folgen oder mit einem Instruktor Hafenmanöver üben. Zwei Firmen sind nun unter einem Dach vereinigt. Sie bieten den Gästen einen unvergesslichen und erlebnisreichen Urlaub auf dem Wasser. Weitere Informationen unter www.silberkuhl-yachtcharter.com

Das Vorschiff der Merenpoort.

Merenpoort 880: Stabilität in Stahl.

Das Cockpit.

Blick in die Kombüse.

BOOT
Holland
10. bis 15. Februar 2017
boot-holland.nl
Ein toller
Saisonstart!
WTC EXPO LEEUWARDEN

Trajekt Enkhuizen-Stavoren

Der Fährdienst Enkhuizen-Stavoren nahm 1886 den Betrieb auf. Das Trajekt war damals die schnellste Verbindung zwischen Nord-Holland und Friesland. Heute ist die Route nur noch für den Tourismus von Bedeutung.

Von Beginn an war der Fährverkehr zwischen Enkhuizen und Stavoren für Personen und Güter bestimmt. Mehr noch: Die Fährschiffe konnten auch Bahnwagen transportieren. Auf zwei an Bord parallel verlaufenden Gleisen war Platz für 13 Güterwaggons mit einem Totalgewicht von 150 Tonnen. Die Beladung erfolgte über eine bewegliche Brücke, deren Gleise ebenfalls parallel angeordnet waren. Damit Brücke und Fähre nicht mit einer schweren Lokomotive befahren werden mussten, wurde der Lok jeweils ein 30 Meter langer Waggon vorgestellt, der die Güterwagen auf das Boot drückte oder an Land zog. In 1900 wurde die Dampffähre „Stavoren“ in Dienst gestellt, 1902 folgte die „Enkhuizen II“. 1909 kam noch die „Leeuwarden“ hinzu. Diese Schiffe wurden speziell für den Transport von Eisenbahnwaggons konzipiert. Bereits in den Anfangsjahren wurden 24.000 Eisenbahnwaggons und 235.000 Passagier befördert. Ein Modell eines dieser Schiffe befindet sich im Eisenbahnmuseum in Utrecht. Täglich gab es in jeder Richtung 5 Abfahrten. Um 1900 dauerte die Fahrt über die Zuiderzee, die damals noch ein zur Nordsee offener Meeresarm war, 1 Stunde und 40 Minuten. Die Fährdienste korrespondierten mit den Ankünften und Abfahrten der Bahnlinien Zaandam-Enkhuizen und Leeuwarden-Stavoren. Nach der Eröffnung des Abschlussdeichs 1936, wurde der Transport von Eisenbahnwaggons eingestellt. Auf der Linie fuhren auch Salonboote ohne Güterwagen. Es gab sogar Nachtüberfahrten mit Anschluss auf die Eisenbahn. Durch die Konkurrenz der Straße versank das Trajekt Enkhuizen-Stavoren in einen Dornröschenschlaf. Heute wird die Linie nur noch in den Sommermonaten durch das Salonschiff „Bep Glasius“ unterhalten. In 1 ½ Stunden fährt man über das IJsselmeer. In Enkhuizen empfiehlt sich ein Besuch des Zuiderzeemuseums und von Stavoren aus erreicht man mit dem Zug bequem Sneek oder Leeuwarden. In den Niederlanden gab es in früheren Tagen noch zahlreiche andere, längere Fährverbindungen, beispielsweise in Zeeland. Mittlerweile sind auch diese Vergangenheit. Einzig Flussfähren und die Fährschiffe zu den Inseln im Watt verkehren noch regelmäßig.

Eisenbahnfähren fuhren zwischen Stavoren und Enkhuizen.

Harlingen macht Spaß

Harlingen ist eine pulsierende Hafenstadt mit einem historischen Ortskern, reich an Geschichte und auch das Sprungbrett zu den Inseln im Watt. WasserSport in Nederland war vor Ort und hat sich für Sie umgeschaut.

Um 1157 gründete Eilwardus Ludinga im Dorf Almenum das Kloster „Ludingakerke“. Damit die Handelsfahrt in Schwung kam, legten die Mönche Grachten an. Das im Westen von Almenum gelegene Harlingen profitierte davon in großem Maße und erhielt deshalb bereits 1234 Stadtrechte. Die Stadt ist somit älter wie beispielsweise Amsterdam oder Dokkum. Im Nordwesten von Harlingen befand sich in dieser Zeit auch die Stadt Griend mit Stadttoren und Grachten. Sogar eine Hochschule gab es. In 1287 verschwand Griend durch die St. Luciaflut größtenteils von der Landkarte. Heute ist Griend nur noch eine Sandaufschüttung im Watt. Bereits 1311 war Harlingen in englischen Hafenregistern verzeichnet und das weiter landeinwärts gelegene Franeker hatte den Status einer Universitätsstadt. Harlingen war allerdings durch seine bevorzugte Lage und den direkten Zugang zur See, weitaus wichtiger. Seefahrt und Handel trugen wesentlich zum Wohlstand der Stadt bei. Früher lag die Stadt westlicher. Allerdings holte sich die See regelmäßig mehr Land. Zwischen 1545 und 1565 erfolgte deshalb eine Verschiebung in Richtung Norden. Dadurch wurde der „Noorderhaven“ zum Binnenhafen. Am Morgen des 17. Mai 1568 wurden bei-

Der „Zuiderhaven“ bietet zahlreiche Liegeplätze.

Auch der „Noorderhaven“ ist bei Gästen sehr beliebt.

Das Leuchtturm Hotel lädt zum Verweilen ein.

nahe 2000 Soldaten aus Wallonien an Land gesetzt, die später bei der Schlacht von Heiligerlee, nördlich von Groningen, geschlagen wurden. In der Spanischen Zeit wurde Caspar de Robles Statthalter von Harlingen, der 1574 die Erhöhung der Deiche veranlasste. In dieser Zeit flüchteten auch viele Freisinnige Täufer aus den katholisch geprägten südlichen Niederlanden nach Friesland und fanden vor allem in Harlingen eine neue Heimat. Sie wurden im neuen, westlich gelegenen Stadtteil angesiedelt. Dies führte auch dazu, dass die Kirche von Almenum Teil der Stadt wurde. Die Handelsfahrt nach Ost- und Nordsee Anrainerstaaten führte zu weiterem Wohlstand und 1596 wurde in Harlingen das erste steinerne Haus errichtet. Das Haus mit dem Namen „De vergulde Engel“ an De Lanen 28 besteht noch immer. Im Jahr 1644 wurde die Friesische Admiralität von Dokkum nach Harlingen verlegt, wodurch der „Zuiderhaven“ zum Marinehafen avancierte. Tjerk Hiddes de Vries – die Seeschleuse wurde nach ihm benannt – ging als Admiral-Leutnant in die Geschichte ein. Die Handelsfahrt war jedoch weiterhin wichtiger, wie die Marine. Von Harlingen aus wurden regelmäßige Verbindungen auf dem Wasser in das Hinterland unterhalten. Auf dem Wasser deshalb, weil die Wege schlecht waren und man über die Kanäle und Seen weitaus schneller voran kam. Weitere Dienste wurden zu den Inseln im Watt, zu Häfen rund um die damalige „Zuiderzee“ und nach Amsterdam unterhalten. Auch Gewerbe und Handwerk prosperierten. Vor Ort gab es zahlreiche Werften, Segelmacher, Bierbrauereien, Getreide- und Sägemühlen, Seifensiedereien, Ziegeleien, Töpfereien und Kalkbrennereien. Im Laufe der Jahrhunderte versank Harlingen nicht etwa wie andere Städte im Tiefschlaf, verlor jedoch durch Häfen in Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen an Bedeutung.

Heute dienen die im Stadtkern gelegenen Häfen (Noorderhaven und Zuiderhaven) vor allem der Freizeitschfffahrt und namentlich der „Zuiderhaven“ ist auch Heimathafen für zahlreiche Charterschiffe der „Bruinvlot“. Im Fischereihafen kann man vor allem an Wochenenden zahlreiche Trawler der Urker Fischer beobachten, die mittlerweile in Harlingen stationiert sind. An der Nordseite der Stadt befindet sich Harlingen Seaport, mit direktem Zugang zur Nordsee. Die Fahrwassertiefe beträgt 7,50 m und die Kailänge 1500 m. Es können beispielsweise 130 m lange Containerfeeder mit 700 Container oder 8500 t Mehrzweck-Frachtschiffe beladen und/oder gelöscht werden. Der Hafen hat überdies eine gute Anbindung an das Autobahnnetz, verfügt über Kühlhäuser und ist Umschlagplatz für Sand, Kies und Salz. Für Statistiker: Im Jahr 2015 wurden 3.308.000 t umgeschlagen. Harlingen wurde im vorgenannten Jahr von 491 Seeschiffen angelaufen und auch 55 Rhein Cruise Schiffe (Hotelschiffe) legten an. Der Fährhafen wiederum ist das Sprungbrett nach Terschelling und Vlieland. Die Reederei Doeksen unterhält regelmäßige Dienste zu den beliebten Wattinseln.

Harlingen (friesisch Harns) gehört zwar zu den 11 Friesischen Städten, stand jedoch durch seine Lage immer etwas abseits gegenüber dem übrigen Friesland. Dies manifestiert sich nicht zuletzt dadurch, dass die friesische Sprache nicht wirklich gepflegt wird. Man ist auch der Ansicht, dass die Provinz Friesland nie viel für die Handelsstadt an der Nordsee übrig hatte. Harlingen orientierte sich schon immer in Richtung Zuiderzee und Nordsee, weniger in Richtung Hinterland. Diese Internationalität ist in jedem Winkel der Stadt spürbar, sei es in den Häfen, in den

Ein Fischtrawler läuft ein.

Auch in diesem Kran kann man übernachten

Aus Lagerhäusern wurden begehrte Wohnungen.

Geschäften, in den gemütlichen Kneipen oder in Gesprächen mit echten Harlingern. Empfehlenswert ist ein Stadtspaziergang, wo man noch zahlreiche historische Gebäude entdecken kann. Beispielsweise am Noorderhaven „Pakhuisjes“ (Lagehäuser), deren Mauern viel über die Geschichte der Stadt erzählen könnten. In Harlingen kann man auch in einem Hafenkran oder in einem Leuchtturm übernachten. Der Strand wiederum ist ein beliebtes Wandergebiet, man hat eine herrliche Sicht auf das Watt und auch einem Bad in der Nordsee steht nichts entgegen. Freizeitkapitäne die Harlingen nicht über See ansteuern, können in den Häfen am van Harinxmakanal anlegen, oder durch die Seeschleuse den Noorderhaven erreichen. Letzterer liegt im Zentrum der Stadt, verfügt über Schwimmstege und hat 90 Plätze für Gastlieger. Fazit: Harlingen ist interessant und macht auch Spaß. Deshalb nichts wie hin!

Der Strand bei Harlingen.

Nochmals Holland

In Ausgabe 54 erschien unter dem Titel „Einmal Holland ist nicht genug´, ein Artikel von Erich und Petra Bäcker über eine Reise durch Nord- und Südholland. Und tatsächlich, die Bäckers haben sich nochmals in ein Revier gewagt, das vor allem von der Berufsschifffahrt geprägt ist.

Gemütlicher Beginn

Es ist Mittag und wir sind mit den Vorbereitungen für unseren Törn fertig. Boot eingeräumt, Proviant eingekauft und jetzt wollen wir eigentlich gemütlich Kaffee trinken. Da kommt Patrick von Olympia Charters mit dem Angebot – hier haben wir einmal mehr ein Schiff gemietet – mit einer Sloep (Schaluppe) nach Leiden oder woanders hin zu fahren. Nun ja, das Wetter ist schön und so fällt uns die Entscheidung nicht schwer. Wir nehmen den Kaffee und etwas Gebäck einfach mit und fahren direkt nach Leiden. Samstag ist Markttag und dementsprechend ist es voll in der Stadt. Wir verbringen einen schönen Nachmittag in Leiden und fahren am Abend wieder zurück zum Schiff.

Warmond - Delft

Nebelschwaden liegen noch auf dem Wasser als wir die Leinen los werfen und uns auf den Weg machen. An der ersten Brücke die wir noch auf Grund unserer niedrigen Durchfahrtshöhe passieren können, liegt schon eine Jacht und wartet auf die Brückenöffnung. Wir fahren gemeinsam mit einigen anderen Jachten über den Rijn – Schiekanaal, vorbei an Voorschoten nach Leidschendam. In der dortigen Schleuse warten weitere Schiffe. Der Schleusenwär-

Mit der Sloep von Olympia Charters nach Leiden.

Leiden kann man auch vom Wasser aus entdecken.

Porzellan im berühmten „Delfter Blau“.

Passt exakt.

ter versucht jeden Meter aus zu nutzen und wir müssen alle sehr eng zusammenrücken. Gemeinsam geht es aufwärts und das in aller Seelenruhe. Von nun an sind wir mit nicht weniger als 12 Schiffen unterwegs. Es ist schön, wenn man nicht immer alleine unterwegs ist. Unser Ziel erreichen wir am frühen Nachmittag und bekommen noch einen der wenigen Liegeplätze für Passanten in Delft.

Delft – Rotterdam

Ohne sündhaft teures Porzellan erstanden zu haben, verlassen wir diese wunderschöne Stadt und machen uns auf den Weg nach Rotterdam. Auf der Delftse Schie ist die Landschaft zunehmend von Industrie geprägt. Da hier viel Sand umgeschlagen wird, herrscht ein reger Schiffsverkehr und wir sind einmal mehr mitten drin. Von nun an begleiten uns die Frachtschiffe bis Rotterdam. Es ist schon bemerkenswert wie ein Schiffsführer ein 7,00 m breites Frachtschiff durch eine 7,80 m breite Brücke steuert und dabei auch noch genau die Mitte trifft. Weiter geht es bis zur Parkschleuse die nach kürzer Wartezeit für uns bedient wird. Nun sind wir auf der Nieuwe Maas und hier tut sich eine neue Welt für uns auf. Vom 130 m langen Binnenschiff bis hin zum imposanten Küstenmotorschiff (Kümo) in jeder erdenklichen Größe, ist alles unterwegs was schwimmen kann. Dazwischen wir, andere Motorjachten und auch Segelboote. Nicht zu unterschätzen sind die Wassertaxen, die mit nicht weniger als 50 km/h übers Wasser fliegen. Der quietschgelbe Splashbus ist dagegen in Zeitlupe unterwegs. Für unseren Aufenthalt haben wir die City Marina Rotterdam gewählt. Von hier aus können wir alle Ziele dieser modernen Stadt gut erreichen. Die Stadt besticht durch moderne Architektur. Sehenswert sind die Kubus-Häuser, die neue Markthalle, der

Auf dem Rijn-Schiekanal.

Sägemühle Salamander Leidschendam.

Bei schönem Wetter spielt sich das Leben im Freien ab.

Schleuse Leidschendam.

Passt ebenfalls.

City Marina Rotterdam.

Die SS Rotterdam ist nun Hotelschiff.

Die Parkschleuse aufgenommen vom Euromast.

Museumshafen oder eine schnelle Fahrt auf den Euromast, um die Stadt von oben zu betrachten. Mittlerweile sind über 50% der Einwohner von Rotterdam nicht mehr in den Niederlanden geboren. Interessant ist auch, dass Rotterdams Bürgermeister aus dem marokkanischen Rifgebirge stammt und erst im Alter von 15 Jahren einwanderte. Er studierte und machte nicht nur Karriere, sondern ist auch bei den Niederländern wegen seiner klaren Haltung sehr beliebt. So ist ihm die Sicherheit in den Häfen ein großes Anliegen. Während einer Kampagne gegen Kriminalität sagte er: „Als Krimineller hast du im Hafen nichts verloren. Kommst du trotzdem, packen wir dich.“ Bereits legendär ist zudem die folgende Aussage: „Wem es hier nicht passt soll dahin gehen, wo er her gekommen ist.“

Rotterdam – Kinderdijk

Zwei Tage Großstadt sind genug, ab jetzt soll es wieder ruhiger werden. Unser Ziel sind die Mühlen von Kinderdijk die von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt wurden. Als Ausgangspunkt haben wir den Jachthafen WV Balkengat in Krimpen a/d Lek gewählt, der sehr ruhig mitten im Grünen liegt und auf uns einen guten Eindruck macht. Von hier aus erreicht man mit der Fähre bequem die andere Seite und ist in ein paar Gehminuten bei den Mühlen.

Kinderdijk – Dordrecht

Wir wollen weiter und fahren auf der Noord, so heißt der Fluss der bei Dordrecht in Oude Maas und Merwede übergeht. Die Industrie wird hier weniger und die Landschaft beschaulicher, aber die Begegnung mit der Berufsschifffahrt bleibt. Konzentriertes und voraus schauendes Fahren ist angesagt, denn es herrscht ein reger Schiffsverkehr und die Berufsschifffahrt hat immer Vorfahrt. Das Dreieck

Die Erasmus Brücke ist das Wahrzeichen von Rotterdam.

Busfahrer und Schiffsführer. Für den Splash Bus Pflicht.

Die berühmten Kubushäuser in Rotterdam.

Die neue Markthalle. Im Bogen befinden sich Wohnungen.

bei Dordrecht gehört mit zu den verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt. Mindestens alle zwei Minuten fährt hier ein Schiff vorbei. Wir sind froh als die Hafeneinfahrt vom Jachtklub K.D.R. & Z.V. in Sicht kommt. Am Bollwerk vor der Brücke machen wir fest und warten bis diese geöffnet wird. Der Hafen liegt in der historischen Altstadt und erinnert uns ein wenig an Blokzijl in Nordwest – Overijssel. Hier bleiben wir zwei Tage. Was sofort auffällt ist, dass im historischen Viertel ein Antiquitätengeschäft an das nächste gereiht ist. Hier gibt es Antikes und Kurioses zu entdecken und man vergisst beim Stöbern auch schon mal die Zeit. Im Stadtzentrum gibt es aber auch mehrere Einkaufsstraßen, die zum Bummeln einladen. Dordrecht einmal von oben sehen, kein Problem. Der Blick vom Turm der Grote Kerk ist schon beeindruckend. Hier müssen aber zunächst 275 Stufen bewältigt werden.

Dordrecht – Gouda

Mit vielen neuen Eindrücken verlassen wir Dordrecht, aber wir kommen bestimmt wieder. Es war einfach großartig hier zu sein. Unsere Reise führt uns wieder zurück über den Noord bis nach Krimpen a/d Lek. Dort fahren wir dann weiter über die Hollandse IJssel bis nach Gouda. Nahe der Mallegatschleuse machen wir am schwimmenden Steiger fest. Diese Anlegemöglichkeit kennen wir schon von früheren Törns und man ist von hier aus schnell in der Innenstadt. Gouda ist sehr schön und wenn man Glück hat findet auch ein Käsemarkt statt den man unbedingt besuchen sollte.

Gouda – Braassemermeer

Als Ziel für diese Etappe haben wir den Hafen WSC Braassemermeer ausgewählt. Für die nächsten zwei Tage meldet der Wetterbericht Windböen mit bis 6 Beaufort. Wir werden so lange hier bleiben bis sich das Wet-

Farbenfrohe Tomatenpräsentation.

Kunst in der Markthalle. Man beachte die integrierten Fenster.

Die Mühlen von Kinderdijk.

Dordrecht ist attraktiv.

Dordrecht aus der Vogelperspektive.

ter wieder beruhigt hat. Die Auszeit kommt uns gerade recht und wir können schon mal mit dem Törnbericht beginnen. Wir liegen an einem Außensteg mit freiem Blick über das Braassemermeer und genießen die Ruhe. In Oude Weterring, das ist die nächste Ortschaft, gibt es einen großen Supermarkt den man in ein paar Minuten zu Fuß erreicht.

Braassemermeer – Aalsmeer

Mit der Absicht die Blumenauktion in Aalsmeer zu besuchen, werfen wir nach zwei Tagen die Leinen los und machen uns auf dem Weg. Wer die Westeinderplassen kennt weiß, dass es dort eine Vielzahl an Inseln gibt die eng bei einander liegen und durch die man seinen Weg nach Aalsmeer finden muss. Natürlich gibt es auch eine empfohlene Route mitten durch, die mit Landmarken gekennzeichnet ist. Nachdem wir uns dennoch verfahren haben drehen wir um und nehmen den sicheren Weg außen herum. Über die Westeinderplaasen fahren wir bis fast zum Ende, um dann zum JH WV Nieuwe Meer zu gelangen. Am Meldesteiger machen wir fest und gehen zum Hafenmeister. Der meinte wir können da liegen bleiben, sollen das Boot aber nach vorne oder achtern verholen. Machen wir! Schön, sehr schön ist es hier und wir genießen bei einer Tasse Kaffee erst einmal die schöne Aussicht über den Kleine Poel. Nachdem wir noch klar Schiff gemacht haben, gehen wir in die Stadt. Es ist ganz nett hier und es gibt sogar eine Fußgängerzone mit zahlreichen Geschäften. Die Blumenauktion haben wir am anderen Morgen nicht besucht, da wir keine Lust hatten so früh aufzustehen. Das heben wir uns für ein anderes Mal auf.

Aalsmeer – Warmond

Wir müssen los und starten die Maschine“. Nebelig und windstill ist es heute Morgen. Die Sonne schafft es noch nicht richtig durch zu kommen. Irgendwie herrscht eine seltsame Stimmung, aber dennoch schön. Wir nehmen den gleichen Weg zurück, den wir am Tag zuvor genommen haben. Da wir noch tanken müssen halten wir in Buitenkaag an, denn hier betreibt die Firma van der Wansen eine Bootstankstelle. Ist alles total easy, anlegen und Boot fest machen. Dann rein gehen und Bescheid sagen. Tankdeckel aufschrauben und den kostbaren Brennstoff einfüllen. Anschließend Deckel wieder zudrehen und nicht vergessen zu bezahlen. Die Sonne lacht vom Himmel und wir fahren in die Kaagerplassen. Bei den Uitkijktoren (Aussichtsturm) beschließen wir zu ankern, da es hier keine geeigneten Möglichkeiten zum Anlegen gibt. Mit einem Becher Kaffee in der Hand sitzen wir in der Plicht und lassen den ganzen Urlaub noch einmal Revue passieren. Schön war es und wir haben viel erlebt. Am späten Nachmittag lichten wir den Anker und fahren zur Charterbasis zurück.

Fazit:

Für den diesjährigen Törn bedurfte es eine noch gründlichere Vorbereitung als sonst. Zum größten Teil bewegten wir uns in einem Revier, in dem die Berufsschifffahrt dominiert und die fährt nicht gerade langsam. Zusätzlich zur Festlegung der Route mussten alle Brückenöffnungszeiten und Sperrungen im Vorfeld genau geprüft werden. Ab den 16. Oktober beginnt die Nachsaison und auf den Wasserwegen die nicht von der Berufsschifffahrt genutzt werden, ändern sich dann die Bedienungszeiten für Brücken und Schleusen. Beispielsweise muss in diesem Zeitraum eine Durchfahrt durch Gouda 24 Stunden vorher angemeldet werden. Alles im allen war es eine spannende Erfahrung und wir waren bestimmt nicht zum letzten Mal hier.

Wegweiser bei Dordrecht helfen Ortsunkundigen.

Das historische Stadthaus von Gouda.

Vom Burgund nach Friesland Teil 1

Im Spätherbst 2015 unternahmen Urs Gysin und Doris Mosimann eine Reise, die ihren Namen wirklich verdient. Mit einer kurz zuvor in Frankreich erworbenen Valkvlet begann eine zwei Monate dauernde Fahrt in das Ursprungsland dieser legendären Schiffe.

Einleitung

Am 7. Oktober 2015 sind wir bei der Schleuse La34S. am Canal de Bourgogne zu unserer Reise in die Niederlande aufgebrochen. An Bord unserer « Le p'tit Baron », einer gut 40 Jahre alten Valkvlet, erlebten auch noch unsere beiden Katzen Lui und Sämi eine abenteuerliche Fahrt in Richtung Norden. Wir wollten in Friesland bei einem Bootsbauer noch ein paar Modifikationen an unserem Schiff ausführen lassen, profitierten zugleich davon, ein uns mehrheitlich unbekanntes Land zu entdecken. Die Heimreise sollte um den 20. Februar 2016 beginnen, denn Mitte April wollten wir zurück sein – im Mai beginnt einmal mehr die Saison im Banet, einem Schleusenwärterhaus am Canal de Burgogne das wir mit viel Liebe zu einer kleinen Wirtschaft mit Zimmervermietung umgestaltet haben. Das Auto zogen wir in größeren Etappen nach, sodass wir zwischendurch mobil waren. Als Captain und Chauffeur war es mir also vergönnt, die Reise gleich drei Mal zu machen: Mit

Ein Gemälde oder Wirklichkeit? Abendstimmung in der Champagne mit der Kamera eingefangen.

Der „Toueur" zieht sich über eine Kette und uns hinterher durch den Tunnel von Riqueval (5670 Meter), Canal de St. Quentin.

dem Schiff, zurück mit dem ÖV, und wieder zum Schiff mit dem Auto. In Frankreich ist dies eine nicht ganz einfache logistische Herausforderung! Das meist herrliche Herbstwetter machte die Reise besonders angenehm. Allerdings mussten wir jetzt vermehrt mit Morgennebel rechnen, sodass sich die Abfahrt jeweils verzögern konnte. Verzögert wurde die Reise auch durch den Umstand, dass unser Kater Lui längere Landgänge unternahm und wir bis zu einem Tag auf seine Rückkehr an Bord warten mussten. Mittlerweile entwickelte sich der kleine Feger notgedrungen zur Schiffskatze. In seinem größeren Bruder Sämi hatte er ein prima Vorbild. Auch Kanalbauarbeiten, defekte Schleusen oder Sperrungen trugen mit zu Verzögerungen bei.

Der Reiseverlauf

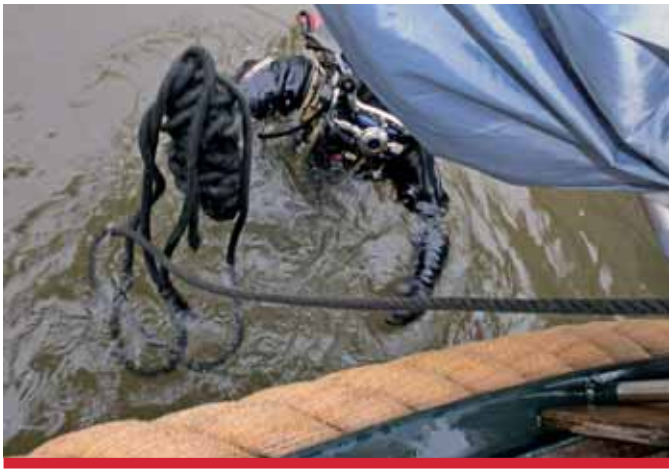
Unsere Reise ging zuerst von der Haustür, der Schleuse «34S.» den Canal de Bourgogne hinunter bis nach St. Jean de Losne, dann die Saõne hinauf nach Heuilley, links ab auf den Canal entre la Champagne et la Bourgogne (Langres, Chaumont, St. Dizier, Vitry-le-François), ein Stück auf dem Canal lateral à la Marne hinunter, rechts ab auf dem Canal de Aisne à la Marne bis nach Reims, weiter nach Berry-le-Bac, links runter auf dem Canal lateral à l'Aisne und rechts hoch auf den Canal de l'Oise à l'Aisne. Danach planten wir in St.Quentin festzumachen und wollten später die belgische Grenze überfahren. Diese Route ist nicht die Kürzeste, aber eine der wenigen, die zu diesem Zeitpunkt machbar war. Die kürzeste Route via Canal de Vosges, Canal de l'Est war wegen Wassermangel, respektive Chômage (Sperrung) nicht möglich. Und der Sambre fiel auch außer Betracht, da diese Route seit Jahren wegen Baufälligkeit von zwei Kanalbrücken unterbrochen ist. Nach einer sehr belebten und anforderungsreichen Sommer-Saison 2015 in unserem Betrieb, genossen wir nun die entspannten Tage auf dem Wasser, die Natur die wir durchfuhren, die Begegnungen und Entdeckungen (auch die kulinarischen) entlang des Weges. Und wir hatten Zeit für Gedanken an unsere Freunde, Bekannte und Verwandte, Zeit zum Lesen, Zeit zum Sein.

Rückblick und Ausblick

Nach Reims waren unsere Etappenziele Chaugny, mit einem sehr herzlichen Empfang im Jachthafen, St. Quentin mit nachfolgender Traversierung des längsten Kanaltunnels Europas, gezogen durch den letzten elektrisch betriebenen „Toueur" (Schleppboot), der noch im Einsatz ist. Wir waren das einzige Boot und so konnte das Bauwerk mit knapp 6 km Länge, etwas schneller als üblich, in einer Stunde und 20 Minuten gemeistert werden. Überhaupt, es gibt um diese Jahreszeit kaum noch Verkehr auf diesem Streckenabschnitt. Cambrai - bekannt auch wegen den süßen „Betises de Cambrai" - und Valenciennes waren die nächsten größeren Orte. Vor Peronnes wurde ohne Formalitäten die französisch/belgische Grenze passiert, eine Tatsache die sich anhand der Pflege der Uferzone und der veränderten Grafik der Hinweissignale manifestierte. Nach Mons kam ein technisches Highlight der Reise in Sicht: Strépy-Thieu, das höchste Schiffshebewerk Europas brachte uns in 7 Minuten 73 Meter in die Höhe (google mal!) Wiederum waren wir das einzige Schiffchen und kamen uns inmitten all dieser grandiosen Technik verloren vor. Eigentlich wollten wir ursprünglich den parallel verlaufenden Historischen Canal du Centre mit seinen drei Hebewerken nutzen, dieser ist aber nur in der Saison von April bis Oktober in Betrieb, wir hingegen befanden uns ja bereits Mitten im November! Im Jachthafen von Seneffe wurden wir bestens betreut, auch als am anderen Morgen kurz nach der Ausfahrt das Hornsignal Alarm gab, da der Motor überhitzt war. Mit Nachfüllen von Kühlflüssigkeit und langsam tuckernd fanden wir zurück in den Hafen. Ein versierter Mechaniker wurde aufgeboten und das Problem war nach 3 Stunden vorerst gelöst. So ging es dann anderntags weiter nach Charleroi, respektive zwei Schleusen den Sambre hoch zum Jachthafen von Landelies. Charlerois selber ist als Anlegeort nicht empfehlenswert – die Kulisse der Industrieruinen und Sicherheitsaspekte sprechen dagegen. Die Vergangenheit dieser Stadt ist von Schwerindustrie geprägt – trotz langsam abflauender Krise beträgt die Arbeitslosigkeit aktuell noch immer 30 Prozent!

Hebewerk am historischen Canal du Centre.

Einfahrt auf den Sambre in Charleroi.



Nach einem nur 15 Minuten dauernden Taucheinsatz war unser Schiff wieder flott. Man beachte das Tau.

Verkehrsposten Waal/Maas-Waalkanal.

Tau in der Schraube

Nach diesem Abstecher ging's bei strömendem Regen wieder den Sambre hinunter. Allerdings kamen wir an diesem Tag nicht sehr weit und machten für die Nacht an einer ausgedienten Péniche unterhalb der Schleuse von Landelies fest. Und dies nicht ganz freiwillig, denn die 2. Schleuse in Monceau-sur-Sambre wirbelte unser Programm durcheinander. Die 8-Meter-Schleuse verfügt über keine Festmachmöglichkeit an den Wänden, wir mussten an langem Tau hängend runterschleusen. Auf Anordnung des Schleusenwärters wurden wir hinter einem voll beladenen 105 Meter langen Kiesfrachter mit dem Namen Orca durchgeschleust. Bei der Ausfahrt gab der Schiffsführer volle Pulle. Seine nicht unbedingt freundliche Aktion wirbelte unser kleines Schiffchen nur so herum. Es war unmöglich das Boot an den langen Tauen festzuhalten. Wir konnten eine Frontalkollision mit der Schleusenwand verhindern, nicht aber eine Begegnung mit dem Heck, wo unsere Velos und die Tricolore festgemacht waren – der hinten herausragende Veloständer hat als Stossdämpfer etwas abbekommen. Nach einer 180 Grad-Drehung sicherten wir das Boot an einer Leiter und mussten feststellen, dass das verlorene Tau um den Propeller gewickelt wurde, und das Boot somit nicht mehr zu manövrieren war. Es folgten der Eintrag des Ereignisses mit Reklamation bei der Schifffahrtsbehörde, der Rapport an die Police Fluviale für die Versicherung, sowie die Behebung der misslichen Situation durch versierte Taucher, die glücklicherweise sehr schnell zur Stelle waren. Aber dies war gestern – und im Vergleich mit dem, was in der Welt sonst noch so passierte in diesen Novembertagen – eine reine Bagatelle.

Nach den Erfahrungen rund um Charleroi ging es weiter nach Namur. Hier fließt der Sambre in die Meuse, die dann in den Niederlanden zur Maas wird. Sehr unterschiedliche Städte gab es auf dieser Strecke zu entdecken, Liège (Lüttich) zum Beispiel, das die industrielle Vergangenheit offensichtlich in die heutige Zeit adaptieren konnte und einen sehr viel gepflegteren Eindruck als Charleroi hinterließ. Rund um den architektonisch interessanten, modernen Bahnhof wurde wie wild gebaut. In Statte vor Huy blieben wir im Jachthafen und konnten an Bord einen sonnigen Herbstnachmittag genießen. Beeindruckend war die Durchfahrt in Huy, das von einer riesigen Festung dominiert wird - ein Ort, den wir uns für die Rückreise als Etappenziel vorgemerkt haben. In Erinnerung blieb uns auch die Schleuse von Born. Sie ist mit tückischen Schwimmpollern ausgerüstet, die sich bei einem Boot in unserer Größe erst nach einer Weile in Bewegung setzen. In minimaler Schräglage haben wir den Schleusenvorgang über uns ergehen lassen, in der Hoffnung, dass wir uns unten angekommen mit einem kurzen Ruck lösen können. Dem war dann nicht so. Zu allem Überfluss arretierte der Schwimmer rund einen halben Meter vor dem Ende des Schleusenvorgangs! Das Resultat: Zwei durchschnittene Taue und etliche Gegenstände an Bord, die nicht mehr an ihrem angestammten Platz waren. Lesson learned: Nie, aber auch gar nie an einem Schwimmpoller festmachen, sondern die Leinen ausschließlich führen. Doris wird als Matrose in Zukunft die Machete stets auf Frau tragen. Am Ufer der Meuse (Maas) fanden wir einen Liegeplatz. Der Regen prasselte aufs Dach, der stürmische Wind ließ die Meuse wie ein wogendes Meer erscheinen und die beiden Kater gingen auf Nachttour. Am anderen Morgen ging es weiter Richtung Liège (Lüttich). Da kein TGV in den Kanal fiel – was just in diesen Tagen im Elsass der Fall war – erreichten wir in zwei Tagen Maastricht.

Limburg erreicht

In Maastricht, der Hauptstadt der Provinz Limburg, wollten wir zwei Tage verweilen, einen Waschsalon aufsuchen, uns mit niederländischen Nautik-Karten und einer Gastlandflagge eindecken. Vor Maastricht mussten wir jedoch an der letzten belgischen Schleuse über eine Stunde warten und wurden dann zusammen mit fünf eintrudelnden Frachtschiffen bei langsam einsetzender Dämmerung herab geschleust. Es war bereits dunkel, als wir den Jachthafen vor Maastricht erreichten, dank Suchlicht fanden wir sogar den Gästeanleger. Unsere beiden Kater hatten sich mittlerweile gut an das Leben als Schiffs-

Unfreiwillige Übernachtung am Wartesteg der Kadoelerschleuse ohne Landzugang!

Den letzten Abend vor dem Ziel haben wir in Echtenerbrug verbracht.

katzen gewöhnt. Nach dem Anlegen hatten sie freien Ausgang und kamen dann im Laufe des Abends immer wieder an den Futternapf zurück. Nicht so in Maastricht. Lui hat es offensichtlich wieder mal so gut gefallen, dass er auch am anderen Morgen noch nicht wieder an Bord war. Weiter nicht schlimm. Wir hatten Zeit für Boot, Wäsche, Auto holen und Maastricht anschauen. Gegen 19 Uhr kam der Ausreißer in wichtiger Pose anmarschiert und es konnte anderntags weiter gehen. Man merkte sofort, dass wir in den Niederlanden waren. Die Infrastruktur für die Freizeitschifffahrt war hervorragend, es gab jede Menge Anlegemöglichkeiten, wie zum Beispiel in der Marina von Oolderhuuske in Roermond, oder auch in Mook. Allerdings waren die Angebote um diese Jahreszeit etwas reduziert, aber einen Hafenmeister zum Einkassieren, Strom und Wasser gab es allemal. Sogar Diesel war hier erhältlich! Wir waren 800 Kilometer durch Frankreich und Belgien getuckert, ohne je eine offene Tankstelle am Wasser zu entdecken. Da unsere Valkvlet bloß gut 2 Liter Sprit pro Stunde verbraucht (inkl. ein wenig für die nun immer mehr eingeschaltete Heizung) und einen 650-Liter-Tank hat, war dies allerdings kein Problem.

Es wird hektisch

Über den kurzen Maas-Waal-Kanal ging es nach Nijmegen und zu einem neuen Kapitel Binnenschifffahrt. Für zwanzig Kilometer mussten wir uns die Waal (wie dieser Hauptverkehrsarm des unteren Rheins heißt) hoch kämpfen. Der Wellengang war schon durch den bereits starken Großschifffahrtsverkehr sehr heftig, dazu kam noch eine starke Strömung, Regen und heftiger Wind. Nach drei Stunden konzentrierter Fahrt bekamen wir von der Verkehrsleitstelle grünes Licht um nach Backbord in den Pannerden abzubiegen. Arnhem war das nächste Etappenziel, wo wir zwei Nächte im Hafen des ZV Jason lagen. Eine recht schmucke Innenstadt, die vom zweiten Weltkrieg her bekannte und strategisch wichtige Brücke von Arnhem (mit dem gleichnamigen Film) und wiederum ein supermoderner, erst kürzlich eingeweihter Bahnhof (Bauzeit 18 Jahre!) konnten im Bordbuch vermerkt werden. Wir verließen Arnhem um auf der Gelderse IJssel nach Olburgen zu gelangen. Es hatte nun kaum noch Schleusen - entsprechend großzügiger konnten wir die Tagesetappen planen. In Zwolle waren wir im zentral gelegenen Passantenhafen das einzige Boot. Wir kamen auf das Zwarte Water. Das Wasser war von der torfhaltigen Erde wirklich dunkelbraun. Schwärme von Wasservögeln säumten nun die Ufer oder zeigten ihre Formationen im Flug. Man kann sich kaum vorstellen, dass es so viele Gänse auf dieser Welt gibt, fliegende Wildgänse wohlverstanden!

Friesland ruft

Um diese Jahreszeit wird der Weg über das IJsselmeer nicht empfohlen. So führte die Route nach Friesland zwangsläufig über Zwartsluis, wo wir an einem Samstag fest machten und eine sehr stürmische Nacht erlebten. Anderntags flaute es ein bisschen ab und wir entschlossen uns zur Weiterfahrt. Allerdings mussten wir feststellen, dass die Beukersluis mit Brücke bis zum 6. Dezember wegen Bauarbeiten geschlossen war und wir nahmen den westlich gelegenen Alternativweg über das Zwarte Water und Zwolse Diep. Die kurze Traversierung von rund 20 Minuten Fahrzeit bei heftigem Weststurm demonstrierte uns die Kraft der Natur, aber auch, dass unser Schiffchen solchem Tun gewachsen war. Den beiden Katern war es nicht ganz geheuer. Bei der Kadoelerschleuse erwartete uns Doppelrot, sowie eine Leuchtschrift mit den Öffnungszeiten werktags und sonntags. Es war Sonntag. Ein Telefon an die zuständige Leitstelle brachte dann Klarheit in die kontradiktorische Anzeige. Um diese Jahreszeit werden die Kunstbauten bei sekundären Wasserwegen in Overijssel am Sonntag nicht bedient. Wir hatten uns in Zwolle bereits erkundigt und dort war man anderer Meinung… Als dann anderntags, am Montag, immer noch Doppelrot war wurden wir bei einem nochmaligen Anruf informiert, dass wir nun doch via die Beukersluis fahren sollen, sie sei für uns offen. Fazit: Wenn du außerhalb der Saison in Overijssel unterwegs bist, musst du sehr flexibel sein und je nach Tageslaune der zuständigen Behörde umplanen und auch mal einen Umweg in Kauf nehmen. Zum Glück ist das Kanalnetz in den Niederlanden sehr dicht. Die Route führte uns

„Le p'tit Baron" hängt am Kran und wird in die Werfthalle verbracht. Innerhalb von zwei Monaten erfolgte ein Refit.

Der Maler hat gute Arbeit geleistet. Auf der Werft wird sauber und akkurat gearbeitet.

durch eine bezaubernde Landschaft. In Kalenberg machten wir eine Mittagspause, bis die Brückenwärterin gegessen hatte und den Brückenzoll von EUR 2.10 mittels herabgelassenem Holzschuh in Empfang nahm. Schifferfolklore pur! Durch das Hin und Her an diesem Tag reichte es nicht bis ans Endziel und wir entschieden uns, vor der Dunkelheit in Echtenerbrug anzulegen und die Nacht hier zu verbringen. Anderntags, es war der 1. Dezember, wurden wir für die letzte Etappe mit herrlichem Wetter belohnt und wir machten am frühen Nachmittag bei Dragt Jachtbouw in Woudsend fest. Auf der anderen Seite des Steges erwartete uns die Pegasus, eine Vlet ähnlichen Baustils eines Bekannten aus dem Schleusenschifferclub, der uns den Tipp für die Werft gegeben hatte. Am gleichen Abend trafen wir im örtlichen Supermarkt einen Mitarbeiter der kleinen Werft. Wir sagten ihm beiläufig, dass wir für die kommenden gut 2 Monate in Woudsend gerne eine Bleibe hätten. Er meinte, er hätte da vielleicht eine Idee. Und anderntags kam sein Freund André an Bord, der daran war, mitten im Dorf Woudsend ein Häuschen zu renovieren. Er könne es uns für diese Zeit überlassen, da er als Kapitän auf einem Riesenschlepper die meiste Zeit sowieso auf der Nordsee unterwegs sei. Doris wandelte innerhalb von zwei Tagen die Baustelle in eine wohnliche Behausung um. Sie hat schon immer von einer speziellen Wohnsituation in Holland geträumt, zum Beispiel von einer Windmühle. Jetzt ist es halt eben eine Baustelle geworden und wir fühlten uns sehr wohl, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Leute hier sehr aufgeschlossen und freundlich sind. Man hat Zeit. Winter in Friesland ist eine besondere Erfahrung und wir konnten uns gut vorstellen wie es in der Saison hier zugeht, wenn die Freizeitschiffer losgelassen werden. Schnell einmal kam „Le p'tit Baron" in die Werfthalle und wurde noch schneller zur Baustelle. Es wurden spannende Tage für uns hier im Norden.

Für die Statistiker : 146,20 Stunden haben wir bis Maastricht zurückgelegt, 257 Schleusen passiert und 731 km hinter uns gebracht. Die Reise vom Burgund bis nach Friesland dauerte insgesamt acht Wochen und führte uns über 1'243 km Wasserstraßen, Kanäle, Flüsse, Seen und durch 283 Schleusen. Zahlreiche Zugbrücken mussten für uns geöffnet werden und wir haben 209.7 Stunden am Steuer zugebracht. Der letzte Teil der Reise war geprägt vom doch recht herbstlichen, am Schluss gar stürmischem Wetter und einer Vielfalt von neuen nautischen Erlebnissen.

Text und Bild: Urs Gysin

Lesen Sie im 2. Teil die Rückreise nach Frankreich

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" hinzugekommen.

Informationen zum Burgunderkanal: https://de.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Bourgogne

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

Eine schräge Rubrik

Die neue Rubrik Hecklicht beleuchtet Interessantes, Skurriles und Lustiges. Leser/innen können dabei ebenfalls zu Wort kommen und auch Bildmaterial nehmen wir gerne entgegen.

Humorvoll oder auch nicht

Niederländische Autokennzeichen lassen nur wenig Spielraum für humorvolle Assoziationen zu. Sie sind gelb und bestehen aus einer Kombination mit Buchstaben und Ziffern. Man kann daraus auch nicht ersehen, in welcher Provinz oder gar Stadt die jeweiligen Fahrzeuge registriert sind. Kennzeichen bleiben in den Niederlanden von der ersten bis zur letzten Betriebsstunde, also auch bei Halterwechsel, immer mit dem Fahrzeug verbunden. Einzig in den Rheinischen Karnevalhochburgen tragen die niederländischen Kennzeichen immer mal wieder zur allgemeinen Belustigung bei. Das klingt dann so: „Wer drei Mal durch die Prüfung fällt, erhält in Holland ein gelbes Nummernschild.“ In Deutschland hingegen können Fahrzeug Kennzeichen mehr oder weniger zur allgemeinen Belustigung beitragen. Weniger: K steht für Köln, KDF hingegen für „Kraft durch Freude“, eine Kombination die an dunkle Zeiten erinnert und nicht unbedingt humorvoll ist. Mehr: Als Freizeitkapitän ist ein Kennzeichen mit „BOOT“ bestimmt eine wünschenswerte Sache. Ob der Halter oder die Halterin Wassersport/lerin ist, ist allerdings nicht bekannt. Dass die niederländischen Autofahrer keinen Grund haben humorvoll zu sein ist überdies verständlich, denn die Autopreise gehören mit zu den höchsten in Europa. Nebst 21 % Mehrwert Steuer wird auch noch eine Art Luxussteuer, die BPM (Belasting Personenautos en Motorrijwielen) erhoben.

Keine Kreditkarten

Wir besuchten diesen Sommer im Juli wieder einmal Lemmer. Leider mussten wir feststellen, dass die dortige Gastronomie teilweise ein unfreundliches Auftreten gegenüber den Besuchern aufweist. Es ist eigentlich alles in Ordnung, doch beim Bezahlen der Konsumationen stellten wir fest, dass teilweise keine Kreditkarten akzeptiert werden. Für mich als Schweizer ist dieses Gehabe absolut unverständlich. Aus Sicherheitsgründen gehe ich seit Jahren nur noch mit wenig Bargeld aus dem Haus. Ich bin es mir gewohnt, überall mit der Kreditkarte bezahlen zu können. In Frankreich gibt es bei Barzahlung mit € 50,00 Banknoten bereits Probleme. Kreditkarten werden explizit verlangt. Die € 500,00 Banknote ist sowieso suspekt und wird demnächst aus dem Zahlungsverkehr genommen. In Amsterdam kenne ich ein Lokal, wo man nur mit Kreditkarten bezahlt. Kein Bargeld wird akzeptiert! Wenn ich in Lemmer jeweils reklamierte, kam das Argument mit den hohen Kommissionen. Aus meiner Sicht kann das ein Restaurant problemlos einkalkulieren, in allen anderen Geschäften funktioniert es. Auch in Lemmer! Im Übrigen bezahle ich als Karteninhaber, Kunde bei der UBS Schweiz, auch Gebühren und Kommissionen wie folgt: Zahlung im Ausland mit Debitkarte MAESTRO (früher EC); Spesen 1 %, oder mindestens CHF 1,50 (ca. € 1,35). Zahlung mit Kreditkarte VISA immer 1,75 % vom Betrag als Kommission. Also liebe Gastgeber, berücksichtigt diese Fakten und überdenkt Eure Politik zu Debit- und Kreditkarten. Die Gäste konsumieren mehr, wenn mit Kreditkarten bezahlt werden kann. Das ist schon längstens erwiesen und gilt auch für Lemmer!

Christian Sulzer Ettingen/ Schweiz

„Zwarte Pieten“

„Sinterklaas“ (St. Nikolaus) ist in den Niederlanden das Fest für Kinder. Es wird noch immer höher bewertet, wie etwa Weihnachten, denn der heilige Mann und nicht der Weihnachtsmann bringt die Geschenke. Erst in jüngster Zeit hat auch Weihnachten an Stellenwert gewonnen. „Sinterklaas“ kommt traditionell mit dem Boot und wird von den „Zwarten Pieten“ begleitet. Es sind lustige Gesellen, die den Kindern Pfeffernüsse und andere Süßigkeiten schenken. Praktisch jedes Dorf und jede Stadt begeht „Intocht van Sinterklaas“, also den Einzug von St. Nikolaus mit einem festlichen Umzug. Der offizielle Anlass fand in diesem Jahr in Maassluis statt. Allerdings versuchen seit einigen Jahren sogenannte Aktivisten dieses traditionelle Fest zu torpedieren. Eine Allianz aus Gutmenschen, Kulturbereicherern und Immigranten möchten den „Zwarten Pieten“ mit dem Argument den Garaus machen, dass die schwarzen Gesellen rassistisch und ein Relikt aus trüben Kolonialzeiten seien. Unterstützt werden die im Kern aus etwa 500 Personen bestehende Gruppe durch Verene Shepard, der Menschenrechtsbeauftragten der Vereinten Nationen. Die Frage, was diese Dame mit niederländischem Brauchtum am Hut hat, ist durchaus berechtigt? Berechtigt ist allerdings auch die Frage, mit welchem Recht eine Minderheit urholländische Feste stören und abschaffen möchte? 2016 hat die Polizei dem unseligen Treiben ein Ende gemacht, indem eine auf Maassluis anmarschierende Gruppe bereits in Rotterdam aufgehalten und fest gesetzt wurde, sodass der Einzug von „Sinterklaas“ und seinen „Zwarten Pieten“ ungestört erfolgen konnte.

Der Oliebollen König

Traditionell werden in den Niederlanden zur Weihnachtszeit und auch zum Jahreswechsel millionenfach sogenannte „Oliebollen“ verzehrt. Es handelt sich dabei um ein Gebäck, das mit verschiedenen Füllungen erhältlich ist und in der Friteuse zubereitet wird. Die runden Krapfen sind in etwa mit Berlinern vergleichbar. Vor Weihnachten und Silvester haben die „Olibollenbakker“ Hochkonjunktur. An den jeweiligen Ständen, aber auch bei den Bäckern. bilden sich lange Schlangen. Man verzehrt die süßen und herrlich duftenden „Bollen“ direkt vor Ort, oder nimmt sie mit nach Hause. Einmal daheim, warten bereits die Kinder, aber auch Verwandte und Freunde auf das herrliche Gebäck. „Oliebollen“ sind auch seit 24 Jahren Anlass für einen Wettbewerb, der von einer großen Tageszeitung veranstaltet wird. Dabei werden landesweit von Qualitätstester/innen 160 Produzenten von „Oliebollen“ besucht und deren Erzeugnisse beurteilt. Die Veröffentlichung der jeweiligen Resultate werden nicht nur von den „Oliebollenbakker“ mit Spannung erwartet, sondern tragen sogar bei vielen Konsumenten mit zur Kaufentscheidung bei. Beim 24. Test landeten einmal mehr die „Oliebollen“ von Bäcker Voskamp aus Spijkenisse auf dem 1. Platz.

Alle Jahre wieder...

In diesem Jahr wurden in den Niederlanden für 66 Millionen Euro Böller, Raketen und anderes Feuerwerk gen Himmel geschossen oder anderweitig zur Explosion gebracht. Es gibt Menschen die in ihren Wohnungen hunderte von Kilos mit illegalem Feuerwerk horten Auch in Lagerhallen werden immer wieder ganze Partien mit gefährlichem und verbotenem Feuerwerk entdeckt. Diese Produkte können beispielsweise in Polen, aber auch in Belgien legal erworben werden, obwohl deren Sprengkraft militärische Züge annimmt. (Die EU lässt grüßen). Kurz vor dem Jahreswechsel fand die Polizei in einem PKW 1,6 t illegales Feuerwerk. Da das Fahrzeug total überladen war und das Heck beinahe den Boden berührte, fiel es der Polizei auf. Im Vorfeld zum Jahreswechsel flattern unzählige Prospekte in die Haushalte. Sie werben für Feuerwerk mit martialischen Namen wie „Knockout“ oder „Scorpion King“. Offiziell darf Feuerwerk nur vom 29. bis 31. Dezember verkauft und ausschließlich am Silvester verwendet werden. Sehr beliebt ist auch das sogenannte „Karbidschießen“. Dazu werden Milchkannen oder spezielle „Karbidkanonen“ verwendet. Die Geräte heben richtig ab und der Knall ist gewaltig.

Oliebollen sind Kult.

Eine Karbidkanone.

Urlaub auf dem Charterboot ist beliebter denn je. Ob Segel- oder Motorjacht, die meisten Vermieter betreiben Flottenpflege. Alljährlich werden neue Schiffe in Fahrt gebracht, die vorhandenen Boote im Winter überholt. Wie dieser Bericht zeigt, nehmen die niederländischen Vermieter in der kommenden Saison wieder einige neue Schiffe in Fahrt.

Pilot 44 Solyd bei Wetterwille

Yachtcharter Wetterwille Terherne hat ein weiteres Schiff der Flotte zugefügt. Die Pilot 44 Solyd ist luxuriös eingerichtet und eignet sich für einen längeren Aufenthalt an Bord. Es gibt zwei geräumige Schlafkabinen, eine großzügige Kombüse, einen Kartentisch und sogar einen Geschirrspüler. Die Eignerkabine hat ein großes französisches Bett und für Gäste stehen zwei Einzelbetten zur Verfügung. Zudem ist viel Stauraum vorhanden. In einem separaten Raum gibt es zudem eine Waschmaschine. Das Schiff eignet sich für 4 Personen die Komfort zu schätzen wissen. Die Stehhöhe beträgt zwei Meter. Das Schiff hat auch stattliche Abmessungen! Die Länge beträgt 13,80 m, die Breite 4,20 m und der Tiefgang 1,30 m. Mit der Solyd 44 Pilothouse kann man auch das IJsselmeer befahren. Die anderen Zahlen sind ebenfalls eindrücklich. Es gibt einen 1400 l Wassertank, mit 1700 l Diesel kommt man auch recht weit und der 250 PS Cummins Diesel sorgt für flotte Fahrt. Das Schiff eignet sich nicht unbedingt für beginnende Wassersportler, sondern eher für erfahrene Skipper. Info www.wetterwille.nl

Ein neues Schiff bei Turfskip

Yachtcharter Turfskip Echtenerbrug hat neu die Minerva in Dienst gestellt. Die komfortable Motorjacht hat im Achterschiff zwei Kabinen mit Doppelbetten und im Vorschiff gibt es eine weitere Kabine für 2 Mitfahrende. Die Minerva ist 13,70 m lang und 4,50 m breit. Der Tiefgang beträgt 1,20 m. Das Schiff ist sehr komplett eingerichtet, wird von einem 170 PS Dieselmotor angetrieben und verfügt über Bug/Heckschraube. An Bord gibt es einen 875 l fassenden Dieseltank und auch

einen Wassertank für 925 l. Das Interieur ist sehr maritim und auch die sanitären Anlagen entsprechen den Anforderungen von anspruchsvollen Wassersportlern. Wer mehr erfahren will, surft zu www.turfskip.com

Die „Stromer“ kommen

Die schlanken Hausboote von Friesland Boating Koudum sind einzigartig in den Niederlanden. Pate für diesen Bootstyp standen die englischen „narrow boats“, die über Jahrhunderte Menschen und Waren über die Kanäle auf der Insel beförderten. Noch heute sind in Großbritannien viele dieser Fahrzeuge vorhanden und wurden zu Wohnbooten umgebaut. Wer ein solches Boot besitzt, möchte nie mehr an Land wohnen. Auch die Hausboote von Friesland Boating sind wohnlich eingerichtet und eignen sich – je nach Länge und Einteilung - für 2 bis 10 Personen. Bisher waren die Schiffe mit Dieselmotoren bestückt. Nunmehr hat der Vermieter mit einem umfangreichen Erneuerungsprogramm begonnen. Insgesamt werden 2 Millionen Euro investiert, damit die schlanken Schönheiten wieder über Jahre den Wünschen von anspruchsvollen Gästen entsprechen. Wichtigstes Merkmal der Flottenerneuerung ist das Fehlen des Dieselmotors. Dieser wird bei allen „narrow boats“ durch einen starken Elektromotor ersetzt. Der Elektromotor wiederum erhält die nötige Energie von leistungsfähigen Batterien. Die Akkus können einerseits über Landstrom geladen werden. Andererseits tragen Sonnenkollektoren mit dazu bei, dass genügend Energie vorhanden ist. Sobald der Stromvorrat ein gewisses Niveau unterschreitet, wird zudem automatisch ein Generator in Betrieb gesetzt. Ein sicherer Vortrieb ist somit jederzeit gewährleistet. Im Klartext heißt dies: Nachhaltiges und umweltfreundliches Bootfahren. Außerdem erhalten alle Boote ein vollkommen neues Interieur und ein 230 Volt Bordnetz. Die 11 Schiffe werden nach den berühmten 11 Friesischen Städten benannt und haben seitlich entsprechende Bilder dieser Orte. Friesland Boating empfiehlt den Gästen mit den Elfstädte Booten eine interessante und erlebnisreiche Elfstädte Bootstour zu machen. Alles umweltfreundlich und geräuschlos! Die Umbauphase dauert insgesamt 2 Jahre. Die ersten 5 Boote sollen jedoch bereits bei Saisonbeginn zur Verfügung stehen. Mehr Informationen findet man unter www.friesland-boating.nl

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

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

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

Neu in 2016: MY Vliestroom
Die Delphia Escape 1080S ist eine luxuriöse und seetüchtige Motorjacht für Wassersportler die auch Watt und IJsselmeer kennenlernen möchten.

TORNADO SAILING

Tornado Sailing Makkum B.V. ▪ De Stienplaat 5a ▪ 8754 HE Makkum
+31 515 55 92 60 ▪ +31 515 55 92 22 ▪ info@tornado-sailing.nl

www.tornado-sailing.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

Elfstädtetour auf dem Boot erleben.... www.elfstedenvaarvakantiesfriesland.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.

...besuchen Sie uns an der Maas

Ohne Bootsführerschein

HISWA

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 Wassersportzentrum.

Ohne Bootsführerschein

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

JACHTCHARTER & JACHTWERFT

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 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

Yachtcharter Wetterwille

www.yachtcharterwetterwille.de

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

YACHTCHARTER SNEEK®

Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
Großes Fahrgebiet
Geringe Durchfahrtshöhe

Jan Kuipersweg 5-7 | 8606 KD Sneek | +31 (0)515 438383
info@yachtchartersneek.nl | www.yachtchartersneek.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

Turfskip

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

NJI RECRON

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

Zwei Häfen, zwei Standorte, eine Philosophie!

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

LID VAN DE NBMS NEDERLANDSE BOND VAN MAKELAARS IN SCHEPEN

SCHEPENKRING Yachtbrokers

damit fahren Sie gut!

Waterland 850 OK/AK , 1984
8.50 x 3.20 x 0.70, VW 69 PS Bugschraube, sehr gepflegt, € 24.000,-

Debokruiser 985AK, 1980
9.85 x 3.30 x 0.80, Peugeot 62 PS, € 25.000,-

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

Boarnstream Kruiser 1100, 1977
11.00 x 3.35 x 1.15, Volvo Penta MD 32a 6Zyl. 106 PS, € 37.500,-

Corge 1100, 1992
11.00 x 3.50 x 1.10, Daf 615/125 PS, Bugschr., Heizung € 65.000,-

Joda 850 TC , 2006
8.50 x 2.98 x 0.90, Polyester, Volvo D3-110, 5 Zyl. 110 PS, € 79.000,-

Groninger Boltjalk, 1908
17.97 x 3.80 x 1.00, Fiat 112 PS, Stützpfähle, Bugschr., € 85.000,-

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

Brauer Bützfleth 48, 1980
14.9 x 4.90 x 1.40, Polyester, 2 x Cummings V903M 304 PS, € 99.000,-

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

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

Succes 1080 GSAK, 1996
11.80 x 3.40 x 1.00, Iveco 120 PS, Bug- u. Heckschraube, € 79.500,-

Valk Kotteryacht, Refit ab 2010
12.00 x 3.60 x 1,20, DAF 120 PS, Bug- u. Heckschraube, € 79.500,-

Atlantic 37 FB, 1990
11.40 x 3.75 x 1.10, 2x Cummins 250 PS, viel erneuert ab 2010, € 94.000,-

Almtrawler 1280 FB, 1986
12.80 x 4.05 x 1.35, DAF 120 PS, Bugschraube, € 82.500,-

Universal Trawler 36, 1978
11.45 x 3.86 x 1.15, Ford 120 PS, Bug- u. Heckschr, 2 Kabinen, € 88.000,-.

Barkas 1100 OK, 1993
11.00 x 3.85 x 0.85 m, Nanni 60 PS, Bugschraube, € 107.500,-

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

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,-

Almkruiser 1600 FB, 1992
16.00 x 4.60 x 1.20, MTU 370 PS, Bug- u. Heckschraube, € 197.500,-

Gesucht: Werftgebaute Motorjachten

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