

DAS LOGBUCH

MARITIME TRADITION VEGESACK NAUTILUS E.V.



Foto: Hartmut Meyer

Die Vegesack BV2 macht sich fein für 2006...

NR. 62 WINTER 2006



In dieser Ausgabe:



Auf ein Wort ...	Seite	3
Sommertörn 2005 - Vegefeuer in Dänemark	Seite	4
Personalien	Seite	9
Besichtigung MS Weser Stahl	Seite	10
Besuch im Simulator der DGzRS	Seite	14
Die BG berichtet: Rückblick 2005	Seite	18
Herbstfest des MTV im Thielespeicher	Seite	20
Impressionen: Weserpromenade im Winter	Seite	21
Jugendwanderkutter Vegefeuer	Seite	22
Wie ein Modell entsteht: Regina	Seite	23
Sommertörn 2006 - Vegesack BV2 in Schottland	Seite	24
Vorschau und Termine MTV bis Juli 2006	Seite	26
Impressionen: Hafenhöft um 1920	Seite	26
Logbuch intern...	Seite	27

ZUR GLÄSERNEN WERFT

Vegesack/Schulkenstraße
☎ 698 94 89

**DAS RESTAURANT
MIT DURCHBLICK.**



Direkt an der Weser gibt es immer was zu sehen!

Öffnungszeiten: Di - So ab 10:00 Uhr



Auf ein Wort...

"Gut Ding will Weile haben" ist nicht nur ein bekanntes Sprichwort, es gilt auch für dieses Logbuch. Im Heft halten wir Rückschau auf das Jahr 2005 und wollen Sie für unsere Aktivitäten 2006 interessieren.

Wir hoffen, das Sie alle die Feiertage und den Jahreswechsel gut überstanden haben und wünschen Ihnen, trotz des bereits kräftig voran geschrittenen neuen Jahres, ein glückliches und erfolgreiches 2006! Wenn auch draußen noch teilweise arktische Temperaturen herrschen, in unseren Planungen ist oft schon Sommer. So sind die Vorbereitungen für das kommende Vegesacker Hafenfest angelaufen, welches wieder Anfang Juni stattfinden wird. Kutterpullen, eine würdige Präsentation unseres Vereines und der Verkauf unserer maritimen Artikel - das sind die Schwerpunkte dieses kommenden Festes. Um unseren Platz bei die Signalstation mit möglichst viel Leben zu erfüllen, wäre es

schön wenn wir "Sie" als Hilfe einplanen könnten.

Bitte helfen Sie uns und gönnen Sie sich selbst das Erlebnis mitten drin zu sein, statt nur daneben zu stehen.

Das Hafenfest wird für den MTV wieder von Katrin Bögershausen organisiert. Katrin hat sich dabei bereits in den vergangenen Jahren bewährt.

Ein maritimer Dreh- und Angelpunkt - und das nicht nur während des Hafenfestes - ist unsere Signalstation. Seit Anfang dieses Jahres ist die Signalstation nun komplett in den Händen unseres Vereines. Der ehemalige Fahrkartenverkaufsraum im Erdgeschoß dient uns mittlerweile als Archiv und Lager.

Das nächste Ereignis, das uns hoffentlich zahlreich zusammenführen wird, ist unsere Jahreshauptversammlung am 16. März. Da möchten wir Ihnen ausführlichen Bericht über die Arbeit des vergangenen Jahres erstatten, einen neuen Werbefilm über unseren Segellogger **Vegesack** präsentieren und Ihnen natürlich auch unsere neuen „MTV-Muggen“ zeigen.

Wir freuen uns auf dieses Treffen mit Ihnen und die vielen Gespräche, die sich erfahrungsgemäß außerhalb des offiziellen Rahmens ergeben.

Ihr Marc Kumpf & Ihr Kai Mersmann

Sommertörn 2005 - *Vegefeuer* in Dänemark

An einem Freitagmorgen, 22. Juli 2005, um 01:00 nachts begann in Lemwerder die Fahrt der MTV Jugend nach Fyn! Es berichtet Friederike Heumann:

Aufgrund der Tide wählte Mark Kumpf, unser Skipper und Organisator, diese Zeit aus. An Bord waren Kim, Anton, Marks Vater, Erik und Mark natürlich. Noch etwas müde traten sie die Fahrt an, was durch den Kaffee aber immer einfacher wurde. Sie fuhren nach Bremerhaven, schleusten dort in den Hadelner Kanal und fuhren weiter bis nach Otterndorf. Dort richteten sie die in Bremerhaven „gelegten“ Masten wieder auf und blieben für eine Nacht in dem nahe gelegenen Hafen. Am darauf folgenden Morgen ging es bei ordentlichem See- und einigen erschrockenen Blicken weiter über die Elbe in den Nord-Ostsee-Kanal bis nach Rendsburg. Das Wetter war die ganze Zeit, sehr verregnet und ungemütlich, doch sie waren frohen Mutes,

warteten doch noch ganze zwei Wochen Ostsee auf sie! Am dritten Tag kamen sie nach Kiel, segelten weiter nach „Damp 2000“, und in der darauf folgenden Nacht wagten sie auch das Nachtsegeln, was mehr Aufsehen erregte, als sie gedacht hatten.

Am Dienstag, 26. Juli, wurden dann Erik und Anton durch Jenny und meine Wenigkeit (Friederike) ausgetauscht! Die Sonne schien und wir dachten, das schöne Wetter mitgebracht zu haben - doch Pustekuchen!

Wir räumten unsere Sachen ein, die Männer hatten extra noch den Kutter saubergemacht, und eigentlich waren ja auch alle Schapps frei, doch komischerweise war in dem einen ein Segeltuch, ein anderes mit einer Batterie belegt und das dritte mit Gummistiefeln gefüllt.

Noch am selben Tag segelten wir weiter und am Ende der Woche waren wir in Middelfart angekommen, was auch unser nördlichster

Verein Wassersport Vegesack e.V.

- **Gaststätte am Grohner Yachthafen** -

Am Wasser 31 - Telefon 0421- 62 80 82

Irena Krahlsch und Team

Wir bieten Ihnen gutbürgerliche Küche und empfehlen uns für Ihre Familien- und Vereinsfeiern!

- Wir beraten Sie gern -

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag ab 10 Uhr



Hafen wurde.

In diesem Hafen steckten wir fest, weil eine fast greifbare Nebeldecke alles verhinderte, was mit Schifffahrt zu tun hatte. Die Nächte wurden gestört durch sehr eindringliche Nebelhörner und der Tag wurde wegen des Wetters zur Geduldprobe. Zu dem Nebel gesellte sich dann auch noch eine Sintflut nach der anderen und wir gaben unseren Traum von der Fyn-Umseglung auf. Die Platzregen waren so kräftig und andauernd, dass wir Eimer unter die Persenning stellten und danach unser Regenzeug zusammensuchten, um uns in ein nahe gelegenes Restaurant zu flüchten.

Die paar Sonnenstunden, die uns vergönnt waren, wurden dann auch noch von dem knatternden Motor eines Schlauchboots gestört. Diese „halbstarken“ Jungs fuhren jede 10 Minuten aus dem Hafen und kamen unverrichteter Dinge zurück, jedoch schien es ihnen so einen Spaß zu machen, dass sie es auch nicht bleiben ließen. Auf dass sie auch jetzt noch so fahren!

Wir taten aber auch Sinnvolles, denn die alte Bausubstanz der kleinen Städte in Dänemark ist wirklich nicht zu ignorieren. Es gab aber auch Leute an Bord, die ganz und gar kein Gefühl dafür entwickeln wollten. Sie waren sehr genervt, sobald man mit dem Thema begann.

Ich habe noch nie so oft Bekanntschaft mit Automaten gemacht wie in Dänemarks Häfen. Dort sollte man Hafengeld bezahlen und sich Karten oder Münzen besorgen, die man dann zum Duschen oder Waschen nutzte. Natürlich gibt es auch Hafenkotore, doch es ist ja viel einfacher, Automaten aufzustellen, die dann größtenteils auch nur Kronen annehmen wollen.

Unser Kutter sorgte auf unserer Reise mehrfach für Aufsehen und einige Bootsbesitzer machten eine Dokumentation aus der Aktion „Persenning aufbauen“!

Vergünstigte Liegegelder oder kleinere Spenden sprangen dabei aber nie heraus.

Um auf das Wetter zurück zu kom-



The advertisement features a central cartoon illustration of a grey elephant sitting on a large, round, cushioned seat. The elephant is looking towards the viewer with a friendly expression. Two large, stylized, curved shapes resembling wings or air jets extend from the sides of the seat, with small circles representing bubbles or foam. The background is a light grey gradient.

Wohnen
Camping
Wassersport
Hobby

Eigene Näherei
Große Stoffauswahl

PETER GARBERS
SCHAUMSTOFFVERARBEITUNG
Ihr Partner für Sitz- und Schlafkomfort

Ellerbuschort 9 · 28719 Bremen
Telefon 04 21 - 64 07 37 · Telefax 04 21 - 64 78 79

men, wir hatten eigentlich nur an einem Tag wirklich den ganzen Tag Sonnenschein, den natürlich aber mit Flaute - und so dümpelten wir nur auf dem Wasser dahin. Wir merkten auch, wie dünn eigentlich unsere Persenningwände sind, denn als wir aus Middelfart ausliefen, sollten wir dann auch „schön den Tiger grüßen“, was auf einen von uns gemünzt war. Anscheinend hatten andere von Land unsere Gespräche und Albereien mehr oder weniger mitbekommen.

Nach 3 Tagen in Middelfart entschlossen wir uns dann aber doch zurück in Richtung Arösund zu fahren. Den nächsten Morgen wollten wir eigentlich in Richtung Sonderburg segeln, doch wir gerieten in einen sehr plötzlichen Sturm und wurden nach Assens getrieben, wo wir völlig durchnässt ankamen. Begrüßt von warmen Regenschauern hatten wir Mühe, die durchnässte Persenning aufzubauen. Genauso gut hätten wir sie auch unten lassen können, denn sie brachte sowieso nichts mehr.

Zuletzt retteten wir uns unter ein Vordach eines Vereinshauses, wo wir einige Stunden abwarten wollten. Als es dort dann auch sehr feucht wurde, entschieden wir uns, die Zelte im Hafen abzubauen und uns den Luxus zu gönnen, in ein Hotel umzuziehen. Im Laufe des Abends schauten wir noch einige Male besorgt zu unserem Kutter rüber, ob unsere Bremen-Flagge denn auch noch wehte!

Es passierte nicht mehr viel an die-

sem Abend und wir gingen alle todmüde in ein warmes und trockenes Bett! Auch die erfahrenen Seeleute erlebten in diesem Fall eine Premiere.

Am Morgen waren wir alle sehr verschlafen, doch die Sonne lachte uns so frech ins Gesicht, dass wir uns beeilten auszulaufen. Unerklärlicherweise fanden sich an diesem Morgen frisch gewaschene, weiße Handtücher an Bord wieder.

Eigentlich wollten wir nochmals in die Richtung Sonderburg, doch der Wind trieb uns die Küste runter bis nach „Damp 2000“. In diesem Fall muss ich auch noch zur Sprache bringen, dass wir diese Strecke von



50 Meilen innerhalb von 8 Stunden zurückgelegt und damit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,2 Knoten erreicht hatten.

„Damp“ war total überlaufen und wir hatten arge Schwierigkeiten, einen Liegeplatz zu bekommen. Wir wurden aber schnell gesichtet und eine Frauenstimme lotste uns auch in eine Liegebox direkt neben sich. Kaum lagen wir dort, wurden wir auch gleich über das Nachbarboot „Lütte“, deren Motor „Freddy“ und die Besitzerin, die erzählte, aufgeklärt. Wir waren nach einer Stunde etwas genervt, doch als Mark am nächsten Tag den Außenborder abnahm, der im Sturm seinen Geist

aufgegeben hatte, wurde er durch die Nachbarboote tatkräftig unterstützt, was sehr angenehm war. Ein Hafentag, an dem wir auch erreichten, dass Kim mit dem Rauchen aufhören würde und das für länger als einen Monat. Mal sehen, ob er es durchhält!

Am Donnerstag fuhren wir dann wieder in den Nord-Ostsee-Kanal, wobei wir in Rendsburg übernachteten und am nächsten Morgen weiterfuhren bis Brunsbüttel. Dort kamen wir zwar schon nachmittags an, doch wir mussten bis 4:00 Uhr nachts warten, um mit ablaufendem Wasser die Elbe hinab zu fahren. An diesem Abend begegneten wir



im



VOLVO PENTA Service-Vertragshändler

Inspektionen an Innen- und Außenbordmotoren
Grundüberholung an Motoren und Getrieben
Reparatur fast aller Bootsmotoren-Typen
Wellenanlagen, Heizungen, Gasabnahmen

Kostenlose Motor-/Antriebs-Kontrolle durch unseren Meister

Am Lesumdeich 8a · 28719 Bremen-Burglesum
Tel. (04 21) 644 86 68 · Fax (04 21) 644 86 87
E-Mail: info@haumann-motoren-service.de

**VOLVO
PENTA**

TOHATSU

**HONDA
MARINE**

 **Perkins**

 **marine**
ESTABLISHED TECHNOLOGY

einem anderen Hamburger Kutter, der es in dreieinhalb Wochen geschafft hatte Fyn zu umrunden. Wir tauschten unsere Erlebnisse aus und gingen früh ins Bett, um um 4 Uhr munter für eine ziemliche Mammuttour zu sein. Das Ausschleusen klappte auf Anhieb und wir fuhren durch bis nach Bremerhaven, wo wir uns dann auch entschieden, gleich weiter nach Vegesack zu fahren, da es wieder aus Kübeln goss und wir nun alle eilig nach Hause wollten.

Bei unserem Glück reichte der Sprit natürlich nicht ganz und so haben wir an dem erst besten Steg fest gemacht um Spritnachschiebung zu besorgen.

Als wir zurückkamen, hatte Kim schon eine Flasche Bier geschenkt bekommen. Anscheinend sahen wir alle bedürftig aus, denn auch in den Schleusen hatten wir schon Süßigkeiten und Kaffee bekommen.

Gegen Mitternacht kamen wir dann völlig übermüdet und wieder mal tiefend nass in Lemwerder an.

Jetzt hatte es natürlich aufgehört zu regnen! Den Kutter hatten wir schon in Bremerhaven gesäubert, sodass wir nur noch unsere Sachen ausladen und den Kutter fertig machen mussten. Anschließend fuhren wir nach Hause und fielen nach einer heißen Dusche ins Bett. Am Sonntagabend trafen wir uns dann noch einmal zum Grillen.

Im nächsten Jahr sollten wir „so‘ne“ Kuttertour als Survival-Training ausgeschrieben, denn es war wirklich anstrengend – trotzdem würde ich es jederzeit wieder machen!



Am Vegesacker Hafen 14 28757 Bremen - Vegesack
Tel 0421-652 0379 E-Mail: info@faehrhaus-vegesack.de
Öffnungszeiten: Mo-Fr ab 15:00 Uhr, Sa+So ab 12:00 Uhr

Personalien...

Der MTV Nautilus e. V. denkt an Ihren Geburtstag (Dez. -April):

Für das neue Lebensjahr wünschen wir alles Gute – vor allem Gesundheit und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel...

zum 75sten ...

Hermann Carstens
Dr. Klaus Pickel

zum 70sten ...

Rosemarie Grella
Manfred Sack

zum 65sten ...

Günter Engelken
Gisela Fabritz
Harald Hanse
Klaus Gerstenberger

zum 60sten ...

Manfred Bredemeier
Ulrich Kloppenburg
Peter Zahalka

zum 55sten ...

Brigitte Bögershausen
Gerd Franke
Barbara Leschnik

Als neue Mitglieder im Verein begrüßen wir:

Hilde Leder
Jörg Nottelmann
Nils-Oliver Neumayr



Logger Jantjes



thom VegeSacker

Zum VegeSacker Jungen

Die maritime Traditionskneipe
in VegeSack am Utkiek

„Betreutes Trinken bei Rita“

Inh. Rita Neumann

Am VegeSacker Hafen 15 - 28757 Bremen

Tel.: 0421 - 666 369

Öffnungszeiten von 11:00 bis 22:00 Uhr

Dienstag Ruhetag

Besichtigung der MS *Weser Stahl*

(abk) **Fast jeder, der oft an der Weser spazieren geht, kennt sie: die MS *Weser Stahl*.**

Das Schiff kommt regelmäßig die Weser herauf mit Eisenerz für die Stahlwerke Bremen. Am 23.10.2005 konnten wir es, dank der Vermittlung von Tham Körner, nun besichtigen.

An Sonntagabend ging es los. Das Schiff war gegen 19 Uhr mit dem Hochwasser eingetroffen. An Bord hatte es eine Ladung Eisenerz, die mit Eisenbahnwaggons aus Schweden zum Umschlag nach Narvik gebracht worden war und dort an Bord der ***Weser Stahl*** verladen wurde.

Um 20 Uhr trafen wir uns mit 16 Leuten am Tor der Stahlwerke Bremen, um dann gleich vom Werkschutz zurechtgewiesen zu werden - unsere Autos hätten auf dem Besucherparkplatz nichts zu suchen, der sei nur für Kurzzeitparker da. Ja - wir wollten da eigentlich auch nicht übernachten! Dann stellte sich aber heraus, dass wir mit den Autos ins Werk fahren konnten, wir mussten



uns gegen Abgabe des Personalausweises allerdings jeweils mit einem Schutzhelm ausrüsten.

So ausgestattet ging die Fahrt in die Dunkelheit los. Weit entfernt sahen wir hell erleuchtete Betriebsteile, bis wir dann direkt an den Hochöfen vorbei fuhren. Auf dem Hochofenparkplatz ließen wir die Autos stehen und suchten uns unseren Weg wieder weitgehend im Dunkeln auf einem unbeleuchteten Weg Richtung Pier. Die hell erleuchteten Hochöfen so aus der Nähe waren schon ein imposanter Anblick! Oben auf der Pier hatten wir den ersten Ausblick auf die ***Weser Stahl***, ebenfalls im strahlenden Scheinwerferlicht. Sie ist 192,21 m lang und 35,26 m breit, hat einen Tiefgang von 10,76 m, 23564 BRZ und eine Tragfähigkeit von 47257 tdw. Das Schiff ist ein selbstlöschender Massengutfrachter mit 5 Luken und gehört der Hamburger Reederei Bernhard Schulte. Als Korrespondenzreeder fungiert die Atlantic Marine Shipping Co Ltd, Hamilton. Abgeliefert wurde das



Fotos: ABK

Schiff im November 1999 von der Hyundai Mipo Dockyard in Südkorea. Der Heimathafen der WESER STAHL ist Limassol, Zypern.

Wir wurden vom Chief Officer und seinem Vertreter begrüßt und in der Messe kurz informiert, um dann in zwei Gruppen über das Schiff geführt zu werden. Zuvor kamen aber noch zwei sehr gut aussehende, junge Kapitäne (es war gerade Crewwechsel) und begrüßten uns. Mit dem Chief Officer ging es dann über das Deck. Er erklärte sehr gut und ausführlich in englischer Sprache. Das Schiff hat fünf MacGregor-Luken, die nach unten hin trichterförmig ausgebildet sind. Unten an den Trichtern kann eine Falltür ge-

öffnet werden, die Ladung fällt dann auf ein Förderband, wird über verschiedene Systeme bis in Deckshöhe transportiert und ab dort über einen Ausleger an Land geleitet, wo sie zu Boden fällt. Von Land aus ist keinerlei Hilfestellung nötig. Je nach Ladungsart können 4500-5000 t in der Stunde entladen werden. Uns wurden alle technischen Räume an Deck gezeigt, die Klimazentrale, der Feuerschutzraum und vorne im Bug der Materialstore. Dann ging es für Mutige vorne im Bug 15 m auf engen Treppen auf das Tankdeck hinunter, um ganz unten zwischen den beiden Förderbändern entlangzugehen. Hier standen auch mehrere Leute, die den Löschvorgang an den Bändern beaufsichtigten und gelegentlich ein Rüttelsystem in Gang setzten. Als die Mutigen dann wieder oben waren, mussten sie erst einmal nach Luft schnappen ;-), das war ein kostenloses Fitnessprogramm. Uns wurde dann noch erklärt, dass das Schiff keinen Kiel hat, sondern unten nur eine plane Fläche und infolgedessen bei Seegang sehr unangenehm



Manfred Bredemeier 

Sicherheitstechnik  Elektromeister

Heinrich-Steffens-Straße 20 · 28777 Bremen-Farge

Telefon (04 21) 68 15 21 · Fax (04 21) 68 12 23

www.elektro-bredemeier.de • E-Mail: m.bredemeier@t-online.de

Installationen **E-Check** **Netzwerktechnik** **Fernwirktechnik** **Gebäudetechnik** **Sicherheitstechnik** **Service**

rollt.

Auf dem Rückweg zum Heck des Schiffes konnten wir dem Offizier „Löcher in den Bauch“ fragen. Wir besichtigten dann noch den Cargo Room, in dem zwei Leute die Entladung beaufsichtigten. Auf einem Monitor war über eine Kamera der Schüttvorgang an Land zu sehen, auf dem Computerbildschirm der genaue Verlauf der Entladung. Wieder in der Messe, wechselten wir den Führer und dieser zeigte uns zunächst einmal die Brücke. Das Funkgerät kam mir bekannt vor - Shipmate RS, ein auch auf Yachten durchaus übliches Gerät - allerdings hatten sie hier davon mehrere. Durch das AIS (Automatic Identification System) werden mit einem Furuno-Gerät alle Schiffe angezeigt, die sich in der Nähe befinden, inkl. deren genauen Standort und Abmessungen, Namen etc. Kann ja auch ganz praktisch sein. Ansonsten war die Ausstattung der Brücke zweckmäßig und schlicht, nicht über-technisiert.

Von der Brücke ging es dann über die verschiedenen Decks abwärts. Wir sahen die Kapitänskajüte und



die des ersten Offiziers (relativ geräumig), den Fitnessraum mit Crosstrainer und Tischtennisplatte, die Messen der Offiziere und der Besatzung, die Wäscherei, den Fernsehraum, Umkleide- und Sanitärräume, das Brückenbüro und auf besonderen Wunsch einer einzelnen Dame auch die Kombüse - aber keine Besatzungsunterkünfte. Gut, danach hat aber auch keiner gefragt.

Auf diesem Schiff fahren 27 Männer, zum größten Teil aus Indien. Das Durchschnittsalter der Besatzung scheint relativ niedrig zu sein. Die Kapitäne fahren vier Monate und haben dann vier Monate frei, die Offiziere fahren 6 Monate und haben vier Monate frei und die Besatzung fährt neun Monate und hat drei Monate frei. Hierarchie ist eben wichtig.

Dann ging es weiter in die Maschinenräume. Sie wirkten sehr großzügig und sehr sauber. Das Schiff hat zwei MAN-Hauptmaschinen 9L32 mit 8672 kW Leistung und kann eine Geschwindigkeit von 12 kn erreichen. Das Antriebssystem besteht aus zwei PODs, d.h., das



Schiff hat kein herkömmliches Ruderblatt, sondern wird von zwei schwenkbaren, verstellbaren Propellern angetrieben und gesteuert. Zusammen mit dem Bugstrahlruder kann das Schiff praktisch „auf dem Teller“ drehen. Der Maschinenleitstand war natürlich vor allem für die Techniker sehr interessant. Angrenzend an den Maschinenraum befinden sich noch eine große Werkstatt sowie ein Farbenlager.

Insgesamt macht das Schiff einen sehr zweckmäßigen Eindruck, es ist eben ein reines Arbeitsgerät. „Überflüssiger“ Luxus war nicht zu sehen und gemütlich nach deutschem Verständnis wirkte es auch nicht - aber das muss es ja auch nicht.

Nachdem wir uns in der Messe alle wieder getroffen hatten, verabschiedeten wir uns von den netten Offizieren. Insgesamt waren wir über zwei Stunden auf dem Schiff herumgelaufen und nach einem wieder beeindruckenden Rückweg durch die nächtlichen Industrieanlagen (direkt neben uns fuhr ein frisch befüllter Kokillenwagen mit flüssigem Roheisen vorbei und der nächste wurde gerade beladen) waren wir gegen 23 Uhr wieder am Werkstor, wo inzwischen die Belegschaft Schichtwechsel hatte und ein wesentlich netterer Werksschutzmann die Helme einsammelte. Alles in allem war es ein sehr informativer, gut organisierter und unterhaltsamer Abend.

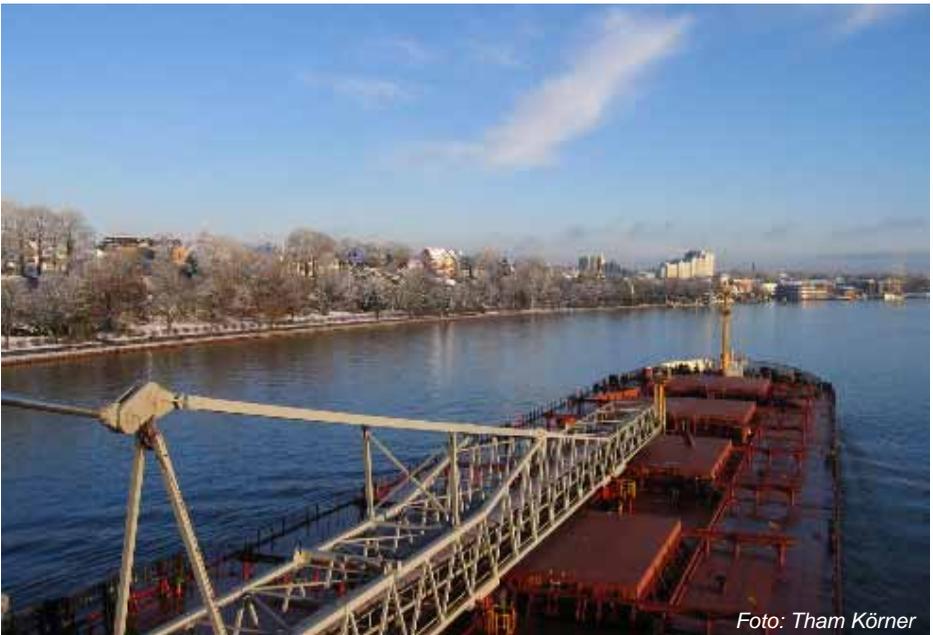


Foto: Tham Körner

Besuch im Schiffssimulator der DGzRS

Am Samstag, 26.11.2005, besuchte eine Gruppe von 15 Mitgliedern des MTV die Zentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen. Unser Skipper Thomas Siebrand hatte den Besuch organisiert. Lesen Sie seinen Bericht.

Die kleinen bunten Boote... gesehen hat sie fast jeder schon einmal. Geschätzt werden sie von Seeleuten, Küstenbewohnern und Sportschiffern gleichermaßen. Sie kommen als Retter, schwimmender Krankenwagen für den Transport zum Festland, oder ganz profan als „ADAC Helfer“ für die auf See liegen gebliebenen Sportschiffer, die mit der einen oder anderen Einzelheit an ihrem Boot oder im Seerevier nicht ganz vertraut waren. Viele Legenden ranken sich um die Besatzungen der Kreuzer. In der Gründungsphase der DGzRS, vor



etwa 150 Jahren, wurde vom Strand aus mit Kuttern zum Einsatzort gepullt. Heute werden Einsätze innerhalb komplexer Strukturen von Land geleitet. An deren Ende stehen modernste Schiffseinheiten, die den Rettungsdienst an den deutschen Küsten mit großer Sorgfalt und Effektivität versehen.

Nüchtern betrachtet, handelt es sich bei der Gesellschaft um eine Reederei mit über 60 Einheiten (Schiffe unterschiedlicher Größe mit verschiedenen Anforderungsprofilen) und einem Personalbestand von Seeleuten und Angestellten im Kontor in Bremen. Das Besondere ist



dabei, dass die gesamte Organisation durch Spendengelder finanziert wird.

Wie alle Reedereien braucht auch die Gesellschaft in allen Bereichen gut ausgebildete und mit zeitgemäßem Wissen vertraute Mitarbeiter. Zu diesem Zweck entstand im Jahre 2004 in der Bremer Zentrale ein Simulator, in dem die Besatzungen der Kreuzer unter möglichst realen Bedingungen verschiedene Szenarien erarbeiten und „Lagebilder“ trainieren.

Neben dem virtuellen Lagezentrum bilden fünf Kabinen das Kernstück



des Simulators, die völlig unabhängig voneinander verschiedene Schiffsbrücken mit Rundumsicht (Großcontainerschiff bis Coast Guard Kutter) darstellen und miteinander oder auch unabhängig voneinander, in vorher definierten Seegebieten und Wettersituationen, Manöver aller Couleur ausführen können. Die Simulatorkabinen sind mit Radar, Elektronischer Seekarte, Papierseekarten, Kartentisch, Kartenbesteck, Autopilot, Handsteueranlage und einem „Mäusekino“ -

eine Art Schiffstacho mit Maschinenparametern, Kursdarstellung, Ruderlagen, Echolot, Windanzeigen - und den Maschinen-Fahrhebeln ausgestattet.

Herr Kapitän J. Kemna, Ausbildungsleiter der Gesellschaft, erwartete uns um 15:00 Uhr vor dem Gebäude der DGzRS. Im Schulungsraum des Simulators referierte er kurz über den Einsatz des Simulators innerhalb der Gesellschaft, erläuterte die Grundprinzipien und Möglichkeiten der Simulatorarbeit mit einer Kurzeinweisung für die Kabinen. (Anm. d. Redaktion: Unsere Erfahrungen bei diesem ersten Besuch haben gezeigt, dass diese „Knöpfchenkunde“ bezüglich des „Ship-Handlings“ beim nächsten Besichtigungstermin/Probefahren im Simulator ausführlicher gestaltet werden sollte).

Unsere Probefahrt im Schiffsimulator bestand in der Überquerung des englischen Kanals von Calais nach



Dover. Dazu lagen zwei Rettungskreuzer, zwei Coast Guard Kutter und ein Versorger längsseits an den Pieranlagen im Hafen von Calais.

Bei allen Schiffseinheiten handelte es sich um etwa 35 bis 40m lange Boote (ähnlich **Vege sack BV2**). Die Simulation mit größeren Schiffen einschließlich dem Anspannen von Schleppern, Ab- und Anlegemanövern, längerer Kanalpassage und möglichen Havarien während der Hafenmanöver hätte den Zeitrahmen unserer Probefahrt gesprengt. Die Stunde Null der Simulatorzeit lag im späten Nachmittag mit Ablegen und Auslaufen aus Calais bei Tageslicht. Die Sonne ging im ersten Drittel der Kanalpassage unter, sodass die Weiterfahrt, die Ansteuerung von Dover, Einlaufen und Anlegen in Dover nachts gefahren wurde.



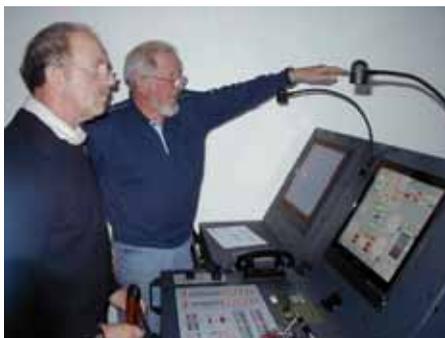
Nun wäre eine Seefahrt ohne Zwischenfälle keine Seefahrt. Neben dem normalen Tidenwechsel und dem damit verbundenen Aufsteuern nahm die Bewölkung im Kanal schnell zu und es zogen kurze Gewitter, begleitet von Blitz und Donner, vorbei.

Der im Kanal übliche quer laufende „Berufsverkehr“ und die Fischerei bereiteten durch meist korrekte An-

wendung der Ausweichregeln kein großes Kopfzerbrechen.

Anders verhielt es sich mit einem Seenotfall. Die Reaktion der meisten Bootsbesetzungen hatte gewisse Ähnlichkeit mit dem Verhalten bei Unfällen im Straßenverkehr: Hinfahren und gucken oder ganz schnell weiterfahren. Keine Maßnahmen ergreifen und das Überhören von Anrufen sämtlicher Küstenfunkstellen waren die Regel. Allerdings hatte ein Boot aufgrund seines Geschwindigkeitspotenzials keine Möglichkeit, rechtzeitig vor Ort zu sein, ein anderes Boot konnte durch anfliegende Hubschrauber und deren Geräuschkulisse keinen geregelten Funkverkehr mit „Dover Coast Guard“ abwickeln.

Ein paar kurz vor Dover stehen lokale Nebelbänke mit Sichtbeeinträchtigungen beeindruckte die Besetzungen wenig. Ob sich ein Boot vor Einlaufen über Funk anmeldet, um dann einen angewiesenen Platz einzunehmen, oder nach Yachtmannier ohne Worte einläuft und sich im Rahmen einer kleinen Hafentrundfahrt einen Platz aussucht, ist Geschmacksache.





Im Kontrollraum konnten die verschiedenen Fahrweisen der einzelnen Crews in den Kabinen über Videobildschirme beobachtet werden. Einige Crews bestimmten Rudergänger, Steuermann und Kapitän. Diese Aufteilung bestand bis zum Ende, andere verfuhrten innerhalb dieser Teilung nach dem Rota-

tionsprinzip und tauschten die Positionen durch. In anderen Kabinen hielten sich einzelne Mitglieder sehr zurück und eine einzelne Person übernahm alle Aufgaben.

Einige Crews hatten viel Verständnis für Technik und benutzten den Autopiloten und die elektronische Seekarte simultan; andere navigierten in der Papierkarte und gingen Handruder.

Alle Besatzungen schauten ins Radar, fanden in dunkler Nacht die Hafeneinfahrt von Dover, brachten ihre Boote sicher längsseits und verließen die Kabinen, je nachdem in wie weit bzw. wie tief sie sich auf das Spiel mit dem Simulator einließen, irgendwo zwischen „völlig euphorisiert mit hoch rotem Kopf“ oder „ziemlich gelassen“.



Fotos: Pvd

Die BG berichtet: Rückblick 2005

Der Motoreinbau in die BV2 war am Jahresbeginn 2005 das herausragende Ereignis und eine bisher nicht gekannte Herausforderung.

Das ging ans Eingemachte, und unser besonderer Dank gilt Karlheinz Beckmann und seinen fleißigen Maschinisten. Aber - Ende gut, alles gut. Jetzt nach dem Werftaufenthalt in Elsfleth Mitte November, der Besichtigung der Wellenanlage und des Propellers, trifft das doppelt zu. Keine Probleme, keine Veränderungen an Welle und Propeller notwendig, ein zufriedener GL und ein deutliches Mehr an Fahrspaß und Sicherheit.

Die Auslastung der **BV2** und **Vegebüdel** war gut. Die **Vege sack** konnte mit 6.590 Seemeilen das drittbeste Jahr seit 1999 verzeichnen. Nicht zuletzt dank der freundlichen Herbsttage im September und Oktober - wann hat es das zuletzt gegeben?

Das Börteboot **Lesum** wurde zum 30. Juni 2005 aus der Fahrt genommen. Aufgrund der neuen Verordnung, wonach Sportboote max. 12 Personen an Bord haben dürfen, war die Zulassung erloschen. Schade, denn der Freundeskreis der Mieter wurde immer größer. Die Gesellschafterversammlung hat daher dem Verkauf des Börteboots zugestimmt. Anzeigen in Bootszeitungen brachten nicht das erhoffte Ergebnis, aber sei es drum. Eigentlich waren wir uns klar, das Boot

sollte möglichst im Vege sacker Haven bleiben. Und so kommt es denn auch. Es hat sich eine Eigergemeinschaft gebildet, 3 sind es bis jetzt, 4 sollen es werden. Im Frühjahr beginnt der Ausbau mit einem festen Dach.

Reformen – eines der meist benutzten Wörter in dieser Zeit – gibt es auch bei uns.

Nach 17 Jahren wird Norbert Lange-Kroning die kaufmännische Geschäftsführung zum Frühjahr 2007 abgeben und Karlheinz Beckmann altersbedingt auch. Zur großen Freude konnten Nachfolger schon vorgestellt werden, Ekkehard Minke wird die kaufmännische und Hartwig Vahsing die technische Geschäftsführung übernehmen. Alles vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafter. Der Übergang wird gleitend sein.

Damit verbunden ist auch eine Zäsur der Organisation der BG. Nach einer Bestandsaufnahme aller Abläufe in der Betreibergesellschaft wurden Aufgaben neu definiert und dafür weitere Verantwortliche gesucht und gefunden. Dadurch wird die Arbeit auf mehreren Schultern getragen, es wird leichter und macht mehr Spaß. Mit dem Wechsel der Geschäftsführung soll auch die Geschäftsadresse „Friedrich-Humbert-Str. 169 (Kroning)“ aufgegeben werden - es gilt „flügge“ zu werden. Das bedeutet, ein neues Domizil muss her und die Suche war erfolgreich. Im Haven Hööv't sind zu ebener Er-

de Räume frei und wir bemühen wir uns darum. Damit liegen unsere Schiffe direkt vor der Haustür. 165 Quadratmeter stehen zur Verfügung, genügend Platz für Lagerraum und Begegnung. Von dort aus wollen wir sehen und gesehen werden. Maritimer geht es nicht. Dort wo ganz Bremen-Nord einkauft, wo Feste gefeiert werden und Schiffe ein- und auslaufen, dort gehören wir hin. Dort können wir für unsere Sache werben und Menschen begeistern. Da liegt der Wunsch nicht fern, dies mit einem Vereinsheim des MTV Nautilus zu kombinieren. Der lang gehegte Wunsch vieler Vereinsmitglieder sich „einfach mal so“ zu treffen und dabei die vielen Erinnerungen aus fast 20 jähriger Vereinsgeschichte zu bestaunen, das wäre es. Das bringt Gesprächsstoff pur.

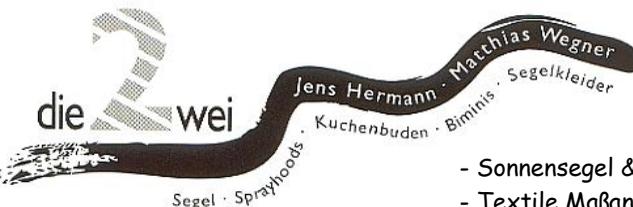
Die Werkstatt der Betreibergesellschaft in der Hermann Fortmann Str. bleibt erhalten und dient im Winter weiterhin der Lagerung von Teilen die es zu bearbeiten gilt. Ein jedes Vereinsmitglied mag er-

kennen, es bleibt spannend, es passiert etwas und wer mitmachen möchte und sich einbringen will, für den gibt es viele Gelegenheiten. In diesem Sinne freuen wir uns auf die neue Saison 2006 mit einer herrlichen Fahrt nach Schottland.

Norbert Lange-Kroning



Foto: Volker Gerdelmann



die wei

Segel · Sprayhoods · Kuchenbuden · Binnis · Segelkleider

Jens Hermann · Matthias Wegner

**Bremer Heerstraße 7
(Ecke Steindamm)
28719 Bremen
Telefon 0421 - 63 65 565
Telefax 0421 - 63 65 592**

Das haben wir noch zu bieten:

- Segelreparaturen und -änderungen mit Bring- und Holdienst
- Ganzbootpersennings
- Relingskleider & Relingsdrähte
- Sonnensegel & Fockschläuche
- Textile Maßanfertigungen
- Schoten & Fallen, Tauwerk & Schäkel
- Wanten und Rollanlagen
- Bootsbeschriftungen
- Wartung von Rettungsmitteln
- und vieles mehr

Herbstfest des MTV im Thielespeicher

Der Vorstand rief und alle kamen; so oder ähnlich könnte man das Herbstfest 2005 umschreiben.

Am 4. November 2005 trafen sich rund 95 Vereinsmitglieder, Gäste aus den Reihen der „Hafenlieger“ und Freunde des Vereins zu einem zünftigen Herbstfest in den Räumen des Vegesacker Kuttervereins unter dem Dach des Thielespeichers.

Proppevoll war es auf den Dielen des Speicherbodens und die Stimmung war hervorragend. Musikalisch wurde der Abend untermalt von Musik im Stile der Südstaaten, dargebracht durch Steelgitar und Washboard. Eine durchweg fetzige Musik.

Nach den ersten Drinks wurde zum Essen gebeten, Selbstbedienung war angesagt. Deftiger gebackener Schinken mit diversen Beilagen

machten durch ihren verführerischen Duft auf sich aufmerksam.

Es musste nicht lange genötigt werden, mit vollen Tellern ging es zurück an die Tische und schon bald machte sich eine „gefräßige Stille“ breit.

Natürlich musste das deftige und schwer im Magen liegende Essen gehörig mit diversen „Verseifern“ in Form von Schnäpsen und - da diese sehr trocken waren - auch gehörig mit Bier verdünnt werden.

Die Musiker gaben sich alle Mühe, Tänzer auf die Fläche zu bringen. Lag das erfolglose Bemühen an der Trägheit durch volle Mägen oder waren die Männer etwas zu schüchtern? Ich weiß es nicht. Erst zu später Stunde wagten einige wenige sich auf das Parkett.

Die Stimmung war auf alle Fälle prima und es wurde auch nicht in die Gläser gespuckt. Die Damen unseres Vereinsmitgliedes Wilfried Gehlert hatten für genügend Flüssigstoff gesorgt. Ich habe mir berichten lassen, dass bis in die frühen Morgenstunden gefeiert wurde und einige der Verwegenen auf etwas unsicheren Beinen den Heimweg antraten.

An dieser Stelle noch einmal meinen Dank an den Vorstand und die Aktiven für diese gelungene Veranstaltung. Nur weiter so, zeigte es doch, dass diese Art von Festen gut bei den Mitgliedern ankommen.

Rolf Kronshage



Aus der Kamera von Tham Körner: Weserpromenade



17. Dezember 2005 - von der Brücke der MS Weser Stahl



büro
kommunikations
technik

langenberger straÙe 66
28779 bremen
fon 0421 • 67 41 05 70
fax 0421 • 67 41 05 71
buero@mersmann-hb.de

0421 • 67 41 05 70

- Reparatur und Wartung von Kopier-, Druck-
Scan- und Faxsystemen
- Beratung – Verkauf – Vermietung – Leasing
- Neu- und Gebrauchs-systeme
- Analog- und Digital-systeme
- Netzwerkanbindung
- Wartungsverträge
- Verbrauchsmaterialien und Zubehör

Ihr Meisterbetrieb für alles was druckt

Jugendwanderkutter *Vegefueur*

Nachdem der Kutter nun seine sechste Saison durchfahren hat, ging es wieder ins Winterlager auf der BBV. Dort war er zu Saisonantritt schon einmal zur Begutachtung der Unterwasserschiffes. Die Nähte begannen aufzugehen und damit kam die Frage auf: Vor oder nach der Saison das Unterwasserschiff zu überholen. Nach der Aussage des Bootsbauers, dass der Aufwand auch nach der Saison nicht größer wird, kam der Kutter ins Wasser. Die Saison verlief ohne Zwischenfälle und das Trailern am Saisonende klappte ganz hervorragend.

Damit ging's wieder zur BBV. Die Schleifarbeiten am Überwasser-

schiff fanden bei Null Grad im Holzlager der BBV statt - Ein widersprüchliches Bild : Holzschleifen für warmes Wetter mit Sonnenschein und draußen lag 10cm Schnee. Darum fiel auch das Lackieren aus; bei diesen Temperaturen trocknet der Lack einfach nicht.

Momentan hat die BBV unseren Kutter vom Trailer genommen und das Unterwasserschiff an Steuerbord abgezogen. Aber auch jetzt ist es unter null und damit zu kalt!!!

Aber wir sind guter Dinge, auch in dieser Saison Anfang April wieder zu trailern und über Ostern die Weser unsicher machen zu können.

Gruß
Kai Mersmann



Foto: Kai Mersmann

Wie ein Modell entsteht - *Regina*

(pvd) In einer Modellbauwerkstatt in Lincolnshire entsteht das Modell unseres Schleppers *Regina*.

Am 9.4.2005 erhielten wir eine Anfrage über unsere Internetseite, in der ein Modellbauer aus England uns um Hilfe bat. Er schrieb uns, dass es schon lange sein Wunsch sei, ein Schleppermodell mit Voith-Schneider Antrieb zu bauen. Ob wir denn wohl Pläne und Bilder vom Schiff hätten und ob wir ihm diese zur Verfügung stellen würden.

Schnell war der Entschluss zur Unterstützung gefasst und nach Durchforsten des Archivs ging die erste Ladung Papiere und Fotos nach UK. In einem ersten persönlichen Gespräch stellte sich bald heraus, dass unsere Hilfsbereit-

schaft auf so viel Begeisterung in England, stieß, dass der Modellbauer D. Baker sich bereit erklärte, ein zweites statisches Modell (sein eigenes wird fahrtüchtig und mit Fernbedienung versehen) für den Verein zu bauen.

Die Übergabe „unserer“ *Regina* im Maßstab 1:25 ist während der diesjährigen Schottlandreise der *Vege-sack BV2* geplant.



Foto: David Baker - 31.1.2006



GÜNTER WALLIS

Friedrich-Humbert-Straße 149

28759 Bremen / Grohn

Telefon 04 21 / 62 20 56

Telefax 04 21 / 62 13 95

... denn bei uns sind Sie König!

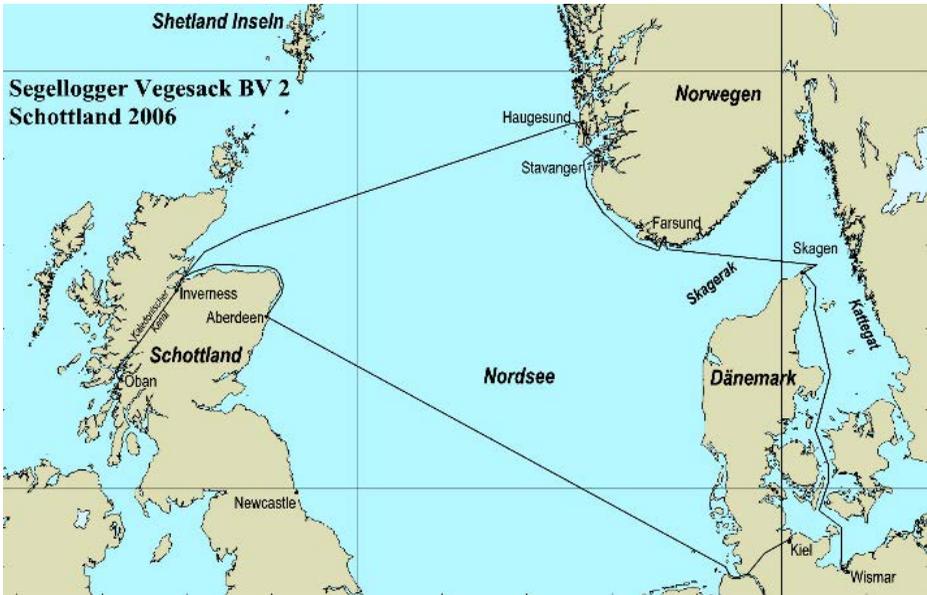
Sommertörn 2006 - Vegesack BV2 fährt nach Schottland

Immer wieder wird der Wunsch geäußert: Wir müssten mal wieder nach Schottland segeln. Es passiert - in diesem Sommer. Einen Ausblick gibt **Tham Körner**:
Schottland 1: Kiel - Nordsee - NE-Schottland - Kaledonischer Kanal - Oban

Es geht an Bord in Kiel am Montag,

26.06.2006 nachmittags, die Anreise erfolgt in Eigenregie oder wird noch gesondert organisiert.

Die erste Woche ist geprägt durch die Reise über die Nordsee. Nach der Passage durch den Kiel-Kanal zur Elbmündung liegen 320 Seemeilen Nordsee auf dem Weg nach Schottland an. Mögliche Häfen an



J. Paulenz - Kfz.-Meisterbetrieb

Fr.-Humbert-Str. 117 · 29759 Bremen-Grohn

Tel. 0421 / 62 86 70

- Reparatur aller Kfz.-Typen
- Inspektion
- AU U/KAT & G/KAT
- DEKRA-Abnahme u. Wagenpflege
- Ölservice
- Verkaufsshop



der NE-Küste Schottlands sind Edinburgh, Montrose, Aberdeen und McDuff. Eine weitere Woche kann dort gesegelt werden, bevor es bei Inverness in den Kaledonischen Kanal geht. Auch in dem Kanal wird sich fast eine Woche Zeit genommen die schottische Landschaft und Loch Ness zu genießen.

Von Bord geht es in Oban an der schottischen Westküste am Montag den 17.07.2006 nachmittags. Die Rückreise nach Bremen-Vegesack erfolgt nach einer Hotelübernachtung in Oban am nächsten Tag mit

einem 30er Fernreisebus und der Nachtfähre von Newcastle nach Ijmuiden, mit Übernachtung auf der Fähre. Die Reise endet in Bremen-Vegesack am 19.07.2006 nachmittags.

Schottland 2: Oban - Kaledonischer Kanal - NE-Schottland - Südnorwegen - Wismar

Es geht an Bord in Oban an der Westküste Schottlands am Montag den 17.07.2006 nachmittags. Die Anreise erfolgt mit einem 30er Fernreisebus am 16.07.2006 morgens ab Bremen-Vegesack und der Nachtfähre von Ijmuiden nach Newcastle, mit Übernachtung auf der Fähre.

Die erste Woche ist geprägt durch den Aufenthalt im Kaledonischen Kanal und Loch Ness. Nachdem in der zweiten Woche noch an der NE-Küste Schottlands gesegelt wird mit Häfen wie Inverness, McDuff und Aberdeen, folgt dann der Sprung über die Nordsee nach Südnorwegen zu Häfen wie Haugesund, Korpervik und Farsund. In der letzten Woche geht es dann durch Skagerak und Kattegat in die südliche Ostsee.

Von Bord geht es in Wismar am Montag den 07.08.2006 nachmittags. Die Rückreise erfolgt in Eigenregie oder wird noch gesondert organisiert.

Anmerkung Redaktion: Den aktuellen Buchungsstand ersehen Sie aus dem Törnplan unter:

www.mtv-nautilus.de

Vorschau und Termine MTV - Februar - Juli 2006

23. Februar, 19:00 Faszination Schiffbau

Stand der Technik und aktuelle Entwicklungen

Vortrag von Professor Dr.-Ing. Hans Gudenschwager, Hochschule Bremen

16. März, 19:00 Jahreshauptversammlung MTV

April Besichtigung der Roland-Werft

27. Mai; 12:00
„Schnupper“-Kutterpullen
Training und Probefahrten für jeder-

mann im Rahmen der Vorbereitungen für das Hafenfest

2.-4. Juni Vegesacker Hafenfest

Juli Besichtigung der Gläsernen Werft, Besichtigung der *Wietze BV26*

Für einige Termine werden noch genauere Daten auf unserer Internetseite bekannt gegeben, Änderungen bleiben vorbehalten.
(eb)

Aus der Sammlung Tham Körner: Hafenhöft um 1920



Vegesack, Hafenhöft 1920. © Sammlung Tham Körner

Logbuch intern...

Spät kommt es, aber es kommt:

Diesmal hat die Redaktion besonders lange und dringlich auf **Ihre** Berichte für das Logbuch gewartet. Es gab es doch so viele Aktivitäten zu denen wir **Ihren** Kommentar gerne veröffentlicht hätten.

Letztlich haben wir dann doch noch Mitglieder gefunden, die **Ihr** Logbuch mit Daten gefüllt haben.

Auf unserer Internetseite hatten wir Sie vor Weihnachten über 60 Tage lang gebeten, sich ggfls. als regelmäßiger Internet-Nutzer zu identifizieren. Da wir nur wenige Rückmeldungen erhalten haben, haben wir einige der dort bereits veröffentlichten Berichte nachträglich auch in dieses Logbuch übernommen.

Bitte beachten Sie auch die Informationen und Termine auf unserer Internetseite:

MTV - kurz und bündig

www.mtv-nautilus.de



Sie können Ihr LOGBUCH auch in elektronischem Format als PDF-Datei erhalten. Schicken Sie einfach ein E-Mail an pvd@mtv-nautilus.de und teilen Sie mit, ob Sie Ihr LOGBUCH zukünftig nur noch elektronisch oder elektronisch und auf Papier erhalten wollen.

Herausgeber **Maritime Tradition Vegesack Nautilus e.V.**
Postfach 750615 – 28726 Bremen
Tel.: 0421-95 86 786 – Fax: 0421-67 41 05 71
E-Mail: kumpf@mtv-nautilus.de

Redaktion **Peter von Daak** - (pvd)
Hindenburgstr. 50 – 28717 Bremen
Tel.: 0421-89 81 588
E-Mail: pvd@mtv-nautilus.de
Anke B. Krohne - (abk)
Tel.: 0421-60 09 643
E-Mail: krohne@mtv-nautilus.de
Mitarbeit und Distribution:
Ekkehard Büge - (eb)
Tel.: 0421-650 873
E-Mail: buege@mtv-nautilus.de

Druck **Druckerei Hans Krohn**
Kap-Horn-Straße 2A - 28237 Bremen - Hafen
Tel.: 0421-611 833

Auflage 600 Exemplare
Redaktionsschluss für das Logbuch 63 ist am 15. Mai 2005

Vier, die nur auf Ladung aus sind.



Abb. enthält Sonderausstattung.

Ganz egal, für welchen Einsatzzweck Sie einen professionellen Partner benötigen. Wir haben die maßgeschneiderte Lösung: Fiat Strada, Fiat Doblò Cargo, Fiat Scudo oder Fiat Ducato. Alle Modelle verfügen über eine robuste, verzinkte Karosserie und über kraftvolle, wirtschaftliche Common Rail JTD-Motoren. Vereinbaren Sie doch mal eine Probefahrt.



Transporter

Autohaus **KAROW**

Martinsheide 19
28757 Bremen - Aumund
Tel.: 0421 / 66 60 97
Fax: 0421 / 66 90 98