

JAN
WERNER

HOLLAND 2

DAS IJSSELMEER UND DIE NÖRDLICHEN PROVINZEN

TÖRNFÜHRER

DELIUS KLASING VERLAG

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de. Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

*Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.*

Dieses Buch wurde zuvor unter der ISBN 978-3-667-10954-5 angeboten.

*7., vollständig überarbeitete Auflage
ISBN 978-3-667-12063-2
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld*

Lektorat: René Stein

Umschlagvorderseite: Adobe Stock/allard1

Umschlagrückseite: Christine Jacob

Innenteilfotos: Jan Werner, mit Ausnahme von Christine Jacob: S. 11, 68, 102, 105, 106, 109, 116, 119, 127, 143, 145, 149, 153, 154, 156, 166, 173 unten, 174, 179, 180, 182, 185, 186, 194, 195, 197 oben, 199, gemeinfrei S. 10

*Übersichtskarten und Hafenpläne: Christine Jacob mit Ausnahme von Inch 3, Bielefeld: Umschlaginnen-
seite und -rückseite*

Umschlaggestaltung: Felix Kempf, fx68.de

Layout: Christine Jacob, Schwerin

Lithografie: Mohn Media, Gütersloh

Druck: COULEURS Print & More GmbH, Köln

Printed in Slovenia 2022

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

*Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de*

Inhalt

Vorwort	6
I. Das IJsselmeer	7
Törnvorslag 1: Die Westküste	13
Von Amsterdam nach Hoorn	
Törnvorslag 2: Das nördliche IJsselmeer	40
Von Hoorn nach Makkum	
Törnvorslag 3: Die Ostküste	60
Von Makkum nach Urk	
Törnvorslag 4: Die Randmeere	78
Von Urk nach Muiden	
II. Die nördlichen Provinzen	99
Törnvorslag 1: Binnen mit stehendem Mast	100
Von Delfzijl nach Harlingen	
Törnvorslag 2: Friesland	124
Vom IJsselmeer zum Princenhof und zurück	
Törnvorslag 3: Am Kopf von Overijssel	157
Vom Tjeukemeer nach Giethoorn	
Törnvorslag 4: Noord-Oost-Holland	177
Von Meppel zum Dollart	
Törnvorslag 5: Noord-Holland	189
Von Amsterdam nach Den Helder	
III. Nautisches Holland-Lexikon	205
Register	222

Vorwort

Der Törnführer »Holland mit dem Boot« war im Lauf der Jahre zum Klassiker geworden für alle, die mit dem Boot in den Niederlanden unterwegs waren. Nach dem Motto »Alles in einem« enthielt er die Reviere von Zeeland im Süden bis zum IJsselmeer im Norden – und manches noch dazu ...

Gleichzeitig aber waren die niederländischen Wassersportreviere immer mehr ausgebaut worden, kamen auch immer mehr Häfen hinzu. Die Folge: In einem einzigen Band war das alles nicht mehr unterzubringen.

Autor und Verlag hatten sich daher entschlossen, den Törnführer »Holland mit dem Boot« unter dem Titel »Holland« in zwei Bänden herauszugeben und gleichzeitig völlig zu überarbeiten:

- Band 1 enthält Zeeland und die südlichen Provinzen,
- Band 2 das IJsselmeer mit den nördlichen Provinzen.

So ist es möglich geworden, die einzelnen Reviere sehr viel detaillierter zu beschreiben, auch neue hinzuzunehmen, wie etwa in Band 1 die Westerschelde.

Außerdem enthalten die beiden Bände jetzt viele schöne Farbfotos, die einen unmittelbaren Eindruck von den niederländischen Revieren vermitteln.

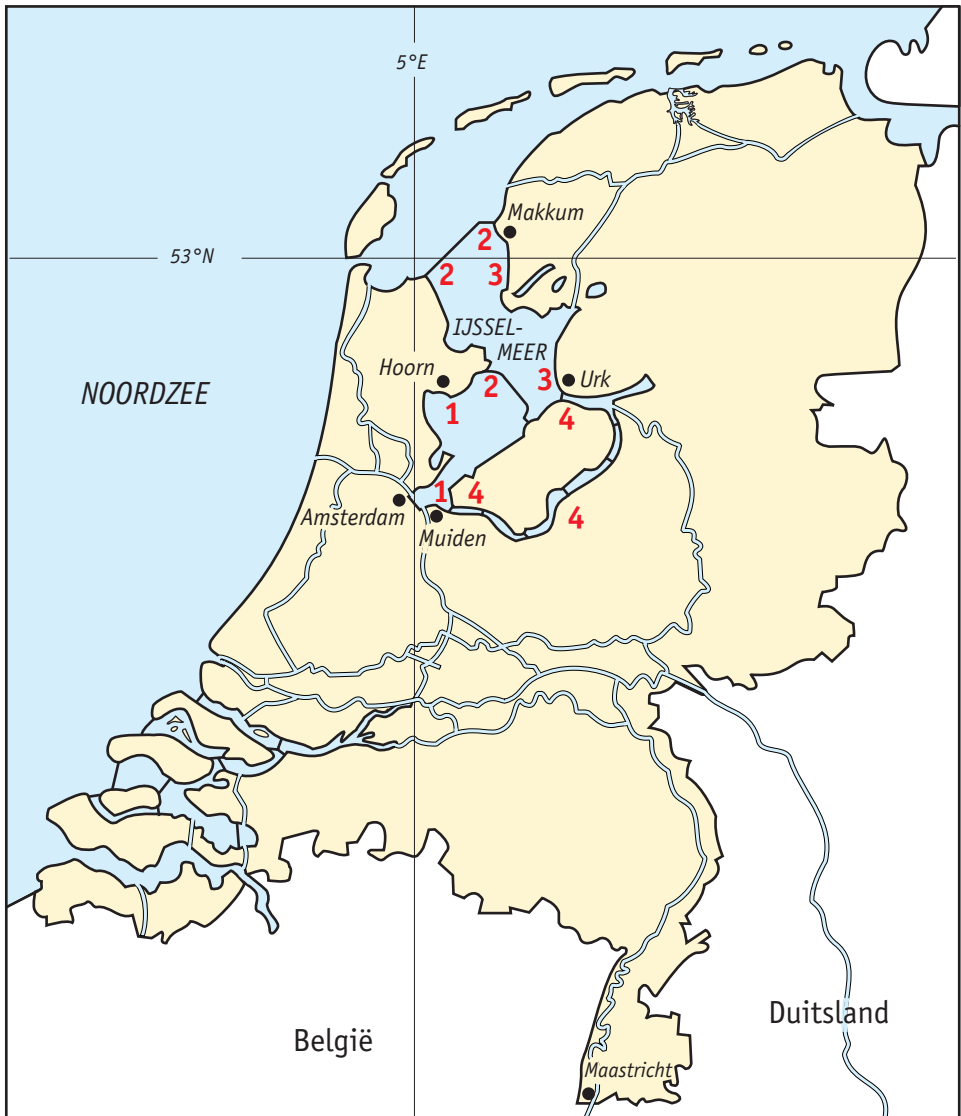
Eine Einschränkung allerdings war mit dieser neuen Konzeption verbunden: Der sehr informative und anschauliche Einleitungsteil »Land und Leute« steht nur im Band 1. Ihn auch noch in Band 2 zu bringen, erschien uns bei einem zweibändigen Werk wenig sinnvoll.

Andererseits konnte im Band 2 auf das »Nautische Holland-Lexikon« nicht verzichtet werden. Denn das brauchen auch die, die immer nur im Norden auf Törn sind. Das wichtige nautische Grundwissen für jeden Törn in den Niederlanden wird auf den Seiten 205–222 vermittelt.

Dessen ungeachtet: Beide Bände im Schapp zu haben, ist unbedingt anzuraten. Denn warum sollte der, der immer nur auf dem IJsselmeer segelt, nicht auch mal nach Zeeland schippern, oder umgekehrt? Der Weg zwischen dem nördlichen und dem südlichen Landesteil ist ja nicht sehr lang – und schwierig schon gar nicht.

Jan Werner

I. Das IJsselmeer



Törn 1: Die Westküste
Törn 2: Das nördliche IJsselmeer

Törn 3: Die Ostküste
Törn 4: Die Randmeere

Vieles ist nicht mehr so wie früher, und dennoch: Das IJsselmeer ist immer noch ein ideales, mit seinen prächtigen alten Städten wohl auch einmaliges Revier – allerdings mehr für Segel- und weniger für Motorboote.

Aus der Zee wird ein Meer Obwohl von der einst riesigen *Zuiderzee* große Teile eingedeicht und trockengelegt sind, hat dieses Gewässer immer noch beträchtliche Ausmaße: In seiner größten Länge, von Nord nach Süd, misst es rund 50 und in seiner größten Breite immerhin 23 sm. Unter Umständen kann man gut 10 sm vom nächsten Hafen entfernt sein. Andererseits: So groß diese Entfernungen klingen – steht man in Stavoren auf dem Deich, dann kann man im Westen die unverwechselbare Silhouette von Medemblik sehen, die charakteristische Kirche von Andijk und im Südwesten den wuchtigen Kirchturm von Enkhuizen. Bei guter Sicht jedenfalls.

»Zee« und »Meer«, im Niederländischen ist ihre Bedeutung genau umgekehrt: Das Meer heißt »De Zee«, und ein Binnensee »Het Meer«; deshalb »Zuiderzee«, als dieses Gewässer noch ein Teil des Meeres war, und »IJsselmeer«, seit daraus ein abgeschlossener, wenn auch sehr großer Binnensee geworden ist.

Op het IJsselmeer kan het spoken Auf dem IJsselmeer kann es spuken – so das geflügelte Wort aus dem *Almanak*. Und in der Tat: Vielen Bootsfahrern ist das IJsselmeer etwas unheimlich; und ein bisschen hat daran der *Almanak voor watertoerisme* Schuld, der es im Teil 1 so beschreibt, dass man schon etwas Angst bekommen könnte. Richtig ist schon: Nicht jeder, besonders nicht der Unerfahrene, sollte sich aufs IJsselmeer hinauswagen, und ein seetüchtiges Boot ist schon Voraussetzung für einen solchen Törn. Doch all die kritischen Faktoren, die der *Almanak* aufzählt, wie plötzlich auftretender Nebel, schneller Wetterumschwung etc., sind in den Sommermonaten doch eher selten.

Man ist auch nie allein. In den Sommermonaten, besonders an den Wochenenden, tummeln sich Tausende von Booten auf dem Was-

ser, sodass man immer eines in Sichtweite, meist sogar in Rufweite hat.

Das IJsselmeer macht sich sein eigenes Wetter Das ist ein in den Niederlanden alltäglicher Spruch. Gemeint ist damit: Das Wetter auf dem IJsselmeer kann sich sehr schnell ändern, wegen des Landes ringsum, und vor allem: Es kann sich ganz anders entwickeln als das Wetter in den Niederlanden allgemein, insbesondere aber als das Wetter auf der Nordsee.

Im Sommer kommt es oft und völlig überraschend zu schweren Gewittern. Dazu starkem Wind, der sich zu Sturmböen entwickelt. Man kann die Vorboten leicht erkennen: Der Himmel wird plötzlich dunkel, Wolken türmen sich hoch auf, und dann nähert sich eine fast schwarze Wolkenwalze. Der Wind spielt verrückt und dreht sich binnen Augenblicken um 180°. Also, das ist nicht von Pappe.

Den Wetterbericht (s. S. 219) ständig abzuhören, ist also obligatorisch, aber vor Überraschungen ist man auch dann nicht gefeit.

Die berüchtigte IJsselmeerwelle Zu jeder Jahreszeit kann man es mit der kurzen, steilen, hohen Welle zu tun bekommen, für die das IJsselmeer berüchtigt ist. Sie baut sich in der Tat ganz schnell auf, aber doch nicht in Minuten. Besonders kritisch ist sie allerdings in den flachen Gewässern, etwa in der Ansteuerung eines Hafens. Nicht selten gibt es Wellenlängen, die der Bootslänge entsprechen, mit der Folge, dass das Boot sich festbolzt. Da hilft nur eines: Abfallen! Das ist eine Regel, nach der früher schon die IJsselmeerfischer verfahren: »Vaart houden – niet knijpen!« (Fahrt im Boot halten, nicht kneifen!) Also weniger Höhe, dafür mehr Fahrt. Motorboote haben diese Probleme nicht, aber sie tun sich auch leichter, wenn sie ebenfalls abfallen und mehr Fahrt aufnehmen.

Für den Fall der Fälle Jedes Boot, das das IJsselmeer befährt, muss mindestens vier Fallschirmraketen an Bord haben. Gerät man in *Seenot*, feuert man im Abstand von etwa



Die Zuiderzee vor ihrer Eindeichung. Als Segler erfasst einen Wehmut, wenn man sieht, wie gewaltig und abwechslungsreich dieses Gewässer einst gewesen sein muss. Die verheerende Sturmflut vom 14. Januar 1916 gab endgültig den Anstoß zum Beginn des großen Werks. Die dunkleren Flächen zeigen die Gebiete, die vor der Eindeichung immer wieder überschwemmt worden waren.

einer Minute erst zwei Raketen ab; dann wartet man eine halbe bis dreiviertel Stunde, dann nochmals zwei.

Wer UKW hat, setzt auf Kanal 16 einen *Notruf* ab. Kanal 16 wird von der Küstenwache, Nederlands Coastguard (Den Helder), abgehört. Wer von Land aus beobachtet, dass ein Boot in Seenot geraten ist, sollte schnellstens den *Centralen Meldpost IJsselmeergebied* unter 09000 0111 oder +3122 3542300 alarmieren.

Der *Centrale Meldpost IJsselmeergebied* (CMIJ) wurde 1995 eingerichtet. Er ist rund um die Uhr besetzt und zuständig für IJsselmeer, Ketelmeer, Markermeer und IJmeer. Auf UKW-Kanal 01 gibt er immer 15 Minuten nach der vollen Stunde den Wetterbericht, Schifffahrtsnachrichten und andere nautische Informationen und auch Meldungen über Brände, Wasserverschmutzung, Änderungen bei Tonnen etc.

Man kann auch von sich aus mit dem CMIJ auf Kanal 01 in Verbindung treten. Der Posten gibt Auskünfte.

Nautische Warnnachrichten und Sturmwarnungen werden von der Küstenwache gesendet: sofort nach Empfang auf den UKW-Kanälen 23 und 83 nach Ankündigung auf UKW-Kanal 16 und dem DSC-Kanal 70 und auf



Nachbau des Ost-Indienseglers BATAVIA (1628, gesunken 1629 vor Australien)

der Mittelwellenfrequenz 3673 kHz. Danach werden diese Nachrichten auf den UKW-Kanälen 23 und 83 zu folgenden Zeiten gebracht: 0333, 0733, 1133, 1533, 1933 und 2333 (UTC). Navtex: 0230, 0630, 1030, 1430, 1830 und 2230 (UTC).

UKW-Funk: Schiff-Schiff Die Binnenschifffahrt ist auf Kanal 10 hörbereit, auf diesem Kanal besteht Abhörflicht bei unsichtigem Wetter. Sportboote können auf diesem Kanal mit Berufsschiffen kommunizieren. Der UKW-Kanal 70 darf aber nicht benutzt werden. Sportboote untereinander benutzen den UKW-Kanal 77.

Das IJsselmeer gibt es gar nicht Alles, was im *Almanak* an Warnungen ausgesprochen wird, gilt in erster Linie für das nördliche IJsselmeer. Beim nicht viel kleineren *Markermeer* sieht es schon ganz anders aus, denn in der Praxis fahren die meisten doch entlang der Westküste, wo ein Hafen nach dem anderen kommt. Die *Randmeere* gar liegen so schmal und überaus geschützt mit ihrer Unmenge an Häfen, dass hier eigentlich gar nichts passieren kann.

Vorsicht ist angebracht und wie immer eine seemännische Tugend, überängstlich aber braucht man nicht zu sein.

Gleichmäßiger Wasserstand Seit der Eindeichung gibt es auf dem IJsselmeer keine Gezeiten mehr und deshalb einen – relativ – gleichmäßigen Wasserstand. Zwar fließt von der IJssel immer wieder Wasser zu, aber die großen Entwässerungsschleusen von Den Oever und Kornwerderzand geben es ebenso gleichmäßig an die Waddenzee ab. Für das IJsselmeer gilt ein besonderer Wasserstand, im Sommer der *IJZP*, der *IJsselmeertzomerpeil*, im Winter der *IJWP*, *IJsselmeewinterpeil*. IJZP liegt 2 dm unter NAP, IJWP 4 dm (NAP s. S. 214).

Die Angaben in den ANWB-Karten beziehen sich auf den IJZP, die Hydrografische Kaart(en) auf den IJWP. Die Werte, die wir der

jeweiligen Karte entnehmen, stimmen schon, nichts braucht mehr umgerechnet zu werden. Doch eines ist noch zu berücksichtigen: Nicht mehr die Gezeiten, wohl aber der *Wind* kann den Wasserstand beeinflussen. Das weiß jeder, der sein Boot in einem Hafen am IJsselmeer hat; denn manchmal liegt man ganz tief, dann wieder schwimmt man hoch oben. Der Wind drückt eben das Wasser vom einen zum anderen Ufer: Während das Wasser auf der einen Seite um einen halben, manchmal auch ganzen Meter steigt, sinkt es auf der anderen Seite entsprechend ab.

Betonnung Sie entspricht am IJsselmeer – wie könnte es anders sein? – dem Üblichen; auch die *Befeuerung* ist gut, sodass man durchaus auch Nachtfahrten unternehmen könnte. Doch in der Praxis wird man es nicht tun. Abgesehen davon, dass es angesichts der geringen Entfernungen gar keinen Grund dafür gibt, verbietet es einem auch die Erfahrung; denn am IJsselmeer liegen überall Fischernetze aus, auch nahe den Hafeneinfahrten. Und sich darin zu verheddern, löst wohl einen mittleren Albtraum aus. Dennoch wird bei jenen Häfen, wo eine nächtliche

Ansteuerung ohne große Risiken möglich ist, die Befeuerung beschrieben.

Die Betonung ist in den letzten Jahren deutlich verringert worden: Sparen eben überall. Aber sie ist immer noch ausreichend. Allerdings: Da in den Niederlanden nur die Veränderung das einzig Beständige ist, braucht man unbedingt die auf aktuellen Stand berichtigte Seekarte.

Manchmal zu viel des Guten So faszinierend das IJsselmeer mit seinen prächtigen alten Städten auch ist: Die Zahl der Boote hat in den letzten Jahren in einem Ausmaß zugenommen, dass es schon nicht mehr schön ist; jedenfalls im Sommer und da besonders in der Ferienzeit (noch schlimmer, wenn dann noch Sommerferien in Nordrhein-Westfalen sind). Es macht einfach keinen Spaß mehr, wenn man in einem Hafen wie Enkhuizen im Zwölferpäckchen liegen muss. Wer kann, der sollte deshalb außerhalb der Urlaubswochen hierher kommen, am besten Anfang September, denn das ist dafür die schönste Zeit.

Mücken und Algen Eine unschöne Sache muss noch vermerkt werden: Im Sommer,



Auf dem IJsselmeer.

wenn es richtig warm wird, überzieht sich das IJsselmeer plötzlich mit einer Schicht giftgrüner Algen, die sich wohl deshalb so ausbreiten, weil das Wasser überdüngt ist. Das Wasser wird dann zur »Algensoep«, zur Algen-suppe. Gefährlich, besonders für Kinder, ist das aber nur, wenn man davon etwas schluckt.

Eine andere und viel schlimmere Plage sind die Mückenschwärme, die aus der Ferne gesehen wie Rauchwolken aussehen können. Gerät man in einen solchen Schwarm, dringen die Mücken in Mund und Nase und jede Bootsöffnung. Man ist gegen diese Plage machtlos. Das Einzige, was tröstet: Sie treten nur zweimal im Jahr auf, zuerst im April/Mai und danach im September/Oktobre. *Zuckmücke*, lat. *Chironomus plumosus*, heißen diese Quälgeister, die an sich völlig harmlos, wenn auch überaus lästig sind.

Ein besonderes Problem ist der südliche Teil des IJsselmeeres, das Markermeer, das über Jahre so verschlammte wurde, dass kaum mehr Tiere, nicht einmal Fische, hier existieren, das aber jetzt mit einer gewaltigen Anstrengung renaturiert wird (s. S. 41).

Die Zee wird eingedeicht Die Eindeichung der Zuiderzee beschäftigte die Niederländer über Jahrhunderte, eben so, wie in aller Regelmäßigkeit Sturmfluten das Land verwüstet und schwere Opfer gefordert hatten. Doch alle diese Pläne existierten nur auf dem Papier, weil einfach die technischen Mittel fehlten. Das änderte sich erst im vergangenen Jahrhundert, zumal sich mit dem Ingenieur Cornelis Lely der Sache jetzt ein Mann annahm, der das Projekt mit unglaublicher Energie vorantrieb. Doch wahrscheinlich wäre auch er gescheitert, wäre nicht im Januar 1916 eine besonders schlimme Sturmflut hereingebrochen, die die Menschen aufrüttelte. Und nun ging alles ganz schnell: Schon 1918 verabschiedete die Regierung die Pläne, und 1920 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, die 1932 mit dem *Afsluitdijk* (Abschlussdeich) ihre wichtigste Etappe erreichten.

Danach konnte man darangehen, die *Polder* zu schaffen: 1937 bis 1942 den *Noordoostpolder* (48 000 ha), 1950 bis 1957 den *östlichen Flevolandpolder* (54 000 ha) und von 1959 bis 1968 den *südlichen Flevolandpolder* (43 000 ha); der letzte, das *Markerwaard*, hat sich wohl endgültig erledigt. Die beiden Flevolandpolder sind inzwischen zur Provinz *Flevoland* geworden, der zwölften der Niederlande, abgerungen dem Meer.

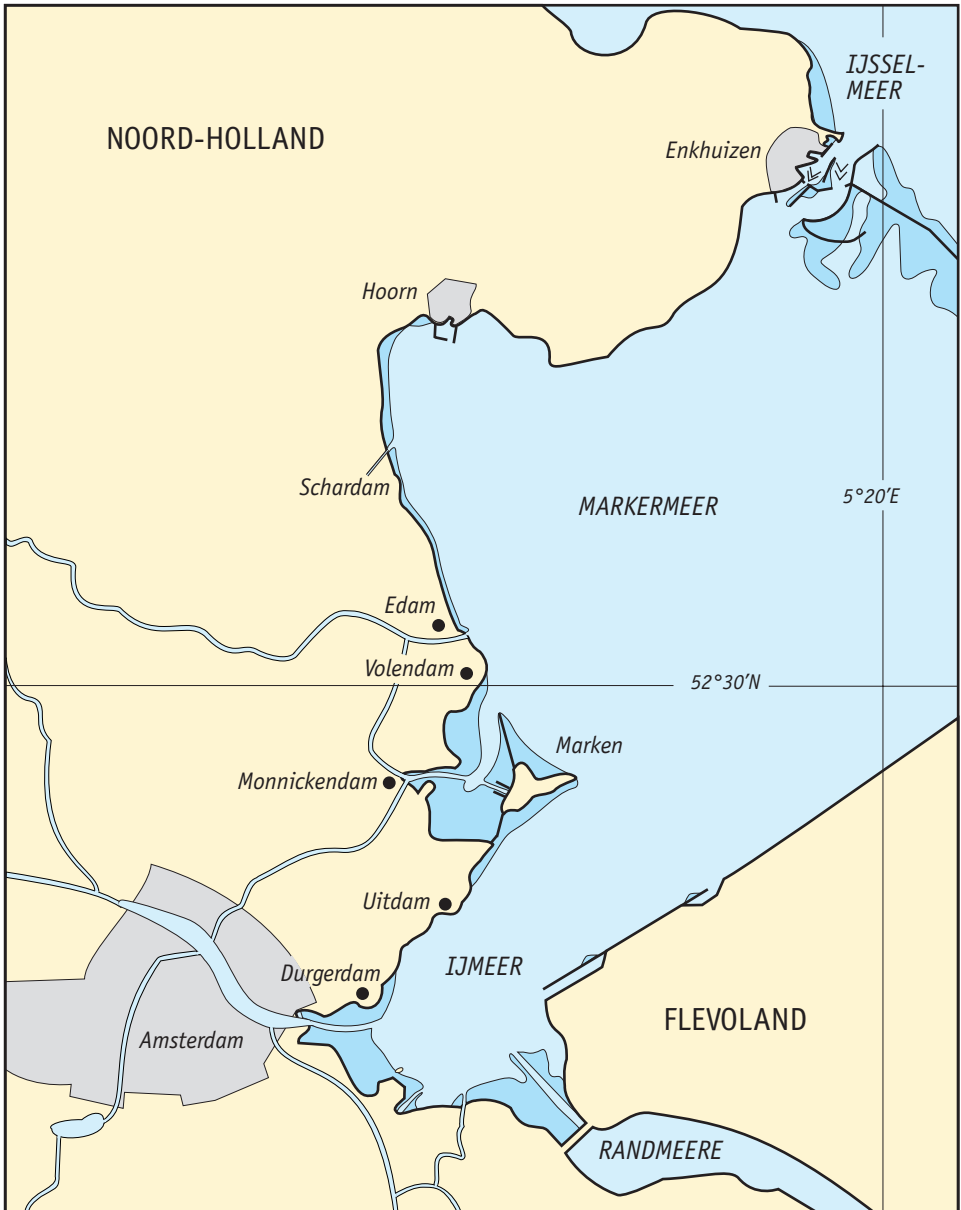
Dass allerdings immer wieder Proteste das *Zuiderzeeprojekt* begleiten, hat Tradition. Schon vor dem ersten Spatenstich gab es Krach, vor allem durch die Fischer, die sich in ihrer Existenz bedroht fühlten, denn die Zuiderzee war ein außergewöhnlich fischreiches Gewässer, von dem ganze Dörfer und Städte lebten. Noch 1928 zum Beispiel wurden während der Saison in Enkhuizen Tag für Tag 1,5 Millionen (!) Heringe angelandet. Wenn man sich die paar mickrigen Kutter ansieht, die es jetzt noch dort gibt, dann erkennt man, was sich hier alles verändert hat, und dies gilt noch mehr für die Fischerdörfer im Süden, denen durch die Eindeichung radikal die Existenzgrundlage entzogen worden war. So setzten denn auch die Fischer demonstrativ die Flagge auf halbmast, während das ganze Land in Jubel ausbrach, als am 28. Mai 1932 der Abschlussdeich endlich geschlossen war.

Die Zuiderzee war schon immer, seit Menschengedenken, ein über die Landesgrenzen hinaus bekanntes Gewässer. Die Römer nannten es *Flevo Lacus* und die Franken im Mittelalter *Almere*. Doch wie es damals ausgesehen hat, weiß man nicht genau, denn alle Karten, die sie darstellen, wurden erst sehr viel später gezeichnet, sodass man nicht sicher sagen kann: So war es wirklich!

Nautische Unterlagen: Die *Hydrografische kaart 1810* »IJsselmeer met Randmeren en Noordzeekanaal« deckt alles ab. Wer will, kann sich auch die *ANWB-Karte 18* »IJsselmeer-Markermeer/Randmeren« besorgen. *Wateralmanak*, Teil 1 und 2.

Törnvorslag 1: Die Westküste

Von Amsterdam nach Hoorn



Distanzen: Amsterdam/Oranje-Schleusen – Durgerdam (2,2 sm) – **Uitdam** (5 sm) – **De Nes** (0,5 sm) – **Marken** (8 sm) – **Monnickendam** (2,5 sm) – **Volendam** (3,5 sm) – **Edam** (2,5 sm) – **Schardam** (6 sm) – **Hoorn** (3 sm).

Wer auf dem IJsselmeer segelt, sollte unbedingt nach

Amsterdam fahren – so wie früher die alten Ostindienfahrer, die nur über das IJsselmeer, die damals noch offene »Zuidersee«, nach Amsterdam gelangen konnten.

Die Stadt liegt in der Südwestecke des IJsselmeeres, an einer Ausbuchtung, die **Het IJ** heißt und gleichzeitig der Hafen der Stadt ist. Man nähert sich *Het IJ* vom *Markermeer* (s. S. 41) her, muss dabei gar nicht in der betonnten Fahrrinne bleiben, denn ringsum ist es ausreichend tief. Spätestens jedoch bei der r.g. Tonne *P6-IJM 21* sollte man sich in das Fahrwasser einfädeln, das zum **Buiten IJ** führt: vorbei an dem kleinen Hafen **Durgerdam** (s. S. 23) und auf die **Schellingwouder Brug** zu. Sie hat an ihrem festen Teil eine Durchfahrtshöhe von 8,90 m. Eben nördlich vom Gitterbogen befindet sich eine bewegliche Brücke (BB).

Schellingwouder Brug **M 18**

Mo.–Fr.: 0000–0700, 0900–1600,
1800–2400

Sa./S./F.: 0000–2400

Innerhalb dieser Zeiten wird die Brücke alle 20 Minuten geöffnet, und zwar immer in Zusammenhang mit den Oranje-Schleusen.

Danach durch die Oranje-Schleuse und man ist im Hafen von Amsterdam angelangt. Die alte, früher nur drei-, inzwischen vierkammerige **Oranje-Schleuse (M 18)** wird rund um die Uhr bedient. Dennoch muss man mit längeren Wartezeiten rechnen, und zwar während der Werktage, wenn die großen Binnenschiffe unterwegs sind, denn sie werden bevorzugt abgefertigt. Yachten, die nicht sofort zum

Wahrschau!

Südlich der Schleusenkammern befinden sich Spui-(Entwässerungs-)Schleusen. In dem Bereich davor muss man mit starkem Strom rechnen.

Schleusen aufgerufen werden, machen an der Nordseite vor den Schleusen fest; hier liegen extra Schwimmstege für Boote (Schild »Sport«). Und zwar am besten vor der nördlichen Kammer, denn die ist für die »Recreatievaart« reserviert, während die neue Kammer, die *Prins-Willem-Alexander-Sluis*, für die Berufsschifffahrt da ist. Man meldet sich über einen Sprechapparat (»Praatpalen«) beim Schleusenwärter oder über UKW-Kanal 18. Wer UKW hat, muss schon bei der Anfahrt Kanal 60 einschalten (Verkeerspost Sector Schellingwoude), denn es besteht Abhörpflicht.

Sobald man aufgerufen ist, muss es mit dem Ablegen und Einfahren in die Schleuse fix gehen, denn die Binnenschiffe wollen unseretwegen keine Zeit verlieren. Wenn man nicht in der Sportbootschleuse ist, macht man wegen des starken Schraubenstroms der großen Schiffe sein Boot gut fest, löst die Leinen auch nicht eher, bis die Großen ausgelaufen sind.

Het IJ hat einen Wasserstand von NAP – 3, das IJsselmeer von NAP – 2; es geht also in der Schleuse »hinunter«, wenn auch kaum spürbar.

Wahrschau!

Wer auf Het IJ fährt, muss bestimmte Regeln beachten:

- Der Motor muss startklar sein und mindestens 6 km/h schaffen.
- Alle Boote müssen so dicht wie möglich an der Steuerbordseite fahren.
- Nachts und bei schlechter Sicht muss ein Radarreflektor geführt werden.
- Wer Radar hat, muss bei schlechter Sicht das Gerät einschalten.
- Wer UKW hat, ist verpflichtet, Kanal 60 eingeschaltet zu haben. Es besteht Abhörpflicht.

Danach vorbei an Fabriken, Hochhäusern, Lagerhallen und Werften: Immer westwärts! Bis zur Mündung des *Noordhollandsch Kanaals*. Hier nun sollte man sich für einen Liegeplatz entscheiden.

Liegeplatz und Versorgung: Obwohl Amsterdam 49 (vielleicht auch mehr) Bootshäfen hat, gibt es nur ein paar, die für Besucher infrage kommen, und dies hängt in erster Linie davon ab, aus welcher Richtung man kommt: Kommt man auf dem IJ, also vom IJsselmeer her, nach Amsterdam, dann ist nach wie vor der **Sixhaven** (siehe (1), unten, Hafenplan nächste Seite) am Nordufer des IJ, gegenüber der *Centraal Station*, der traditionelle Anlaufpunkt. Einer seiner Vorzüge: Man kann ihn jederzeit anlaufen, keine Brücke, keine Schleuse. Wie lange es den Sixhaven, den am günstigsten gelegenen Hafen, noch geben wird, steht in den Sternen, denn die Stadt plant ausgerechnet hier ein Kongresszentrum. Der Sixhaven ist einfach, hat eine bescheidene

Brücke Westerdok M 22

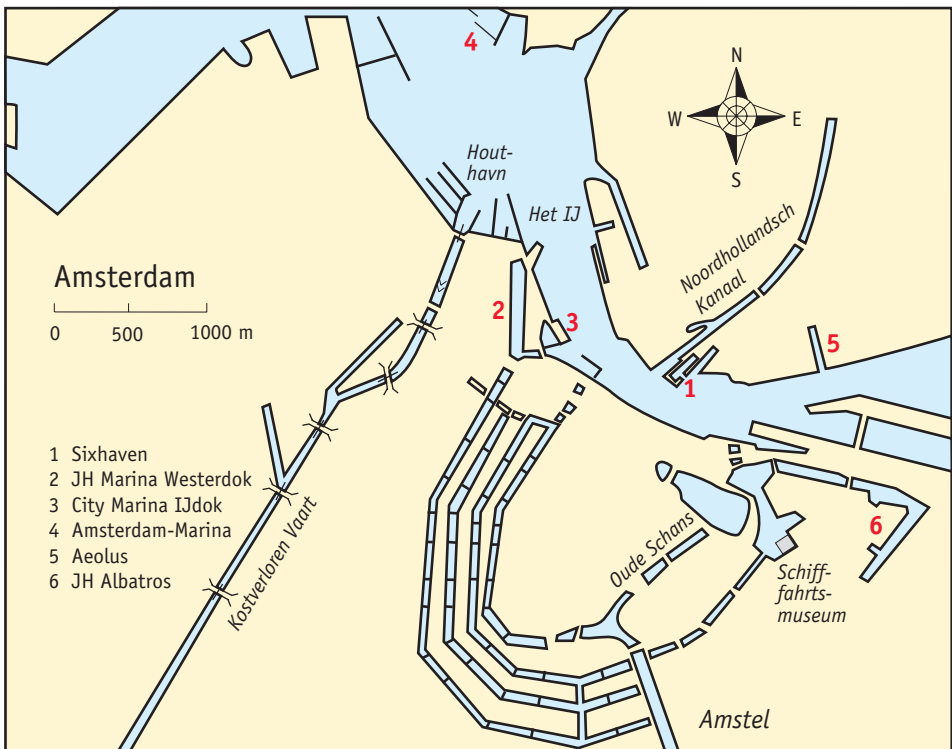
Mo.–Fr.: 0000–0700, 0900–1600,
1800–2400

Sa./So./F.: 0000–0530, 1030–1730,
2230–2400

Die Brücke ist nicht ständig besetzt: Man kann die Öffnung verlangen über M 22.

Versorgung, immerhin: WC, Duschen, Strom, Wasser; er liegt aber günstig, und mit der Fähre ist man schnell im Zentrum.

Eine Alternative als zentrumsnahen Hafen kann man die **Aquadam Marina Westerdok** (2) nehmen. Dieser Hafen liegt östlich vom Houthaven. Die Einfahrt in das Westerdok erfolgt durch eine bewegliche Brücke, Durchfahrtshöhe in geschlossenem Zustand 2,65 m. Die Brücke ist nicht ständig besetzt, wird bei Bedarf aber geöffnet (Tel. +3120 6241457 oder M 22). Der Hafen ist sehr groß, hat Schwimmstege, ist abgeschlossen, also ziemlich sicher, und von hier aus erreicht man die *Centraal Station* in wenigen Minuten zu Fuß. Wasser-

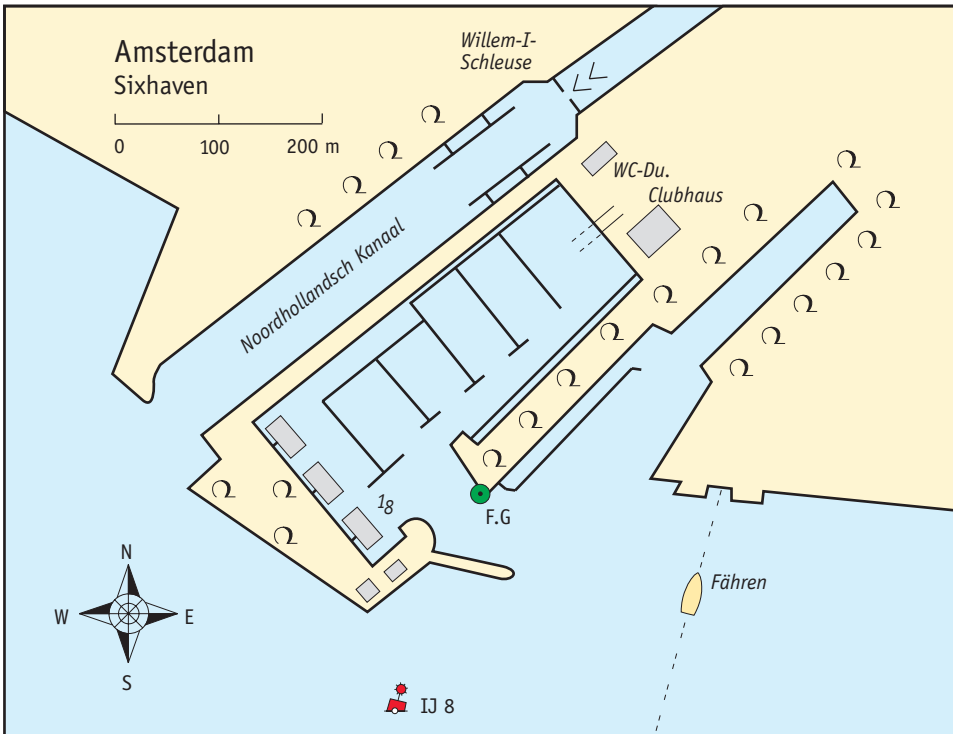


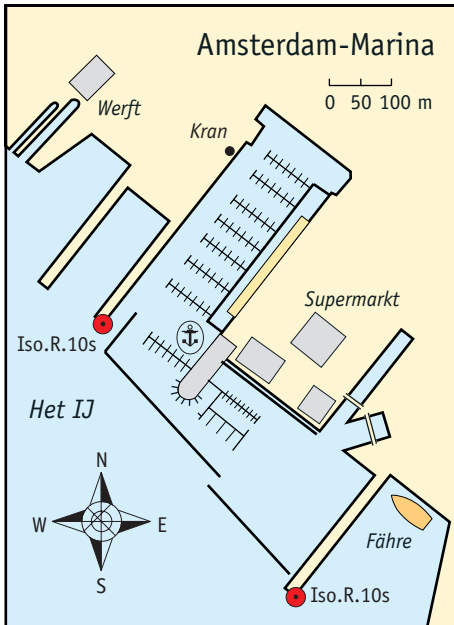


Hafen Westerdok.

tiefe 3 m. Boote bis zu einer Länge von 20 m können hier unterkommen (was im Sixhaven nicht möglich wäre). Versorgung: Wasser und Strom, Restaurant. Westerdok hat einen Riesenvorteil: Die Liegeplätze befinden sich neben der Wasserpolizei, man kann sich also absolut sicher fühlen. Die Gegend um das Westerdok ist nicht uninteressant. Ursprünglich standen hier Werften, Lagerhäuser und etwas Industrie. Als das alles den Bach runterging, siedelten sich in den Gebäuden Hipies an. Mittlerweile ist daraus eine schicke Wohngegend mit modernen Apartmenthäusern geworden.

Direkt am rechten Ufer der IJ, 500 m von der Centraal Station entfernt und ebenfalls zentrumsnah, liegt die sehr moderne und junge **City Marina IJdok (3)**, mit 60 Liegeplätzen, zu erreichen durch eine bewegliche Fußgängerbrücke (H 3,10 m, Bedienung auf Anfrage M 22 oder +3120 6241457). Strom und Wasser, WC und Dusche, Abwasserabsauganlage. Die Insel IJdok, die den Hafen abschließt, wurde





in den ersten zehn Jahren unseres Jahrhunderts dem Wasser abgetrotzt und auf 186 Pfählen errichtet.

Seit längerem gibt es auch eine Supermarina, die wohl allen anderen Yachthäfen in Amsterdam den Rang abgelaufen hat: die **Amsterdam-Marina** (4). Die Marina liegt, wie der Sixhaven, am Nordufer des IJ, und zwar ziemlich genau gegenüber vom Houthaven, wo die Kostverloren Vaart herauskommt, auf dem Gelände der ehemaligen NSDM-Werft

(NSDM = Nederlandsche Doken Scheepsbouw Maatschappij). Die Werft baute früher an dieser Stelle große Frachter, selbst Supertanker. Die Marina ist beeindruckend. Eine tolle Architektur. Jede nur denkbare Versorgung, jedoch kein Diesel. (nächste Bunkerstationen: Anton van Megen in Voorzaan, Zaandam und Reinplus van Woerden bei den Oranjesluizen). Im Gebäude der Hafenmeisterei (M31) – unter anderem – das hervorragende Restaurant »Loetje aan het IJ«. In der Hafenmeisterei auch alle sanitären Anlagen; unter anderem gibt es hier Bäder mit Badewannen, von denen man aus auf den Amsterdamer Hafen hinausblicken kann. Die Marina bietet Platz für 350 Boote. Dass sie auf der »falschen Seite« von Amsterdam liegt, ist kein Nachteil; denn von hier aus pendelt eine Fähre hinüber zum anderen Ufer und das zu jeder halben Stunde. Damit ist man in 15 Minuten an der Centraal Station.

Eventuell kommt auch noch der Hafen der **W.S.V. Aeolus** (5) infrage. Der Hafen liegt etwas östlich vom Sixhaven, ebenfalls am Nordufer. Die Einfahrt findet man zwischen der Maschinenfabrik Stork und dem IJplein. Ein lang gezogenes, sehr tiefes Becken. Stege an beiden Seiten, einlaufend an Steuerbord der Passantensteg, wo man zunächst längsseits geht (festmachen mit Bug zum IJ hin). Die übliche Versorgung. Man fühlt sich durch die Bebauung etwas eingekesselt. Zur Fähre am Sixhaven etwa 5 Minuten zu Fuß.



Eine neue Dimension: die Amsterdam-Marina, am Nordufer des IJ. Rechts die Hafenmeisterei.

vaste brug	feste Brücke
vluchthaven	Fluchthafen
vuurtoren	Leuchtturm
waarschuwing	Vorsicht, Warnung
wasserette	Waschmaschine
wijde	Breite, großer See

Häufig benutzte Redewendungen und Wörter

bitte	alstublieft
danke	dank u
Wie bitte?	wat zegt u?
Frau	Mevrouw
Herr	Mijnheer/Meneer
ja	ja
nein	nee
Hallo	hoi
Guten Tag	Goedendag, Dag
Guten Abend	Goedenavond
Auf Wiedersehen	tot ziens
wohin	waarheen
warum	waarom
viel	veel
wie viel	hoeveel
wenig	weinig
Rechnung	nota
Frühstück	ontbijt
Mittagessen	lunch
Abendessen	diner
Speisekarte	kaart

Spezialitäten der holländischen Küche

blinde vinken Kalbfleischrouladen, *boerenkool met worst* Grünkohl mit Wurst, *bruine bonen met spek* braune Bohnen mit Speck, *flensjes* dünne Eierkuchen, *groentesoep* Gemüsesuppe, *hangop* Buttermilchspeise, *hutspot* Eintopf aus Kartoffeln, Möhren, Rüben und Fleisch (der angeblich den Spaniern abgeguckt worden ist, als die nach der vergeblichen Belagerung von Leiden überstürzt aus ihrem Lager abzogen), *mosselen* Miesmuscheln, *nieuwe haring* frischer Hering, ab Mai überall an den Fischbuden (manche Holländer schlucken ihn mit Vorliebe in einem Stück herunter), *oesters* Austern (vor allem in Zeeland), *paling* Aal (vor allem am IJsselmeer), *pannekoeken* Pfannkuchen (mit allerlei Füllungen wie Spinat, Schinken, Muscheln, Eier), *rolpens* gebratene Wurstscheiben, *schotse reep* Schwarzbrot mit Käse, *snert* dicke Erbsensuppe, *stokvis* Stockfisch, *stroopwafel* Sirupwaffel, *tong* Seezunge. Was *aardappelen*, *biefstuk*, *boter*, *kaas*, *kotelet*, *slagroom* und *worstjes* sind, ist ohne weitere Erklärung verständlich.

Register

Abschlussdeich (Afsluitdijk) 56
 Akkrum 147, 174
 Alkmaar 195
 Alkmaarder Meer 195
 Almere 94
 Amersfoort 93
 Amstelmeer 200
 Amsterdam 14, 191
 Andijk 50
 Appelscha 174

Appelschaster Vaart 174
 Appingedam 105
 Arebergergracht 167

Bad Nieuweschans 184
 Balk 155
 Belterwijde 168
 Beulakerwijde 167
 Blauwe Stad 186
 Blocq van Kuffelar 79

Blokszyl 163
 Bourtange 180
 Breezanddijk 56
 Broekerhaven 43
 Broek op Langedijk 198
 Burdaard 115

Damsterdiep 105
 De Kreupel 50
 Delfzyl 101
 De Biezen 89
 De Kluut 86
 De Nes 24
 De Ral 86
 De Zegge 89
 Den Helder 201
 Den Oever 55
 De Rijk 194
 De Schelp 95
 Dieverbrug 175
 Dode Hond 94
 Dokkum 114
 Dollart 184
 Drentse Hoofdvaart 174
 Drontermeer 83
 Durgerdam 23

Echtenerbrug 158
 Edam 32
 Eemskanaal 104
 Eernewoude 146
 Elahuizen 129
 Elburg 84
 Enkhuizen 45

Fluessen 128
 Franeker 118
 Friesland 124 ff.

Gaastmeer 129
 Garnwerd 109
 Giethoorn 168
 Gooimeer 94
 Gorredijk 173
 Gouwzee 25
 Groningen 107
 Grouw 141

Harderwijk 86
 Harlingen 120
 Heeg 131
 Heeger Meer 131
 Heerenveen 145
 Het IJ 22
 Hindeloopen 62
 Hoogeveen 178
 Hoorn 35
 Houtrib-Schleusen 79
 Huizen 94
 Huizerhof 94
 Hijkersmilde 174

IJlst 134
 IJmeer 96
 IJsselmeer 7 ff.
 IJsseloo 81
 Irnsum 141

Joure 150

Kadoeler Meer 165
 Kalenbergergracht 161
 Ketelhaven 82
 Ketelmeer 80
 Kolhorn 198
 Kornwerderzand 56

Laaksum 69
 Langehoekspölle 128
 Langweer 151
 Langweerder Wielen 150
 Lauwersmeer 112
 Leeuwarden 115
 Leijepölle 129
 Lelystad 79
 Lemmer 70

Makkum 57
 Marken 25
 Markermeer 41
 Marker Wadden 79
 Medemblik 51
 Meppel 175
 Midwolda 187
 Monnickendam 28
 Muiden 96

Muiderzand 96
Musselkanaal 182

Naarden 95
Nieuwe Staandemastroute 143
Nieuwe Statenzijl 185
Nieuwolda 187
Noord-Holland 189 ff.
Noordhollandsch Kanaal 191
Noordoostpolder 72
Nulde 89
Nije Krúzpólle 128
Nijkerk 89

Oldambtmeer 186
Oldebeerkoop 172
Oldeboorn 174
Oosterwolde 174
Oostmahorn 112
Opsterlandse Compagnonvaart 173
Ossenzijl 160
Oudega 130
Oude Pekela 183
Oude Zeug 55
Overijssel 158 ff.

Pampus 98
Pampushaven 79
Piereiland 86
Pikmeer 142
Princenhof 144
Prinses Margrietkanaal 137
Purmerend 193

Rakkenpólle 129
Randmeere 82 ff.
Reitdiep 109

Sixhaven 15
Sloten 153
Sloter Meer 155
Sneek 136
Sneeker Meer 138
Spakenburg 90
Spijkerboor 193

Schardam 34
Schellingwoude 23
Staandemastroute 101 ff.
Starteiland 140
Stavoren 65, 126
Steenwijk 169

Ter Apel 181
Terhorne 148
Termunterzijl 187
Tjeukemeer 152
Tjongerkanaal 172
Trintelhaven 50
Turfroute 169 ff.

Uitdam 24
Urk 73

Veendam 182
Veenvaart 179
Veluwemeer 85
Verlengde Hoogeveensche Vaart 179
Volendam 30
Vollenhove 165
Vossemeer 83
Vrouwezand 69

Warga 144
Wartena 146
Weerribben 160
Wetering 161
Windpark Fryslân 49
Winschoten 183
Wolderwijd 88
Workum 61
Woudsend 155
Wijdenes 42

Zaanstad 192
Zeewolde 89
Zoutkamp 110
Zuiderzee 8
Zwartsluis 166