



FRANK
KOORNEEF

BINNENTOUREN NIEDERLANDE

STEHENDE MASTROUTE





DELIUS KLASING

FRANK
KOORNEEF

BINNENTOUREN NIEDERLANDE

STEHENDE MASTROUTE



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 und Karten 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.

Originalausgabe:

© Uitgeverij Hollandia, Haarlem

Uitgeverij Hollandia BV ist Teil der Gottmer Uitgevers Groep BV.

© Frank Koorneef

Die niederländische Originalausgabe mit dem Titel „Met staande mast door Nederland“ erschien 2022 als zweite Auflage bei Uitgeverij Hollandia.

1. Auflage 2023

© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-12832-4 (Print)

ISBN 978-3-667-12926-0 (ePDF)

Aus dem Niederländischen von Alexander Worms

Lektorat: Alexander Worms

Fotos: Alle Fotos von Frank Koorneef, außer denen auf den Seiten: 47 (b), 69 (b), 104 und 109 (m) (Ellen Koorneef) und auf S. 12 (o), 84 (b), 122 (ol), 137, 139 (ol), 143 (ml), 144 (m) und 146 (Ben Rutte).

Kartographie: alle Karten von Earik Wiersma, außer denen auf den Seiten: 158 und 166 (René Vleut)

Foto der Umschlagvorderseite: Frank Koorneef

Einbandgestaltung: Felix Kempf, fx68.de

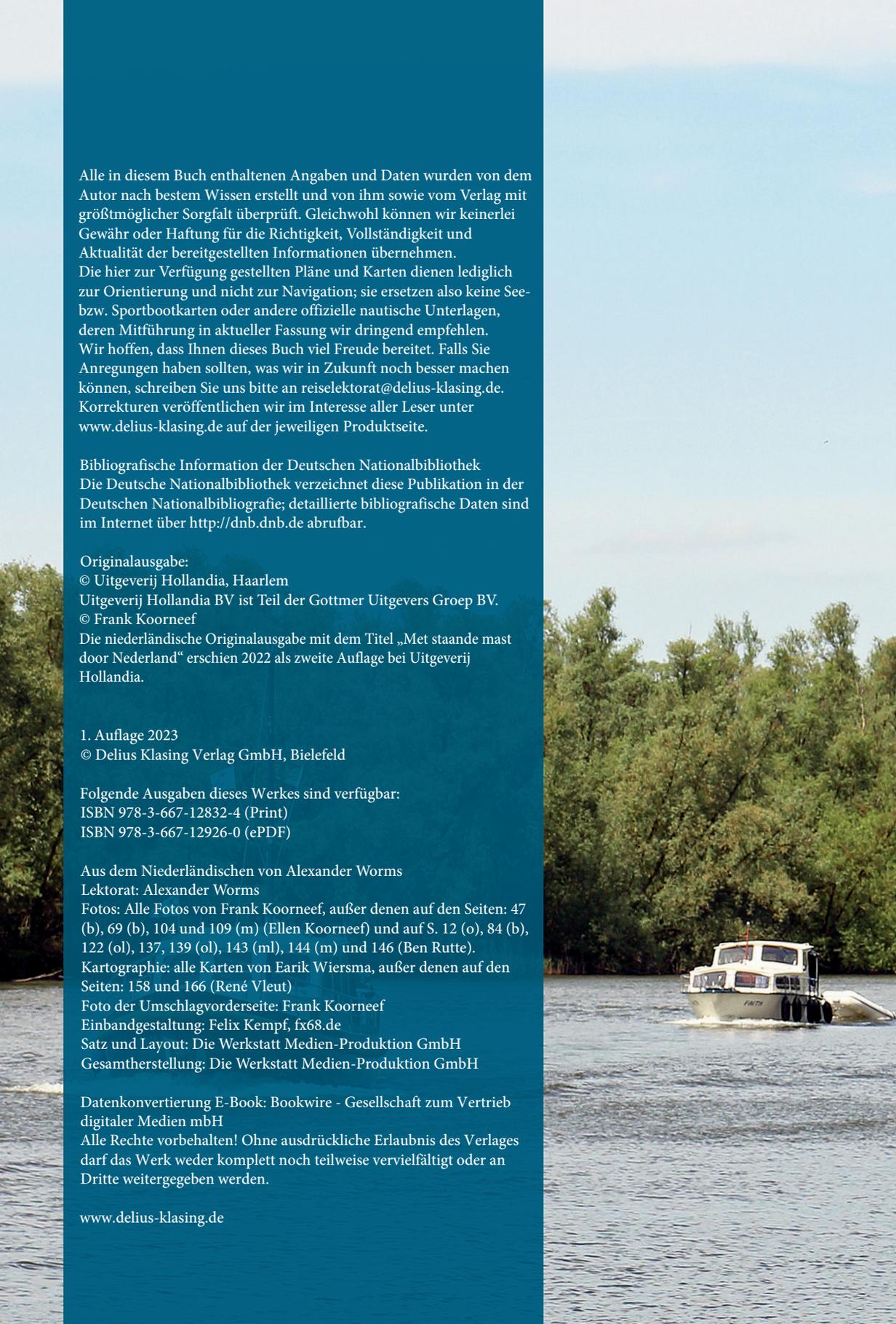
Satz und Layout: Die Werkstatt Medien-Produktion GmbH

Gesamtherstellung: Die Werkstatt Medien-Produktion GmbH

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de



INHALT

Einführung 7

Binnengewässer in der Praxis 12

DAS NIEDERLÄNDISCHE DELTA

Der Hoekse Waard 18

• *Spui en Beningen* • *Hollands Diep* • *Dordtse Kil*

Rund um den Biesbosch 22

• *De Biesbosch* • *Amer*

Die drei Merwedes 27

• *Nieuwe Merwede* • *Boven en Beneden Merwede*

Rund um Dordrecht und Rotterdam 31

• *Oude Maas* • *Noord und Rietbaan* • *Nieuwe Maas* • *Nieuwe Waterweg*

Waal und Lek 39

• *Waal* • *Lek*

DAS NIEDERLÄNDISCHE BINNENLAND

Rund um Gouda 44

• *Hollandse IJssel* • *Gouwe* • *Oude Rijn* • *Rijn-Schie-Kanaal*

Rund um Nieuwkoop und Vinkeveen 52

• *Nieuwkoopse Plassen* • *Grecht* • *Kromme Mijdrecht* • *Vinkeveense Plassen*

Das Hollandse Plassen-Gebiet 58

• *Heimanswetering und Woudwetering* • *Zijl* • *Kagerplassen* • *Braassemermeer*

• *Westeinderplassen* • *Ringvaart des Haarlemmermeerpolders*

VECHT UND RANDMEREN

Die Vecht und die Loosdrechtse Plassen 68

• *De Vecht* • *Spiegel- und Blijkpolderplas* • *Loosdrechtse Plassen*

Die Randmeren 73

• *Randmeren*

NORDHOLLAND

Haarlem und Amsterdam 82

• *Spaarne und Zijkanaal C* • *Amsterdam-Transit* • *Nordseekanal und IJ*

Zaanstreek 88

• *Zaan* • *Nauernasche Vaart*

Kop van Noordholland 92

• *Alkmaarder Meer* • *Nordhollandskanaal* • *Balgzandkanaal und Amstelmeer*

KOP VAN OVERIJSEL

Rund um Kampereiland	100
• <i>Ketelmeer • Gelderse IJssel • Zwarte Meer und Ramsdiep • Zwarte Water</i>	
Die Wieden	107
• <i>Wieden • Meppelerdiep • Beukersgracht und Belterwijde • Beulakerwijde • Von der Walengracht nach Blokzijl • Vollenhover Kanaal, Vollenhover Meer und Kadoetermeer</i>	
Die Weerribben	111
• <i>Beukers-Steenwijk-Kanaal • Steenwijkerdiep • Steenwijk-Ossenzijl-Kanaal • Wetering, Heuvingracht und Kalenbergergracht</i>	

SÜDWESTFRIESLAND

Von Overijssel nach Friesland	118
• <i>Ossenzijlersloot • Linde • Mallegat • Jonkers- oder Helomavaart • Pier Christiaansloot • Tjeukemeer</i>	
Das friesische Seengebiet	121
• <i>Prinses Margrietkanaal • Grootte Brekken • Koeverdiermeer • Langweerder Wielen • Scharster Rijn • Zwarte und Witte Breek • Sneekermeer</i>	
Zwischen Stavoren und Heeg	126
• <i>Johan Frisokanaal • De Geeuw, de Morra und de Oorden • Fluessen und Heegermeer • Nach Workum und Oudega • Nach Woudsend • Slotermeer</i>	
Zwischen Makkum und Sneek	131
• <i>Van Panhuyskanaal • Workumertrekvaart • Bolswardervaart • Wijde Wijmerts • Geeuw • Passage durch Sneek nach Houkesloot</i>	

NORDFRIESLAND

Zwischen Grouw, Leeuwarden und Bergum	136
• <i>Prinzses-Margriet-Kanaal • Via Akkrum-Nes zum Pikmeer • Pikmeer • Princenhof und Umgebung • Wargastervaart und Wartenasterwijd • Bergumermeer</i>	
Entlang Franeker, Leeuwarden und Dokkum	141
• <i>Van Harinxmakanaal • Passage Leeuwarden • Dokkumer Ee • Passage Dokkum • Dokkumer Grootdiep • Dokkumerdiep • Lauwersmeer</i>	

GRONINGEN

Im Landesinneren vom Lauwersmeer zum Dollart	146
• <i>Zoutkamperril und Reitdiep • Transit durch die Stadt Groningen • Eemskanaal • Winschoterdiep und Westerwoldse Aa</i>	

STAANDE MAST ROUTE

• <i>Teil 1 – Von Willemstad zu den Oranjesluizen • Teil 2 – Von Lemmer nach Delfzijl</i>	155
---	-----

Register	172
----------------	-----



ÜBERSICHTSKARTE

EINFÜHRUNG

Viele Segler konzentrieren sich hauptsächlich auf die offenen Gewässer der Nordsee, des Wattenmeeres oder des IJsselmeers – und das zu Recht, denn dort können Sie nach Herzenslust segeln. Doch mit dem Blick auf den fernen Horizont übersieht man leicht, dass es in weiten Teilen der Niederlande auch für Segelschiffe umfangreiche Möglichkeiten gibt, die Binnengewässer zu genießen, ohne dass der Mast ein Problem darstellt. Tatsächlich sind die Seen, Flüsse und Kanäle der Niederlande ein Urlaubsziel für sich. Viele Wassersportler nehmen ihr Segelschiff immer häufiger für einen kürzeren Zeitraum mit. In diesem Fall kann das Ziel nicht sehr weit entfernt sein und dann werden ein paar Tage, in denen der Wind zu stark weht, einen Großteil dieser ohnehin kurzen Zeitspanne verschlingen. Wenn man bedenkt, dass man auf den geschützten Binnengewässern wesentlich unabhängiger vom Wetter ist, kann es sehr erfrischend sein, den Bug in die andere Richtung zu drehen.

MITTEN DURCH DIE STADT

Große Teile der südlichen Flüsse, der Biesbosch, das Seengebiet um die Kaagplassen, dem Braassemmermeer und den Westeinder Plassen, die Vecht und die Loosdrechtse Plassen, ein großer Teil Nordhollands, der Kop van Overijssel und die Friesischen Seen – sie alle sind offen für Segelboote mit stehendem Mast. Es ist sogar möglich, eine Vielzahl besonderer Städte direkt zu durchfahren oder bei stehendem Mast direkt im Zentrum anzulegen. Denken Sie an Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Leiden, Gouda, Haarlem, Amsterdam und Alkmaar im Westen des Landes. Und im Norden zum Beispiel Groningen, Leeuwarden, Dokkum, Sneek, Bolsward und Franeker. Oder Kampen!

VON DER ANDEREN SEITE

Einer der schönsten Aspekte des Segelns auf Binnengewässern ist die enorme Vielfalt, die Sie an einem Segeltag erleben können. In allen Teilen des Landes ist es möglich, den Tag mitten in einer Großstadt zu beginnen und dann – nachdem sich einige Brücken für Sie geöffnet haben – ein paar Segelstunden später mitten in der Natur zu Mittag zu essen, entweder am Anker oder an einem



In vielen Städten kann man mit dem Segelboot bis ins Zentrum fahren

Steg direkt vor dem Schilf. Oder umgekehrt: Nach dem Frühstück im Poldergraben legen Sie ab und liegen am Nachmittag mitten in einer angenehmen Stadt, mit Ihrem eigenen Boot als Terrasse, mit oder ohne einem Glas kühlem Weißwein. Ein weiterer Vorteil von Binnengewässern besteht darin, dass die Ufer oft sehr nahe beieinander liegen. Anstatt ständig Kurs, Wind und Segel anzupassen, können Sie sich viel mehr umschauchen. Genau wie Ihre Mitreisenden... Auch auf den Binnenwasserstraßen gibt es viel zu sehen; Es ist immer etwas los: Während Sie durch einen gewundenen, schmalen Fluss segeln, huscht das blau-orangefarbene Blitzen eines Eisvogels vor Ihrem Schiff auf die andere Seite. Im nächsten Moment gleiten Wiesen vorbei,



In den dichtbesiedelten Niederlanden muss häufig eine Brücke für Segler geöffnet werden



Auch in den starkbesuchten Wassersportgebieten gibt es noch ruhige Ecken

auf denen holländische Kühe verträumt wiederkauen. Und am Ende des Segeltages werden Sie von einer voll ausgestatteten Terrasse aus betrachtet oder Sie sehen, angenehm im Cockpit Ihres eigenen Schiffes, eine Stadt mit alten Fassaden an den Kais von der „anderen Seite“ – ein Erlebnis für das normale Touristen in ein Ausflugsboot umsteigen müssen. Natürlich ist man mit einer Segelyacht in der Regel eher an die Hauptwasserstraßen gebunden, einfach weil dort die größte Wassertiefe und die beweglichen Brücken zu finden sind. Auf den Durchgangsrouten herrscht in der Regel auch mehr Andrang. Dennoch können Sie durch einfaches Abbiegen oft die Ruhe einer ruhigen Gegend oder eines ruhigen Ankerplatzes finden. Und wer denkt, dass man auf Binnengewässern nur mit dem Motor fahren kann, muss seine Meinung ändern: Auf erstaunlich vielen Binnengewässern ist es möglich, die Segel zu hissen und den Motor auszuschalten, natürlich abhängig von der Windrichtung und den Fähigkeiten von Skipper und Crew.



Binnen gibt es unterwegs oft viel zu sehen

ANDERE DENKWEISE

Allerdings ist die Dynamik auf Binnengewässern völlig anders als auf offenen Gewässern. Man hat andere Einschränkungen, bekommt aber auch andere Freiheiten als auf offenem Wasser. Auf einem Kanal oder Sloop muss man in der Regel nicht auf Wind oder Gezeiten warten, sondern auf die Bedienung einer Brücke oder Schleuse. Dies erfordert manchmal etwas Geduld, da auf Binnenwasserstraßen – insbesondere auf bestimmten Routen – regelmäßig etliche Brücken für Ihr Schiff geöffnet werden müssen. Nehmen Sie sich die Zeit! Sie brauchen eine andere „Denkweise“, anstatt fünfzehn Minuten lang vor der Brücke zu kreisen, können Sie auch eine Pause einlegen und sich ein gutes Buch schnappen oder eine Tasse Kaffee einschicken. Das Passieren einer Schleuse kann sogar eine willkommene Pause von einem Segelnachmittag sein. Strecken Sie Ihre Beine auf dem Schleusen Kai aus, um Ihre Festmacherleinen um einen Poller zu legen, plaudern Sie mit den Nachbarn, die neben Ihnen in der Schleusenkammer liegen – Sie können alles so entspannt gestalten, wie Sie möchten. Schließlich sind Sie im Urlaub und müssen nicht unbedingt innerhalb von 24 Stunden 200 Meilen entfernt sein. Es ist sicherlich nicht immer notwendig, einen ganzen Tag lang zu segeln.



Genuss: In der Sonne warten vor der Brücke

Im Gegenzug werden Sie in ein sehr überraschendes und abenteuerliches Segelrevier eingeführt: Eine Welt öffnet sich für viele Seesegler, die zum ersten Mal auf den Binnengewässern segeln. Und letztlich gehen wir alle aus den gleichen Gründen aufs Wasser – natürlich um zu entspannen und Wind und Wetter zu genießen, aber auch um an unsere Grenzen zu gehen und neue Orte zu erkunden. Orte, die zwar sozusagen um die Ecke liegen, an denen man aber noch nie war.

DIE GRENZEN DIESES BUCHES

Dieses Buch soll den Leser dazu inspirieren, seinen Bug um 180 Grad zu drehen und sich statt eines Segeltörns über das IJsselmeer, das Wattenmeer oder die Nordsee für einen Kurs zu entscheiden, der im wahrsten Sinne des Wortes ins Landesinnere führt: die Binnengewässer unserer wasserreichen Niederlande. Die Grenze zwischen dem Ende des offenen Gewässers und dem Beginn des Binnengewässers ist nicht jedem klar. Die Wahl zwischen „Außengewässer“ und „Binnengewässer“, die ich für dieses Buch getroffen habe, wurde wie folgt getroffen: Ich betrachte die Mündungsarme Zeelands, die Nordsee, das Wattenmeer und das IJsselmeer als Außengewässer, genau wie Grevelingen, Volkerak und Haringvliet . – obwohl die letzten drei in gewisser Weise als geschlossene Gewässer angesehen werden können. Alle anderen Flüsse, Kanäle und Seen in den Niederlanden sehe ich als Binnengewässer. Sie gelangen also „hinein“ über die Volkerak-Schleusen, den Nieuwe Waterweg, den Nordzeekanaal oder das IJ, das Lauwersmeer oder das Ketelmeer oder über einen der (manchmal ehemaligen) Seehäfen mit einer Segelverbindung ins Hinterland, wie etwa Delfzijl, Harlingen, Lemmer. oder Stavoren.

MASTHÖHE

Eine weitere Grenze, die gezogen werden musste, war die der Masthöhe. Bei einer Segelyacht von etwa 9 m Länge sind das locker etwa 13 bis 14 m. Ich bin daher davon ausgegangen, dass alle in diesem Buch beschriebenen Gewässer ab einer Masthöhe von 14 m befahrbar sein müssen. An Stellen, an denen es interessante Segelmöglichkeiten für Segelschiffe mit etwas niedrigerem Mast, zum Beispiel rund 12 m, gibt, habe ich diese Möglichkeiten unter expliziter Erwähnung der Masthöhe aufgeführt. Es gibt noch eine weitere Einschränkung, die vor allem in bestimmten Bereichen manchmal genauso groß sein kann: der maximale Tiefgang. Solange Sie auf den größeren Haupttrouten bleiben, wird dies mit einem Schiff bis ca. 1,90 m Tiefe kein Problem sein. Wenn Sie jedoch anfangen, auf kleineren Binnengewässern herumzuschippern, kann es schnell zu Tiefenbeschränkungen kommen, insbesondere im Groene Hart, im Kop van Overijssel und in der friesischen Seenregion. Auch außerhalb der Fahrinne kann es an größeren Gewässern und Seen schnell flach werden.



Alte Zuiderzeehäfen wie Stavoren ermöglichen den Zugang zu den Binnengewässern



Pegel an den Brücken geben die aktuelle Durchfahrtshöhe an

LAYOUT

Um einen übersichtlichen Überblick über alle Segelmöglichkeiten auf Binnenwasserstraßen zu geben, habe ich in dem Buch Wasserstraßen gruppiert, die in gewisser Weise eine Einheit bilden. Infolgedessen kann ein beschriebener Bereich viel größer sein als der andere. Die Beschreibungen folgen möglichst dicht aufeinander, betrachtet von Südwesten nach Nordosten. Für Ihre Bequemlichkeit finden Sie unter PRAKTISCHE INFORMATIONEN eine Übersicht über die Verbindungswasserstraßen für jede beschriebene Wasserstraße. Dies ist in der Regel keine vollständige Liste – Sie finden hier nur die Gewässer, die mit stehendem Mast (teilweise) befahrbar sind.





DIE BINNENGEWÄSSER IN DER PRAXIS



Wer sein Schiff gut beherrscht, hat es an Brücken und Schleusen leichter

ALLGEMEIN

Die Fahrt auf Binnengewässern stellt in gewisser Hinsicht ganz andere Anforderungen an das Schiff und die Menschen an Bord als die Fahrt auf offenen Gewässern. Plötzlich sind Themen wie Seetüchtigkeit und Navigation nicht mehr so unmittelbar wichtig. Aber es gibt natürlich auch andere Dinge, zum Beispiel die Manövrierfähigkeit des Schiffes und die Fähigkeit, sowohl für den Kapitän als auch für die Besatzung problemlos durch Brücken und Schleusen zu manövrieren. Bei der Planung und Wahl Ihrer Abfahrtszeit sollten Sie statt Wind und Gezeiten vor allem Betriebszeiten und Sperrzeiten zur Hauptverkehrszeit berücksichtigen. Und mit Blockaden! Binnenwasserstraßen reagieren empfindlich auf Störungen an Brücken oder Schleusen. Der Unfall mit der im Bau befindlichen Brücke in Alphen aan den Rijn im Sommer 2015 machte deutlich, dass die Passage zwischen Gouda und Alphen aan den Rijn eine gefährdete Stelle ist. Sollte diese Route gesperrt sein, bleibt als einzige Ausweichroute die Nordsee. Die Route zwischen Leeuwarden und Groningen ist ähnlich empfindlich, aber die meisten anderen Durchgangsrouten bieten eine oder mehrere Alternativen.

WISSEN SIE, WIE HOCH IHR SCHIFF IST

Bei Fahrten auf Binnengewässern kommt es auf die maximale Größe Ihres Schiffes an. Es ist wichtig zu wissen, ob man bestimmte feste Brücken ungehindert passieren kann, ebenso wie man weiß, welche Strecken hinsichtlich des Tiefgangs machbar sind und welche nicht. Es versteht sich von selbst, dass Segelschiffe mit leicht absenkbarem Mast auf Binnenwasserstraßen im Vorteil sind und über ein deutlich größeres Fahrgebiet verfügen. Und auch beim Tiefgang sind Plattbodenboote auf Binnengewässern die absoluten Gewinner: Dieser beträgt oft weniger als einen Meter. Dies sind wichtige Überlegungen für Leute, die noch über den Kauf eines Segelschiffs nachdenken, aber die meisten Leser haben wahrscheinlich bereits ein Schiff und müssen sich damit begnügen. Daher ist es für sie besonders wichtig, genau zu wissen, wie hoch und wie tief ihr Schiff ist. Es ist nicht einfach, die Masthöhe Ihres Schiffes auf den Zentimeter genau zu bestimmen, aber wenn Sie den Mast zu Wartungs-



Wenn es das nächste Mal in den Mast geht, einfach ein Maßband mitnehmen

oder Anpassungszwecken von Ihrem Schiff abnehmen, ist das natürlich ein guter Zeitpunkt für eine genaue Messung. Sie können eine grobe Schätzung vornehmen, indem Sie ein selbstgemachtes Maßband (oder eine Linie mit Markierungen) durch den höchsten am Mast montierten Fallblock ziehen und eine Schätzung für den verbleibenden Teil des Masts (plus Antennen, Oberlicht und Windex) erstellen. Dann addieren Sie die Höhe von der Wasserlinie bis zum Mastfuß. Selbst wenn Sie jährlich Antifouling auftragen, ist es ganz einfach, Ihren genauen Tiefgang zu messen, wenn Ihr Schiff noch im Bock steht. Es kommt immer wieder vor, dass die tatsächliche Größe von den Angaben der Werften und Zulieferer abweicht.

WASSERSTÄNDE UND GEZEITEN

Genauso wichtig wie die Kenntnis Ihrer genauen Masthöhe und Ihres Tiefgangs ist es, zu wissen, wie sich der Wasserstand auf die Brückenhöhe und die Wassertiefe auswirkt. Nicht nur auf Gezeitengewässern, wo dies selbstverständlich ist, sondern auch auf Binnengewässern, die eine offene Verbindung zu einer größeren Wasseroberfläche haben. Da das Wasser durch anhaltenden Wind aus einer bestimmten Richtung nach Lee gedrückt wird, kann der Wasserstand variieren. Durch diesen Auf- und Abwind sind Höhenunterschiede von einem Meter keine Seltenheit. Schließlich können auch starke Regenfälle den Wasserstand beeinflussen. Viele feste Brücken sind mit einer Peilskala ausgestattet, die den genauen vertikalen Abstand anzeigt. Um diese Skalen richtig ablesen zu können, muss



Auf Gewässern mit veränderlichem Wasserstand ist es sinnvoll den Pegel im Auge zu behalten

man teilweise ziemlich nahe an die Brücke herankommen, was in Kombination mit der Strömung schwierig sein kann. Die Brückenhöhe (H) oder Wassertiefe (D) wird in Karten oder Tabellen oft im Verhältnis zum NAP angegeben, zum Beispiel $H = \text{NAP} + 14,80 \text{ m}$ oder $D = \text{NAP} - 2,75 \text{ m}$. Wenn Sie den Wasserstand im Verhältnis zu NAP (häufig telefonisch oder per Funk erhältlich oder im Internet recherchierbar) kennen, können Sie die tatsächliche Höhe und Tiefe ganz einfach berechnen. Viele Wasserstraßen haben ein festes Zielniveau, das auch in Relation zum NAP angegeben wird, zum Beispiel $\text{KP} = \text{NAP} + 0,5 \text{ m}$ – wobei KP die Abkürzung für „Kanalniveau“ ist.



Auch auf Flüssen bekommt man es mitunter mit Gezeiten zu tun

GEZEITENSTROM

Einige Flüsse haben eine offene Verbindung zum Meer, und in diesen Gewässern treten Gezeiten auf. Es ist wichtig, sich darüber im Klaren zu sein, nicht nur Brückenhöhen und Wassertiefen zu berechnen, sondern auch um Strömungsrichtung und -geschwindigkeit mit einzuplanen. Im Allgemeinen kann man sagen, dass auf Wasserstraßen, auf denen eine Gezeitenströmung steht, während eines Gezeitenzyklus etwa 3 bis 4 Stunden lang eine Strömung landeinwärts und etwa 8 bis 9 Stunden lang eine Strömung seawärts herrscht. Bei oder um die Flut herum beginnt in Hoek van Holland die Flut auf den unteren Flüssen zu laufen. In Zeiten geringen oder hohen Abflusses von Flusswasser kann sich dieser Moment nach vorne oder hinten verschieben. An Flüssen, an denen es keine Wasserversorgung „von oben“, also aus dem Landesinneren, gibt, sind Ebbe und Flut etwa gleich lang.



Hochgeladene Container nehmen dem Steuermann die Sicht vor dem Schiff

SEGELN ZWISCHEN BERUFSSCHIFFEN

Auf den Binnenwasserstraßen kommen Sie regelmäßig der Berufsschiffahrt sehr nahe. Auf engen Kanälen und Flüssen kann es daher zu starkem Sog kommen, insbesondere bei Überholmanövern. Je mehr Platz Sie also Frachtern geben können, desto besser. Auf Wasserstraßen wie dem Prinses-Margriet-Kanal ist es sehr wichtig, strikt auf der Steuerbordseite zu fahren. Auch in den Kurven, wo Frachtschiffe durch das Ausschwenken des Hecks mehr Platz benötigen. Da Frachtschiffe oft eine überraschend hohe Geschwindigkeit, aber auch einen recht großen toten Winkel (der bis zu 350 m betragen kann) haben, ist es wichtig, vor allem nach hinten gut Ausschau zu halten. Schließlich ist es ratsam, sich über die Vorschriften zur Verwendung des „blauen Schildes“ zu informieren, insbesondere an Ober- und Unterflüssen wie Waal und Merwede. Ist das blaue Schild mit weißem Blinklicht gesetzt, versuchen Sie, wenn möglich, an der Seite dieses Schildes vorbeizufahren. Professionelle Skipper nennen dies im UKW-Funk „aneinander vorbeifahren Steuerbord-Steuerbord“ oder auf Niederländisch: „Stuurboord-Stuurboord“. Und obwohl die Kommunikation mit Brücken und Schleusen zunehmend per Handy erfolgt, ist der UKW-Funk auf Binnenwasserstraßen nach wie vor unverzichtbar. Auf stark befahrenen Schifffahrtswegen erfolgt die gesamte Kommunikation zwischen Handelsschiffen über UKW-Funk, sodass Sie das Geschehen um Sie herum genau im Auge behalten können. Notrufe auf Binnenwasserstraßen erfolgen über den Blockkanal bzw. Kanal 10. Der Blockkanal muss verpflichtend gehört werden, wenn ein UKW-Funkgerät an Bord installiert ist.

BRÜCKEN UND SCHLEUSEN

In den dicht besiedelten Niederlanden kreuzt der Wasser- den Landverkehr oft durch Brücken. Es liegt auf der Hand, dass sich diese beiden Verkehrsströme teilweise gegenseitig in die Quere kommen,

was zu langen Wartezeiten führen kann. Viele Brücken werden grundsätzlich während der Bürozeiten durchgehend bedient, es kann aber auch vorkommen, dass eine Brücke nur wenige Male am Tag bedient wird. Insbesondere Eisenbahnbrücken sind auf eine „Lücke“ im Zugverkehr angewiesen, um eine Brückenöffnung zu ermöglichen. Darüber hinaus werden Brücken in städtischen Gebieten während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit häufig zeitweise nicht bedient. Auch in unserem flachen Land gibt es überraschend viele Schleusen; Diese stellen an schönen Segeltagen oft einen Engpass dar...

REIBUNGSLOS DURCH BRÜCKE UND SCHLEUSE

Versuchen Sie beim Durchqueren von Brücken, reibungslos und zügig durch die offene Brücke zu fahren, sobald der Brückenwärter die Erlaubnis erteilt. Schließen Sie sich möglichst den Schiffen an, die vor Ihnen die Brücke passieren, damit sich die Wartezeiten nicht unnötig verlängern, lassen sie keine langen Lücken entstehen. Ganz wichtig: Nach der Brücke nicht gleich vom Gas gehen, sondern den Brückenbereich erst für nachfolgende Schiffe freifahren. Berücksichtigen Sie auch den Gegenverkehr. Beim Warten an Schleusen und beim Einfahren in die Schleusenkammer ist die Reihenfolge der Ankunft entscheidend, wobei der Schleusenwärter in der Regel Berufsschiffen und größeren Schiffen Vorrang einräumt. Warten, bis man an der Reihe ist, ist eine wichtige Höflichkeitsregel auf dem Wasser, und das Vordrängeln an Schleusen gehört zu den häufigsten Ärgernissen unter Wassersportlern. Beim Übergang vom Süß- ins Salzwasser immer zuerst das Heck festmachen, um ein Querschlagen in der Kammer zu vermeiden. Selbst wenn der Wind direkt von vorne weht, ist dies die klügste Vorgehensweise – die Strömung in die Kammer hinein ist meist stärker als der Wind.

MARINAS UND LIEGEPLÄTZE

In jeder Wasserstraßenbeschreibung in diesem Buch wird angegeben, wo Sie unterwegs Anlegemöglichkeiten finden – sofern nicht anders angegeben nur Yachthäfen, die für Segelschiffe zugänglich sind und über eine ausreichende Tiefe für ein durchschnittliches Segelschiff verfügen. Meist handelt es sich dabei auch um eine Auswahl aus verschiedenen Liegeplätzen, wobei die Nähe zum Dorf- oder Stadtzentrum oder einer Sehenswürdigkeit ausschlaggebend war; es ist sehr selten ein vollständiger Überblick. Beim Anlegen in Städten ist es



Bei vielen beweglichen Brücken wird das Brückengeld noch mit dem Holzschuh kassiert

wichtig, nicht nur auf den Kai zu schauen, sondern auch nach oben: Viele Kais in Städten wie Leeuwarden, Amsterdam oder Haarlem sind mit hohen Bäumen bewachsen, deren Äste über das Wasser hängen können. Schäden am Masttop oder den dort montierten Instrumenten können teuer werden.

KARTEN, BÜCHER UND INTERNETADRESSEN

Gute Gewässerkarten sind beim Segeln, aber auch bei der Vorbereitung eines Törn's unverzichtbar. Für alle Teile der Niederlande ist eine ANWB-Gewässerkarte verfügbar, und für die Staande Mast Route gibt es sogar einen speziellen Wasseratlas. Für einige Fahrtgebiete können Sie auch die 1800er-Serie des Hydrographischen Dienstes nutzen, diese werden jedoch nicht mehr aktuell gehalten. Stattdessen können Sie sich auch für eine Karte des NV-Verlags entscheiden: NV-Atlas Nederland 1–4, wobei die Teile 2, 3 und 4 auch einige Binnengewässer umfassen. In diesem Buch sind unter der Überschrift PRAKTISCHE INFORMATIONEN die zu verwendenden Gewässerkarten für jede Wasserstraße aufgeführt.



Ofi kann man mitten im Ort an der Kade anlegen



Im Wateralmanak stehen die Bedienzeiten von Brücken und Schleusen beschrieben. Ebenso auf vaarweginformatie.nl

DIGITAL

Die ANWB-Wasserkarten werden auch digital unter dem Namen Water Kaarten App veröffentlicht, wobei die Daten aus Wasseratmanach Teil 2 in den Karten enthalten sind. Alternativen sind Vaarkaart Nederland, NL Waterland App und Nav-Kid. Für die Navigation auf dem Laptop gibt es unter anderem digitale Karten von Stentec DKW Vaarkaart, Navionics, NV Charts und PC-Navigo.

BÜCHER

Es ist sehr nützlich, den ANWB Water Almanac Teil 2 an Bord zu haben. Hier finden Sie die aktuellen Betriebszeiten aller Brücken und Schleusen in den Niederlanden. Darüber hinaus veröffentlicht der Delius Klasing Verlag eine umfangreiche Reihe von Törn- und Revierführern. In direktem Zusammenhang mit den in diesem Buch beschriebenen Wasserstraßen stehen die Revierführer:

- *Der Rhein (Manfred Fenzl)*
- *Das IJsselmeer (Manfred Fenzl)*
- *Törnführer Holland 2 – Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen (Jan Werner)*
- *Törnführer Holland 1 – Zeeland und die südlichen Provinzen (Jan Werner)*
- *Törnführer Nordseeküste 1 – Cuxhaven bis Den Helder (Jan Werner)*

INTERNETADRESSEN

Zum Schluss noch ein paar nützliche Internetadressen für an Bord. Die aktuellen Gezeitendaten finden Sie unter www.getij.nl oder waterinfo.rws.nl. Unter www.vaarweginformatie.nl finden Sie die Hindernisse, Wasserstände, Gezeitendaten und die Seewettervorhersage. Aktuelle Wasserstände (S. 720) und Schifffahrtsberichte (S. 721) finden Sie auch unter www.teletekst.nl. Viele Informationen zur gemeinsamen Nutzung der Wasserstraße mit der Berufsschifffahrt finden Sie unter www.varendoejesamen.nl. Schließlich können Sie die Qualität des Badewassers unter www.zwemwater.nl überprüfen.

In diesem Buch werden folgende Abkürzungen verwendet:

JH:	Yachthafen
WV:	Wassersportverband
H:	Höhe
B:	Breite
D:	Tiefe
kmr:	Kilometermarkierung (Kilometerangabe auf Flüssen)
GLW:	mittlere Ebbe
GHW:	durchschnittliches Hochwasser

