

Wenn es Nacht wird, tauchen unzählige Leuchtreklamen die Voorbugwal-Gracht in bunte Farben. Bordelle, Striplokale, Coffeeshops – im Walleijes, dem berühmten Rotlichtviertel, wird die Stadt ihrem Ruf gerecht: Amsterdam ist international und exotisch, sündig und sinnlich. „Hier findest du die Welt in komprimierter Form“, behauptet ein Inder, der im Internetcafé sitzt und Mails in die Heimat sendet. Nebenan verkauft ein Holländer mit Rastalocken Cannabis. Im Sushi-Restaurant gegenüber picken schick gekleidete Menschen in Seetangblätter gerolltes Krabbenfleisch. Und wer den Blick schweifen lässt, entdeckt die traditionellen Giebel- und Patrizierhäuser, Brücken und Hausboote, sogar Graureiher und Wasserhühner.

Diese Vielfalt der Großstadt, sie ist typisch fürs ganze Land, einschließlich seiner zahlreichen Gewässer. Auf teils kürzester Distanz erreicht man problemlos mit einer Yacht unterschiedlichste Reviere, ob Flüsse oder Seenplatten, Kanäle, das IJssel- und das Wattenmeer oder auch die Mündungsgewässer der großen Ströme.



Das „Pferd von Marken“, Leuchfeuer auf der kleinen Insel im Markermeer



Fahrrad, Gracht, Hausboot und hohe Giebelfassaden: typisch Amsterdam

Während eines Rundtörns, keine 170 Seemeilen lang, machen wir die Probe aufs Exempel. Zuerst das Markermeer. Dort kann man zwischen Bilderbuchorten hin- und herbummeln, Schleusen durchqueren, Hebebrücken passieren. Die Nordsee steht für kerniges Segeln, ob vor der offenen Küste oder entlang der Außenseiten der Westfriesischen Inseln. Dazu kommen die engen Fahrwasser des Wattenmeers, Einbahnstraßen im Takt der Tide. Von Amsterdam ganz zu schweigen – Segeln mitten hinein ins Herz der pulsierenden Metropole.

Los geht's am Steg von Waterland Yacht Charter in Monnickendam. Überall nur blitzblanke, nagelneue Dehler- und X-Yachten. Samt und sonders mit langen Riggs, durchgelatteten Großsegeln, Gennakern – und Kajütheizungen. „Bin ich hier wirklich richtig?“, fragt sich der verdutzte Skipper. „Klar“, grinst Inhaberin Trees Zetzema, „mein Mann ist Regattasegler und ➤

Der Mix macht's – in Holland findet jeder das Segelrevier seiner Wahl

REVIER-NEWS: Westfriesische Inseln und IJsselmeer

1 VLIELAND Auch in den Niederlanden werden immer größere Yachten gesegelt, der Platz in vielen Häfen wird eng. Was tun? Vlieland macht es vor. Früher war das kleine Becken während der Hochsaison vollgepackt. Schiff an Schiff, Deck an Deck. Inzwischen ist daraus eine moderne Marina geworden. 300 Liegeplätze, fast alle in Form separater Boxen. „Mehr als drei oder vier Schiffe im Päckchen soll es bei uns nicht mehr geben. So stellen sich die Leute ihren Urlaub einfach nicht vor“, begründet Inselbürgermeisterin Baukje Galama den ungewöhnlichen Schritt. Trotz Erweiterung der Hafensfläche wurde also kein einziger zusätzlicher Liegeplatz geschaffen. Stattdessen haben jetzt alle mehr Raum. „Dabei

ging es uns auch um die Sicherheit. Nicht vorzustellen, wenn auf einem Schiff einmal Feuer ausgebrochen wäre“, ergänzt Galama.

2 TEXEL UND TERSCHELLING Vlieland ist fürs erste fit für die Zukunft. Und auch auf den Nachbarinseln gibt es moderne, große Marinas. Doch mehr und mehr Crews wagen sich auf die Nordsee. Hafenbetreiber, Gemeindevertreter und zig andere Entscheidungsträger haben sich im März auf Terschelling den Kopf über dieses Problem zerbrochen. Zwar wurde im Dezember 2007 die seit vielen Jahren bestehende Beschränkung auf 4600 Liegeplätze im Watt aufgehoben. Ob aber tatsächlich ausgebaut wird, steht in den

Sternen. Dabei möchten die Hafenbetreiber gern zusätzliche Kapazitäten schaffen. Doch die Interessen aller Beteiligten unter einen Hut zu bringen erweist sich als schwierig.

3 WATTFAHRWASSER Anfang März wurde auf der Wassersportmesse Hiswa eine Kampagne gestartet, wie Skipper sich im Watt verhalten sollen: „Ik pas op het wad“ (www.ikpasopthewad.nl). Denn klar ist: Nur wenn die Konflikte zwischen Naturschutz und Wassersport auf ein Minimum beschränkt bleiben, werden weitere Liegeplätze entstehen. Daher sollten sich Crews künftig tunlichst freiwillig an diesem Ehrenkodex orientieren. Die Regelungen sollen bis 2012 getestet werden.

4 IJSELMEER Mit De Kruipel ist ein Naturhafen entstanden: 25 Liegeplätze für Yachten mitten in dem großen Binnengewässer ein paar Kilometer vor der Küste vor Medemblik. Der Haken: Ein Vogelschutzgebiet grenzt unmittelbar daran. Daher ist bis auf einen Aussichtspunkt das Betreten des Landes verboten. Macht aber nichts, vom Liegeplatz aus kann man die Natur ungestört genießen.



findet, dass man mit solchen Booten einfach mehr Spaß beim Segeln hat.“ Die „Rixt“, eine X-34, soll also auch seglerisch für Abwechslung sorgen.

Eine bange Frage bleibt: „Was ist mit dem langen Kiel?“ Schließlich sind die Gewässer nicht gerade für ihre übermäßig großen Tiefen bekannt. Antwort: „Kein Problem, selbst mit 1,90 Metern kommt man überall hin. Die Null vor dem Komma auf der Anzeige des Echolots ist reine Gewöhnungssache.“ Auch das ist typisch für die Niederlande und die Menschen, die dort leben: eine gehörige Portion Gelassenheit.

Das Prozedere mit all den Schleusen und Brücken sei ebenfalls kein Grund zur Sorge.

**Windmühlen,
Holzschuhe,
Käse: alles nur
Klischees! Das
Land bietet
Seglern mehr**

„Einfach hinfahren“, erklärt die Vercharterin, „meist gibt es rote und grüne Ampeln wie im Straßenverkehr, das versteht jeder.“ Sich über Funk anzumelden ist überflüssig, und die Durchfahrten sind in der Regel kostenlos.

Tag zwei der Reise, acht Uhr in der Frühe. Amsterdams Rotlichtviertel schläft noch, als der Skipper der „Rixt“ mit einem Morgenkaffee in der Hand den Nordseekanal entlangschippert. Zwölf Seemeilen sind es von der Großstadt bis zur Schleuse in IJmuiden. Vorbei an grünen Wiesen, Windkrafträdern



Kitschiges Souvenir für Touristen. Die Wirklichkeit ist anders – zum Glück



Begegnung auf dem Nordseekanal zwischen Amsterdam und IJmuiden

und großen Hafenbecken. Hin und wieder kommen große Seeschiffe entgegen, auch sie können von der Küste aus bis nach Amsterdam fahren.

Dass die „Rixt“ ihren Törn im Uhrzeigersinn zurücklegt, liegt an der vorhergesagten

südöstlichen Brise von 4 bis 5 Beaufort: perfekte Bedingungen, um auf der anstehenden Nordsee-Etappe mit ablandigem, raumem Wind zu segeln.

Ein roter Leuchtturm, riesige Schleusenkammern, die stählernen Hochöfen eines Stahlwerks, dazu die rauchenden Schornsteine der Industrieanlagen rund um den Hafen – IJmuiden ist alles andere als ein touristisches Highlight. Dabei bietet der weitläufige Strand gleich hinter der riesigen Seaport Marina mit seinen Szene-Bars durchaus einen gewissen Erholungswert. Bekannt ist IJmuiden aber vor allem aufgrund der Hiswa, Europas größter Bootsmesse zu Wasser.

Und auch, weil exakt hier Normalnull (NN) gemessen wird, der mittlere Wasserstand der Nordsee, auch Amsterdamer Pegel genannt. Anhand dieses Nullpunkts bestimmen sich die Höhenangaben vieler europäischer Staaten. Nicht zu verwechseln mit dem Seekartennull, das international auf dem niedrigstmöglichen Gezeitenwasserstand beruht und mit dem englischen Kürzel LAT versehen ist (s. Kasten S. 34).

„Ab jetzt muss gerechnet werden“, weiß ein Crewmitglied und kramt in Tidenkalendern und Strömungsatlanten herum. „Entlang der offenen Nordseeküste sind die Strömungen nur selten über zwei Knoten stark. Die Zufahrten zu den Inselhäfen aber liegen alle auf der Wattseite. Sie sind über schmale Fahrwasser zu erreichen.“ Im Klartext: Wenn die Mondanziehung die Nordsee in den Atlantik strömen lässt, schießt das hinter den Inseln gelegene Wasser des Wattenmeers durch enge Rinnen hinterher. „Da stehst du im Extremfall bei fünf Knoten Fahrt durchs Wasser nur noch auf der Stelle“, so die Warnung des Revierkenners.

Jetzt aber, auf den Nordseewellen, gerät die „Rixt“ gurgelnd in den Surf, in der Spitze mit fast zehn Knoten. „Was für ein toller Speed für ein Schiff dieser Größe“, freut sich der Skipper und grinst bis über beide Ohren. Der kleine Blauwasserkick tut gut: lange Dünen, weiter Horizont, kaum andere Segler. Die dicken Pötte bleiben schön im Verkehrstrennungsgebiet, endlich Platz zum Segeln. Die See riecht nach Salz, das Wasser ist tief und blau.

Mit der schnellen X-34 sowie Strom und Wind von achtern schrumpft selbst die knapp 40 Seemeilen lange Etappe bis ▷

SEP-KEY: moderne Duschmarke

Was den Dänen ihre Poletter, sind den Holländern ihre SEP-Keys. Diese mit Geld aufladbaren pyramidenförmigen Kunststoffschlüssel benötigt man mal zum Öffnen von Toilettentüren, mal für den Strom am Steg oder die Wasch-



maschine im Hafengebäude, immer aber für das warme Wasser in der Dusche. Die Preisliste vom Hafen auf Texel zeigt beispielhaft, was wofür abgebucht wird:

3 Cent pro neun Sekunden warme Dusche, 7 Cent pro Minute Wassertanken am Steg, 50 Cent für zwei Kilowattstunden Strom. Leider hat die moderne Bezahlweise einen Haken: Die 2002 eingeführten Schlüssel können immer nur im jeweiligen Hafen genutzt werden, und eine mehrköpfige Crew kann nur nacheinander zum Duschen gehen. Außerdem: Wer außerhalb der Öffnungszeiten des Hafensbüros abfährt, verliert nicht nur sein Restguthaben, auch das Pfand (zwischen 10 und 20 Euro) ist dann weg. Fazit: Für Dauerliegeplatzinhaber sicherlich praktisch, für durchreisende Crews jedoch ein eher umständliches System.

zum Hafen von Oudeschild auf Texel auf eine Nachmittagsfahrt zusammen.

Das Wetter der folgenden Tage ist so abwechslungsreich wie das Revier. Sonne und Wolken wechseln in rascher Folge, ebenso konstante und böige Winde. Ein paar Regenfrenten ziehen durch, es ist halt schon Nebensaison. Im Sommer geht es hier meist ähnlich zu wie an der Ostsee: In guten Jahren kann man in Holland wochenlang Badeurlaub machen und darf, anders als etwa am Mittelmeer, immer mit einer schönen Segelbrise rechnen. In schlechten Jahren dagegen kommt man selbst in den Sommermonaten kaum aus dem Ölzeug raus.

Auf dem Törnplan der „Rixt“ stehen außer zwei Tagen Nordseesegeln auch drei Inseln: Texel, Vlieland und Terschelling. Jede mit eigenem Yachthafen und drahtlosem Internetanschluss, mit grünen Wiesen, Dünenlandschaften und reichlich Strand. Texel ist mit 24 Kilometer Länge und neun Kilometer Breite die größte der insgesamt fünf bewohnten niederländischen Nordseeinseln. Sie zählt fast 14 000 Einwohner und noch mehr Schafe. Mit 800 000 Besuchern im Jahr



Treibgut-Sammlung im kleinen Dorfmuseum von Oudeschild auf Texel



Der Südhafen in Harlingen. Start- und Endpunkt vieler Törns zu den Inseln

ist Texel so etwas wie das touristische Zugpferd der Region. Der quirlige Hauptort Den Burg im Zentrum ist durchaus einen Fahrradausflug wert. Der Hafentort Oudeschild jedoch hat bis auf das Maritiem & Jutters Museum und das bunte Treiben am Kai nur wenig zu bieten.

Im Hafen von Terschelling liegen die Segler hingegen fast mitten im Geschehen. „Jeden Abend geht im Ort die Post ab“, weiß ein Mitsegler von früheren Besuchen auf der Insel. „Die engen Gassen, in denen sich Bars an Restaurants reihen, sind voll von Seglern und Plattbodencrews.“ Zu fortgeschrittener Stunde trifft man sich im „OKA 18“, einer der drei Inseldiscos.

Ganz anders Vlieland, die kleinste und ruhigste der drei Inseln. Ende letzten Jahres wurde zwar der erweiterte Yachthafen in Betrieb genommen. „Jetzt kommen bestimmt noch mehr Leute“, seufzt ein holländisches Seglerpaar in der Nachbarbox. Das aber ➤

Die maritime Infrastruktur ist perfekt. Viel wird getan, damit das auch so bleibt

REVIER-NEWS: Nordseeküste und südliches IJsselmeer

5 GOUWZEE Wer mit einem großen Boot zwischen Monnickendam und Marken unterwegs ist, kennt das Problem: Die dortigen Fahrrinnen versanden seit Jahren permanent. Auch die Behörden wissen das und bemühen sich, das Ärgernis in den Griff zu bekommen. Deswegen wurde dort schon in der Vergangenheit regelmäßig ausgebaggert. In diesem Jahr steht nun ein richtiges Großreinemachen auf dem Programm. Nach der Aktion sollen die Häfen von Monnickendam, Volendam, Edam und Marken endlich auch langfristig wieder ohne Bodenkontakt erreichbar sein.

6 KATWIJK Noch 2009 soll entschieden werden, ob an der Küste ein neuer Seehafen ge-

baut wird. Dann könnten Segler endlich auf halbem Weg zwischen IJmuiden und Scheveningen einen Etappenstopp einlegen.

7 ENKHUIZEN, LELYSTAD Um die Zahl der Havarien zu senken, wurde die Grenze für den Blutalkoholwert in Holland für Wassersportler von 0,8 auf 0,5 Promille herabgesetzt. In den Nachbarländern ist dies bereits seit längerem der Fall, da wollten die Niederländer nicht nachstehen. Mit verstärkten Kontrollen ist während der Saison zu rechnen, vor allem an den großen Schleusen. Zum Beispiel beidseits des Mitteldeichs in Enkhuzen und Lelystad. Gleiches gilt aber auch für den Norden an den Durchlässen zum Wattenmeer in Den Oever

und Kornwerderzand. Vorsicht: Stellt die Polizei ein Vergehen fest, drohen saftige Strafen.

8 BINNENREVIERE Alle Yachthäfen, die mehr als 50 Liegeplätze haben, müssen eine Fäkalien-Abpumpstation errichten. Geschätzt gibt es rund ums IJsselmeer aber erst rund 300 solcher Stationen. Und von denen sind zudem einige regelmäßig außer Betrieb oder nur schlecht zu erreichen. Alle Yachthäfen müssen den Service gratis anbieten. Und entgegen aller Unkenrufe: Weiterhin ist niemand verpflichtet, einen Schmutzwassertank in sein altes Boot einzubauen. Es besteht lediglich das Verbot, Schmutzwasser einzuleiten. Wie das kontrolliert wird? Nun, die nie-

derländische Polizei passt auf. Künftig sogar unter Wasser. Das neueste Einsatzfahrzeug ist ein Einpersonen-Unterseeboot. In den Medien ist zu lesen, dass es tatsächlich eingesetzt würde, um die Einhaltung des Einleitungsverbots von Schmutzwasser zu kontrollieren. Das gilt seit Jahresbeginn auch für Segelyachten. Doch diese Befürchtungen entbehren jeglicher Grundlage.



wird die beschauliche, autofreie Idylle und das gemütliche, einen Kilometer vom Hafen entfernte Dorf Oost-Vlieland kaum aus seinem Dornröschenschlaf reißen.

Die „Rixt“-Crew verbringt die Inselstage mit Strandspaziergängen, Wattwanderungen und Fahrradausflügen.

Überall, wo es Wasser gibt, wird gesegelt. Und mancherorts sogar an Land

„Aufregender aber ist das Segeln zwischen den Inseln“, findet der Skipper, „schon irre, wie das Boot regelrecht durch die Priele gedrückt wird.“

Von der Nordsee aus mäandern die Rinne wie Baumwurzeln zwischen den Inseln hindurch ins Wattenmeer hinein, verästeln und verzüngen sich. Hunderte von Fahrwasser- und Untiefentonnen, Pricken, Leuchtufern und Baken weisen den Weg. Nicht selten passiert das Boot trockenliegende Sandbänke, keine Schiffslänge entfernt. Wer einen Kimmkiel oder ein aufholbares Schwert unterm Rumpf hat, kann sich hier auch mal platt aufs Watt legen.



Zu Lande die Kraft des Windes nutzen: Strandseglerflotte auf Terschelling



Graureiher im Hafen. Naturschutz und Tourismus werden in Einklang gebracht

Eine der breiteren Wurzelspitzen endet am Festland bei Harlingen, Etappenziel der „Rixt“ an Tag fünf der Reise. Der riesige Vorhafen gehört den Fähren, Fischern und Handelsschiffen. Eingerahmt von alten Häusern aus längst vergangenen Jahrhunderten, drängen sich die Gastlieger im rappenden Nordhafen. Im Südhafen stürmen lautstarke Schulklassen über die Plattbodenschiffe.

Die knapp 20 Euro Liegegeld kommentiert der an Mittelmeerpreise gewöhnte Skipper mit „fast geschenkt“. Auch wenn die sanitären Einrichtungen bei weitem nicht dem sonst im Revier vorherrschenden sehr hohen Standard entsprechen.

Zum Ende des Törns verdunkeln Wolken den Himmel. Der Wind nimmt zu, Zeit, sich aufs geschützte IJsselmeer zurückzuziehen. Ein Binnenrevier, das durch die Aufschüttung des 29 Kilometer langen Abschlussdeichs 1932 von der Nordsee abgetrennt wurde. Der Südteil, separiert durch den Bau eines weiteren Deichs, heißt Markermeer. Zusammen misst das Gebiet etwa 40 Seemeilen in der Länge, zehn in der Breite, und die Wassertiefe erreicht maximal vier Meter. ▷

TÖRN-INFO

DAS REVIER Nordsee, Wattenmeer und geschützte Binnenreviere sind jeweils nur eine kurze Tagesfahrt voneinander entfernt – ideal, um den Törn entsprechend dem Wetter und dem eigenen Können zu planen. Die längste Nordsee-Etappe von IJmuiden bis Den Helder ist gerade mal 32 Seemeilen lang.

ANREISE Mit dem Auto sind alle Häfen rund ums IJsselmeer problemlos zu erreichen. Oft sind kostenlose, bewachte Parkplätze vorhanden. Mit der Bahn bis Amsterdam. Von dort weiter mit Regionalbahnen oder Bussen (zum Beispiel mit Linie 111 und 115 in 25 Minuten bis Monnickendam) oder Taxi (45 Euro). Mit dem Flugzeug nach Schiphol, weiter ebenfalls mit Bus, Bahn oder Taxi.

CHARTER Wir waren mit einer X-34 von Waterland Yacht Charter (www.waterland-yacht.nl) unterwegs. Die Firma betreibt seit 24 Jahren ihre Basis in Monnickendam. Sie verchartert derzeit 16 Schiffe von 22 bis 44 Fuß: zehn Dehler, fünf X-Yachten sowie eine J22 für Tagescharter. Die X-34 kostet

1490 bis 1630 Euro, je nach Saison, Endreinigung und Blister inklusive. Schlauchboot oder Außenborder braucht man im Revier nicht. Im Büro und an der Basis wird Deutsch gesprochen. Buchbar über Sarres Schockemöhle Yachting, Tel. 02843/908 10, info@sarres.de, www.sarres.de.

Weitere Vercharterer in Holland unter www.yacht.de, Rubrik „Charter-Datenbank“.

NAVIGATION & SEEMANNSCHAFT Auf IJssel- und Markermeer weder Strömungen noch Gezeiten. Auf der Nordsee und rund um die Inseln bis zu 2,5 Meter Tidenhub. Strom auf der Nordsee bis zu 2 Knoten, in den Wattfahrwassern bis zu 4 Knoten.

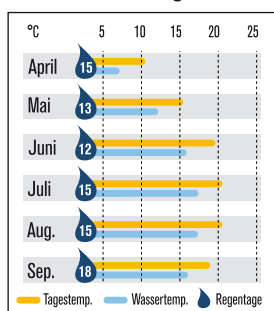
WIND & WETTER Vom atlantischen Orkantief bis zur sonnigen Ostwindlage, alles ist möglich. Meist herrscht jedoch das wechsel-

hafte Wetter mit Winden aus dem dritten und vierten Quadranten vor. Der Küstensaum und die Inseln verzeichnen die meisten Sonnenstunden der Niederlande (ca. 1600 pro Jahr), ab Juli nehmen

aber auch dort die Regentage zu. Wetterberichte hängen in jedem Hafenbüro aus.

HÄFEN & ANKERPLÄTZE Zig Häfen im Binnenland. Die Nordseeinseln haben jeweils eine große Marina. An den Küsten gibt es mit IJmuiden, Den Helder und Harlingen einige Hafenstädte, die angelaufen werden können. Amsterdam bietet mit dem Sixhaven eine zentrumsnahe Marina gegenüber dem Hauptbahnhof. Liegeplatzpreise zwischen 10 (Stavoren) und 22 Euro (Texel) für eine 34-Fuß-Yacht, meist zzgl. Strom und Duschen, die über einen aufladbaren Schlüssel abgerechnet werden. Wer mit einer geeigneten Yacht unterwegs ist, kann im Watt trockenfallen. Ausgewiesene Ankerplätze gibt es so gut wie keine, man liegt fast immer in einem Hafen.

LITERATUR & SEEKARTEN Revierführer „Holland“ (28 Euro) für IJssel- und Markermeer. „Nordseeküste“ (29,90 Euro) für Inseln und Außenküste (beide Jan Werner, Delius Klasing Verlag). Amtliche Sportbootkarten, Serie 1810 bis 1812 (jeweils 25,90 Euro). Erhältlich im nautischen Buchhandel und unter www.delius-klasing.de/shop.





Nicht nur die X-34 ist schnell. Auch Plattbodenschiffe kommen gut in Fahrt

„Daher sind die Wellen meist kurz und bockig“, weiß der Revierexperte an Bord. Die Navigation wird zum Kinderspiel, das nächste Ziel ist fast immer in Sichtweite, meist ein alter, geschichtsträchtiger Seefahrerort.

Die „Rixt“ legt ein paar kurze Stopps ein. Etwa in Makkum, dem kleinen, ein wenig verschlafenen Ort ganz im Nordosten des IJsselmeers. Danach in Stavoren, ein Stück südlicher. Es ist die älteste friesische Stadt. Weiter gen Süden könnte man an der Ost-

küste Lemmer, Urk oder Lelystad anlaufen. Das eine Seglerhochburg und Tor zur Friesischen Seenplatte, das nächste traditionsreicher Fischerort, einst auf einer Insel gelegen, das dritte künstlich am Reißbrett erschaffene Trabantenstadt am Übergang zum Markermeer. Ein neuerlicher Beleg für die enorme Vielfalt, die das Land auszeichnet.

Stattdessen geht es aber hinüber ans Westufer, nach Enkhuizen, der vielleicht schönsten Stadt am IJsselmeer. Segelyachten

TIEFENANGABEN: Null ist nicht immer gleich Null

Der Amsterdamer Pegel ist der mittlere Wasserstand der Nordsee. Er wird in der Schleuse von IJmuiden ermittelt. Das so genannte Normalnull (NN) gilt in vielen Ländern als Bezugsgröße für Höhenangaben, hat aber nichts mit dem Kartennull der Seekarten (SKN) zu tun. Das hat sich vielmehr an der Nordsee bis 2004 am Mittleren Springniedrigwasser (MSpNW) orientiert. Seit 2005 haben die Nordsee-Anrainerstaaten auf ein einheitliches Seekartennull umgestellt. Jetzt ist der „niedrigst mögliche Gezeitenwasserstand“ die neue Bezugsgröße, auf Englisch „Lowest Astronomical Tide“ (LAT). Er liegt, je nach Region, etwa 50 Zentimeter unter dem alten Seekartennull. Die Tiefenangaben aktueller Seekarten sind dementsprechend geringer, an den tatsächlichen Wassertiefen hat sich selbstverständlich nichts geändert. Einziger Unterschied: Jetzt werden die Angaben selbst bei extremen Springtiden nicht mehr unterschritten. Das soll zu mehr Sicherheit im Seeverkehr beitragen.

REVIER-NEWS: Südholland

9 BRUINISSE 2008 erfolgte endlich die Aushebung des zweiten Hafenbeckens. Von den 800 geplanten Liegeplätzen werden im Mai die ersten 250 in Betrieb genommen.

10 ROOMPOT MARINA Im Umweltplan der Provinz ist fest-

geschrieben, dass 3000 Liegeplätze im Deltagebiet entstehen dürfen. 80 davon will man den Steganlagen auf Noord-Beveland am Westufer der Oosterschelde zuschlagen. Im Hafen nahe des Sperrwerks zur Nordsee sollen zwei neue Steiger angelegt werden. Für

Gastlieger wäre das von großem Vorteil, denn freie Plätze für Durchreisende gibt es in der gesamten Oosterschelde kaum. Eine Genehmigung für die geplante Erweiterung liegt allerdings noch nicht vor.

11 OUDE TONGE Anders im Hafen am Volkerak. Dort können 2009 die Bagger anrollen. Neben dem alten Hafen werden etwa 180 Liegeplätze insbesondere für große Yachten von 15 bis 25 Meter geschaffen. Das Besondere: Sie sollen verkauft werden – ein Novum in Holland.

12 ZEELAND Ein anderes Pilotprojekt läuft bereits. Im März wurde die erste Yacht in Bruinisse durch die Grevelingen-Schleuse geschickt, obwohl der Schleusenwärter 20 Seemeilen entfernt in der Nautischen Zentrale Neeltje Jans im Sturmflutwehr an der Oosterschelde saß. Dank dieser Fernbedienung können auch drei andere Schleusen nun sogar nachts bedient werden: die Zandkreek-Schleuse ins Veerse Meer, die Roompot-Schleuse im Sturmflutwehr sowie die Bergsediiep-Schleuse bei Tholen.



kommen im Compagnies-Hafen unter. Wer mag, kann auch den Stadthafen ansteuern und liegt dann mitten im Gewühl aus unzähligen Traditionsschiffen.

Einst beherbergte Enkhuizen einen wichtigen Seehafen. Die engen Gassen mit den vielen noch erhaltenen Gebäuden aus dem 17. und 18. Jahrhundert sowie der Dromedaris-Turm von 1540 erzählen noch heute von der damaligen Bedeutung als Handelsmetropole. Die Stadt war genau wie Hoorn ein paar Seemeilen weiter südwestlich von Beginn an ständig in der niederländischen Ostindien-Kompanie vertreten.

Wer mehr über die alten Zeiten erfahren will, sollte ins Zuiderzeemuseum gehen. Das hat am Hafen zusätzlich ein großes Außengelände, auf dem ein Dorf aus dem 18. Jahrhundert komplett nachgebaut ist. Dort wird lebensecht gezeigt, wie die Menschen früher in der Region wohnten und arbeiteten.

„Zum Abschluss müsst ihr unbedingt einen Kaffeestopp in Marken einlegen“, hatte



Fahrwassertonne im Wattenmeer. Der Gezeitenstrom ist nicht zu übersehen

Charterchefin Zetzema mit auf den Weg gegeben. Auf der nur durch einen Deich mit dem Festland verbundenen Insel vor Monnickendam säumen schwarz und dunkelgrün lackierte, schieferbedeckte Holzhäuser ein kleines Hafenbecken. Am anderen Ende weist ein weißgetünchter Leuchtturm samt angebautem Wärterhäuschen Seglern den Weg, das berühmte „Pferd von Marken“. Im

Ort scheint die Zeit stehengeblieben zu sein. Die Crew der „Rixt“ ist begeistert: „Irgendwie hat das ein bisschen was von Bullerbü.“

Noch vieles mehr ließe sich entdecken. Orte wie Hoorn, Huizen oder Medemblik. Die Randmeere rings um Flevoland, dem in den fünfziger Jahren trockengelegten Polder. Oder noch tiefer im Binnenland das weitverzweigte Netz aus unzähligen Flussläufen und Kanälen. Doch das wäre eine ganz andere Reise.

Der Reiz der „Rixt“-Route liegt in ihrer Vielseitigkeit: einerseits die geschützten Binnengewässer, andererseits das offene Meer sowie die Weite und Natur der Nordseeinseln. Dazu das anspruchsvolle Navigieren im Wattenmeer. Seglerherz, was willst du mehr?

Michael Amme,

Revier-News: Sabine Kowalczyk

Wer zu den Inseln will, sollte Stromatlas und Tidenkalender lesen können