

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](#).

Törnvorschlagn 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 Werkstage, wenn die großen Binnenschiffe unterwegs sind, denn sie werden bevorzugt abgefertigt. Yachten, die nicht sofort zum 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.

Wahrschau!

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

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 Abhörflicht.

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

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.