



Jan Werner

TÖRNFÜHRER

HOLLAND

6.
Auflage

Das IJsselmeer und die
nördlichen Provinzen



DELIUS KLASING

Inhalt

Vorwort	6
I. Das IJsselmeer	7
Törnvorslag 1: Die Westküste Von Amsterdam nach Hoorn	13
Törnvorslag 2: Das nördliche IJsselmeer Von Hoorn nach Makkum	40
Törnvorslag 3: Die Ostküste Von Makkum nach Urk	59
Törnvorslag 4: Die Randmeere Von Urk nach Muiden	76
II. Die nördlichen Provinzen	97
Törnvorslag 1: Binnen mit stehendem Mast Von Delfzijl nach Harlingen	98
Törnvorslag 2: Friesland Vom IJsselmeer zum Princenhof und zurück	120
Törnvorslag 3: Am Kopf von Overijssel Vom Tjeukemeer nach Giethoorn	153
Törnvorslag 4: Noord-Holland Von Amsterdam nach Den Helder	173
Törnvorslag 5: Noord-Oost-Holland Von Meppel zum Dollart	189
III. Nautisches Holland-Lexikon	199
Register	215

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, wäre bei einem zweibändigen Werk wenig sinnvoll gewesen.

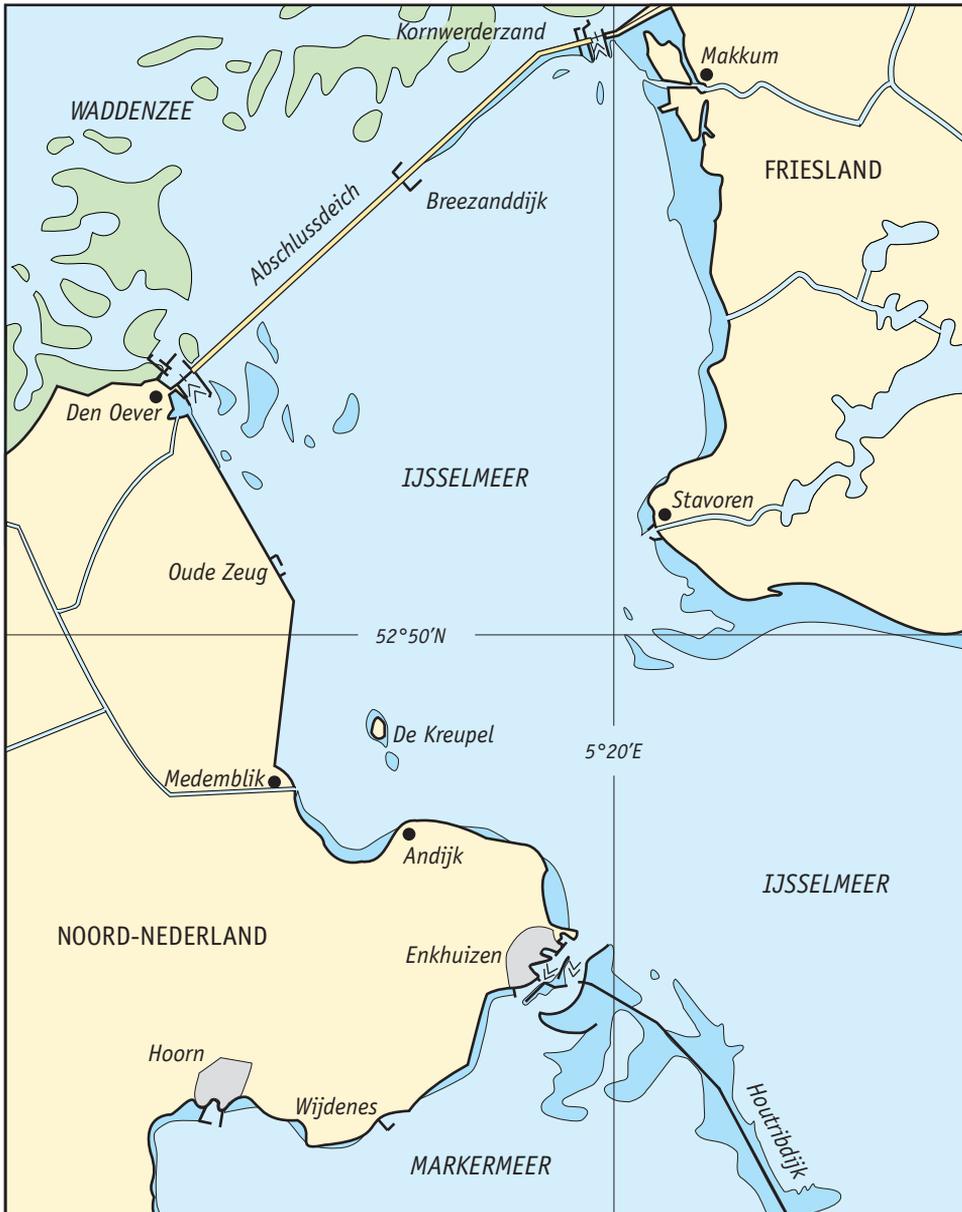
Andererseits konnte im Band 2 auf das »Nautische Holland-Lexikon« nicht verzichtet werden. Denn das brauchen auch die, die immer nur im Norden auf Törn sind. Das wichtige nautische Grundwissen für jeden Törn in den Niederlanden wird auf den Seiten 199–214 vermittelt.

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

Törnvorslag 2: Das nördliche IJsselmeer

Von Hoorn nach Makkum



Distanzen: **Hoorn** – **Wijdenes** (5 sm) – **Enkhuizen** (6 sm) – **Andijk** (8 sm) – **Medemblik** (3,5 sm) – **Oude Zeug** (6 sm) – **Den Oever** (5 sm) – **Breezanddijk** (10 sm) – **Kornwerderzand** (7 sm) – **Makkum** (3sm).

Genauso wie bisher dürfte man auch weiterhin keine Schwierigkeiten auf dem hier bis zu 15 sm breiten

Markermeer haben, zumal es eine ziemlich gleichmäßige Wassertiefe aufweist und fast gänzlich frei von Schifffahrtshindernissen ist. Nur der *Enkhuizerzand* erfordert ein bisschen Aufmerksamkeit.

Dieses weite, tiefe Gewässer eignet sich gut zum Segeln, bietet aber sonst nichts Besonderes. Im Gegensatz zum Westufer mit seinen alten Städten ist das schnurgerade Ostufer eher langweilig. Bis auf die gewaltige *Flevo-centrale*, ein E-Kraftwerk mit 147 m hohen Schornsteinen, und den *Fernsehturm von Lelystad*, der mit seinen 140 m kaum niedriger ist, gibt es nichts Auffälliges zu sehen. Diese beiden ziemlich monströsen Bauwerke sind denn auch nur als Landmarken nützlich; der Fernsehturm eignet sich dafür besonders, denn hält man genau auf ihn zu, so kommt man nach Lelystad (s. S. 78) und damit zu den *Houtrib-Schleusen*, einem der beiden Tore zum nördlichen IJsselmeer.

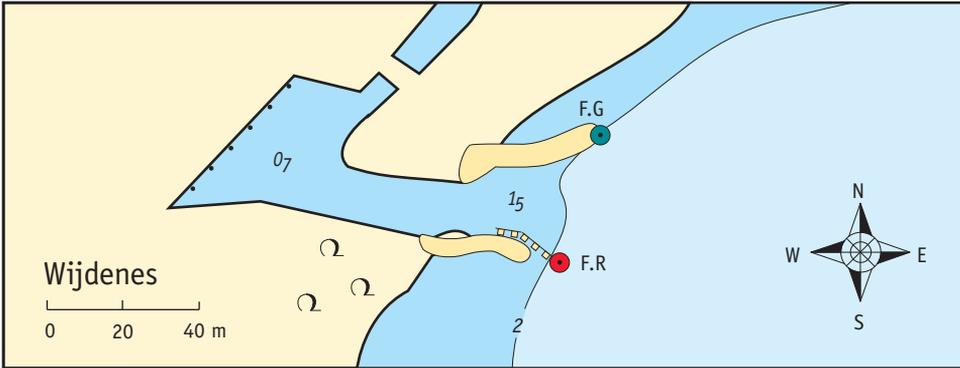
Das Markermeer sollte, bis auf einen schmalen Streifen vor dem Westufer, eingedeicht werden; es wäre dann nach dem Flevolandpolder der letzte Polder am IJsselmeer geworden. Die Arbeiten waren auch schon relativ weit vorangetrieben, besonders mit dem 25 km langen Straßendamm zwischen Enkhuizen und Lelystad. Doch während die Ingenieure von »Rijkswaterstaat« noch eifrig an ihren Plänen werkten, hatte sich der Wind gedreht. Immer mehr Menschen bezweifelten den Nutzen dieses Vorhabens, und wie das heute so geht: Bald bildete sich eine Bürgerinitiative und machte mobil. Selbst die ruhigen Fischer reihten sich in die Protestbewegung ein und pinselten auf ihre Kutterrümpfe die Parole »Markerward = Misdad«. Die Regierung war lange zwischen den beiden Lagern hin und her gerissen. Dem heutigen Stand zufolge hat sich das Projekt erledigt, und das kann einem nur recht sein.

Von Hoorn aus nordwärts

Von Hoorn aus kann man sich immer entlang dem grünen Deich halten, hinter dem ab und zu ein Kirchturm hervorlugt, und so gemächlich hoch nach *Enkhuizen* schippern. Wegen der Stellnetze, die 500, ja manchmal bis zu 1000 m ins Wasser hinausreichen, sollte man dem Ufer allerdings nicht allzu nahe kommen.



Hinter dem Deich.



Knapp 2 sm nordöstlich der Huk Nek ist in der Karte bei

Wijdenes ein »Vluchthaven« ausgewiesen; doch das ist dieser kleine, geradezu idyllische Hafen nun gerade nicht. Schon bei ruhigem Wasser muss man sich hier vorsehen, weil er immer wieder versandet. Die Wassertiefen schwanken zwischen 0,70 und 1,80 m. Nach letzten Angaben waren es wieder 1,80 m. Ich meine: Mit einem Tiefgang bis zu 1,10 m kann man es versuchen, muss aber ganz vorsichtig in die enge, versetzte Einfahrt, die sich nach Osten öffnet, einlaufen. Hinter dem Deich wohnt der Hafenmeister; es

wäre sicher nicht falsch, ihn schon von Hoorn aus anzurufen und nach der gerade aktuellen Wassertiefe zu fragen, sich vielleicht auch einen Liegeplatz reservieren zu lassen (R. Dekker, Telefon 02 29–50 16 80). Man darf längstens drei Tage bleiben. Natürlich hat man hier keine »Versorgung«, dafür aber einen einmalig schönen Liegeplatz in der freien Natur und kann von hier auch einen Spaziergang in die Gartenlandschaft Noord-Hollands machen, von der man sonst vom Wasser aus wegen der hohen Deiche gar nichts zu sehen bekäme. Der kurz vor Enkhuizen durch eine betonnte Rinne erreichbare



Wijdenes.



Naviduct.

Das Plattbodenschiff kam aus dem Markermeer und verlässt jetzt die Schleuse Richtung Enkhuizen.

Broekerhaven ist in erster Linie ein Verladeplatz; es kommen also große Frachtkähne hierher, die im Buitenhaven an der Nordkade festmachen. Gegenüber liegt ein Steg für Yachten und jenseits der festen, 3,50 m hohen Brücke ein kleiner Yachthafen. Das Ganze ist wenig empfehlenswert, schon wegen der stark befahrenen Straße, die über die Brücke führt.

Die *Krabbersgat-Schleuse* war über viele Jahre ein schlimmes Hindernis, ein wahres Nadelöhr, durch das sich die ganze Schifffahrt am Westufer zwischen Markermeer und nördli-

chem IJsselmeer hindurchquälen musste. Das hat sich durch das neue **Naviduct** gründlich geändert. Ein typisch holländisches Werk. Bei uns in Deutschland würde niemand auf eine solche verwegene Idee kommen. Das wüssten unsere »Bedenkenträger« schon zu verhindern. Naviduct, das ist ein Tunnel für die Autos. Die Schiffe fahren oben, wie auf einer Brücke, darüber hinweg. Das Naviduct ist allein für die Sportschifffahrt und die Charterfahrt gebaut.

Für die Berufsschiffe ist weiterhin und allein die alte **Krabbersgat-Schleuse** in Betrieb. Sportboote dürfen sie nicht mehr benutzen.

Naviduct

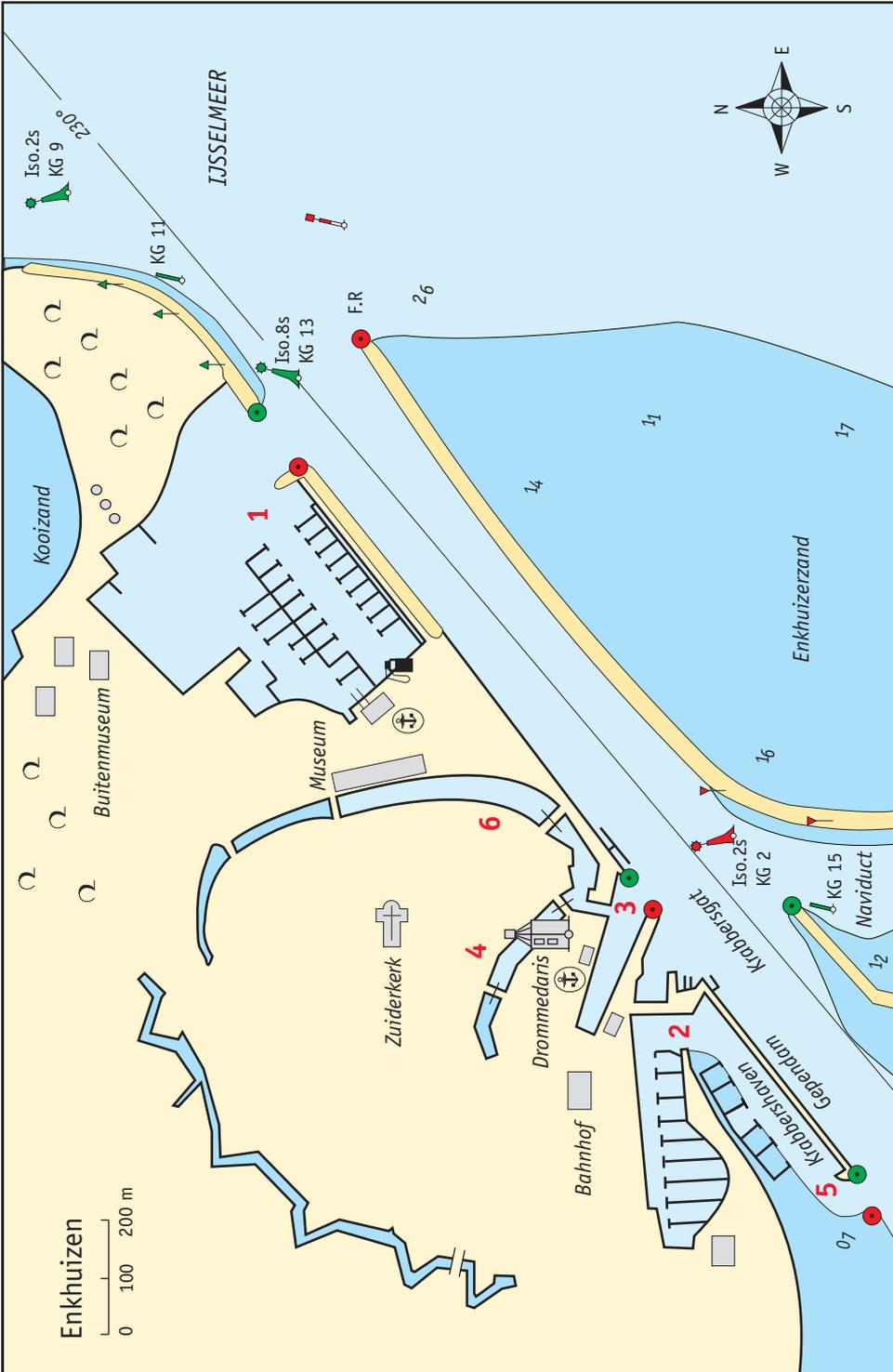
M 22

Bedienung rund um die Uhr, das ganze Jahr.

Wer von Süd kommt, ruft auf Kanal 22 »Naviduct-Zuidzijde«, von Nord »Naviduct-Noordzijde«. Oder Tel. 00 28 53 12 53. Vor den Schleusen jeweils Schwimmstege für Wartezeiten.

Sobald sich die Schleusentore des Naviduct öffnen, liegt

Enkhuizen direkt vor einem. Ein einmaliger Anblick. Man läuft in das Krabbersgat ein (max. Geschwindigkeit 9 km/h) und macht sich erst mal Gedanken, in welchen Hafen man fahren will (Plan s. nächste Seite).





Enkhuizen. Welch eine Stadt! Welch ein Hafen!

Hier hat man alles beisammen: den Drommedaris, das Wahrzeichen Enkhuizens, den Turm der Sint Pankraskerk (Zuiderkerk), den man von weit her auf dem IJsselmeer sehen kann (s. Bild oben), die Einfahrt in den Buitenhaven und die Häuserreihe am Alten Hafen.

Liegeplatz: Der größte Yachthafen der Stadt, eigentlich eine Marina, der **Compagniehaven (1)**, liegt am nördlichen Ausgang des Krabbersgats: eine perfekte Anlage mit einem hervorragenden Service. Der Hafen liegt direkt vor dem historischen »Pepperhuis«. Er verfügt über 625 (!) Liegeplätze und wird im Jahr von an die 18 000 Booten angelaufen. Modern und ebenfalls mit einem guten Service der ganz im Süden des Krabbersgat im Becken des ehemaligen Eisenbahnhafens gelegene **Buyshaven (2)**. Passanten machen am Meldesteg fest und melden sich sofort beim Hafenmeister

(M 31 oder Tel. 06 30 13 68 54). Nachteil dieses Hafens: Unter den hohen Steinmauern spürt man wenig von der alten Stadt. Der **Buitenhaven (3)**, auch Zuiderhaven genannt, wird am meisten angelaufen. Man liegt hier vor dem Drommedaris besonders schön, wenn auch im Sommer nicht ruhig, denn Boote im Zwölferpäckchen sind hier keine Seltenheit. Dennoch: Das ist der traditionelle Platz, wenn man nach Enkhuizen kommt. Wenn auf dem südlichen Hafendamm zwei rote Lichter übereinander brennen, dann ist der Hafen gesperrt, weil voll. Damit das niemand missverstehen



Vor dem Drommedaris.
Hier geht es in den Oosterhaven.

kann, leuchtet dann auch noch eine Schrift: »Haven Vol«. Wer trotzdem einläuft, bekommt es mit der Polizei zu tun, die kein Erbarmen kennt. Angeblich führt Zuwiderhandeln sogar zu Verfahren vor Gericht.

Die Situation im Buitenhaven hat sich sehr gebessert, seit die großen Charterschiffe der Zeilvaart Enkhuizen am **Gependam** ihren eigenen Liegeplatz bekommen haben. Im **Krabbershaven (5)** gibt es ebenfalls Liegeplätze, die aber hauptsächlich für die Charterfahrt reserviert sind.

Der Buitenhaven ist der älteste Hafen der Stadt; er ist schon im Jahre 1395 gebaut worden und hieß damals noch »Rommelhaven« (vielleicht eine Vorahnung von dem, was sich heute hier abspielt). Seit die Braune Flotte aber mehr oder minder den Buitenhaven geräumt hat, können sich Yachten hier überall einen Platz suchen, nur nicht direkt vor dem Hafenkantor, denn dort haben immer noch die – wenigen – Fischer ihre Plätze.

Am romantischsten ist zweifellos der **Oude Haven (4)**, in dem aber meist alte Schiffe liegen, die dort umgebaut werden; dennoch gibt es hier 40 Liegeplätze für Passanten. Dies der Platz, wo man die Atmosphäre der schönen alten Stadt noch am besten mitbekommt. Man muss durch das weiße Wippbrückchen am Drommedaris (s. Foto rechts). Der historische **Oosterhaven (6)** hat nur Plätze für Festlieger; bei Nachfrage und falls etwas frei, weist der

Stadtbrücken

M 12

Der Hafenmeister ist nur werktags von 0830 bis 1600 zu erreichen. Öffnung der Brücken mit Hafenmeister absprechen!

Bedienung:

1.7. bis 1.9.: täglich 0830 – 1930

1.4. bis 1.7. und 1.9. bis 1.11.:

Mo.–Fr.: 0830 – 1800

Sa.: 0830 – 1900

S./F.: 0830 – 1800

Hafenmeister aber auch hier Passanten einen Platz zu (sehr selten). Auch hier muss man durch eine Brücke, die geöffnet werden kann.

Hinweis für Eltern mit Kindern: Den Märchenpark am Enkhuizerzand besuchen! Nur 20 Minuten vom Hafen. Hinweisschilder.

Versorgung: Sie ist alles in allem sehr gut, wenn man auch nicht immer alles beisammen hat. Am komplettesten ist sie im Compagniehaven (auch Tankstelle, Zubehör, Motorreparatur). Sanitäranlagen im Buitenhaven im Ser-

vicecenter, in dem auch der VVV untergebracht ist. Im Buyshaven die üblichen sanitären Einrichtungen. Die meisten Servicebetriebe befinden sich am Alten Hafen. Es gibt eigentlich kein Problem am Schiff, für das es in Enkhuizen nicht eine Lösung gäbe: Hafenmeister fragen!

Enkhuizen gilt als die am besten bewahrte Stadt am IJsselmeer, ein Urteil, das man rasch bestätigt findet, wenn man durch die Gassen mit den alten Häusern schlendert. Ob



Nochmals der Drommedaris.

Das Brücklein öffnet sich für die Passage in den Alten Hafen.

sie nun schöner ist als Hoorn, mag jeder für sich entscheiden. Sicher war sie – trotz Hoorn! – einst die mächtigste und reichste Stadt an der Zuiderzee, ausgezeichnet schon durch ihre Lage auf dieser weit vorspringenden Landspitze: Jeder, der in die südliche Zuiderzee wollte, musste hier vorbei. Willem von Oranien bezeichnete sie deshalb auch als »de Sleutel van de Zuiderzee« (den Schlüssel der Zuiderzee).

Enkhuizen war die erste Stadt in den Niederlanden, die sich offen auf die Seite des Oraniers schlug, dann erst folgten zögernd die anderen. Hier lagen auch die ersten Geusenflotten des Nordens, und später war die Stadt die wichtigste Marinebasis an der Zuiderzee. In jener Zeit soll Enkhuizen um 60 000 Einwohner gehabt haben; wenn's stimmt, dann wären das mehr als dreimal so viel wie heute. Hier wurde die westfriesische Münze geschlagen, und ebenso wie in Hoorn hatten die drei mächtigen Handelscompagnien hier ihre Kammern. Im *Pepperhuis* (Pfefferhaus), einem breit hingelagerten Packhaus am Compagniehaven, hatte die Ostindische Compagnie ihren Sitz, und genau davor legten die Vleuten an, sodass ihre Waren direkt durchs *Stavers Poortje* ins Lagerhaus getragen werden konnten. Die erste *Vleute* wurde zwar, wie schon erwähnt, in Hoorn gebaut, entworfen aber hat sie ein Schiffbauer aus Enkhuizen. Einen hervorragenden Ruf genoss die Gilde der *Kaartenmakers* (Seekartenzeichner), ebenso wie die Gilde der Chirurgen (in der *Stadtwaaige* ist ein Chirurgenzimmer aus dem Jahre 1636 zu besichtigen).

Sint Pankraskerk (oder Zuiderkerk) und *Sint Gommarskerk* (oder Westerkerk) sind die beiden größten Bauwerke in Enkhuizen, beide spätgotische Kirchen; auffallendstes Gebäude aber ist der *Dromedaris*, zusammen mit der weißen Hebebrücke das Wahrzeichen von Enkhuizen: ein merkwürdig geformter Rundturm, der einst die Einfahrt in den Hafen schützte. Wenn man im Buitenhaven liegt, dann hat man ihn direkt vor sich, und es ge-

hört zu den schönsten Momenten hier, wenn am späten Nachmittag sein Glockenspiel über den Hafen klingt.

Neben der Kriegsflotte und der Handelschifffahrt spielte in Enkhuizen die *Heringsfischerei* eine wichtige Rolle; angeblich soll die Enkhuizer Flotte 400 »Haringsbuizen« gezählt haben und damit die größte der Niederlande gewesen sein. 1703 allerdings wurde sie von den Franzosen aufgebracht und samt und sonders niedergebrannt. Mit der Stadt ging es danach schnell bergab, sodass sie bald zu den »dooden steden« an der Zuiderzee zählte. Erst im 19. Jahrhundert erschloss die Samenzucht, die immer noch eine bedeutende Rolle spielt, eine neue Einnahmequelle. Wer Lust hat, kann sich einmal den Stadtgarten draußen vor dem *Coepoort* (ein barockes Stadttor) ansehen, der sommers eine geradezu verschwenderische Blütenpracht entfaltet.

Was man keinesfalls auslassen darf: das *Zuiderzee-Museum*: Im *Pepperhuis*, dem ehemaligen Packhaus der Ostindischen Compagnie, gibt es alte Schiffe, Trachten, Fischereigeräte etc. zu sehen. Im *Buitenmuseum* (Freilichtmuseum) ist ein ganzes Dorf nachgebaut, mit allen Häusertypen, die es einst rund um die Zuiderzee gab; auch das Marker Haventje entstand hier als Nachbau in seiner Originalgröße.

Noch ein Hinweis: Am Alten Hafen steht mitten zwischen mittelalterlichen Stadthäusern ein aus grauem Stein gebautes, überreich verziertes *Rokokopalais*. Da es so gar nicht hierher passt, fragt man sich unwillkürlich, was es damit auf sich hat: Es ist von einem holländischen Kaufmann namens *Snouck van Loosen* gebaut worden, der in den Kolonien zu großem Reichtum gekommen war. Am Buitenhaven begegnet einem der Name noch einmal; dort stößt man auf eine kleine, adrette parkartige Anlage, den »Snouck van Loosen Park«, eine Arbeitersiedlung, die 1897 von drei unverheirateten Schwestern aus der Familie van Loosen gestiftet wurde.

Man muss sich für diese wunderbare Stadt schon ein bisschen Zeit nehmen; und wer etwas Holländisch versteht, der sollte sich im Zuiderzee-Museum das Büchlein »Enkhuizen – gister is voorbij« kaufen, einen prima Führer durch die Stadt und ihre Geschichte.

Das nördliche IJsselmeer, das nun beim Auslaufen aus dem *Krabbersgat* vor uns liegt, ist doch um einiges schwieriger als das *Markermeer*. Die Horrorgeschichten, die immer wieder über die Gefährlichkeit des IJsselmeeres erzählt werden, sind eben Horrorgeschichten und nichts weiter, auch wenn es im *Almanak* heißt: »Op het IJsselmeer kan het spoken.« Auf dem IJsselmeer kann es spuken.

Das IJsselmeer hat eine **kurze, steile Welle**, und dass eine solche Welle gefährlich werden kann, weiß jeder Bootsfahrer. Bei mäßigem Wind wird sie 0,4 m hoch, bei mittleren 0,6 m und bei Sturm muss man mit bis zu 1,5 m rechnen. Andererseits ist das IJsselmeer auch wiederum nicht so groß, dass man vor einem aufkommenden **Starkwind** nicht rasch einen Hafen erreichen könnte, und davon gibt es ja genug. Wichtig ist, dass man regelmäßig den guten holländischen **Wetterbericht** verfolgt; und wenn es dort heißt »*Waarschuwing voor de Scheepsvaart ...*«, dann bleibt man eben im Hafen und läuft nicht aus beziehungsweise sucht schnellstens den nächstgelegenen Unterschlupf auf.

Die plötzlich einfallenden **Nebel**, von denen der *Almanak* spricht, treten in den Urlaubswochen im Sommer selten auf. Anders natürlich, wenn man schon im Frühjahr oder im Frühherbst (das ist die schönste Zeit am IJsselmeer!) mit dem Boot unterwegs ist. Ihre Tücken haben die großen **Flachs** im nördlichen IJsselmeer, wie der *Enkhuizerzand*, die Untiefen des *Wieringer Vlak* vor Den Oever, die zumeist unterschätzt werden, und vor allem der *Vrouwezand* zwischen Stavoren und Lemmer, das übelste Flach von allen. Dann halte ich für ziemlich unangenehm das

große **Fischstockgebiet Hop** nördlich von Andijk, obwohl es – scheinbar! – mit Tonnen gut bestückt ist. **Fischernetze** am IJsselmeer, das ist sowieso ein Kapitel für sich: Man muss überall damit rechnen, nicht nur bei den blau schraffierten Flächen in der Seekarte. »Snoekbarsnetten« (Zandernetze) nennen die Einheimischen diese Netze, die wie Gardinen senkrecht im Wasser hängen; manchmal sind sie nur 80 m lang, zuweilen aber auch bis zu 500 m; einige reichen sogar 1000 m weit ins Wasser hinaus. An ihrem Ende tragen die Fischstöcke Fähnchen, da sind die Netze auch verankert. Man sollte also immer an einem Fähnchenstock an einem Netz vorbeifahren. Bei mehreren aneinander gekoppelten Netzen schwimmen Fähnchenstöcke auch dazwischen; da kann man, wenn es denn gar nicht anders geht, auch über das Netz fahren, und zwar hart am Fähnchenstock. Keinesfalls darf man das an einem fahnenlosen Stock tun, denn dort treiben die Netze nur wenig unter der Wasseroberfläche.

De Kreupel. Eben nördlich des Flachs *Hop* (Wassertiefe 1,30 m, markiert mit vier Kardinaltonnen) entstand ein künstliches Eiland. Es ist etwa 1,5 km lang und 0,5 km breit. 3 Millionen Kubikmeter Sand sind hier aufgebracht worden. Der Sand stammt aus der Ausbaggerung des Fahrwegs Amsterdam-Lemmer, der dadurch für einen Tiefgang bis zu 3,50 m ausgebaut wurde. Das Inselchen ist zum Schutzgebiet für Wasservögel erklärt worden und darf deshalb nicht betreten werden. Es gibt eine Aussichtsplattform, von der aus sehr schön die Insel mit ihrer reichen Vogelpopulation zu überschauen ist. An ihrer Südseite ein kleiner Hafen, genauer: ein paar Stege, die wegen der Vögel meist ziemlich beschmutzt sind. Man fährt am besten von Ost an. Von Westen her ein Flach, auf dem immer wieder Boote festkommen. Der Hafen wird von der W. V. »De Kreupel« betreut. Liegegeld ist zu bezahlen. Der »Hafen« ist vom 1. April bis 15. Oktober geöffnet. Wahrschau: Nordöstlich der Insel ein großes Fischstockgebiet (gelbe Spieren). Nicht befahren!

Register

Abschlussdeich (Afsluitdijk) 55

Alkrum 143
 Alkmaar 179
 Alkmaarder Meer 179
 Almanak 200
 Almere 92
 Amersfoort 91
 Amstelmeer 183
 Amsterdam 14, 175
 Andijk 50
 ANWB 200
 Appelschaster Vaart 170
 Arembergergracht 163

Bad Nieuweschans 195

Balk 152
 Belterwijde 164
 Berufsschiffahrt 200
 Betonnung 201
 Beulakerwijde 164
 Binnenvaartpolitiereglement (BPR) 202
 Blaue Flagge 202
 Blauwe Stad 197
 Blocq van Kuffelar 78
 Blokzijl 158
 Bootsführerschein 203
 Bourtange 192
 Breezanddijk 55
 Broekerhaven 43
 Broek op Langedijk 182
 Brücken 203
 Burdaard 112

Chartern 204

De Kreupel 49

Delfzijl 99
 De Nes 24
 Den Helder 185
 Den Oever 54
 De Rijk 178
 Dieverbrug 171
 Dokkum 110
 Drentse Hoofdvaart 170
 Drontermeer 81
 Durgerdam 23

Echtenerbrug 154

Edam 32
 Eemskanaal 102
 Eernewoude 142
 Elahuizen 125
 Elburg 83
 Enkhuizen 43

Flaggenführung 205

Fluessen 124
 Franeker 115
 Friesland 120 ff.
 Funk 205

Gaastmeer 125

Garnwerd 105
 Geschwindigkeitsbegrenzung 206
 Getijtafels 206
 Giethoorn 164
 Gooimeer 92
 Gorredijk 169
 Gouwzee 25
 Groningen 103
 Grouw 138

Harderwijk 85

Harlingen 115
 Heeg 127
 Heeger Meer 127
 Het IJ 22
 Hindeloopen 61
 Hoogeveen 190
 Hoorn 34
 Houtrib-Schleusen 78
 Huizen 92
 Hijkersmilde 170

Irnsom 137

Joure 146

Kadoeler Meer 162

Kalenbergergracht 158
 Ketelhaven 80
 Ketelmeer 81
 Kolhorn 182
 Kornwerderzand 56
 Kreupel 49
 Küstenwache 208

Laaksum 69

Langweer 147
 Langweerder Wielen 146
 Lauwersmeer 107
 Leeuwarden 112
 Lelystad 78
 Lemmer 69

Makkum 57

Marifoon-Netz 196
 Marken 25
 Markermeer 41

Marrekrite 122
Medemblik 51
Meppel 171
Midwolda 197
Monnickendam 27
Muiden 94
Muiderzand 94
Musselkanaal 193

Naarden 94
NAP 208
Nautische Warnnachrichten 208
Nieuwe Staandemastroute 139
Nieuwe Statenzijl 195
Nieuwolda 197
Noord-Holland 173 ff.
Noordhollandsch Kanaal 175
Noordoostpolder 70
Notrufe 208
Nulde 87
Nijkerk 87

Oldambtmeer 196
Oldebeerkoop 169
Oldeboorn 170
Oosterwolde 170
Oostmahorn 108
Opsterlandse Compagnonvaart 169
Ossenzijl 156
Oudega 126
Oude Pekela 194
Oude Zeug 54
Overijssel 154 ff.

Pampus 96
Pampushaven 78
Pikmeer 138
Plassen 209
Princenhof 140
Prinses Margrietkanaal 133
Purmerend 178

Randmeere 81 ff.
Reitdiep 105
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 209
Rijnvaartpolitieereglement 209

Seekartennull 210
Sixhaven 15
Sleepje geven 211
Sloten 150
Sloter Meer 151
Sneek 132
Sneeker Meer 134
Spakenburg 88
Spuien 211

Schardam 34
Schellingwoude 22
Schiffahrtsvorschriften 209
Schleusen 209

Staandemastroute 99 ff.
Starteiland 136
Stavoren 64, 122
Steenwijk 165
Steuerbordregel 202
Sturmwarnungen 211

Ter Apel 192
Terhorne 144
Termunterzijl 197
Tjeukemeer 149
Tjongerkanaal 168
Toeristbelasting 212
Trintelhaven 50
Turfroute 165 ff.

Uitdam 24
Urk 72

Veenvaart 191
Veluwemeer 84
Volendam 30
Vollenhove 161
Vossemeer 82
Vrouwezand 60-8
VVV 212

Warga 140
Wartena 142
Wasserschutzpolizei 212
Weerribben 157
Wetering 158
Wetterberichte 213
WiFi 213
Winschoten 194
Wolderwijd 87
Workum 60
Woudsend 152
Wijdenes 42
Wijns 112

IJlst 130
IJmeer 93
IJsselmeer 7 ff.
IJsseloog 79

Zaanstad 177
Zeewolde 87
Zoll 213
Zoutkamp 106
Zuiderzee 8
Zwartsluis 163