JAN
WERNER

HOLLAND 1

ZEELAND UND DIE SÜDLICHEN PROVINZEN

TÖRNFÜHRER

5.
AUFLAGE

DELIUS KLASING

JAN
WERNER

HOLLAND 1

ZEELAND UND DIE SÜDLICHEN 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.

5., vollständig überarbeitete Auflage
ISBN 978-3-667-11747-2
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotos: Jan Werner außer
Cover: mauritius images/Peter Horree/Alamy, S. 90: Leoniek van der Vliet/Shutterstock.com
Karten und Pläne: Christine Jacob außer
Umschlaginnenseite: INCH3, Bielefeld
Lektorat: Christine Siedle
Umschlaggestaltung: Felix Kempf, www.fx68.de
Layout: Christine Jacob, Schwerin
Lithografie: Mohn Media, Gütersloh
Druck: Himmer GmbH, Augsburg
Printed in Germany 2020

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

I. Land und Leute 7

Die zwölf Provinzen 8
Der Kampf mit dem Meer 8
Auf der Bühne der Weltgeschichte 9
Religion und Toleranz 11
Die Frachtfahrer Europas 11
Das Goldene Jahrhundert 13
Der Abstieg 14
Holländer und Deutsche 15

II. Nautisches Holland-Lexikon 17

Die Sprache unserer holländischen Nachbarn 33

III. Auf den großen Flüssen 35

Törnvorschlag 1: Waal und Merwede 39
Von der Grenze nach Dordrecht und zum Biesbos

Törnvorschlag 2: Neder Rijn und Lek 54
Vom Pannerdenskanaal über Neder Rijn, Lek und Merwedekanaal nach Gorinchem

Törnvorschlag 3: Die Gelderse IJssel 63
Vom IJsselkop zum Ketelmeer

Törnvorschlag 4: Die Limburgse Maas 74
Von Maastricht zu den Mooker Plassen

Törnvorschlag 5: Die Maas 85
Von Grave bis Drimmelen

IV. Auf den Gewässern von Zeeland 95

Törnvorschlag 6: Hollands Diep und Haringvliet 98
Von Drimmelen nach Hellevoetsluis

Törnvorschlag 7: Grevelingen 113
Von den Volkerak-Schleusen nach Herkingen

Törnvorschlag 8: Oosterschelde und Veerse Meer 132
Von Bruinisse nach Tholen

Törnvorschlag 9: Auf der Westerschelde 161
Von Vlissingen nach Antwerpen und zurück in die Oosterschelde

V. Im grünen Herzen 173

Törnvorschlag 10: Die Vecht 174
Von Muiden nach Utrecht

Törnvorschlag 11: Hollandse IJssel und Nieuwe Maas 185
Von Utrecht nach Rotterdam

Törnvorschlag 12: Durch Zuid-Holland 197
Von Rotterdam nach Amsterdam

Törnvorschlag 13: Amsterdam 214
Mitten durch die Stadt

Register 223

III. Auf den großen Flüssen

Törn 1: Waal und Merwede
Törn 2: Neder Rijn und Lek
Törn 3: Gelderse IJssel
Törn 4: Limburgse Maas
Törn 5: Maas

Grote Rivieren, Große Flüsse, so nennen die Holländer die Mündungsarme von Rhein und Maas, die sich in Zeeland zu einem großen Delta ausfächern und dort in die Nordsee münden; nur die Gelderse IJssel nimmt einen anderen Weg: Sie fließt nordwärts, zum IJsselmeer.

Die **»Großen Flüsse«** sind abwechslungsreiche, manchmal auch spannende Reviere, aber doch in erster Linie etwas für Motorboote. Gewiss, man kann auch segeln, aber um typische Segelreviere handelt es sich nicht, zumal diese Flüsse wegen der festen Brücken nur von kleinen Segelbooten zu befahren sind beziehungsweise von solchen, die den Mast legen können. Das allerdings ist für viele holländische Boote immer noch eine Selbstverständlichkeit. Doch bleibt auch bei einem Segelboot die starke Maschine unverzichtbar, schon damit man wegen der Berufsschifffahrt allzeit manövrierfähig ist.
Man wird einige Zeit brauchen, um sich in dem Durcheinander der Flussnamen zurechtzufinden. Die Flüsse wechseln immer wieder ihre Namen, manche Namen verschwinden zunächst, um später und anderswo wieder aufzutauchen. Vielleicht auch dies ein Ausdruck der ausgeprägten niederländischen Individualität. Wer weiß?

Welchen Fluss soll man nun für seinen Törn wählen?
Der **Waal** ist der breiteste und tiefste Fluss, allerdings auch der am meisten befahrene. Will man rasch vorankommen, so bietet er sich ohne Frage an. Landschaftlich schöner sind unbestritten **Maas** und **Neder Rijn**, wobei viele Letzterem den Vorzug geben, doch dies ist Geschmackssache; mir zum Beispiel gefällt die Maas besser. **Limburgse Maas** und **Gelderse IJssel** fallen in jeder Beziehung aus dem Rahmen; wer sich für sie interessiert, findet alles Wissenswerte in den einzelnen Törnvorschlägen.

Der **Strom** ist natürlich auf Flüssen besonders wichtig. Man wird sich zwar praktisch nicht danach richten, sondern ihn so nehmen, wie er kommt. Man muss nur im Hinterkopf haben, dass die Fahrt durchs Wasser, wie es unser Sumlog anzeigt, nie identisch ist mit der Fahrt über Grund: Stromabwärts kommt man schneller voran, als es das Sumlog anzeigt, denn der Strom schiebt mit, und stromaufwärts geht es langsamer voran, weil hier der Strom hemmt. Um es an einem Beispiel zu verklaren: Zwei Boote fahren auf einem Fluss, der eine Stromgeschwindigkeit von 3 km/h aufweist. Weiter angenommen: Beide Boote fahren gleich schnell, sagen wir 6 km/h. Das

Kampen.
Stadt am großen Fluss. *Mehr dazu ab Seite 71.*

Es gibt nicht nur die großen, mächtigen Ströme, sondern auch idyllische, ruhige Nebengewässer wie die Linge (s. Seite 61).

stromabwärts fahrende Boot macht in der Stunde echte 9 km (6 km eigene Fahrt plus 3 km Strom), das stromauf fahrende aber nur 3 km (6 km eigene Fahrt minus 3 km Strom). Welche Fahrt über Grund man wirklich macht, kann man leicht mithilfe der Kilometertafeln am Ufer ermitteln: Man braucht nur die Zeit zwischen zwei Tafeln zu stoppen. Angenommen, mein Boot braucht für 1 km 10 Minuten; dann mache ich 6 km/h. Daraus kann man auch die Stromgeschwindigkeit ableiten: Man muss nur die vom Sumlog angezeigte Fahrt in Bezug zur Fahrt über Grund bringen. Beispiel stromaufwärts: Sumlog 9 km/h, Fahrt über Grund (gestoppt und errechnet) 6 km/h, ergo: Stromgeschwindigkeit gleich 3 km/h.

Die **Wassertiefe** reicht im Allgemeinen für ein Sportboot aus. Dafür sorgen auch die Stauwerke, die unter normalen Verhältnissen einen gleichmäßigen Wasserstand garantieren. Sollte der Wasserstand einmal extrem abfallen, dann brennen an den *Peilschaals* (siehe rechts) rote Lichter; das bedeutet: Weiterfahrt verboten! Beim Waal tritt dieses Fahrverbot ein, wenn der Wasserstand unter 2 m sinkt, bei Neder Rijn und Gelderse IJssel bei unter 1,70 m. Die Maas ist ein Sonderfall. Gemessen wird der *Normaal Rivierstand* (NR), der aus dem Jahresdurchschnitt ermittelt ist; auf ihn sind die ANWB-Karten bezogen. Der *Middelbaare Rivierstand* (MR) ist ein Durchschnittswert aus den Monaten Mai bis Oktober. An den *Peilschaals*, deren Standorte in den ANWB-Karten eingedruckt sind, kann man im Vorbeifahren den Pegelstand ablesen. Von der Wassertiefe einmal abgesehen, ist ein veränderlicher Wasserstand natürlich auch wichtig für das Passieren fester **Brücken**: Bei niedrigem Wasserstand ist die Durchfahrt höher, bei hohem entsprechend geringer. An den **Beneden Rivieren**, den unteren Mündungsflüssen, wird der Wasserstand nicht allein vom Wasser, das der Strom führt, sondern auch noch von den *Gezeiten* beeinflusst.

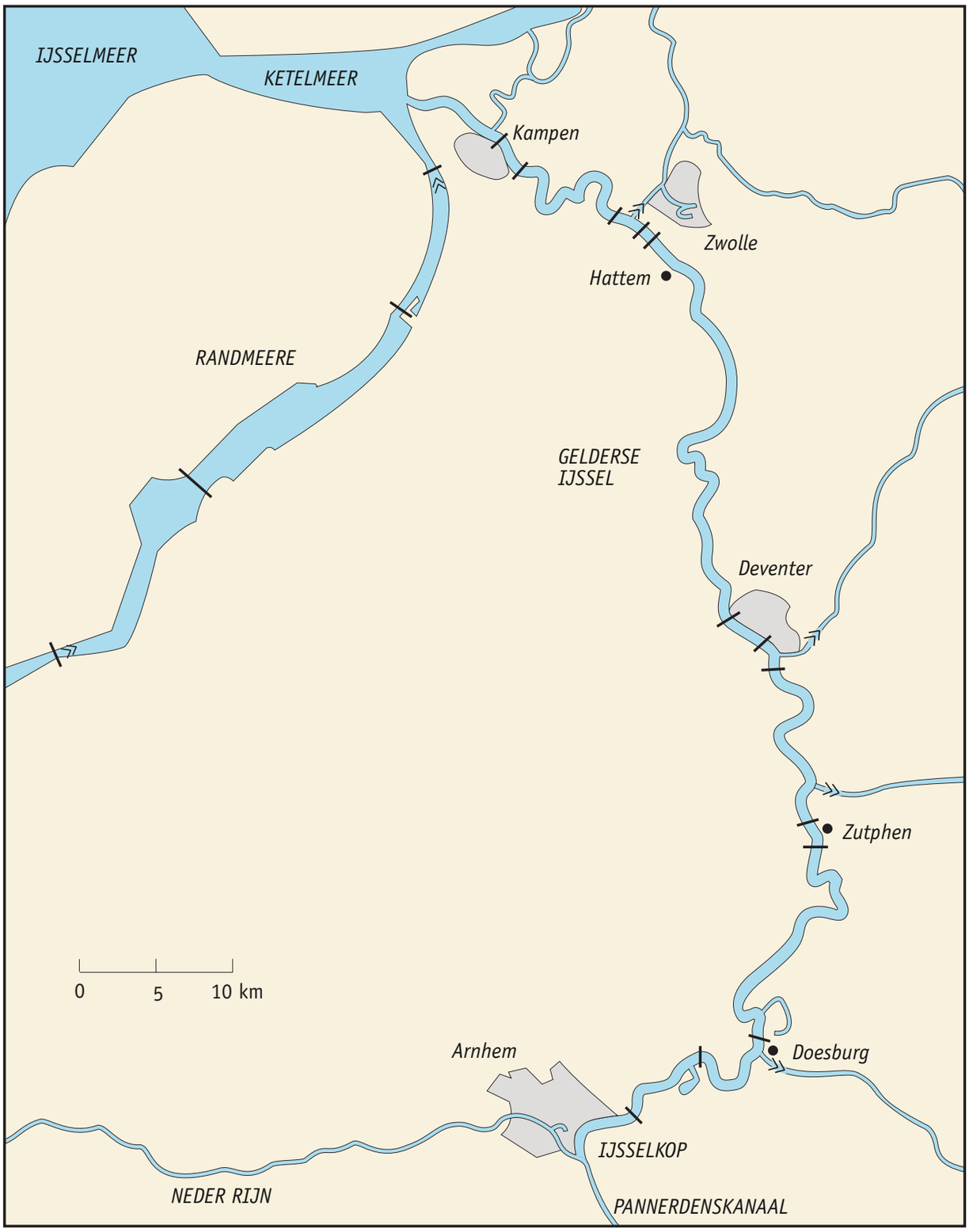
Nehmen wir als Beispiel die Eisenbahnbrücke bei *Banhoek* auf der Beneden Merwede (bei km 971): Die Durchfahrtshöhe laut ANWB-Karte »K« beträgt am festen Teil H 121 (= 12,10 m). Um die wirkliche Durchfahrtshöhe zu kennen, muss man dazu noch die Gezeiten berücksichtigen. Auf der Karte ist neben der Brücke ein blaues Kästchen eingedruckt, darin steht:

GHW = NAP + 9,0
GLW = NAP + 3,0

Gerechnet wird nun so: Bei Hochwasser (GHW = mittleres Hochwasser) zieht man von der Kartenangabe 9,0 ab, also 121 minus

Törnvorschlag 3: Die Gelderse IJssel

Vom IJsselkop zum Ketelmeer



Dieser an Windungen reiche, viel Abwechslung bietende Fluss zweigt bei km 879 (IJsselkop) vom Pannerdenskanaal (S. 55) ab und führt uns auf einer Länge von 118 km nordwärts zum IJsselmeer.
Eine landschaftlich überaus schöne Route, vielleicht die schönste von allen *Rivieren,* und dies besonders im nördlichen Teil, wo der Fluss breiter wird und der Blick ungehindert über weite, grüne Wiesen schweifen kann.

Im südlichen Teil misst die IJssel von Ufer zu Ufer nur etwa 70 m; und hier, vom *IJsselkop* bis zur Mündung des *Twente Kanaals* (km 931), herrscht zudem auch noch der stärkste **Schiffsverkehr**. »De rivier wordt druk bevaren« – der Fluss wird stark befahren, so beschreibt der *Wateralmanak* die Situation. In der Tat.
Dieser Verkehr verlangt einem einige Aufmerksamkeit ab, da die Flussschiffe zumeist mit beträchtlichem Speed daherkommen; dabei wechseln sie von einer Seite zur anderen, halten sich also nicht an die übliche Regel, an der rechten Seite rechts zu fahren! Vielmehr nehmen sie flussabwärts immer die Außenbögen, weil hier das Wasser am schnellsten strömt, und flussaufwärts entsprechend die inneren.

Wechselt ein Schiff von der Steuerbordseite zur Backbordseite, so muss es das anzeigen: an der Stb-Seite des Steuerhauses mit einer **hellblauen Tafel mit weißem hellem Funkellicht** (s. S. 20). Da die Flussschiffe auf der kurvenreichen IJssel praktisch immer die Bögen schneiden, haben sie auch permanent die hellblaue Tafel außen. Für uns Sportbootfahrer, die wir nach dem BPR ein »kleines Fahrzeug« steuern, heißt das: ausweichen; es sei denn, auf der rechten Seite wäre noch so viel Platz, dass man den Großen nicht in die Quere kommt.

Auf der Gelderse IJssel.
Gewaltige Flussschiffe kommen hier angerauscht. Verglichen damit wirkt der Motorkreuzer geradezu winzig.

Häufig, aber nicht immer, geben die flussaufwärts fahrenden Flussschiffe zur Warnung auch ein Schallsignal. Wenn sie an Stb passieren wollen: zweimal kurz. Der Gegenkommer antwortet jeweils mit dem gleichen Signal: o.k., weiß Bescheid!
Es empfiehlt sich sehr, ein **Fernglas** zu benutzen und »vorausblickend« den Schiffsverkehr im Auge zu behalten, sowohl die Gegenkommer als auch die Überholer. Im Übrigen kann man sich auch an den »Bolbaken« (rot-weiß-blaue Doppelkegel) ausrechnen, wo die großen Schiffe fahren werden: Diese »Bolbaken« haben mit der Fahrwasserbetonnung nichts zu tun, sie zeigen nur, an welcher Flussseite das Wasser am tiefsten ist.

Die **Fahrwasserbetonnung** selbst besteht neben den Tonnen aus Stangen, die zumeist auf den Köpfen der aus Steinen gebauten Buhnen (Kribben) stehen; sie tragen leuchtend rote bzw. grüne Toppzeichen (Zylinder bzw. Kegel). Wichtig: nicht näher als 5 m an diese Stangen heranfahren!

Der **Strom** (im Sommer) läuft am IJsselkop mit 4 bis 5 km/h am stärksten; er verliert in dem Maße an Tempo, wie der Fluss breiter wird: Bei Deventer misst man noch 3 bis 4 km/h und bei Kampen nur noch 1 bis 3 km/h. Hier wirkt allerdings auch schon der Wind mit, der den Strom verstärken oder verlangsamen kann.

Der **Mindestwasserstand** in der Fahrrinne beträgt 3 m; dass man sich darauf verlassen kann, ist dem Stauwerk Driel am Neder Rijn zu verdanken. Dennoch sollte man sich am jeweils aktuellen Wasserstand orientieren:

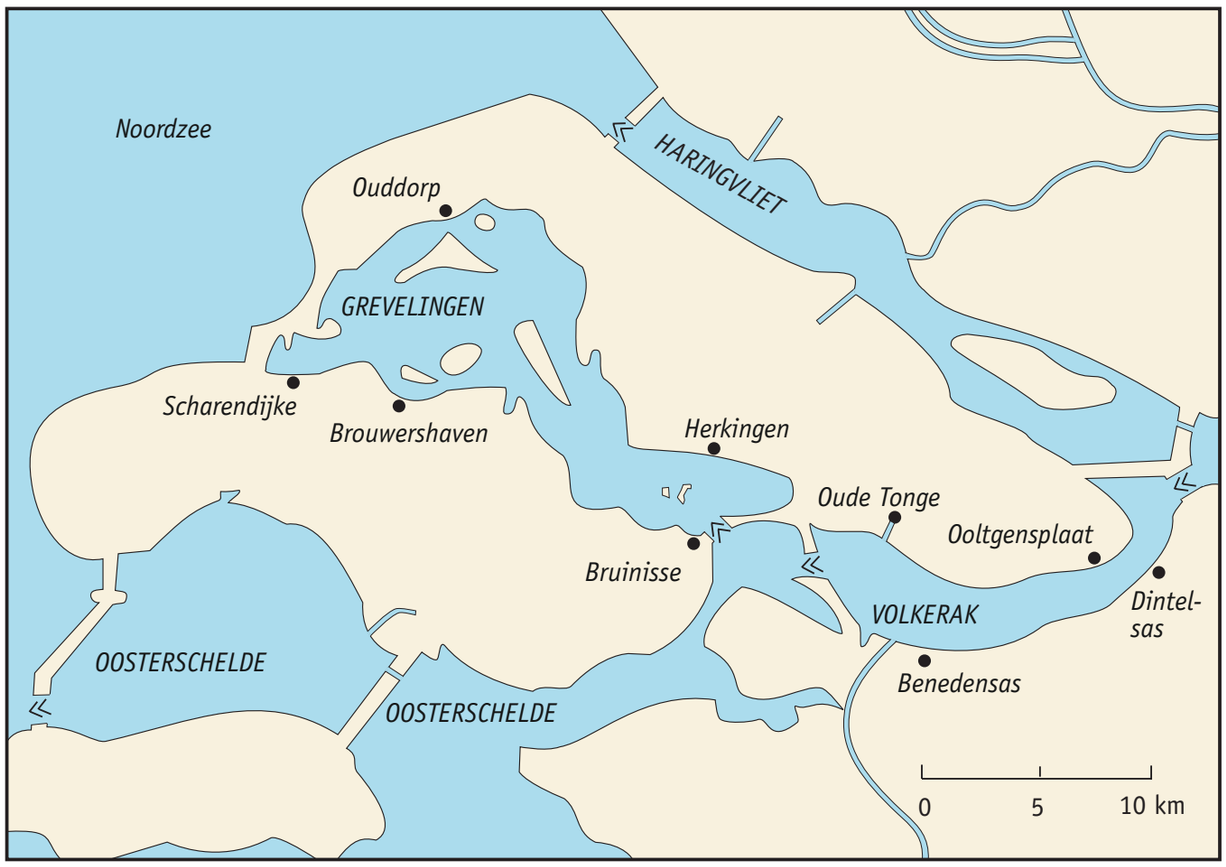
- Einmal kann man ihn von den blauen Anzeigetafeln ablesen (die erste dieser Tafeln steht gegenüber dem IJsselkop am Nordufer).
- Zum anderen kann man sich über Radio 5 (747 kHz) informieren, das täglich Wasserstandsmeldungen bringt: wochentags um 0925, sonntags um 0955.
- Schließlich kann man auch den telefonischen Ansagedienst für die Wasserstände anwählen: 026–3 62 90 00.
- Auch *www.vaarweginformatie.nl* gibt eine aktuelle Wasserstandsmeldung, darüber hinaus enthält diese Seite Informationen über Durchfahrtshöhen von Brücken, Entwässerungen und andere Berichte.

Wichtig ist der Wasserstand weniger für die Wassertiefe als für die **Brückendurchfahrtshöhe**. Man sollte sich aber nicht kopfscheu machen lassen. Für Sportboote, und besonders für Motorboote, die zumeist die IJssel befahren, dürfte die Wassertiefe reichen und ebenso die Brückendurchfahrtshöhe.
Insgesamt gibt es 16 Brücken, vier davon sind beweglich. Man sollte davon ausgehen, dass ein Boot von maximal 8,50 m Höhe die IJssel befahren kann – und dies gilt auch nur, wenn der Wasserstand nicht höher als normal ist. Normal bedeutet NAP + 9,34 m (auf dieses Maß sind die Brückendurchfahrten bezogen). Am IJsselkop, bei km 879, steht eine Peilskala: Zeigt sie NAP + 9,34 m, so kann man die Durchfahrtshöhen der Brücken einfach der Karte entnehmen. Ist der Wasserstand höher, zieht man die Differenz ab, ist er niedriger, kann man sie dazu addieren; und zwar gilt: Bis Deventer kann man die gleichen Veränderungen wie am IJsselkop übernehmen, danach den halben Wert.
Für Motorboote von normaler Größe stellen die Brücken keine Hindernisse dar; die geringste Durchfahrtshöhe beträgt bei geschlossenem Zustand 5,60 m (Kampen), und das müsste für die meisten gut reichen. Das heißt: Ein Motorboot kann die ganze IJssel befahren, ohne dass es das Öffnen einer Brücke verlangen müsste.
In der Karte findet man bei den Brücken die Durchfahrtshöhen auf NAP bezogen angegeben (s. S. 22 und 26), aber auch, und zwar in Klammern, die effektive Höhe – und auf die kommt es an.

Kein Segelrevier. Obwohl Segelboote, deren Höhe 9 m nicht übersteigt, auf der IJssel

Törnvorschlag 7: Grevelingen

Von den Volkerak-Schleusen nach Herkingen



Distanzen: Volkerak-Schleusen – Dintelsas (3 sm) **– Benedensas** (5 sm) **– Bruinisse** (7,5 sm) **– Brouwershaven** (9 sm) **– Den Osse** (1 sm) **– Scharendijke** (2 sm) **– Ouddorp** (6 sm) **– Herkingen** (10 sm).

Nautische Unterlagen: Hydrografische Kaart Nr. 1805 Oosterschelde, Veerse Meer en Grevelingenmeer, Nr. 1807 – Zoommeer, Volkerak Spui, Haringvliet, Hollandsch Diep; oder ANWB Waterkaart 13, West-Brabant und Waterkaart 14, Zeeuwse Delta. Die Hydrografischen Karten sind übersichtlicher. Waterstanden en stromen, (HP33). Wateralmanak 1 und 2.

Die wahrhaft mächtigen **Volkerak-Schleusen** gehören zu dem ebenso komplizierten wie intelligenten Flutsicherungssystem des Delta-Plans. Wegen des starken Binnenschiffsverkehrs, der zumeist Antwerpen zum Ziel hat beziehungsweise von dort kommt, herrscht hier immer ein enormer Betrieb.

Der Komplex besteht aus den drei Berufsverkehrschleusen im Süden, der Entwässerungsschleuse (gelbe Tonnen davor) in der Mitte und der *Jachtensluis* im Norden – diese nehmen wir.

Geschleust wird zu jeder Zeit! In den Vorhäfen liegen Schwimmstege aus, an denen man sein Boot zunächst einmal festmacht. In unsere Schleuse passen etwa 60 Boote. Das scheint viel, ist aber im Sommer zu wenig, sodass man mit langen Wartezeiten rechnen muss. Sobald sich die Schleusentore öffnen, fährt man los, drängelt sich aber nicht vor.

Dann fährt man in der Schleusenkammer so weit vor, wie es geht, und bringt zuerst die Achterleine aus; an den Leitern belegt man nie eine Leine.
Die feste Brücke über der Jachtensluis hat eine Durchfahrtshöhe von 19 m. An der Brückendurchfahrt gibt es eine digitale Höhenmessung, die die jeweils aktuelle Durchfahrtshöhe angeben.
Es kann aber auch sein, dass man in die Berufsverkehrschleusen eingewiesen wird. Wohin man soll, das zeigt einem ein Lichtpfeil »Sport«, der am Molenkopf dieser Schleusen angebracht ist.
Wem die Brückendurchfahrtshöhe in der Jachtensluis nicht reicht, der muss sowieso durch die südlichste Kammer der Berufsverkehrschleusen, denn dort ist eine BB. In diesem Fall ruft man M 18 (zum Anmelden); ansonsten sind die Kanäle der Berufsschifffahrt vorbehalten.
Die Brücke über den Berufsschleusen wird vom 1. Mai bis 1. Oktober an den Werktagen nicht während 0600–0900 und 1600–1800 geöffnet.
Es ist im Übrigen keine Schande, vor den Schleusen – in gehörigem Abstand, versteht sich – erst einmal eine Informationsrunde zu drehen und sich das Ganze in aller Ruhe durchs Fernglas anzusehen.
Viele haben einen Horror vor diesen gewaltigen Schleusen. Da ist etwas dran: Es kann einem schon angst und bange werden, wenn man in die Schleusenkammern mit ihren senkrechten, haushohen Wänden einläuft. Aber nur mit der Ruhe! Das ist alles zu machen. Im Übrigen: An den langen Stegen vor der Schleuse darf man auch für eine Nacht liegen.
Sobald sich die großen Schleusentore öffnen, befindet man sich im

Blokkanaal
Wer UKW hat, muss das Gerät eingeschaltet haben und folgende Kanäle abhören:
nördlich der Schleuse: M 7
südlich der Schleuse: M 25
Generell aber gilt: nur in dringenden Fällen sich am Funkverkehr beteiligen.

Volkerak, das bis zur Fertigstellung des Philipsdams ein Gezeitengewässer mit einem Tidenhub von mehr als 4 m und sehr mächtigen Gezeitenströmen war. Das ist alles längst vorbei. Volkerak hat jetzt einen gleichmäßigen Wasserstand, der sich zwischen NAP

Benedensas.
Seit Volkerak eingedeicht ist, hat man hier einen gleichmäßigen Wasserstand. Die Schleuse steht seither immer offen.

Wahrschau: Die Berufsschiffe verlassen zumeist gleichzeitig die Schleusen. Sie verursachen dabei eine derart hohe Welle, dass Boote, die kleiner als 9 m sind, keine Fahrt mehr machen und steuerunfähig werden.

Wahrschau: Sportboote müssen bei schlechter Sicht und nachts einen Radarreflektor führen.

– 0,10 und NAP + 0,15 bewegt (NAP s. S. 26), also praktisch keine Rolle mehr spielt. Nur wenn die Flüsse extrem viel Wasser führen, steigt der Wasserstand beträchtlich.
Volkerak gehört zum *Zoommeer,* eine Bezeichnung für ein Gewässer, das daneben noch aus *Krammer,* der *Schelde-Rijnverbinding,* dem *Tholense Gat* und dem *Bergse Diep* besteht. Diese Reviere sind dank des *Philipsdams* und des *Oesterdams* zu einem gezeitenfreien Revier geworden. Sinn des Ganzen: von Belgien und der Westerschelde eine geschützte, gezeitenfreie Verbindung zum Rhein zu schaffen. Das Zoommeer und damit auch Volkerak sollen sich zu einem Süßwasserrevier wandeln.
Durch die Anhebung des Wasserstands sind die einst typischen grauen Schlickbänke verschwunden. Kleine Häfen, wie Benedensas, die früher teilweise trockenfielen, haben jetzt eine konstante, und zwar ziemlich große Wassertiefe.
Enorm ist der **Schiffsverkehr**. Angeblich befahren pro Tag 600 Berufsschiffe den Volkerak. Man halte sich deshalb am besten außerhalb der betonnten Fahrrinne, bis hin zu den Recreatietonnen, die hier auf der 1,50-m-Linie (!) stehen. Ob normale Flussschiffe oder Schubverbände, alle diese Kolosse kommen mit einem ungeheuren Speed daher. Ein Alptraum, dann in einem Flautenloch zu hängen und der Motor spränge nicht an. Also nochmals: Außerhalb der Fahrrinne bleiben! Der Raum zwischen Fahrwasser- und Recreatiebetonnung reicht im Allgemeinen dicke aus, selbst um zu kreuzen. Notfalls wirft man eben den Motor an.

Nach *Bruinisse,* dem Einfallstor ins Grevelingenmeer, sind es von hier 14 sm. Auf dem Weg dorthin passieren wir fünf Häfen, drei am Nord-, zwei am Südufer. Fangen wir mit Letzteren an: Der erste,

Dintelsas, liegt praktisch noch im Weichbild der Volkerak-Schleusen. Die riesige graue Halle, die Kräne sind weithin sichtbare Landmarken. Kein schöner Hafen, schon gar nicht der Vorhafen, in dem man aber zur Not bleiben könnte, wenn man nicht mehr weiter will, etwa abends nicht mehr durch die allerdings jetzt immer offene Schleuse fahren mag. Man liegt an den hohen Spundwänden nicht gut; besser wäre es, längsseits an ein Frachtschiff zu gehen.
Jenseits der alten *Manders-Schleuse* findet man drei große Yachthäfen, doch auch dort ist die Umgebung, insbesondere an der Ostseite mit der vielen Industrie, nicht urlaubsfreundlich. Dafür hat man hier aber die marinaübliche Versorgung, besonders zu erwähnen die technische Versorgung, die keinen Wunsch offen lässt.

Ganz anders, einfach idyllischer ist der 5 sm weiter ebenfalls am Südufer gelegene Hafen von

Benedensas (siehe Foto gegenüber) den man seit einiger Zeit ohne Probleme ansteuern kann (Wassertiefe bis zur Schleuse satte 3 m). Gut in der betonnten Fahrrinne halten: Außerhalb sind vielfach kleine Dämme, mit verrottetem Pfahlwerk.
Die alte Schleuse steht jetzt immer offen, nur ab und zu kann einem für kurze Zeit die Fußgängerbrücke aufhalten; dann die üblichen Signale.

Liegeplatz und Versorgung: *(Plan nächste Seite) Vor der Schleuse darf man rechter Hand hinter dem Pfahlwerk am Ufer festmachen, für längstens 2-mal 24 Stunden. Keine Versorgung, daher besser die ebenfalls außen vor der Schleuse, im Entwässerungskanal gelegenen Stege (Wassertiefe 2,50 m) der*