

ACCU HANDEL UTRECHT

DRAAIWEG 52 • 3515 EM • 030-2734157 • WWW.ACCUS.NL

Nieuw CMF Calcium onderhoudsvrij

geen onderhoud
minimale zelfontlading
verstevigde platen

CMF 12 volt 75 Ah € 79,95
CMF 12 volt 100 Ah € 89,95
CMF 12 volt 108 Ah € 119,95
CMF 12 volt 140 Ah € 179,00
CMF 12 volt 180 Ah € 219,00
CMF 12 volt 230 Ah € 249,00



Turbo Marina accu's

TM 12 volt 120 Ah vanaf € 119,-
TM 12 volt 165 Ah vanaf € 169,-
TM 12 volt 200 Ah vanaf € 199,-
TM 12 volt 230 Ah vanaf € 229,-



Afhaalprijzen incl. 2 jaar garantie
Bezorging vanaf € 20,00 per bestelling

Zonnepanelen complete set's
vanaf € 369,00
incl. laadregelaar



DE GEUS

Jaargang 89 nr.4

December 2015

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 5 Van de redactie**
- 6 Simon zegt...**
- 7 Van de bestuurstafel**
- 8 Zomerstalling**
- 8 Officiële mededelingen**
- 9 Jaaragenda 2016**
- 11 Barbecue Durgerdam**
- 12 Smakelijke afsluiting van het seizoen**
- 13 Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden**
Deel 1: Durgerdam - Kopenhagen - Gothenburg



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

André van Oostveen
Herengracht 310
1016 CD Amsterdam
T: 06 2285 9006
E: voorzitter @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: secretaris @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Leden

Jan Kors
Pieter Pauwstraat 10-2^{de}
1017 ZJ Amsterdam
T: 020 420 45 38
E: algemeenlid @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T. 020 6022228
E : algemeenlid2 @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Guus Taschner
Mauritskade 48 hs
1092 AC Amsterdam
T: 06-40867154
E: gkhtaschner@gmail.com

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start
Weerdesteyn 4
1187 DM Amstelveen
T: 020 647 61 57
E: robinstart63@gmail.com

Ballotagecommissie

Arjan Ferweda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 020-622 88 99
Piet Johan Radsma T: 020 632 74 49

Kopij: gijsvannoort@online.nl
Cc: vanderharst.jaap@gmail.com

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV. de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl
gebruikersnaam: watergeus
wachtwoord: 1928wsv

Van de redactie

Beste lezers,

Deze december-Geus is hoogstwaarschijnlijk de laatste Geus die nog op papier verschijnt. In *Van de bestuurstafel* kun je lezen dat het bestuur de communicatie binnen onze vereniging bij voorkeur digitaal, dus via internet, wil laten verlopen. De verspreiding van ons clubblad valt daar ook onder.

In mijn redactionele stukje in de mei-Geus heb ik verteld dat wij aan de leden de vraag wilden voorleggen hoe zij ons clubblad willen ontvangen, digitaal of nog op papier. Digitale verspreiding levert een grote kostenbesparing op, maar we kunnen ons goed voorstellen dat er lezers zijn die de voorkeur geven aan een 'ouderwetse' papieren Geus. Leden aan wie Gijs en ik het afgelopen jaar in het clubhuis vroegen wat zij het liefst wilden, zeiden bijna allemaal liever een papieren Geus te ontvangen. Daarom hadden wij graag eerst aan ieder lid willen vragen wat hij of zij wil: een digitale of een papieren Geus. Als een aantal leden De Geus nog in gedrukte vorm wil ontvangen betekent dat echter ook dat er voor deze groep aanzienlijke druk- en verzendkosten worden gemaakt die mede moeten worden opgebracht door de leden met een bijna kosteloze digitale Geus. Op de laatste algemene ledenvergadering opperde iemand daarom dat de lezers met een papieren Geus daar dan ook maar voor moeten betalen. De vraag is dan weer: hoeveel? Om niet te verzanden in discussies daarover heeft het bestuur de knoop doorgehakt en besloten om niet meer aan leden te vragen of zij nog een papieren Geus willen ontvangen, maar hem voortaan digitaal toe te zenden. De vraag blijft dan nog wel hoe de 25 leden en donateurs die geen internet hebben, in het bezit komen van hun clubblad. Het bestuur beraadt zich daar nog over en denkt aan een aparte regeling voor deze groep.

Behalve de van het bestuur afkomstige stukken, bevat deze Geus verslagen van twee culinaire activiteiten die dit najaar plaatsvonden. De Durgerdammers hadden bij hun haven een gezellige barbecue georganiseerd en

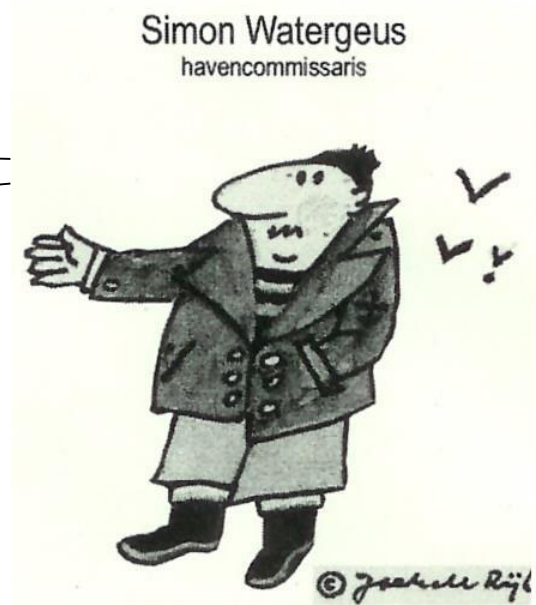
Ria van der Heide-Leereveld laat zien wat daar allemaal bij kwam kijken. Verder was er op 31 oktober een geslaagde barbecue aan de Diemerzeedijk. In de tweede week van oktober ben ik weer teruggekeerd van een lange reis, ditmaal naar Noorwegen. Het was de mooiste maar ook meest enerverende reis tot nu toe, waarvan ik jullie weer graag wil laten meegenieten. In deze Geus staat het verslag van de eerste etappe, de soms zeer spannende tocht van Durgerdam naar Gothenburg.

Verder wens ik iedereen prettige feestdagen en alvast een goed 2016 toe met heel veel vaarplezier.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Alweer bijna 2016!

Papier is zóóóó 2015.....



Van de bestuurstafel

De tijd staat niet stil. En dan bedoel ik niet dat de zoveelste storing met bijhorende wind en regen zich aandient. Het gaat er meer over dat zelfs de blauwe envelop niet meer in de brievenbus valt. De Watergeuzen kunnen niet achterblijven. Ook voor ons betekent het dat internet de standaard wordt in de communicatie in de vereniging, maar dat we voor de noodzakelijke informatie voor mensen die geen internet hebben, natuurlijk gebruik zullen blijven maken van de aloude post.

Ook in dit geval geldt dat een vereniging is wat we er zelf van maken. Leden die werk willen maken van de elektronische communicatie binnen de vereniging en ook daarbuiten, zijn van harte uitgenodigd zich bekend te maken.

Er is hoe dan ook behoefte aan vers bloed in de kaders van de vereniging. Het is niet zo dat we in het bestuur geen nieuwe ideeën meer hebben, maar de jaren eisen hun tol. Fysieke en andere slijtage moeten opgevangen worden. Daarnaast is er toch een verschil tussen meegegroeid zijn met alle technische en sociale ontwikkelingen en opgegroeid zijn in de 21^e eeuw.

Meld je aan, de lente komt vanzelf, maar de vernieuwing van de Watergeuzen gaat niet vanzelf.

André van Oostveen

Zomerstalling 2016

Alhoewel de meeste boten nog in het water liggen, wil ik alvast aandacht vragen voor de reservering van de zomerstalling 2016.

Degene die een box heeft en die volgend seizoen wil houden hoeft niets te doen, zijn of haar box is dan volgend jaar weer ter beschikking.

Degenen die nog geen box hebben of naar een andere haven willen, dienen dit voor 1 januari 2016 bij de secretaris kenbaar te maken. Dit onder vermelding van scheepsnaam, lengte en breedte. Ook degenen die een box hebben en deze in 2016 niet meer willen gebruiken, wordt verzocht dit bij mij te melden.

Roel Habiecht, secretaris

Officiële Mededelingen december 2015

Opgezegd:

H.Draai

L.Bart

K.Visser

Adreswijziging:

J. Heinemans, Duijfjeslaan 1, 1546 MB, Jisp

Sietse van der Horst is verhuisd naar een verpleeginrichting aan de Otto Helderingsstraat 13 X , 1066 XT, Amsterdam.

Hij zou het leuk vinden om op dit adres post te ontvangen.

Nieuwe leden:

mevr. T. Ras, dhr. E. Gaulard, dhr F.v.d. Hoeven, dhr. R.J. Wiggers ,
dhr. R. Gloudemans, dhr. B. Noordman, dhr. R. Olijve, dhr. F.P.P. Schem-
mekes, dhr. W.J. Schans en dhr. H. Domburg.

Overleden:

Rob Zaagsma

Jaaragenda 2016

Sluiting opgave zomerstalling	1 jan.
Nieuwjaarsreceptie	3 jan., 13.00 uur
Ballotage	13 jan.
Bestuursvergadering	18 jan.
Ballotage	10 feb.
Bestuursvergadering	15 feb.

De Geus, deadline inleveren kopij	29 feb.
Ballotage	9 mrt.
Bestuursvergadering	14 mrt.
Algemene Vergadering	30 mrt.
Ballotage	13 apr.
Bestuursvergadering	18 apr.
Opening Seizoen	24 apr., 13.00 uur
De Geus, deadline inleveren kopij	2 mei
Ballotage	18 mei
Bestuursvergadering	23 mei
Ballotage	15 juni
Bestuursvergadering	20 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Ballotage	17 aug.
Bestuursvergadering	22 aug.
De Geus, deadline inleveren kopij	5 sep.
Ballotage	14 sep.
Bestuursvergadering	19 sep.
Sluiting seizoen	25 sep.
Ballotage	12 okt.
Bestuursvergadering	17 okt.
Geus, deadline inleveren kopij	1 nov.
Ballotage	9 nov.

Bestuursvergadering	14 nov.
De Geus, deadline inleveren kopij	1 dec.
Ballotage	7 dec.
Bestuursvergadering	12 dec.

Barbecue Watergeuzen Durgerdam, zaterdag 19 september.



Adri en Ger zijn druk bezig met de voorbereidingen. (foto: Ria van der Heide – Leereveld)

Jaap vroeg mij een paar regels te schrijven over deze barbecue. Ik heb er over nagedacht en kon alleen maar bedenken dat het mooi weer was, de tent er heel gezellig uitzag met haar gekleurde lichtjes en discolamp, het vlees en de vis heerlijk waren, de sfeer goed was, de mensen vrolijk waren en dat de wijn en het bier zoals gewoonlijk soepel hun weg vonden. Beter kon het niet. Kortom: zo'n barbecue is voor herhaling vatbaar! Om er dan toch nog een beetje een verslag van te maken vertel ik maar iets over de voorbereidingen.

Het meisje achter de balie van de Makro knikte ons die donderdagochtend vriendelijk lachend toe, alsof ze wist dat wij, Adri en ik, ons weer gingen storten in het jaarlijkse ritueel van het verzamelen van aanmaakblokjes, houtskool, vlees, vis, drank en nog veel meer van die barbecuegerelateerde producten. Haar glimlach werd nog breder toen Adri met veel misbaar z'n zakken aftastte op zoek naar het toegangspasje. Zij wist natuurlijk niet dat dát voor ons héél gewoon is. Ik stond intussen voor het toegangshek startklaar met het grootste model winkelwagen. De hele operatie, compleet met het regelmatig zoeken naar de kar, de hulp inschakelen van medewerkers en het raadplegen van onze planninglijst, kostte ons weer behoorlijk wat tijd. Dan heb ik het nog niet eens over de extra tijd veroorzaakt door de vrij fanatieke kassamevrouw die onze artikelen liever in een andere volgorde wilde scannen dan Adri en ik in gedachten hadden. Háár tijd was kennelijk wel héél erg kostbaar.

Bij Blokker en Albert Heijn nog de rest van de spullen en het eten aangeschaft. Nog even naar de Hema voor de wijn. Adri en Laura zouden de volgende dag de rest van de 'bijproducten', zoals stokbrood, sausjes e.d. halen. Zoals gebruikelijk mochten we onze spullen 'stallen' in de koelkasten van Denise en Patrick. In hun 'bijkeuken' heeft Laura trouwens op de dag zelf met hulp van o.a. Fiet de sla klaargemaakt en Marja vond nog tijd om de aardappelsalade te maken.

Cees en ik hadden die dag onverwacht een 'optreden' met bigband Tubantia in de Amsterdamse Poort. Vandaar dat ik u helaas geen verslag kan doen van de opbouw van de tent e.d.. Het kan niet anders dan dat Adri, Ger en de Jannen zich met behulp van andere loslopende mannen

weer de hele middag hebben beziggehouden met het plaatsen van de tent, de barbecues, de verlichting en de tafels en stoelen. Toen Cees en ik (met bordjes, bestek en vooral glazen) aankwamen, zag het er ontzettend gezellig en vrolijk uit. We zagen al bordjes vol met vlees, garnalen en sla voorbijkomen.

Veel meer kan ik u helaas niet vertellen. De wijn, het bier en de frisdrank vloeiden rijkelijk. Misschien komt het door de wijn, maar ik weet alleen nog dat ik het super gezellig vond, dat de mensen om ons heen uitbundig vrolijk waren en dat ik, na het 'afzakkertje', mijn kooi in de Spinner vermoeid, maar voldaan en uitgeput, heb opgezocht. Noot: het kopen van de spullen is misschien niet het leukste werk, maar ik weet niet of ik de 'inkoopdag' met Adri had willen missen, ondanks de rug-, pols-, en andere (vaak) leef-tijdgerelateerde klachten.....

Ria van der Heide-Leereveld

Smakelijke afsluiting van het seizoen.



Oplettend wordt er gekeken naar Jans culinaire activiteiten.

Ieder voorjaar wordt op de laatste zondag van april het vaarseizoen op feestelijke wijze officieel geopend, maar waarom is er nooit een officiële sluiting? Als oudgediende herinner ik me nog dat er ieder najaar een sluitingstocht was naar de jachthaven van Nauerna. Die traditie is bij gebrek aan animo al lang ter ziele, maar op zaterdag 31 oktober leek het er sterk op dat we weer een officiële afsluiting van het seizoen hebben. De geuzenvlag hing in top, op het terras voor ons clubhuis werden door Ahmet en zijn helpers heerlijke hapjes geroosterd en binnen konden allerlei salades en andere lekkernijen worden opgeschept. Omdat er nauwelijks wind stond en de temperatuur, zeker voor de tijd van het jaar, zeer aangenaam was, was het buiten nog drukker dan binnen. Onder het genot van een heerlijke hap en een drankje werd er terugblik op het voorbije vaarseizoen en vooruitblik op de komende winterklussen.

Deze gezellige bijeenkomst was aangekondigd als een 'barbecue', maar wat mij betreft mag het ook de 'feestelijke sluiting van het seizoen' worden. Laten we in ieder geval volgend jaar en de jaren erna eind oktober weer een barbecue organiseren, dan krijgen vanzelf weer een 'officiële' afsluiting. Rest mij nog om Maaïke van der Wilt, Ahmet Kiziltepe, Marijke Schuurman en de jongedames Van Oostveen, die zo goed voor onze natjes en droogjes gezorgd hebben, heel hartelijk te danken voor hun inzet.

Jaap van der Harst

Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden

Verslag van mijn vierde grote (Oost)zeereis

Deel 1: Durgerdam - Kopenhagen - Gothenburg

Zondag 17 mei ben ik, met een opstapper, uit mijn thuishaven vertrokken. Na mijn reizen naar de Duitse en Poolse Hanzesteden, Zweden, Finland, Estland, Letland en Denemarken wilde ik nu een bezoek brengen aan Noorwegen. Via de Zweedse westkust wilde ik eerst naar Oslo, daarna wilde ik om het zuiden van Noorwegen heen varen naar de fjorden aan de Noorse westkust. Bergen was mijn verste bestemming.

Eerst moest er echter nog het nodige aan de boot gebeuren. Clubgenoot Willem Kooiman had alle oude niet meer functionerende elektronica weggehaald en de later aangeschafte apparaten rechtstreeks met elkaar verbonden. Daardoor zaten er nu vijf gaten in het polyester van de kuip die netjes moesten worden dichtgemaakt. De jachtservice in Monnickendam

waaraan ik jaarlijks een bezoekje breng, zou dit voor mij doen. Verder moesten er nog een paar lekkages worden verholpen en moest de motor even worden nagekeken. De afspraak was dat men maandagmorgen zou beginnen. Ik heb goede ervaringen met het bedrijf, maar dit keer verliep alles minder vlot. De planner had maandag zijn vrije dag en toen men hem thuis belde werd duidelijk dat men pas dinsdag zou beginnen met de lekkages. Woensdag werd de motor nagekeken en donderdag zou de polyesterman de gaten komen dichtmaken, maar hij begon pas vrijdag. Omdat de hele klus minstens twee dagen in beslag nam, kwam hij ook zaterdag naar de boot. Aan het eind van de middag was de klus bijna geklaard, het enige wat er nog moest gebeuren was het polijsten van het polyester. De polyesterman had daarvoor pas in de loop van de volgende week tijd. Ik had echter geen zin meer om nog langer in Monnickendam te blijven. Zondag en maandag zou het mooi weer worden om noordwaarts te zeilen en polijsten kon ik ook zelf doen.

Zondag, eerste pinksterdag, was het schitterend weer en een stuk warmer dan de dagen ervoor. Met een zwak zuidoostenwindje in de rug ben ik naar Enkhuizen gezeild. Vanaf mijn favoriete aanlegplekje achter het ophaalbruggetje bij de Drommedaris heb ik weer heb genoten van het Hollandse stedenschoon dat ik de komende maanden waarschijnlijk toch wel zou missen. De dag erna was het vanwege de matige noordwestenwind een stuk minder warm, maar hoog aan de wind kon ik in één slag Makkum bereiken. Het tij was de volgende dag gunstig om direct door te varen naar Vlieland, maar helaas was de vrij krachtige wind weer noordwest en dus pal tegen. Omdat kruisen in de smalle geulen te veel tijd zou kosten, zou ik het grootste deel van het traject op de motor tegen de onaangename wind-tegen-stroomgolven in moeten beuken. De motor kan dat makkelijk aan, maar erg aangenaam varen is het niet. Hoe harder je vaart, hoe meer de golven over het dek rollen. Ik twijfelde of ik zou vertrekken, maar omdat het volgens het weerbericht de dag erna uitstekend weer zou zijn om over de Noordzee richting Lauwersoog te varen en het daarna een stuk slechter zou worden, heb ik besloten om naar Vlieland te varen. De wind was ijzig koud en het buiswater spoelde rijkelijk over het dek, maar omdat de zon vaak scheen was het in de beschutting van de buiskap goed uit te houden.

Ik ken het vaarwater tussen Kornwerderzand en Vlieland als mijn broekzak, maar toch gebeurde er onderweg iets onverwachts. Op een gegeven moment ging midden in de geul het dieptealarm af. Ik was deze plek al vele malen ongeveer anderhalf uur na hoogwater gepasseerd, maar toen was het hier nog zo diep dat ik zelfs buiten de betoning kon kruisen. Mijn dieptealarm staat ingesteld op 2 meter en mijn diepgang is 1,45 meter, dus ik had nog voldoende ruimte onder de kiel, maar de diepte liep even later terug naar 1,90 meter en werd op een gegeven moment zelfs 1,70 meter. Kennelijk was het hier het afgelopen jaar een stuk ondieper geworden. Uiteraard raadpleegde ik onmiddellijk de kaart, maar die gaf juist hier niet aan hoe het diep het was. Op de plek die ik tweehonderd meter terug gepasseerd stond 3,30 meter en ongeveer vijfhonderd meter verder zou het bij laag water 3 meter diep moeten zijn. Het water was al flink aan het zakken en als ik niet de komende nacht op het wad wilde doorbrengen, moest ik hier snel weg. Er waren maar twee opties: terugvaren of zo snel mogelijk doorvaren. Ik besloot het laatste en zette de motor volle kracht vooruit. De diepte bleef nog een paar minuten schommelen tussen de 1,80 en 1,70 meter, maar na ongeveer tien minuten werd het ineens 2,50 meter. Opgelucht zette ik de tocht voort.

Een half uurtje later had ik dieper en breder water bereikt en besloot ik zeilend verder te gaan. In één lange slag en een zijslag bereikte ik de geul naar Vlieland. Een paar honderd meter voor de haven dook er vlak bij de boot een zeehond op. Normaal zie je alleen zijn kop, maar dit beest hield ook zijn rug ver boven water. Hij dook telkens even onder om te kijken of er nog iets voor zijn avondmaal te vinden was en als hij weer bovenkwam, draaide hij zijn kop nieuwsgierig in mijn richting alsof hij wilde zien of ik er nog was.

Vlieland is één van de mooiste Waddeneilanden en ik was er graag een dagje gebleven, maar omdat de omstandigheden de volgende dag ideaal waren om de lange tocht naar Lauwersoog te maken, heb ik de volgende morgen weer de zeilen gehesen. Op de plek waar ik hem (of haar) de vorige avond had gezien, was de zeehond weer bezig zijn maaltje bij elkaar te scharrelen. Het kan natuurlijk ook zijn broer of zus zijn geweest, maar afgaande op de manier van zwemmen leek hij precies op het beest

van de vorige dag. De wind was westzuidwest en hoog aan de wind kon ik net in één slag de monding van het zeegat bereiken, die ver naar het westen ligt. Ik moest alleen even uitwijken voor een zandzuiger die de geul aan het uitdiepen was.

Eenmaal op volle zee werd de koers oostnoordoost en zeilde ik pal voor de wind richting het Westgat, het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog. De windkracht was eind vier begin vijf, een windsterkte die je voor de wind op zee nodig hebt om vaart te maken. Pal voor de wind zeilen is niet mijn favoriete koers omdat de genua vaak wordt afgedekt door het grootzeil en dan staat te klapperen. Dat was ook nu het geval. De enige remedie is de fokkenboom erin zetten, maar ik vond het te gewaagd om dat bij deze zeegang op een rollend voordek in mijn eentje te doen. Het ongemak van een klapperende genua werd ruimschoots gecompenseerd door het feit dat het schip lekker liep, door het water gemiddeld zo'n zes knopen en over de grond meestal ruim zeven mijl. De overvloedige zonneschijn hielp ook een handje mee.

De eerste dag op zee is het altijd even wennen, maar het voorstadium van zeeziekte diende zich dit keer gelukkig niet aan. De stuurautomaat deed het werk en ik had alle tijd om wat om mee heen te kijken. Het was glashelder en in het noorden schoven voortdurend grote vrachtschepen door de shipping lane. Dichter bij de kust was hier en daar een vissersschip actief en boven de duinen van Terschelling en Ameland vormden zich mooie cumuluswolkjes. Helaas lukte het niet om tot Lauwersoog met de vloedstroom mee te varen. Toen ik door het Westgat voer keerde het tij en op de Waddenzee kreeg ik zo'n anderhalve tot twee mijl stroom tegen. Daardoor was ik pas tegen tien in Lauwersoog, maar ik kon terugkijken op een mooie zeildag.

De volgende dag zag het er minder mooi uit, de kustwacht verwachtte een noordwester van windkracht vijf tot zes. In de praktijk betekent dat bijna altijd dat het windkracht zes wordt. Mijn volgende bestemming was het Duitse Waddeneiland Norderney. Daar met windkracht zes het gevaarlijke zeegat binnenvaren vind ik onverantwoord en ik ben dus niet uitgevaren. De dag erna leek het er met windkracht drie tot vier een stuk beter uit te

zien, maar er zat wel een addertje onder het gras. Er was een stormdepressie op komst die aan het begin van de nacht de wind zou doen toeneemen tot kracht zeven tot acht. Ik zou dan hoogstwaarschijnlijk al veilig in Norderney zijn aangemeerd, maar het risico bestond dat het al wat eerder hard zou gaan waaien. Ik twijfelde daarom of ik de trossen los zou gooien. Toen het weerbericht meldde dat er 's middags ook nog eens langdurig regen werd verwacht, besloot ik te blijven en heb ik de hele middag lekker zitten lezen terwijl de regen op het kajuitdak kletterde. Veel wind stond er 's avonds nog niet, maar toen ik mijn kooi had opgezocht, liet de stormdepressie duidelijk zien dat hij was gearriveerd. De wind gierde door het want en rustig slapen was er niet bij. Toen ik nog even het werkkanaal van de kustwacht van Schiermonnikoog aanzette om naar het weerbericht te luisteren, was ik getuige van een conversatie tussen de kustwacht en een Urker visser die op de woelige Noordzee in de penarie zat omdat hij snel naar Lauwersoog wilde maar niet door het Westgat kon omdat daar vanwege het laagwater gevaarlijke grondzeeën stonden.

De volgende morgen ging de barometer flink vooruit, de westenwind was afgenomen tot vier à vijf, maar het was wel buiig. Om de ruim veertig mijl naar Norderney te overbruggen waren de windrichting en windsnelheid uitstekend, dus ik overwoog om het erop te wagen. Bij laagwater is de Schluchter, de westelijke toegangseul tot het zeegat bij Norderney, een gevaarlijk vaarwater, vooral als er een flinke deining staat. Ik wilde daar daarom ongeveer een uur voor hoogwater, d.w.z. tussen negen en tien uur 's avonds, arriveren. Dat betekende dat ik rond het middaguur moest vertrekken. Een probleem was dan wel dat ik ongeveer een uur voor laagwater de drempel van het Westgat zou passeren. Volgens mijn kaart was het daar bij laagwater 1,60 meter diep. Omdat er vanwege de harde wind van de afgelopen nacht nog een flinke deining zou zijn, konden daar grondzeeën staan. Ik raadpleegde daarom eerst de kustwacht van de post Schiermonnikoog. Die verwachtte geen problemen. Zouden er toch grondzeeën staan en het te ondiep zijn dan zou ik weer terugkeren.

Aan de steiger waar ik lag afgemeerd lag een zeiljacht dat door een Zweeds echtpaar in Zeeland was gekocht. Ze waren op weg naar hun thuishaven bij Karlskrona. Ik vertelde hun hoe ik twee jaar geleden had

genoten van de tocht door het Götakanaal, dwars door hun land. Zij waren via de staandemastroute dwars door Nederland naar Lauwersoog gevaren en waren over die tocht net zo enthousiast. Ervaring met het varen op tij en door gevaarlijke zeegaten hadden ze niet. Omdat ze zich nogal onzeker voelden, vroegen ze of ze samen met mij de Duitse Bocht konden oversteken. Ik had afgesproken dat ik ze zou waarschuwen als ik wilde vertrekken. Toen ik dat deed vonden ze de tocht echter toch te gewaagd. Ik vrees dat ze door het steeds ongunstiger tij en de slechte weersomstandigheden nog lang in Lauwersoog zijn blijven liggen.

Toen ik nog lag aangemeerd en bezig was om de huik van het grootzeil af te halen, trok er een zware bui met hagel over. De temperatuur ging flink naar beneden en het schip was een minuut of vijf helemaal bedekt door een witte ijslaag van zeker twee centimeter. Een winters tafereel dat ik nog nooit in mijn ruim vijftigjarige zeilersbestaan had meegemaakt! Ik vroeg me even af waar ik mee bezig was. Maar een klein beetje ontbering hoort erbij en vergeleken met wat Heemskerk en Barentsz allemaal tijden hun overwintering op Nova Zembla hebben doorstaan, stelt een hagelbuitje natuurlijk niets voor.

Op de Waddenzee werd ik door de sterke ebstroom richting het Westgat gesleurd. Omdat de vrij krachtige westenwind pal tegen was spoelden de golven regelmatig over het voordek. Ik was al snel bij de uitgang van het zeegat en hield nauwlettend mijn dieptemeter in de gaten. Rustig was het er bepaald niet, maar er stonden gelukkig geen grondzeeën en het was er veel dieper dan ik op grond van de gegevens op de kaart had verwacht. Minder diep dan 3,3 meter werd het nergens en toen ik de drempel was gepasseerd en het water ook naast de geul diep genoeg was, verlegde ik mijn koers naar het oostnoordoosten, rolde de genna uit en voer pal voor de wind naar de noordpunt van het Bornrif, de grote zandplaat ten noordwesten van Borkum.

De tocht naar Norderney leek veel op die naar Lauwersoog, alleen woei het harder en stonden er hogere golven. Na de hagelbui volgden er gelukkig geen buien meer en op zee kreeg de zon steeds meer de overhand. Het was indrukwekkend om te zien hoe de golven, die meestal ver boven

het schip uitstaken, langzaam naar het achterschip toerolden. Je zou verwachten dat ze de kuip in zouden spoelen, maar dat gebeurde niet. Het achterschip werd iedere keer keurig opgetild, het schip kwam daarna op de golftop te liggen en gleeed daar vervolgens met een enorme vaart vanaf. Het log gaf een paar maal 11 knopen aan. Slechts één keer kwam er wat spatwater de kuip in toen het topje van een golf tegen de spiegel kapot sloeg. Het was glashelder en toen ik tegen negenen Norderney naderde was de door de avondzon beschenen verkenningston van de Schluchtergeul makkelijk te vinden. Ook nu viel het me weer op hoe pover dit Duitse zeegat in vergelijking met de Nederlandse zeegaten betond is. Na de verkenningston lag er één stuurboordston, daarna volgden er alleen nog een paar bakboordstonen die op grote afstand van elkaar lagen. Met matig zicht zouden ze vrijwel niet te zien zijn en naar de breedte van de geul moest ik maar gissen. Ik voer daarom zo dicht mogelijk bij de rode tonnen. Omdat er overal meer dan vijf meter water stond hoefde ik me over ondieptes geen enkele zorg te maken. Rond tien lag ik veilig aangemeerd.

Op al mijn reizen naar de Oostzee ben ik via Cuxhaven en de sluis van Brunsbüttel het Noord-Oostzeekanaal opgevaren, maar bij kaartenwinkel Datema had ik gehoord dat daar lange wachttijden waren omdat een groot zeeschip één van de sluisdeuren had geramd en de grote sluiskolk daarom voorlopig niet gebruikt kon worden. Jachten werd geadviseerd om via de rivier de Eider naar het Noord-Oostzeekanaal te varen. Ik was dat aanvankelijk ook van plan, maar mijn Duitse bureu in Norderney raadden mij dat sterk af omdat de Eidermond erg ondiep is geworden en de toegangsgedul zich voortdurend verlegt. Vooral bij een wat hardere wind of als de boeien niet goed zichtbaar zijn, is het er gevaarlijk. Ik heb dit plan daarom afgeblazen en besloten om weer via Cuxhaven naar het Noord-Oostzeekanaal te varen, wat ik wel jammer vond, want de Eider is een schitterend riviértje waaraan mooie historische stadjes liggen.

Doorvaren naar Cuxhaven zat er echter nog niet in. Ik had even geprofi-teerd van een zwakke rug van hoge luchtdruk, maar daarachter kwam alweer een zware depressie aanzetten met veel regen en wind. De volgende ochtend was het grijs en winderig en vanaf een uur of elf tot zonsondergang motregende het onophoudelijk. Ik had weer alle tijd om mijn boek te

lezen en lekker naar muziek te luisteren. Voor de volgende dag werd er windkracht vijf tot zes verwacht, dus ik ging ervan uit dat ik nog een dag in Norderney zou moeten blijven. Maar toen ik opstond zag ik dat de barometer een stuk vooruit was gegaan en er hooguit een matige wind stond. Harder zou het volgens het weerbericht niet gaan waaien, integendeel, de wind zou tegen de avond afzwakken. De zwakke rug van hoge luchtdruk die hiervoor verantwoordelijk was, zou echter in de tweede helft van de nacht gevolgd worden door een nieuwe stormdepressie, de derde binnen een week. Hij zou een stuk actiever zou zijn dan de twee vorige.

Het tij werd langzamerhand steeds ongunstiger om de lange oversteek naar Cuxhaven te maken en als ik niet snel zou vertrekken zou ik hier waarschijnlijk nog anderhalve week moeten blijven. Ik maakte mijn schip dus vaarklaar en rond het middaguur spoelde ik met een zware ebstroom het zeegat uit. De wind was alweer west en ik moest naar het oosten, dus alles ging weer voor het lapje. Het schip liep door het water ruim zes mijl, maar door de tegenstroom werd de snelheid over de grond gereduceerd tot hooguit een mijl of vijf. Pas vanaf een uur of zeven zou ik weer stroom mee krijgen. De gena stond weer vaak te killen en om de snelheid wat op te krikken besloot ik hem uit te bomen. Met enige moeite lukte dat, maar het had weinig effect. De gena klapperde weliswaar niet meer, maar omdat hij de rol van het grootzeil had overgenomen, klapperde dat nu voortdurend. Toen de wind nog verder afnam en zelfs naar het oosten begon te draaien, besloot ik de gena in te rollen en op de motor verder te varen. De zee werd steeds kalmer. Omdat ik waarschijnlijk pas aan het eind van de avond in Cuxhaven zou zijn, heb ik mijn avondmaal, een portie opgewarmde nasi uit blik, op zee genuttigd. Op de Elbe werd het gaandeweg steeds donkerder, maar omdat er overal lichtboeien liggen was dat geen enkel probleem.

Toen ik rond middernacht de jachthaven binnenvoer stond er nog niet veel wind, maar de volgende morgen had de stormdepressie Noord-Duitsland duidelijk in zijn greep. Het was grauw weer, het woei stevig en het weerbericht waarschuwde voor vlagen van windkracht negen. Omdat er de dag erna nog steeds een stormwaarschuwing van kracht was, ben ik nog een dag blijven liggen, maar de zon liet zich gelukkig weer regelmatig zien.

Omdat ik naar de westkust van Noorwegen wilde, waar het vaak regent en winderig is, had ik me er mentaal op voorbereid dat ik vaker dan in de twee voorgaande jaren met slecht weer te maken zou krijgen. Die mentale voorbereiding kwam nu goed van pas. Behalve winderig en regenachtig was het ook behoorlijk fris. Verleden jaar en het jaar ervoor was ik met een korte broek aan in twee dagen de Duitse Bocht overgestoken, nu had ik vanaf tweede pinksterdag iedere dag thermo-ondergoed en de kachel nodig gehad. Veel warmer dan veertien graden was het niet, maar na twee dagen verwaaid te hebben gelegen, zag het er ineens een stuk beter uit. Toen ik opstond scheen de zon uitbundig, er was nauwelijks wind en de temperatuur was zeer aangenaam. Rond twaalfen gooide ik de lijnen los en voer ik de Elbe op naar de sluis van Brunsbüttel. Voor het eerst sinds eerste pinksterdag hoefde ik geen zeilkleding aan. Helaas stond er te weinig wind om te zeilen. De sterke vloedstroom zorgde ervoor dat ik al snel bij de sluis was, waar al een hele meute zeiljachten op de wachtplaats rondobberde in afwachting van de schutting. Die ging vrij snel en om drie uur voer ik op het kanaal. Daar was het vanwege de beschutte oevers een stuk warmer dan op de Elbe. In T-shirt en korte broek stoomde ik op naar Rendsburg, waar ik rond negenen arriveerde.

De volgende dag was het nog warmer. Het T-shirt kon uit, blotebastenweer! De schutting in Kiel-Holtenau verliep ook vlot, ondanks dat er twee sluisgolken vanwege technische mankementen buiten gebruik waren. Samen met twee grote vrachtschepen, waaronder één Nederlands schip, werden de jachten geschut. Langs de kade in Holtenau lagen veel Nederlandse charterschepen van de bruine vloot afgemeerd. Omdat het nog maar vier uur was en bovendien mooi zeilweer, besloot ik naar een haven aan de Oostzee te zeilen. Veel Duitsers hadden blijkbaar een vrije vrijdagmiddag, in de Kielerfjord was het bijna net zo druk als op een zomerse zondag op de Loosdrechtse plassen. Mijn bedoeling was om de volgende morgen over te steken naar Bagenkop, op het Deense eiland Langeland. De grote marina van Wentdorf, even ten oosten van de monding van de Kielerfjord, was daarvoor het beste vertrekpunt. Ik ben geen liefhebber van grote marina's, maar aan de kop van één van de steigers lag ik tegenover een mooi natuurgebied. Twee jaar geleden had ik er ook al eens gelegen.

's Ochtends zag het er een stuk minder mooi uit. Het hogedrukgebied dat twee dagen voor mooi weer had gezorgd had helaas plaatsgemaakt voor een lagedrukgebied. 's Nachts had het een klein beetje geregend. De wind was zuidwest geworden en zou volgens het weerbericht toenemen tot vijf beaufort, een windrichting en een windkracht die voor mijn oversteek zeer gunstig waren. De Seewetterdienst Hamburg gaf echter ook een onheilspellend klinkende buienwaarschuwing af: in de westelijke Oostzee kans op onweersbuien met windstoten van negen beaufort. Als ik in de Duitse wateren vaar luister ik altijd een paar maal per dag naar de zeer uitgebreide weerberichten van de Seewetterdienst. Ze zijn een toonbeeld van "Deutsche gründlichkeit", maar ik had inmiddels wel geleerd dat je de buienwaarschuwingen vaak met een korrel zout moet nemen. Ook nu leek het me zeer onwaarschijnlijk dat er onweer met zeer zware windstoten op komst was. Het was weliswaar bewolkt, maar de bewolking was laag en bovendien niet erg dik, hier en daar zag je het blauw er doorheen. Bovendien stond de barometer, die de dag ervoor behoorlijk was gedaald, alweer tamelijk hoog en was hij nog steeds aan het stijgen. Bepaald geen indicaties voor onweer met zware windstoten. Ik besloot daarom eigenwijs van mijn eigen weerswaarneming uit te gaan en me niets van de buienwaarschuwing aan te trekken.

Met een vrij krachtige wind in de rug en alleen de genua uitgerold, koerste ik richting Bagenkop. Bij voordewindse of ruimewindse koersen heeft het schip altijd de neiging om te gaan rollen, maar omdat de golven zeker in het begin niet veel hoger waren dan op het IJsselmeer, viel dat reuze mee. De temperatuur was weliswaar lang niet meer zo hoog als de dag ervoor, maar er vielen steeds meer gaten in de bewolking en de zon kreeg de overhand. Toen ik een paar uur had gezeild loste de bewolking zelfs helemaal op. De Seewetterdienst waarschuwde echter nog steeds voor onweersbuien met zeer zware windstoten. Ik heb verschillende malen met Duitse zeilers over deze overdreven buienwaarschuwingen gesproken. Ze vertelden me dat er een jaar of tien geleden een hoop ongelukken op het water zijn gebeurd omdat de Seewetterdienst een buienfront met zeer zware windstoten niet had aangekondigd. Er zijn toen rechtszaken aangespannen en sindsdien geeft de dienst al bij het geringste vermoeden een buienwaarschuwing af.

Toen ik de Deense territoriale wateren naderde zag ik iets vreemd op het scherm van de plotter. Op de kaart verscheen bovenin een wit gebied waarop wel Langeland en de andere Deense eilanden te zien waren, maar alle details, zoals boeien en getallen die de diepte aangeven, ontbraken. Toen ik het gebied had bereikt zag ik mezelf wel varen en ik zag ook de schepen om me heen, maar er verschenen geen details meer op het scherm. In mijn plotter zaten twee kaartjes: één die Groot-Brittannië en de zeeën er omheen bestrijkt, inclusief het grootste deel van de Noordzee, en een kaartje van het meest oostelijke deel van de Noordzee, Denemarken en de wateren ten noorden en ten oosten daarvan, ongeveer tot Polen. De plotter schakelt automatisch over van de ene op de andere kaart, je merkt er niets van. Wat er gebeurde zou mogelijk veroorzaakt kunnen zijn doordat het Oostzee-kaartje losgeschoten was en daarom niet goed contact maakte. Dat had ik al eens eerder meegemaakt. Toen ik in het houdertje keek zaten beide kaartjes er echter goed in en bovendien verwachtte ik dat ik al vanaf Borkum op het tweede kaartje voer. Bij kaartenhandel Datema had ik voor mijn reis een nieuwe update op de kaartjes laten zetten. De mevrouw van de winkel vertelde me dat dat nog een hele toer was geweest, omdat de verschillende gebieden van de kaarten stuk voor stuk gedownload moesten worden. Wellicht was er bij het downloaden van het kaartgebied waar ik nu voer iets misgegaan.

Alleen op de papieren kaart naar Bagenkop of desnoods naar Kopenhagen varen, zou wel lukken, mits het zicht goed was. Maar zonder elektronische kaart kon ik mijn tocht tussen de West-Zweedse en Noorse scheren wel op mijn buik schrijven. Wellicht kon Datema een nieuw kaartje opsturen. Het was nu zaterdagmiddag en de winkel zou pas weer dinsdag geopend zijn. Ik besloot daarom om direct te bellen. Eerst had ik geen verbinding, maar toen ik wat dichterbij Langeland kwam kreeg ik contact. Ik had nog een vraag voor Datema: op het scherm was ook de mededeling verschenen dat mijn “abonnement voor refreshment” verlopen was. Wat betekende dit nu weer? Hield het een met het ander verband? De winkelmedewerker beloofde het uit te zoeken en me dinsdagmorgen terug te bellen. In de haven van Bagenkop kon ik nog eens rustig kijken wat er aan de hand was. Ik liet de plotter aanstaan en haalde het kaartje van Groot-Brit-

tannië en de Noordzee er even uit. Tot mijn verbazing en opluchting verschenen ineens alle details van de Deense wateren op het plotterscherf. Het ene kaartje werkte het andere blijkbaar tegen. Waarschijnlijk waren de kaartjes wel goed, maar was het probleem te wijten aan de plotter. Ik belde Datema weer op om dat door te geven. De medewerker had al contact opgenomen met de helpdesk van Navioncs, de producent van de kaarten, en gaf me het adres en telefoonnummer van de Navionics-dealer in Kopenhagen, voor het geval dat er toch nog problemen waren. De mededeling van het verlopen van het refreshmentabonnement was volgens hem alleen verschenen omdat de periode waarbinnen er nog gratis downloads op het kaartje gezet konden worden, op de dag van mijn oversteek verlopen was.

's Avonds heb ik nog een mooie wandeling gemaakt over de keileemkliffen aan de zuidpunt van Langeland. Toen ik weer terug was op de boot was het te koud om buiten te zitten. Ook in de kajuit werd het behoorlijk fris, het was weer kacheltjesweer. De volgende morgen scheen de zon volop en de barometer was weer behoorlijk gestegen. Het was mijn bedoeling om langs de oostkust van Langeland naar het noorden te varen en dan vervolgens via de wateren tussen Seeland en Lolland, Falster en Mön koers te zetten naar Kopenhagen. Het was een route die ik goed kende, ik had hem in 2012 en verleden jaar ook gevaren, maar dan in omgekeerde richting. De Seewetterdienst verwachtte zuidwestenwind kracht vijf, ideaal omdat ik naar noordoosten moest. Met deze windrichting en windsterkte kon ik een behoorlijke klapper maken. De eerstvolgende haven was Spodsbjerg, maar daar zou ik waarschijnlijk al in minder dan drie uur zijn. Ik wilde proberen om naar Dybvig, een leuk, beschut haventje op het eiland Fejø, te varen. Vorig jaar had ik dat ook bezocht. Heel misschien kon ik nog doorvaren naar Vordingborg. De Seewaterdienst had uiteraard weer een buienwaarschuwing in petto, weliswaar iets minder dramatisch dan de dag ervoor: kans op buien met windstoten van zeven beaufort. Er dreven wat lage cumuluswolkjes, maar dat die met deze barometerstand ooit het buienstadium zouden bereiken, leek me hoogst onwaarschijnlijk. Ik besloot om ook deze buienwaarschuwing met een flinke korrel zout te nemen en de trossen los te gooien.

Toen ik de haven uit was en de genna had uitgerold, was de windkracht ongeveer vier, maar voor de oostkust van Langeland nam hij toe tot een dikke vijf en aan het eind van de middag was hij soms begin zes. Bij het ronden van de zuidpunt van Langeland had ik een schitterend uitzicht op de zon beschenen keileemkliffen waarover ik de vorige avond gewandeld had. Ook het uitzicht op de bossen en glooiende landerijen langs de oostkust was mooi. Ik voer pal voor de wind en dan is, zeker op zee met een vrij krachtige wind, de genna voldoende om een flinke snelheid te halen. Door het water liep het schip ruim zes en soms zeven mijl, maar omdat ik het geluk had dat ik in de Grote Belt een flinke stroom in de rug had, klokte ik over de grond meestal acht en soms zelfs negen knopen. De wind was behoorlijk fris, maar omdat het de meeste tijd zonnig was, was het met zeilkleding aan in de kuip toch behaaglijk. Om een uur of zes was ik bij Fejō. Als ik nog een uurtje of drie had door gezeild was ik in Vordingborg geweest, maar ik vond het welletjes. Mijn maag begon te knorren en ik had in zeven uur een afstand afgelegd waar ik verleden jaar twee dagen over had gedaan. In het haventje wilde ik afmeren aan hogerwal, wat niet altijd eenvoudig is als je alleen bent, maar een paar vriendelijke Denen pakten gelukkig mijn lijnen aan.

De volgende morgen heb ik eerst even een stukje gefietst om inkopen te doen bij het supermarktje. Vorig jaar was ik in september op het eiland en zag alles er een beetje herfstig uit. Nu was alles frisgroen en stonden de meidoornhagen langs de landwegen en rondom de weilanden allemaal in volle bloei, schitterend! De wind was weer zuidwest, maar hij was een stuk minder krachtig dan de vorige dag, hooguit vier beaufort. Toen ik het smalle havengeultje uitvoer merkte ik dat de stevige wind van de vorige dag ervoor gezorgd had dat er flink wat water uit het zuidwestelijke deel van de Oostzee was weggeblazen. Het alarm van mijn dieptemeter ging verschillende malen af, terwijl dat bij het binnenvaren niet gebeurd was. Ik moest eerst een stuk ruim water over waar echter uitgestrekte ondieptes liggen die niet zijn gemarkeerd door boeien. Alleen liggen er op sommige plekken tussen de ondieptes kardinale tonnen die een doorgang markeren. Bij de laatste doorgang ging het even mis. Toen ik vlakbij een boei was die ik ruim ten oosten wilde passeren ging het dieptealarm af. Ik keek snel op de papieren kaart waarop ik mijn koers had uitgezet, maar daar

stond op deze plek geen ondiepte aangegeven. Helaas lag ik vrijwel direct vast. Ik zette snel de motor aan en draaide het schip zo dat de fok bak ging staan. Toen het een beetje ging hellen was ik weer snel los. Ook op de elektronische kaart zag ik geen ondiepte, maar toen ik flink inzoomde zag ik dat er precies op dit plekje een kleine ondiepte was die waarschijnlijk nog wat ondieper was geworden door de relatief lage waterstand.

Na dit akkefietje werd de tocht een stuk relaxter, te relaxt eigenlijk want de wind nam geleidelijk af tot niet meer dan windkracht drie. Ik had op de motor verder kunnen varen, maar ik koos ervoor om met een mijltje of drie verder te zeilen en dan maar een uurtje later aan te komen. Vordingborg was niet zo ver meer weg en op het water was het aangenaam toeven. Om een uur of vijf voer ik de jachthaven binnen. Ik vond snel een box waarin ik met de kop in de wind kon aanmeren. Vanuit de kuip genoot ik tijdens het avondeten van het mooie uitzicht op de glooiende, schuin oplopende kust. Na het eten heb ik nog een wandelingetje gemaakt over de heuvel met de restanten van de immense middeleeuwse burcht waaraan Vordingborg zijn naam ontleent. Ik heb ook nog even de fraaie botanische tuin bezocht.

De volgende morgen was het weer zonnig weer. Toen ik de haven uitvoer stond er een zwak westenwindje. Ik hees het grootzeil en rolde de genua uit, maar de wind bleek te zwak om veel vaart te maken. Net nadat ik de motor had gestart en de wind helemaal weggevallen was, stak er een oostenwind op, voor mij dus een tegenwind. Kruisen in de vrij smalle geul was geen optie, er zat niets anders op dan op de motor oostwaarts te varen. De zuidkust van Seeland is erg mooi. Stukken loofbos en glooiende weilanden en landerijen wisselen elkaar voortdurend af en soms staat er een statig landhuis of een popperig vakwerkhuisje met een rieten dak langs het water. Hier en daar was een visser in zo'n typisch Scandinavisch lichtblauw geverfd houten bootje met zijn netten in de weer. Zoals bijna overal in Denemarken is de vaargeul betond met dunne staakboeitjes die vrij ver van elkaar liggen. Vanwege het vele groen langs de oevers waren vooral de groene boeien moeilijk te zien. Een paar arendsogen en een goede verre kijker zijn hier een must. Onderweg moest ik onder drie hoge bruggen door. Mijn masthoogte is vanaf de waterlijn 12,5 meter en de bruggen zijn

allemaal minimaal 20 meter hoog, geen enkel probleem dus. Bij de laatste brug gebeurde er iets vreemds. Ik had al gezien dat er onderhoudswerkzaamheden werden verricht. Bij één van de pijlers lag een werkbootje en onder de brug hingen steigers waarop mensen aan het werk waren. Vlak voordat ik er onderdoor wilde varen, hoorde ik boven mij een sirene. Ik keek omhoog en zag een man in een gekleurd hesje met een megafoon in zijn hand naar me gebaren dat ik niet door mocht varen. Ik draaide snel van de brug weg. Eerst dacht ik dat de sirene bedoeld was om schepen te waarschuwen dat ze niet onder de brug door mochten, maar toen ik weer omhoog keek zag ik dat het de sirene van een ambulance was. Het verkeer op de brug stond stil en de ambulance reed de brug over. Nadat dat gebeurd was gebaarde de man dat ik verder mocht. Waarom een schip niet onder een brug door mag varen als er een ambulance overheen rijdt, is voor mij een raadsel.

Omdat ik kort na deze vreemde brugpassage naar het noorden moest, had ik geen tegenwind meer en kon ik weer zeilen. Mijn bestemming was Rödvig, een haven aan de zuidoostkust van Seeland, even ten westen van de ingang van de Sont. Om er te komen moest ik schuin de Fakse Bocht oversteken, de grote baai tussen het zuidoosten van Seeland en Mön, maar eerst moest ik een flink stuk door een nauw, sterk kronkelend geultje. Omdat ik voortdurend op de kaart moest kijken waar ik was en welke koers ik moest varen, goed op de boeien moest letten en bovendien telkens de stand van mijn zeilen moest veranderen, was het hier echt 'multitasken'. Ik voer aan de wind en de genua vormde daardoor een grote dooie hoek. Een paar maal had ik vrij laat in de gaten dat ik vlakbij een boei was, maar alles ging gelukkig goed. Ik had het mezelf natuurlijk een stuk makkelijker kunnen maken als ik hier op de motor had gevaren, maar ik ben altijd blij als ik die uit kan zetten, ik ben nu eenmaal een echte zeiler. Toen ik de geul uit was en op zeer ruim, rustig water voer, kon de stuurautomaat het werk van mij overnemen en had ik de tijd om lekker wat te lezen.

's Avonds heb ik na het eten nog een leuk fietstochtje gemaakt naar Stevns Klint, de krijtrotsen aan de zuidoostpunt van Seeland. Op de rand

van die rotsen staat een klein middeleeuws kerkje met een zadeldaktorentje. In 1928 is er een stuk van de rotswand met het koor van het kerkje erop in zee gestort. Ik was er al twee maal langs gevaren, maar ik wilde nu wel eens zien hoe het er vanaf de wal uitzag. Aan de zee kant is het fundament van het kerkje verstevigd door een betonnen constructie en naast het kerkje kun je via een trap op het stenige strand onderaan de rotsen komen. Ik heb er even een wandelingetje gemaakt. Vergeleken met de imposante krijtrotsen van Mön, die 145 meter hoog zijn, zien deze rotsen met hun hoogte van maximaal 41 meter er vanaf zee vrij laag uit, maar als je er onder staat is het een indrukwekkend gezicht, zo'n witgrijze rotswand met daar helemaal bovenop het kerkje.

De volgende dag was het alweer stralend weer. Ik wilde nu de Sont door, naar Kopenhagen. De wind was zuid, wat betekende dat ik pal voor de wind naar de hoofdstad van Denemarken kon varen. De verwachte windkracht was drie beaufort en dat is bij een voordewindse koers te weinig om voldoende vaart te maken. Ik ging er vanuit dat ik het hele traject op de motor zou moeten varen en gooide daarom de tank vol diesel. Er stond echter meer wind, ruim windkracht vier. Omdat ik weer het geluk had dat ik stroom mee had, liep het schip ruim 5 knopen, voldoende om binnen een uur of zes in Kopenhagen te zijn. Ook nu was het weer ongelooflijk helder. Toen ik de zuidoostpunt van Seeland rondde en de Sont opdraaide, kon ik de hoge Sontbrug tussen Kopenhagen en Malmö, bijna 50 kilometer verderop, al duidelijk zien. Ik voer ver buiten de grotescheepvaartgeul, veel schepen waren er niet en ik kon weer rustig een boek lezen, om de vijf minuten even om me heen kijkend of er misschien een vissersboeitje of een schip was waarvoor ik moest uitwijken. Toen ik Kopenhagen dicht was genaderd, veranderde de situatie. Er stak plotseling een vrij krachtige, vlagerige noordwestenwind op. Lezen was er niet meer bij en het schip ging in de vlagen behoorlijk schuin. Omdat het een



Vordingborg, toren van de middeleeuwse slotruïne.



Het kerkje op de krijtrotsen van Stevns Klint.

"De Geus" december 2015



Kopenhagen, Christianshavn.



Binnenplaats van Kronborg, het voormalige tolslot aan de Sont.
"De Geus" december 2015

landwind was, werd het ineens ook een stuk warmer. Hoog aan de wind kon ik nog doorzeilen tot de Bomløb, het brede water dat dwars door Kopenhagen loopt.

Het naderen van een grote stad vind ik nog steeds één van hoogtepunten van mijn reizen. Kopenhagen was ik in 2012 al eens binnengevaren, maar ook nu was het weer genieten. Voor me zag ik de vele torenspitsen van de stad steeds groter worden en aan stuurboord passeerde ik het paleis Amaliënborg met daarachter de fraaie vergulde koepel van de marmeren domkerk. Het was wel flink uitkijken geblazen. Er voeren nogal wat speedbootjes, uit de zijkanalen schoten onverwacht rondvaartboten het brede water op en er staken voortdurend veerponten over. Ik wilde weer een plekje zien te vinden in Christianshavn, aan de oostkant van het centrum van de stad. De gracht die daar toegang toe geeft kon ik vrij gemakkelijk vinden, maar daar wachtte mij een verrassing. Er lag een brug die er in 2012 nog niet was. Hij zag er op het eerste gezicht niet uit als een draai- of ophaalbrug. Er hingen wel lichten voor, maar die brandden niet. Even dacht ik dat ik me vergist had en een verkeerde gracht was binnengevaren, maar achter de brug zag ik duidelijk de masten van de schepen die in de Christianhavn lagen. Toen ik even op de kaart keek om te kijken of ik de haven misschien op een andere manier kon bereiken, verscheen er naast me op de wal een man in een gekleurd hesje, hoogstwaarschijnlijk de brugwachter, die me vertelde dat de brug over vijftien minuten geopend zou worden en dat ik zolang even op de wachtplaats moest aanmeren. De brug had een merkwaardige vorm, hij was aangelegd over een T-kruising van grachten en overspande geen twee maar drie oevers. Er zaten daarom twee beweegbare gedeelten in: één voor schepen die rechtdoor wilden en één voor schepen die naar stuurboord de Christianhavn in wilden. Zou je vanuit de Christianhavn naar stuurboord willen, dan zouden er dus twee brugdelen geopend moeten worden. Eén minuut voor half zeven werd de brug voor het verkeer, alleen fietsers en voetgangers, afgesloten en ging er een rood licht branden. Het brugdeel werd door een grote hydraulische zuiger omhoog geduwd, er ging een groen knipperend licht branden en toen dat niet meer knipperde mocht ik doorvaren.

Ook in de Christianhavn moest ik flink uitkijken. Het is één van de mooiste grachten van Kopenhagen, waar dan ook alle rondvaartboten doorheen varen. Telkens als ik om me heen keek of ik een plekje kon vinden, kwam er weer één aan en moest ik naar de kant. Net als in 2012 waren alle boxen bezet, maar er was nog een optie. De Christianhavn heeft nog een klein zijgrachtje, het Christianhavnkanal, daar had ik toen een plekje gevonden. Ik draaide het grachtje in en zag dat er helemaal aan het eind, vlak voor een verhuurstation van kajaks, nog een plaats langs de wal vrij was. Er hing weliswaar een bordje dat de plek over twee dagen gereserveerd was, maar dat was voor later zorg.

Ik was blij dat ik weer in dit leuke grachtje lag, vijftig meter van de plek waar ik in 2012 bijna een week had gelegen. Toen lag ik vlak voor de deur van een gebouw waar oud-zeelieden wonen, die vaak een praatje met me aanknoopten. Nu lag ik voor de deur van een Siciliaanse ijssalon waarvan de eigenaresse een Nederlandse vrouw bleek te zijn. Toen ze de volgende morgen de zaak opende en mijn Nederlandse vlag zag, kwam ze even naar de boot om een praatje te maken. Ze was eigenlijk kunstenaar, deed nog een kunstproject in Amsterdam en was hier twee jaar geleden verzeild geraakt omdat ze op de Biennale in Venetië een Deense kunstenaar had ontmoet die nu haar partner was. Het beviel haar hier goed, als ze in Nederland was ergerde ze zich vaak aan het vele gekanker en het gezeur over hoge belastingen. Mede omdat die in Denemarken veel hoger zijn, doet de overheid meer voor je. Voor mijn vertrek had ik gelezen dat de Denen volgens de internationale geluksindex het gelukkigste volk ter wereld zijn, met name vanwege de goede overheidsvoorzieningen.

Een klein beetje van dat Deense geluksgevoel viel mij ook ten deel toen ik 's middags dankzij de genereuze Deense belastingbetaler gratis kon genieten van de schitterende kunst in het Statens Museum, het 'Rijks' van Denemarken. Om de hele collectie te zien heb je zeker twee dagen of langer nodig. Ik was er maar een middag en moest dus een keuze maken. De collectie is opgesplitst per land en periode. Ik heb eerst de zalen met de Franse kunst tussen 1900 en 1920, m.i. de interessantste periode uit de geschiedenis van de moderne kunst, bezocht. Daarna heb ik genoten van de zeer uitgebreide collectie 17^e-eeuwse schilderijen uit de Zuidelijke

en Noordelijke Nederlanden. In de Franse zaal hing veel fauvistisch en kubistisch werk waarvan ik het meeste nog niet kende. In de zaal met werken uit de Gouden Eeuw hingen o.a. twee Rembrandts. Het viel me op hoe goed de informatie was. Er werd uitstekend beschreven wat het verschil was tussen de Leidse fijnschilders en de schilders uit Haarlem en hoe er gewerkt werd in het atelier van Rembrandt. Toen ik terugfietste naar de boot was het spitsuur, maar ik voelde me op de brede fietspaden een stuk veiliger dan in Amsterdam, waar je voortdurend rakelings gepasseerd wordt door scootertjes. Die zijn hier gelukkig niet, alleen moet je hier wel goed uitkijken voor passerende racefietsen. Wil je stoppen dan moet je dat aangeven door je arm schuin omhoog te houden.

Omdat ik nog een museum met moderne kunst had willen bezoeken en ik Kopenhagen een gezellige stad vind, had ik er graag nog een paar dagen willen blijven, maar de volgende dag was het schitterend zomerweer en dan vind ik het toch een beetje zonde om in een museum rond te lopen. Bovendien kon ik niet op mijn plekje blijven liggen en was mijn reisdoel niet Denemarken, maar Noorwegen, dat nog tamelijk ver weg lag. Omdat het weer de dagen erna een stuk slechter zou worden, wilde ik eerst een stukje noordwaarts varen en dan tijdens de dagen waarop het slecht weer zou zijn, weer een paar musea bezoeken. In mijn reisgidsje had ik gelezen dat er langs het noordelijk deel van de Sont een mooie fietsroute loopt waaraan drie bekende musea liggen: helemaal in het noorden het slot Kronborg in Helsingör, een klein maar zeer mooi museum in Niva, en daar-tussen, in Humlebaek, het bekendste museum voor moderne kunst van Denemarken, het Louisiana. Omdat Humlebaek een klein, idyllisch haven-tje heeft, besloot ik daar naartoe te zeilen. Van daaruit kon ik dan naar Helsingör en Niva fietsen.

Veel wind stond er in de Sont niet, hij was zuid maar net sterk genoeg om met een gangetje van 3,5 mijl voor het lapje noordwaarts te varen. De noordelijke Sont is een zeer mooi vaarwater. Bij Kopenhagen is het ongeveer tien kilometer breed en kun je bij een beetje helder weer Malmö zien liggen. Aan de Deense kant is de heuvelachtige kust bebost. Vlak langs het water staan veel huizen met strandjes en kleine jachthavens ervoor. Aan de Zweedse kant is de kust meestal hoger maar ook wat kaler. Ook

daar staat veel bebouwing. In het knusse haventje van Humlebaek vond ik snel een box. Twee vriendelijke Duitse dames die samen de boot naast mij bemanden, pakten mijn voorlijnen aan. Vanuit de kuip had ik een schitterend uitzicht op de hoge boomrijke kust. Na het eten heb ik er even een wandelingetje gemaakt.

De volgende dag ben ik eerst naar het museum in Niva gefietst. Het is heel klein, maar bevat wel een topcollectie, hoofdzakelijk Nederlandse schilderijen uit de 17^e eeuw, waaronder een Rembrandt en twee schilderijen van Jan Steen, en een zaaltje met Italiaanse en Duitse meesters uit de 16^e eeuw. Hoewel het zaterdagmiddag was, was er bijna geen mens in het museum, zelfs geen suppoost. De meeste bezoekers liepen in de tuin van de in bloei staande rododendrons te genieten. Ik heb daarom nog nooit zo in alle rust en van zo dichtbij een Rembrandt kunnen bewonderen. Vanaf een paar decimeter afstand kon ik de fijne penseelstreken van de grote meester zien. Het schilderij, een mooi portret van een 39-jarige vrouw, is vijftien jaar geleden gestolen maar gelukkig snel teruggevonden. Het leukste schilderij was van Jan Steen. Er staan vier kinderen op, twee broertjes en twee zusjes, die aan het eten en kokkerellen zijn. Ze hebben veel lol, maar dreigen er ook een beetje een puinhoop van te maken. Terwijl de oudste jongen een kat in zijn armen houdt reikt zijn broertje hem een lepel met pap of soep aan, maar hij vergeet daarbij dat hij het volle bord dat hij in zijn andere hand heeft, recht moet houden. De inhoud begint dus op de grond te druipen, iets wat bij ons pleegkind ook weleens dreigt te gebeuren als hij met zijn bord door de kamer loopt terwijl zijn aandacht op de televisie is gericht.

Op de tweede dag van mijn verblijf in Humlebaek heb ik het Louisianamuseum bezocht, waar het een stuk drukker was. Ik hoefde er niet naar toe te fietsen want het ligt vlak naast, of beter gezegd, schuin boven de haven. Het is een vrij klein, prachtig gelegen museum, te vergelijken met ons Kröller-Müller, waar wisselende collecties van hedendaagse kunst worden getoond. Ik vond vooral de beeldentuin, met veel werk van Moore en Giacometti, de moeite waard. Je hebt er een schitterend uitzicht over de Sont. De dag erna ben ik naar Helsingör gefietst om het imposante 16^e-eeuwse slot Kronborg te bezoeken. Ons Muiderslot past er zeker tien keer in. Het

interieur is nog vrijwel helemaal intact en geeft een goed beeld van het leven van de Deense koningen die hier gewoond hebben. Het slot is helemaal gefinancierd uit de tolgelden die hier door de passerende schepen moesten worden betaald. Aangezien dat voor het overgrote deel Nederlandse schepen waren, is het grotendeels met Nederlands geld gefinancierd. Een deel daarvan vloeide wel weer terug, want een groot deel van de schilderijen in het slot is werk van Hollandse meesters.

De volgende dag heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik naar Zweden gevaren. De wind woei niet meer zo krachtig als de twee dagen ervoor, maar hij zat nog steeds in de noordhoek, voor mij dus vrij ongunstig. Eerst moest ik de noordelijke Sont door naar Helsingör en daar wilde ik oversteken. Op de stroomkaart stond dat er bij een noordenwind in de Sont bijna altijd een sterke stroom van noord naar zuid loopt. Ik had inderdaad stroom tegen, maar door zo dicht mogelijk onder de kust te varen kon ik profiteren van een vrij krachtige neer en was ik op de zeilen nog sneller bij Helsingör dan de dag ervoor op de fiets. Vanaf het water kon ik nu het schitterende tolslot Kronborg zien zoals de zeelieden die hier hun portemonnee moesten trekken het gezien hebben. Zij zullen er ongetwijfeld met minder genoegen naar hebben gekeken.

Bij de uitgang van de Sont kwamen er vanaf het Kattegat een paar schepen aan en vanaf de Sont voeren een paar schepen richting Kattegat. Het duurde daarom even voordat ik kon oversteken. Toen ik uit Humlebaek vertrok was het geheel bewolkt, maar langzamerhand brak de zon steeds meer door en boven het Kattegat loste de bewolking zelfs helemaal op. In de Sont was het hele traject goed bezeild en vanaf Slot Kronborg kon ik hoog aan de wind een behoorlijke slag naar het noorden maken. Op een gegeven moment kwam ik echter zo dicht onder de kust dat ik niet mee verder kon zeilen en de motor heb aangezet. Na een uurtje motoren boog de kust een beetje naar het noorden en kon ik in één slag naar mijn bestemming, het dorpje Mölle, zeilen.

De westkust van Zweden was het eerste stuk tamelijk vlak. Er is veel bebouwing, voor het overgrote deel witte, houten prefab-villaatjes in Scandinavische retrostijl, met een ruime tuin en een enorme vlaggenstok waaraan de Zweedse wimpel of vlag wappert. Bij Mölle veranderde de kust.

Het dorp ligt aan de voet van een hoge, beboste heuvelrug, de Kullen, die als een smalle landtong ver de zee in steekt. Vanaf Slot Kronborg had ik de heuvelrug al zien liggen. Het dorp wordt gedomineerd door een stenige heuvel waarop een groot, wit, rond 1900 gebouwd badhotel ligt. Omdat de zon overvloedig scheen en ik met de kop in de wind lag aangemeerd, kon ik 's avonds lekker buiten eten en van het uitzicht op de heuvels genieten.

De volgende morgen was buiten eten ook nog mogelijk, maar de zon verdween steeds meer achter de wolken. De verwachting was dat de wind nog dagenlang noordwest zou zijn, maar dat hij die dag zou krimpen naar zuidwest en zelfs zuid. Ik wilde hiervan profiteren en daarom een flink stuk varen. Varberg, ruim 50 mijl noordelijk, was met deze wind haalbaar. De windsterkte zou aanvankelijk 3 tot 4 beaufort zijn en later 4 tot 5 worden, ideaal om met halve tot ruime wind een lange afstand te overbruggen. Wel kon de wind aan het eind van de dag toenemen tot windkracht 6. Een windwaarschuwing werd er echter niet afgegeven en de barometer stond nog tamelijk hoog. Met windkracht 6 zeil ik liever niet meer, maar bij een ruime koers kan het schip dat makkelijk hebben. Vervelend was wel dat er ook regen werd verwacht, maar dat moest ik maar voor lief nemen. De vraag was welke zeilen ik nodig had. Bij ruime koersen en een vrij krachtige tot krachtige wind vaar ik het liefst alleen op de genua. Die is gemakkelijker te reven en in te nemen dan het grootzeil en dus veiliger, maar toen ik nog in de haven lag was de windkracht nog maar eind 3 begin 4. Met halve wind loop je dan zonder grootzeil een mijltje minder, wat op zo'n grote afstand natuurlijk behoorlijk doortikt. Bovendien moest ik eerst nog een stuk hoog aan de wind zeilen om de kaap van de Kullen te kunnen ronden. De kans dat dat in één slag zou lukken zou groter zijn als ik ook op het grootzeil voer. Ik besloot daarom om ook dat erbij te zetten.



Zweden, de hoge rotskust van de Kullen.



Varberg, wachtershuizen bij het oude vestingslot.

"De Geus" december 2015



Avondstemming in de haven van Varberg.



Scherenkust bij Gottskär.

“De Geus” december 2015

De tocht begon veelbelovend. De windsterkte was ideaal, ik liep hoog genoeg om de kaap van de Kullen in één slag te kunnen ronden en het uitzicht op de hoge, ruige kust van de Kullen was schitterend. Het was behoorlijk helder en de hoge heuvelrug was nog uren te zien. Na een uur begon het licht te regenen, maar in de beschutting van de buiskap had ik er niet veel last van. Gaandeweg werd de bewolking echter steeds dikker en begon het harder te regenen. Het zicht verslechterde en de kust was niet meer te zien. De wind nam ook steeds meer toe, rondom me verschenen steeds meer schuimkoppen en de golven werden alsmaar hoger. In vlagen gaf de windmeter soms 28 knopen aan, dik windkracht 7. Al met al werd het een behoorlijk ruige tocht, één van de ruigste die ik tot nu toe op mijn reizen heb meegemaakt en ik heb ook bijna nooit zo snel gevaren. Door het water liep het schip zo'n 9 mijl en over de grond een mijltje minder. Omdat ik zo snel mogelijk in Valberg wilde zijn, voer ik zo lang mogelijk met volle zeilen, maar op een gegeven moment, toen de wind steeds meer kromp en ik zelfs bijna voor de wind zeilde, heb ik de genua ingenomen. Hij sloeg al om de stag, maar ik kreeg hem gelukkig goed ingerold. Omdat het schip behoorlijk rolde, zwiepte de punt van de giek soms door de golf toppen. Twee maal sloeg er een golf in de kuip, maar ik had de kajuitopening gelukkig goed afgesloten. Minder leuk was dat een van de pijpen van mijn zeilbroek wat naar boven was gekropen, waardoor er wat water in mijn laars was gekomen. Ook waren de uiteinden van mijn mouwen een beetje nat en was er wat water in mijn nek gelopen. Vanwege het voortdurende rollen had de stuurautomaat het behoorlijk moeilijk en ben ik zelf gaan sturen. Dat had niet alleen het voordeel dat het schip beter op koers bleef, het was ook een goed middel om warm te blijven.

Ik twijfelde er niet aan dat ik veilig in Valberg zou aankomen, maar ik maakte me wel zorgen over het strijken van het grootzeil. Ik moest dan even op de motor recht tegen de harde wind en de hoge golven invaren en daarbij een snelheid van minimaal 3 knopen halen, anders zou het schip onbestuurbaar zijn. Zou dat niet lukken dan moest ik maar zeilend de haven binnenvaren en het zeil daar strijken. Ik was dan echter wat minder manoeuvreerbaar. Om een uur of zes was ik Valberg al dicht gendard, maar vanwege het slechte zicht was de stad nog niet te zien. Op

een gegeven moment zag ik wat grijze gebouwen opdoemen. Het werd nu langzamerhand tijd om het grootzeil te strijken, maar voordat ik de motor startte, moest er eerst nog een vervelend klusje geklaard worden. Bij het inrollen van de genua had de wind zo hard aan het zeil gerukt dat één van de schoten met achtknoop en al door het blok was geschoten. De schoot sleepte nu door het water en ik wilde niet het risico lopen dat hij in de schroef zou komen. Het kostte wat moeite, maar liggend op mijn buik in het gangpad lukte me het om de schoot uit het water te vissen. Ook het strijken van het zeil ging goed. De motor was sterk genoeg om het schip met zo'n mijltje of 4 recht tegen de harde wind en de hoge golven in te laten varen. Ik had mijn koers naar de haven uitgezet vanaf de verkenningston, maar die was nergens te zien. Gelukkig wist ik dankzij de plotter precies waar ik was en de geleidelichten hielpen mij ook goed bij het vinden van de haveningang. Het binnenlopen verliep probleemloos, al moest ik wel even uitwijken voor een vrachtschip dat naar buiten kwam. Ik was daarom blij dat ik het grootzeil al gestreken had. Omdat Valberg een zeer ruime, beschutte haven heeft had ik alle ruimte om mijn grootzeil op te binden, mijn willen buitenboord te hangen en mijn lijnen in orde te maken. Meestal doe ik dat allemaal voordat ik een haven binnenloop, maar op een slingerend en stampend schip dat meters de lucht ingaat, is dat vragen om ongelukken.

De volgende dag stond er een vrij krachtige noordwestenwind en ik besloot om niet uit te varen. Omdat er bij de jachthaven twee wasmachines en drogers waren, kon ik mooi mijn natte kleding wassen. Ik wilde ook een prepaidkaart voor mijn notebook kopen. Omdat ik in Nederland een router had gekocht, had ik gehoopt van wifi-verbindingen gebruik te kunnen, maar dat was me alleen in Cuxhaven met veel moeite gelukt. Het reisverslag voor het thuisfront lag al op verzending te wachten, maar in Humlebaek was de wifi, net als overal elders, te zwak om contact te kunnen maken met Gmail. De aanschaf van het prepaidkaartje kostte meer tijd dan ik verwacht had. Omdat de dienstdoende winkelmedewerker er niet in slaagde om het programma van de dongel te installeren moest ik de volgende morgen weer terug naar de winkel omdat er dan een meer ervaren collega aanwezig zou zijn. Die slaagde er na een half uur ploeteren gelukkig wel in om het programma te installeren, gelukkig nog net op tijd,

want daarna ging de winkel het hele weekend dicht omdat het 19 juni was, de eerste dag van het midzomerfeest, één van de belangrijkste feesten in Zweden. Op 20 juni viert men dat in huiselijke kring en op 19 juni vindt de openbare viering plaats. Op de markt werden bloemenkransjes verkocht die de meisjes en vrouwen op hun haar dragen en in een park vlakbij bij de haven stond een meiboom waaromheen door een grote groep mensen gedanst werd op Zweedse volksliedjes. Een kenner van volksliedjes ben ik bepaald niet, maar veel melodieën kwamen me bekend voor. In één ervan meende ik de melodie van de Drikusman te herkennen.

Verder heb ik nog een bezoek gebracht aan het enorme vestingslot dat op een hoge heuvel naast de haven staat. Het dateert uit de 14^e eeuw, maar heeft aan het eind van de 16^e eeuw zijn huidige vorm gekregen op basis van tekeningen van een Nederlandse militair architect. Helaas was het museum dat erin gehuisvest is, vanwege het midzomerfeest gesloten. Zomers was het op de eerste dag van het midzomerfeest bepaald niet, de festiviteiten rondom de meiboom werden zo nu en dan verstoord door een herfstachtige bui, maar de volgende dag leek het toch een klein beetje zomer te worden. Omdat er 's morgens bijna geen wind stond en de zon volop scheen, was het in ieder geval niet meer guur. Toen ik in de loop van de morgen de haven uitvoer, leek het even een motordag te worden, maar al spoedig kwam er wat wind, helaas uit het westnoordwesten. Het was wel mijn ideale zeilwind, eind 3 begin 4. Als ik hiervan wilde profiteren zat er niets anders op dan eerst een flinke slag naar het zuidwesten te maken. Mensen die mij op marinetraffic.com hebben zien varen, zullen wellicht gedacht hebben dat ik weer terugvoer naar Denemarken. Toen ik een mijl of vier uit de kust was, zag het ernaar uit dat ik in één lange noordelijke slag tenminste drie van de vijf havens die op mijn programma stonden, kon bereiken. Het was glashelder, boven land dreven nogal wat bloemkoolwolken die wellicht aan het einde van de middag konden uitgroeien tot buien en ik had een mooi uitzicht op de kust, die hier zeer afwisselend is en een grillige kustlijn heeft. Diepe baaien en ver uitstekende landtongen wisselen elkaar af en landinwaarts liggen hoge, beboste heuvelruggen. Boven zee won de zon het steeds meer van de wolken en werd het zelfs helemaal onbewolkt. Valt de wind weg als de zon steeds meer doorbreekt dan zeggen de zeelieden "De zon vreet de wind op",

maar deze zeemanswijsheid ging nu niet op, de wind nam juist toe. Het Zweedse weerbericht en Windfinder hadden windkracht 3 tot 4 voorspeld, maar hij werd gaandeweg 4 tot 5 en toen de bewolking helemaal verdwenen was, zelfs dik 5. Het schip loopt dan prima, maar ik vind het wat minder comfortabel varen.

Om een uur of twee was ik al in de buurt van de eerste twee havens die op mijn lijstje stonden, maar ik vond het nog veel te vroeg om te stoppen. Om half vier kwam de volgende haven, Gottskär, in zicht. Die ligt ver in een fjord, wat betekende dat ik een omweg moest maken. De kust boog hier naar het noordwesten en ik kon daarom de volgende twee havens niet in één slag bereiken. Omdat de wind ook nog wat toenam besloot ik de fjord in te varen. Spijt had ik er niet van, de heuvelachtige oevers waren schitterend. Bij de ingang van de fjord lagen als een soort poortwachters vier kale rotseilanden. Aan één ervan zag ik een zeiljacht met zijn neus tegen de rotsen op het hekanker aangemeerd liggen, maar daar waagde ik me maar niet aan. In de jachthaven vond ik snel een vrije box waarin ik met mijn neus in de wind kon liggen, maar ik werd hier wat hardhandig geconfronteerd met de vaak boot- en bemanningsonvriendelijke Zweedse aanlegfaciliteiten. Ik heb daarover al in mijn vorige verslagen geschreven. Bolders of steigerklampen, waar je gemakkelijk je lijnen om kunt gooien, zie in Zweden bijna niet. Ook hier waren ze niet aanwezig. Wel zat er op de steiger precies voor de boeg een rechtopstaande ring, maar mijn pogingen om daar een lijn overheen te gooien hadden geen effect omdat hij er vanaf schoot. Mensen die mijn lijnen aan konden pakken waren er niet en de enige mogelijkheid om dan aan te meren is met de motor heel zachtjes de boeg tegen de steiger te drukken. Dat lukte hier ook prima, maar helaas bleek er op de houten rand van de steiger een metalen strip te zitten, zodat mijn boeg een klein deukje opliep. Met een likje polyesterplamuur en wat polijstpapier is dat vrij makkelijk weg te werken, mijn schip vertoont wel meer littekens, maar leuk is anders. Toen ik later over de steiger liep viel het me op dat bijna alle schepen bepantserd waren met een metalen of koperen boegstrip. Die heb je hier inderdaad wel nodig.

De volgende vraag was hoe ik mijn lijnen moest bevestigen. Behalve de ene rechtopstaande ring recht voor de boeg zaten er geen ringen op de

steiger. Door een voorlijn door die ring te halen kon het schip niet meer achteruit, maar je wilt natuurlijk ook dat je lijnen zijwaartse krachten kunnen opvangen. Daartoe waren er ongeveer iets voor het midden op de drijfbalken aan weerszijden van de boot ringen gelast. Je had hier dus geen twee, maar drie voorlijnen nodig, die bovendien door de slechte bereikbaarheid van de ringen moeilijk te bevestigen waren. Hoogst onhandig allemaal, en dat in Zweden, land van kwaliteitsproducten zoals Hallberg-Rassy en Volvo, en het zeer rationeel georganiseerde Ikea. Mijn ergernis werd echter ruimschoots gecompenseerd door het prachtige uitzicht op de fjord en de heuvels rondom het baaitje waarin de jachthaven lag. In de kuip zat ik goed beschermt en was het in het namiddagzonnetje behaaglijk warm.

Mijn plan was om de volgende dag naar Gothenburg te varen. De wind was weer noordelijk maar het woei lang niet meer zo hard al de dag ervoor, hij was meer zwak dan matig, en de zon liet zich regelmatig zien. Ik heb eerst nog geprobeerd om te zeilen, maar omdat dat niet erg opschoot heb ik het traject op open zee grotendeels op de motor afgelegd. Rond een uur of drie bereikte ik het gebied van de Gothenburger scheren. Daar nam de wind wat toe, zodat ik weer lekker kon zeilen. Ik had mijn koers uitgezet op een lange geul die het scherengebied in liep, maar op een gegeven moment was zeilen in de geul niet meer mogelijk omdat dat te hoog aan de wind was. Naast de geul was een breed, open water waarop ik wel naar het noorden kon zeilen. Er voeren veel zeiljachten. Aan de noordkant werd het begrensd door een aantal eilanden, maar ik zag op de kaart dat daartussen relatief brede en diepe doorgangen zaten. Als ik tussen die eilanden door zou varen kwam ik weer op de geul en stak ik bovendien een stuk af. Ik heb hier heerlijk gezeild. Hier en daar was een eilandje of lagen wat rotsen, maar die waren gemakkelijk te omzeilen. Na ongeveer anderhalf uur naderde ik de eilanden aan de noordzijde. Ik moest nu even uitzoeken waar de diepste doorgang zat en zoomde daarom in op de elektronische kaart. Tot mijn schrik zag ik dat ik me precies boven een kleine ondiepte bevond. Nog voor ik de steven kon wenden, volgde er een harde klap, ik zat tegen een rots! Een meter of tien schuin voor de boot zag ik de geronde rug van de rots een paar centimeter boven het water uitsteken. Razendsnel volgde ik de procedure om los te komen: schoten los, motor

volle kracht achteruit en toen dat geen effect had het schip met volle kracht door de wind draaien en de genua bak zetten. Dat had effect, nog geen minuut later was het schip al weer los. Voortaan zou ik me strikt aan de geulen houden, ook al voeren er daarbuiten nog zoveel boten. Op de motor voer ik zo snel mogelijk naar de geul, waar ik weer kon zeilen. Ook daar was het behoorlijk oppassen geblazen. De betoning was beperkt, meestal lagen er maar aan één kant boeien en het was er behoorlijk druk, vooral met tegemoet komende zeiljachten en snelle motorbootjongens die overal tussendoor scheurden.

Toen ik op de rivier de Göta kwam werd het gelukkig stukken rustiger. Ik had alle tijd om te genieten van het binnenvaren van Gothenburg, foto's te maken van de imposante gebouwen en mijn schip klaar te maken voor het aanleggen. Mijn bestemming was de jachthaven Lilla Bommen, in het centrum van de stad, waar ik twee jaar geleden bijna een week had doorgebracht. Ik vond snel een plek, twee boxen verwijderd van de box waar ik toen had gelegen. Daar lag nu een Nederlander die even een praatje kwam maken. Hij vertelde me dat de schepen die meededen aan de Volvo Ocean Race waarschijnlijk al morgen in Gothenburg zouden finishen en zouden aanmeren aan de kade pal tegenover de haven. Daar was een groot feestterrein ingericht. Men verwachtte in de jachthaven veel bezoekers en had daarom de liggelden ruim verdubbeld. Omdat hij de finish van de race wilde meemaken, had hij voor een week een box gereserveerd en moest daar maar liefst 1000 euro voor betalen. Lilla Bommen is de duurste haven die ik ken, twee jaar geleden betaalde ik er omgerekend 35 euro per nacht. Nu was ik voor twee nachten 150 euro kwijt.

Omdat ik zo snel mogelijk naar Noorwegen wilde, was ik aanvankelijk van plan om pas op de terugreis Gothenburg aan te doen. Ik wilde daar nog graag het Konstmuseum bezoeken. Aangezien het een regenachtige dag zou worden, leek het me beter om een middag in het museum door te brengen dan een druilerige dag op het water. Daarom had ik be



Gezicht op Gothenborg vanaf de Göta.



Grachtje in het centrum van Gothenborg.

“De Geus” december 2015



Het schip van het Nederlandse team, tweede in de Volvo Ocean race.

sloten om nu naar Gothenburg te gaan. Toen ik de volgende ochtend opstond kreeg ik echter spijt van mijn beslissing. Niet alleen vanwege het absurd hoge liggeld, maar ook vanwege het weer. Het was zonnig en er stond een zwak tot matig zuidoosten windje, waardoor het een stuk warmer was dan de dagen ervoor.

Omdat ik mijn voorraad Duvels en andere Belgische biertjes weer wilde aanvullen, heb ik 's morgens eerst een bezoekje gebracht aan de uitstekend gesorteerde staatsslijterij, vlakbij de haven. In Duitsland en Denemarken verkopen ze geen Belgische speciaalbieren en in Noorwegen zouden ze waarschijnlijk ook niet zijn te krijgen en bovendien onbetaalbaar zijn. Belgische bieren waren er helaas niet, maar tot mijn verbazing wel twee excellente Nederlandse speciaalbieren die ik nog niet kende, abdijbier van trappistenbrouwerij De Kievit uit Zundert en Vallen en Opstaan uit Bodegraven, beide voor een bijna Nederlandse prijs. Ik kan ze iedereen aanbevelen. Daarna ben ik naar het museum gelopen, aan de andere kant

van het centrum, een leuke wandeling van ongeveer twintig minuten. Mede vanwege het mooie weer was het gezellig druk in de stad. Op de terrassen en ook in de parken zaten veel mensen te lunchen.

Spijt van mijn bezoek aan het museum had ik bepaald niet. Het heeft een schitterende collectie. Behalve veel moderne kunst uit het begin van de 20^e eeuw, hangen er ook een aantal Nederlandse meesters uit de Gouden Eeuw, waaronder een zeer grof, bijna impressionistisch geschilderde Rembrandt, totaal anders dan de het fijn geschilderde portret dat ik een week eerder in het museumpje in Niva had gezien. Toen ik even naar buiten keek zag ik dat het ook echt museumweer was geworden. Het was grauw en grijs en het regende. Op de terugweg was het gelukkig weer droog, maar het was wel een stuk kouder geworden. Onderweg passeerde ik op één van de brede boulevards een café-restaurant met een overdekt terras, waar “husmanskost” werd aangeboden, een eenvoudige, goedkope maaltijd voor mensen die een keertje geen zin hebben om te koken. Na vier weken scheepskost had ik daar ook geen zin in en voor omgerekend nog geen 10 euro heb ik er genoten van een lekker visje met aardappelen en heerlijk klaargemaakte Zweedse spinazie. ‘s Avonds heb ik nog even een bezoekje gebracht aan het feestterrein van de Volvo Ocean Race. De verwachting was dat de schepen in de loop van de nacht zouden finishen, maar ze waren al aangekomen.

Na deze korte onderdompeling in het culturele en culinaire grotestadsleven, heb ik de volgende dag weer de natuur van de scheren opgezocht en ben ik verder noordwaarts gevaren, richting Noorwegen. Wat ik daar heb beleefd, kun je lezen in de volgende Geus.

Jaap van der Harst

Advertentie

Alles voor op het water



Kroese Watersport



Herenweg 119 (viaduct) 3645 DJ Vinkeveen
tel. 0297-263390 fax 0297-266441

e-mail: info@kroesewatersport.nl
www.kroesewatersport.nl

Alle merken jachtlakken, antifouling, epoxyproducten
Bootaccessoires, koelkasten, kooktoestellen, zeilkleding, zonnepanelen



Compleet programma



Watersleep

Zeilmakerij

Maakt
Buiskappen, hoezen, cabrioletkappen, zeilen
windkeringen, dekkleden
en repareert

020-468 2464
Internetstraat 14 box 111
1023 CV Amsterdam



www.watersleep.nl
info@watersleep.nl
Belt u eerst voor u komt?



Wij stellen u graag op de hoogte van onze leuke aanbieding voor u en uw *leden*. Sailinox levert roestvrijstalen producten voor de maritieme sector. Onder andere zwemtrappen, ankers, bolders en tuigage.

Door gebruik te maken van uw onderstaande, speciale korting als lid van watersportvereniging De Watergeuzen, doet u aantrekkelijk aankopen in onze uitgebreide en zeer specialistische webwinkel.

De Kortingscode is: WATERGEUZEN10

(10% korting op de producten voor de leden, 5% bonus voor de watersportvereniging over de aankopen in 2013.)

Ga naar onze webshop www.sailinox volg de aanwijzingen bij het afrekenen, het is heel eenvoudig en u heeft snel en verassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox



