

# DE GEUS

Jaargang 89 nr.3

September 2015

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

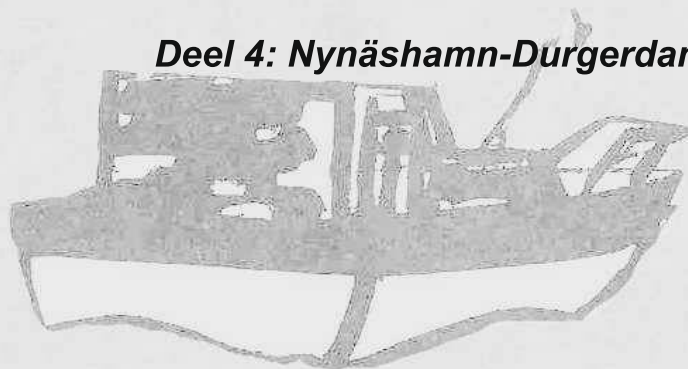
Opgericht op 6 oktober 1928

## **Inhoud**

- 5 Van de redactie**
- 6 Simon zegt...**
- 6 Zomerstalling**
- 9 Tewaterlating**
- 10 Wie weet wat?**
- 10 Hellingen en werkplicht Vinkeveen**
- 11 Reisverslagen:**

***Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten***

***Deel 4: Nynäshamn-Durgerdam***



## **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<sup>de</sup>  
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](mailto:gkhtaschner@gmail.com)

### **Havencommissaris Durgerdam**

Adri Erkelens  
Pruimenstraat 14a  
1033 KM Amsterdam  
T: 020 632 02 64  
E: [a.erkelens1@kpnplanet.nl](mailto: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](mailto:gijsvannoort@online.nl)  
Cc: [vanderharst.jaap@gmail.com](mailto: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](mailto:habiecht@hetnet.nl)

### **Financiën**

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

### **Internetadres:**

[www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl](http://www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl)  
gebruikersnaam: watergeus  
wachtwoord: 1928wsv

# Van de redactie

## Van de redactie

Beste lezer, toen de mei-Geus op de mat lag zul je wellicht gedacht hebben: “Wat ligt daar nou?”. Inderdaad, De Geus heeft een nieuw jasje gekregen, een beetje noodgedwongen, want de oude omslagen waren op en de drukker was het bestand daarvan kwijt. Collega-redacteur Gijs was dit voorjaar al bezig met het maken van een nieuw omslagontwerp, maar we waren er nog niet helemaal uit hoe dat eruit zou moeten zien. Het is dus best mogelijk dat de december-Geus een andere omslag heeft dan de mei-Geus en deze Geus.

Er is in mei nog meer misgegaan bij de drukker. Gijs had gevraagd om de foto’s in kleur af te drukken, maar helaas is alles per abuis zwart-wit afgedrukt. Jammer van de schitterende kleurenfoto van het onderwaterleven in het Grevelingenmeer die Willem Kooiman ons had toegezonden. We hopen dat het bij deze Geus wel goed gaat.

In deze Geus tref je van Wanda Koch-Starreveld een verslagje aan van een bijzondere tewaterlating en een vraag over de maakster van twee schilderijtjes in het clubhuis. Verder kun je in deze Geus lezen hoe het laatste gedeelte van mijn reis naar Finland en de Baltische staten is verlopen. Traditiegetrouw schrijft onze voorzitter in iedere Geus over bestuurstafelproblemen, maar deze keer was er niets te melden. Voor iedereen die in 2016 een nieuwe of andere zomerligplaats wil reserveren is het van belang om te lezen wat onze secretaris, Roel Habiecht, daarover schrijft. Verder is in deze Geus het hellingschema van de winterstalling aan de Diemerzeedijk afgedrukt. Het laat zien dat het seizoen er al bijna opzit. We hopen dat iedereen ervan heeft genoten, ondanks de nogal wisselvallige zomer, en dat het ook kopij oplevert voor de volgende Geus. In ieder geval veel plezier met het lezen van deze Geus.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Na al dat varen kunnen we straks eindelijk weer rustig klussen



## Zomerstalling 2016

Alhoewel de meeste boten nog in het water liggen wil ik alvast aandacht vragen voor 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 september 2015

### Opgezegd:

D. Guicherit

W.v.d.Braak

J. Visser

### Adreswijziging:

Rogier Schmidt, Amstel 84, 1017 AC Amsterdam

### Nieuw lid:

Hanny Bouwhuizen, Treilerstraat 112, 1503 JL Zaandam

## HELLINGSHEMA NAJAAR 2015

24 en 25 oktober buiten. 31 oktober en daarna; loods

Op eigen gelegenheid vóór 24/10:

Chris van der Laar	Peter Veenig	Jerre Halma
Allan Berndsén	Evert Voogel	André Dirkmaat
Ahmet Kiziltepe	Guus Taschner	Sander Bastiaan
A & T Oostveen	Maikel Blauw	

24 oktober	25 oktober	
Gerrit Heek *	Gijs van Noort *	
A. Verwerda	Pietjan Paul	
Stefan Kap	Niels Ruyter	
Anne Tigelaar	Johan Karper	
Mylene Smit	Mark Banning	
Maikel Homan		

31 oktober	1 november	
Jelle Schaaf *	René Duursma *	
R. Cornelissen	Chris Teijssen	
L. Smulders	Ton Broekhof	
Anne Stijkel	Rietbergen	
Ab Esenbrink	Johan Helling	

7 november	8 november	
Ton Huystee *	Bob Lambrechts *	
Kester Wagenvoort	Karin van der Meer	
Maud Kieft	Arno Ouwejan	
Anne Kliphuis	Wouter Herreman	
Ed Roelandse	Michiel den Beste	

De met een \* aangemerkte leden vragen wij die dag als hellingbaas te fungeren.

U dient zelf zorg te dragen voor het materiaal om uw schip te ondersteunen.

Vanzelfsprekend dient u ook zorg te dragen voor werkhandschoenen, werkschoenen met stalen neuzen en werkkleding.

Verder verwijzen wij naar de diverse publicaties die i.v.m. De veiligheid van het hellingen zijn verschenen.

## Tewaterlating

Op zondag 23 augustus gebeurde er aan de Diemerzeedijk iets heeeeeeeel bijzonders, iets wat al jaren niet meer is voorgekomen . Afgelopen twee jaar is ons enige jeugdlid bezig geweest in de loods een boot te bouwen, eigenlijk twee, want het is een catamaran.

Met soms wat aanwijzingen van haar vader maakte Tori van hout en epoxy **De twee hondjes**, die tegen vieren te water is gelaten. Echt gedoopt, hoorngeschal en kinderchampagne wegens de leeftijd van de eigenaar van dit heel nieuwe vaartuig.

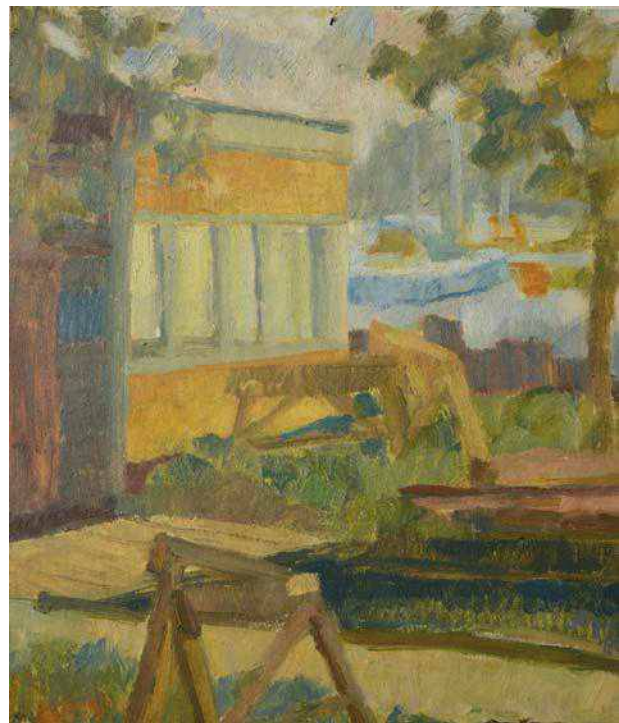
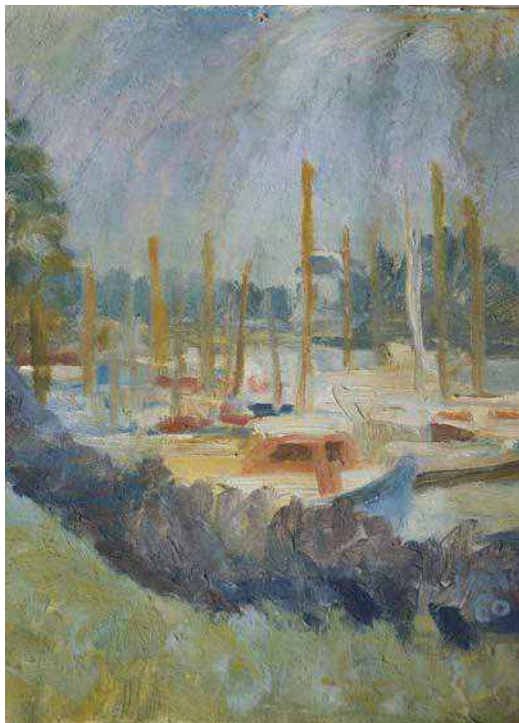
Ik wens je nogmaals een behouden vaart en vele veilige mijlen, Tori van Oostveen!

Wanda Koch-Starreveld.

## Wie weet wat?

In het clubhuis aan de Diemerzeedijk staan al jaren twee kleine schilderijtjes. Ik zou die graag in willen lijsten. Nu zou ik graag willen weten wie deze schilderijtjes gemaakt heeft. Michael Blauw heeft als kleine jongen gezien dat de werkjes gemaakt werden door een vrouw. Aangezien hij inmiddels ook Abraham gezien heeft moet dit al lang geleden zijn geweest, ik schat in de jaren '70. Als je de naam van de schilderes weet, wil je deze dan doorgeven aan mij? Mijn telefoonnummer is 0348471848.

Wanda Koch - Starreveld



## Hellingen en werkplicht in Vinkeveen

Op 17 oktober gaat men in Vinkeveen hellingen en op 10 en 24 oktober zal hier werkplicht gehouden worden.

# Met Nehalennia naar Finland en de Baltische staten

Verslag van mijn derde grote Oostzeereis

Deel 4: Nynäshamn - Durgerdam

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na mijn reis door de Estse en Finse wateren overgestoken ben naar Zweden en daar een mooie tocht tussen de Stockholmer Scheren heb gemaakt. Vanuit de grote marina van Nynäshamn, de laatste en zuidelijkste haven van dit scherengebied, wilde ik oversteken naar Arkösund, een tocht van rond de veertig mijl over open zee. Om er op tijd aan te komen moest de wind zeer gunstig zijn. De hele week had mijn weerstationnetje voor de dag waarop ik wilde oversteken zuidoostenwind voorspeld, ideaal voor een oversteek naar het zuidwesten. Maar helaas, op de dag zelf was de verwachting westenwind. Het Zweedse scheepvaartweer-bericht voorspelde echter dat hij later naar het zuiden en zelfs naar het zuidoosten zou draaien. Omdat de wind zwak zou zijn, besloot ik toch over te steken en dan maar op de motor te varen. Veel wind en golfslag stonden er aanvankelijk niet, zodat ik met gemiddeld 5,5 mijl richting Arkösund voer. Gaandeweg werd de wind echter sterker, maar hij begon ook steeds meer naar het zuiden te draaien. Als hij nog wat zou krimpen kon ik hoog aan de wind zeilend Arkösund in één slag kunnen halen, maar zover kwam het helaas niet. Ik moest nu kiezen: meer gas geven om op de motor tegen de steeds hoger wordende golven naar Arkösund te kunnen varen of mijn plan bijstellen en naar een haven varen die wel bezeild was. Omdat ik geen zin had om nog uren tegen de golven in te hakken, koos ik voor het laatste en arriveerde ik aan het begin van de avond niet in Arkösund maar in Oxelösund, zo'n veertien mijl noordelijker.

Voordat ik de haven binnenliep was al te zien dat het waarschijnlijk afgelopen zou zijn met het fraaie zomerweer. Ik was met een lekker zondagochtend- zonnetje de haven van Nynasshamn uitgevaren, maar nu was het helemaal bewolkt en woei het stevig. Omdat de wind zuid tot zuidoost

was stond er in de haven, die in het noordwesten van een langgerekte baai lag, een behoorlijke deining.

De volgende ochtend trok er een onweersfront over, daarna klaarde het helemaal op, maar het woei ook behoorlijk, uit het zuiden, precies de richting die ik uit moest. Ik besloot daarom om beter weer af te wachten. De dag erna leken de weersomstandigheden gunstiger. De weersverwachting was westenwind kracht vier, maar de feitelijke wind was oost, allebei gunstige windrichtingen voor een zuidwaartse koers. Ik besloot daarom om naar Arkösund te varen. Toen ik de baai uit was, draaide de wind echter naar het zuiden en nam hij bovendien toe tot dik vijf. Ik besloot om toch door te varen. Kruisen was vanwege de smalle vaargeul geen optie, de motor moest het werk doen. De tocht ging eerst over vrij ruw open water, hoewel 'open' in dit geval een relatief begrip is, het lag er bezaaid met stenen. Daarna kwam ik in een gebied met scheren en werd het wat rustiger. Onderweg en vlak voor de haven kreeg ik nog een fikse bui met wat onweer over me heen, daarna werd de atmosfeer rustiger en toen ik aangemeerd lag kon ik vanuit de kuip genieten van het prachtige uitzicht op de heuvels rondom de baai van Arkösund.

Ik had kunnen besluiten om van hieruit weer via het Götakanaal westwaarts te varen, maar omdat ik dat verleden jaar al gedaan had, wilde ik nu via de Zweedse oost- en zuidkust terugvaren. De oostkust tussen de Stockholmer Scheren en Kalmar kende ik maar beperkt, omdat ik zowel vorig jaar als dit jaar via de eilanden Öland en Gotland noordwaarts ben gevaren. Tussen Arkösund en Kalmar ligt een groot scherengebied waarin je redelijk beschut zuidwaarts kunt varen. Die beschutting had ik wel nodig, want het weer zou de komende week bepaald worden door een diep en uitgestrekt lagedrukgebied boven Scandinavië waaromheen zeer onstabiele lucht cirkelde waarin talloze buien werden meegevoerd. Omdat de lucht om een lagedrukgebied altijd tegen de wijzers van de klok indraait, betekende dat dat hij voorlopig zuid zou zijn, voor mij dus zeer ongunstig.

Vanuit Arkösund voer ik de volgende dag onder vrijwel dezelfde weersomstandigheden weer een stukje verder zuidwaarts. De bestemming was de natuurhaven van de scheer Harstena, die mij alleen al aansprak vanwege

de naam, vooral als je die uitspreekt met de klemtoon op de eerste lettergreep. Ik heb in mijn vorige verslagen al verteld dat de navigatie tussen de scheren vanwege de spaarzame betonning en de talloze eilandjes en rotsen, bepaald niet gemakkelijk is. De plotter is daarbij een fantastisch hulpmiddel, maar omdat hij er vanwege onweer of ander onheil de brui aan kan geven, wilde ik er niet volledig afhankelijk van zijn. Ik probeerde daarom zoveel mogelijk te navigeren op basis van de koersen die ik op mijn papieren kaart had uitgezet. Ik moest daarbij nauwgezet bijhouden welke eilanden en boeien ik passeerde. Ter controle keek ik op de plotter en ik raadpleegde hem ook als ik toch niet meer precies wist waar ik was of hoe ik verder moest varen.

Op weg naar Harstena moest ik op een gegeven moment na de passage van een eilandje koers zetten op een vuurtorentje. Ik zag het al van verre staan en toen ik het eilandje gepasseerd was koerste ik er recht op af. Maar kort na de koerswijziging ging er iets mis. Er klonk een bonkend geluid en het schip lag plotseling stil. Ik was vastgelopen op een rots! Ik haalde snel de spanning van de grootschoot en zette de motor volle kracht achteruit. Het schip bleef echter muurvast liggen. Vervolgens rolde ik de genua helemaal uit en zette hem bak. Dat hielp, de vrij krachtige tegenwind was nu mijn bondgenoot. Het schip begon wat te hellen, draaide vervolgens met zijn neus naar de geul en met enig gebonk schoot het van de rots af. Al met al heb ik niet veel langer dan een minuut vastgezeten. Ik was stomverbaasd hoe dit kon gebeuren. Ik lag toch precies op koers? Een blik op de plotter leerde mij echter dat het vastlopen te wijten was aan een waarnemingsfout. Het vuurtorentje lag in werkelijkheid veel verder weg dan ik dacht en het eilandje dat ik net had gepasseerd was niet het eilandje vanwaar ik op het vuurtorentje af moest koersen. Dat eilandje moest nog komen. Vanwege de donkere contouren van het eiland dat erachter lag was het echter totaal niet te zien. Daarom dacht ik dat ik het al gepasseerd was. De enige remedie tegen dit soort fouten is om toch wat minder te vertrouwen op mijn twee eigen ogen, maar meer mijn derde oog, de plotter, te gebruiken.

Na dit kortstondige avontuur kreeg ik niet ver van Harstena een gigantische bui met hagelstenen en wat donder en bliksem over me heen, maar

toen die voorbij was, werd de atmosfeer even rustig en zeilde ik met een kalm windje in de rug door het prachtige vaarwater richting de haven. Daar was het ook prachtig. De steigers waren ook hier tegen de rotsen aangebouwd en vanuit de kuip had ik een fraai uitzicht op een hoge rots die bedekt was met schitterende grijs- en groen getinte korstmossen. Hekboeien lagen er niet, ik moest aanmeren op het hekanker. Hoewel ik inmiddels al flink wat ervaring had opgedaan met hekankeren verliep het dit keer niet vlekkeloos. Er kwam weer een bui aan en de wind, die al begon toe te nemen, stond dwars op het schip. Daardoor zwaaide het over de ankerlijn heen. Omdat die vervolgens bleef steken achter het roer, sleepte ik het anker een stukje mee, maar het leek toch goed gepakt te hebben. Voor alle zekerheid heb ik vanaf het achterschip een lange lijn naar de wal uitgebracht, zodat het schip in ieder geval niet weg kon draaien.

Aan beide zijden had ik Zweedse burens die goed bekend waren met Nederland. Eén was er twee maal naartoe gezeild en had op het IJsselmeer gevaren en de Waddeneilanden bezocht. Zijn favoriete eiland was Schiermonnikoog, waarvan hij de naam, voor de meeste buitenlanders toch een echte tongbreker, perfect uitsprak. Toen ik zijn lijn had aangepakt zei hij keurig “dank u wel” en de volgende morgen begroette hij mij met “goede morgen”. De andere buurman, van beroep ontwerper, wilde de volgende week een bezoek brengen aan het Centraal Museum in Utrecht en het Rietveld-Schröder-huis, waar ik altijd langsfietsde als ik naar mijn werk op de universiteit ging.

Harstena werd vroeger bewoond door vissers die hoofdzakelijk van de robbenvangst leefden. De schuur waarin ze het traan kookten staat er nog en is nu een museumpje. 's Avonds heb ik nog even door het piepkleine dorpje gelopen, een soort ‘Marken op z'n Zweeds’, en een mooie boswandeling gemaakt. Omdat er geen douches waren heb ik me de volgende morgen even wat opgefrist door naar de rots aan de overkant te zwemmen. Dat oprissen lukte prima, want het water was door het herfstachtige weer van de afgelopen dagen een stuk kouder dan de week ervoor. Na het ontbijt heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik naar Valdemarsvik gevaren, een stadje dat een flink landinwaarts ligt aan het eind van een



Harstena, uitzicht vanuit de kuip.



Voormalige vissershuisen op Harstena.



Lekker voor het lapje in de fjord naar Valdemarsvik



Traditionele Scandinavische schepen in de haven Valdemarsvik.

lange, smalle, fjordachtige inham. De depressie had een dagje vrij genomen, er stond een vrij zwak windje, de zon scheen uitbundig en er waren gelukkig geen buien. Vooral het laatste deel van het traject was schitterend. Omdat de wind zuidoost was en de koers noordwest, kon ik voor het lapje, met een uitgeboomde genua, heerlijk relaxt de 12 mijl lange fjord invaren. De stuurautomaat deed het werk en ik kon zittend tegen de mast de hoge beboste oevers en rotsen aan weerszijden bewonderen. Het was een klein voorschot op de reis naar de Noorse fjorden, die voor 2015 op het programma staat. De directe omgeving van Valdemarsvik deed me aan de Ardennen denken. Het stadje ligt in een nauw dal, aan beide zijden ingeklemd tussen hoge rotswanden.

De volgende morgen kon ik weer van het schitterende natuurschoon genieten, maar de tocht was wat minder relaxt. De depressie begon weer actief te worden en de wind, die nog steeds zuidoost en nu dus pal tegen was, werd gaandeweg sterker. Vooral bij de ingang van de fjord stonden vrij hoge golven. Daarna werd het rustiger omdat ik in de beschutting van de scheren kon varen. De bestemming was weer een stadje, Västervik, ook weer een stukje landinwaarts gelegen. Het is een levendig plaatsje. Ik heb de volgende morgen even een bezoek gebracht aan het historische centrum en het barokke interieur van de oude stadskerk bewonderd. Daarna ben ik tussen de schitterende scheren naar het dorpje Figeholm gevaren, waar ik heb overnacht in een leuke verenigingshaven, net als bij ons helemaal gerund door de clubleden.

De weersverwachting voor de dag erna was niet best, een stevige wind met stevige buien, maar ik wilde toch graag weer een stukje verder zuidwaarts varen, naar het kleine dorpje Paskallavik. Zou het te hard waaien dan kon ik uitwijken naar de haven van een industriestadje dat halverwege lag. De windsterkte viel gelukkig mee en toen het even wat harder begon te waaien, voer ik in de beschutting van de scheren. De haven was niet veel meer dan een kaai met een aantal hekboeien, gelegen aan open water, maar het uitzicht over het scherengebied was schitterend. Omdat ik met de neus in de wind in de beschutting van een oude havenloods lag, was het er ook erg rustig.

De volgende dag heb ik sterk getwijfeld of ik verder zou varen, want er werd weer zeer buiig weer met een vrij krachtige tot krachtige zuidwestenwind verwacht. Tijdens het eerste deel van het traject naar de dichtstbijzijnde haven, Mönsterras, kon ik nog in de beschutting van de scheren varen, maar daarna moest ik met de wind pal tegen een mijl of drie over de Kalmarsund varen, het vaarwater tussen Öland en de Zweedse oostkust. Ik waagde het er maar op, het schip kan wel een stootje hebben en de motor is sterk genoeg om bij niet al te hoge golven desnoods tegen windkracht zeven in te varen. De tocht tussen de scheren verliep voortreffelijk, maar het stuk over de Kalmarsund was vanwege de hoge golfslag bepaald niet het leukste deel. De golven verdwenen toen ik het lange vaarwater naar het ver landinwaarts gelegen stadje invoer, maar daar werd ik overvallen door een verschrikkelijk zware, maar gelukkig ook vrij korte bui met zeer zware windstoten. Een regengordijn zorgde er even voor dat het zicht niet meer was dan een meter of twintig. Daarna brak de zon door en kwam een zeehond even poolshoogte nemen of ik dit natuurgeweld goed had doorstaan. Gelukkig wel.

Bij Mönsterras hield het scherengebied op en kon ik dus nu niet meer in de beschutting van de talloze eilandjes verder zuidwaarts varen. Daarom ben ik er twee dagen blijven liggen, wachtend tot het diepe lagedrukgebied dat nu al bijna twee weken voor onstuimig weer zorgde, weg zou trekken of op zou vullen. Ik was blij dat ik niet via het Götakanaal naar de Zweedse westkust was gevaren, want de havenmeester vertelde dat daar vanwege het noodweer huizen en dorpen geëvacueerd moesten worden. Mönsterras is een aardig provinciestadje met een leuk, goed geconserveerd centrum en een mooie, vroeg 19<sup>e</sup>-eeuwse neoclassicistische kerk. Veel was er echter niet te beleven. Omdat het vanwege de buien en de stevige wind geen fietsweer was, heb ik mijn dagen hoofdzakelijk lezend doorgebracht.

Na twee dagen leek het weer wat te verbeteren. De verwachting was dat de wind, die de hele tijd zuid was geweest, wat naar het westen zou draaien en 's middags van windkracht vijf zou afnemen tot vier. Ik besloot daarom om tussen de middag te vertrekken en met één rif in het grootzeil en een half uitgerolde genua richting Kalmar te varen. De koers was zuidzuidwest en de wind was zuidwest, zodat ik Kalmar helaas niet in één slag

kon halen. Bovendien wisselde de windsterkte nogal. Om de vaart erin te houden, moest ik de genua vaak wat meer uitrollen, maar wat later op de middag werden de vlagen steeds harder en moest ik hem dus juist meer inrollen. Toen Kalmar al in zicht was, kreeg ik even windkracht zeven over me heen. Ik passeerde een klein haventje en dacht er sterk over om daar naar binnen te lopen. Maar toen ik daartoe aanstalten maakte, nam de wind plotseling af en ben ik doorgevaren. De vaargeul werd te smal om te kruisen, zodat ik op de motor verder moest.

Bij het inrollen van de genua deed ik een onaangename ontdekking. Door het vele killen tijdens het in- en uitrollen en het overstag gaan, was het achterlijk gescheurd. Een paar honderd meter van mijn ligplaats in Kalmar was gelukkig een zeilmakerij. Ik heb het zeil er de volgende morgen direct naartoe gebracht en tussen de middag was het al gerepareerd. Omdat het 's morgens niet zo hard woei had ik graag door willen zeilen naar Kristianopol, zo'n dertig mijl zuidelijker, maar de verwachting was dat de wind 's middags zou toenemen. Bovendien was hij zuidwest, zodat ik weer zou moeten kruisen. Ik ben daarom niet uitgevaren. De volgende dag waren de weersomstandigheden precies hetzelfde, zodat ik nog een dag in Kalmar ben gebleven. Ik heb me er prima vermaakt. Kalmar is een goed geconserveerde vestingstad met nog twee oude stadspoorten, een schitterende barokke domkerk, een fraai kasteel en interessante musea. In het streekmuseum wordt uitgebreid informatie gegeven over een zeeslag in 1676 ten zuiden van Öland, tussen de Zweedse en een Nederlands-Deense vloot, waarbij het Zweedse vlaggenschip de Kronan ten gevolge van een verkeerde manoeuvre kapseisde en vervolgens ontplofte. Van de bevelhebber van de Nederlands-Deense vloot, Cornelis Tromp, hangen in het museum twee portretten.

De derde dag na mijn aankomst leken de weersomstandigheden wat beter. Het woei wat minder en de verwachting was weer dat de wind wat naar het westen zou draaien, zodat ik Kristianopol wellicht in één slag kon halen. Ik besloot daarom te vertrekken, maar toen ik buitengaats was, bleek de wind toch nog vrij krachtig te zijn. Bovendien was hij pal tegen. Een voordeel was wel dat er geen buien meer waren. De zon scheen overvloedig en boven land dreven wat mooiweerwolken. De eerste twee uur heb ik

op de motor gevaren, daarna werd het vaarwater breder en kon ik op de zeilen in één lange slag en een zijslag Kristianopol halen.

Kristianopol was tot 1658 een Deens vestingstadje, gebouwd om de noordgrens van Denemarken die toen dwars door Zuid-Zweden liep, te beschermen. Nadat ik de volgende dag het interieur van het fraaie, typisch Deense, witgekalkte kerkje met zijn zadeldaktoeren had bewonderd en wat inkopen had gedaan, ben ik weer doorgevaren. De bestemming was nu de marinestad Karlskrona. Om er te komen, moest ik eerst nog een stuk over de steeds breder wordende Kalmarsund varen en vervolgens over open zee de uiterste zuidoostpunt van Zweden ronden. Daarna kon ik noordwestwaarts tussen de scheren varen. De weersomstandigheden waren precies hetzelfde als de dag ervoor. Vooral in de monding van de Kalmarsund en op open zee stonden forse golven. Het schip kon het makkelijk aan, het ploegde er met zo'n 5 tot 6 knopen fantastisch doorheen, maar erg comfortabel varen was het niet. Een boek lezen is er in dit soort omstandigheden niet bij en 'even' naar de wc gaan is een hele toer. Het spannendste gedeelte was de invaart van het scherengebied. Het vaarwater is in het begin niet veel breder dan een meter of vijftien en aan beide kanten liggen gevaarlijke rotsblokken. Omdat het ook daar stevig woei maar er bijna geen golven stonden, stoof het schip ruim aan de wind met zo'n 7 knopen het geultje door. Het was gelukkig goed betond, maar ik moest er niet aan denken om met zo'n snelheid tegen een steen aan te varen. Het schip is gelukkig zo goed getrimd dat het ook bij harde windvlagen zelden of nooit uit zijn roer loopt. Om te voorkomen dat dat toch zou gebeuren en ik buiten de geul terecht zou komen, hield ik de hele tijd met één hand de grootschoot vast zodat ik hem in geval van nood met één ruk uit de klem kon trekken. Gelukkig was dat niet nodig en bereikte ik veilig het bredere deel van de geul. Daar moest ik wel even de schoten losgooien omdat er plotseling een kabelpont overstak. Net als bij het pontje in Durgerdam moet je even wachten totdat de pont helemaal aan de overkant is en de kabel niet meer strak staat. Omdat het al de derde keer was dat ik door dit scherengebied voer, wist ik de weg naar Karlskrona makkelijk te vinden. Bijna het hele traject was bezeild.

De volgende dag ben ik weer snel verder gevaren, eerst tussen de scheren zuidwaarts naar open zee, daarna westwaarts richting het piepkleine eilandje Hanö. De weersomstandigheden waren totaal anders dan de twee vorige dagen. Er stond een zwak windje en de hoge golven waren verdwenen, maar het leek wel wat buiiger te worden. In de loop van de middag ontwikkelden zich boven land kolossale bloemkoolwolken waaruit het zo nu en dan regende en bliksemde. Gelukkig had ik er geen last van. Het zwakke windje was net sterk genoeg om te kunnen zeilen, maar helaas was het bijna pal west. Ik had daar bij mijn reisvoorbereiding al rekening mee gehouden en daarom twee koersen uitgezet naar havens die bij een westenwind ook bezeild waren. Omdat Hanö te ver weg lag om voor zonsondergang kruisend te bereiken moest ik op zee beslissen: op de motor tegen de wind in naar Hanö varen of hoog aan de wind naar één van de alternatieve havens zeilen. Omdat ik zeilen nu eenmaal veel plezieriger vind en bovendien al twee maal op Hanö was geweest, koos ik voor het laatste. Mijn bedoeling was om richting Karlhamn, in het noordwesten van de Hanö Bocht, te varen. Rechtstreeks richting Karlhamn zeilen bleek echter ook niet te lukken. Op een gegeven moment was ik niet ver meer verwijderd van het scherengebied ten westen van Karlskrona. De snelste manier om richting Karlhamn te varen was over open zee, maar de mooiste route was tussen de scheren. Omdat ik dit gebied nog niet kende en de smaak van het tussen de scheren varen inmiddels aardig had te pakken, koos ik voor de scherenroute. Ik heb er bepaald geen spijt van. Het gekronkel tussen de talloze eilandjes en rotsen was schitterend. De verenigingshaven waar ik overnachtte lag nog in het scherengebied, in een mooi geheel door bos en grote rotsblokken omzoomd baaitje. Toen ik er rond zevenen binnenvoer kwamen er net een grote groep kinderen die zeilles kregen in Optimistjes, naar buiten zeilen.

Na deze laatste tocht tussen de talloze eilandjes en rotsen, nam ik de volgende morgen met pijn in het hart afscheid van dit schitterende scherengebied. De tocht door de Finse en Zweedse scheren was het mooiste maar ook het intensiefste deel van de reis. Overdag ben je voortdurend bezig om je weg te vinden tussen de duizenden eilandjes en klippen en 's avonds ben je al gauw één tot twee uur bezig met het voorbereiden van de tocht voor de volgende dag. Maar dat had ik er graag voor over. De



Kalmar, 17<sup>e</sup>-eeuws herenhuis.



Het schilderachtige centrum van Simrishamn,



Malmö, oudste huis, gebouwd door een Nederlandse koopman.



Brug over de Sont, Malmö verdwijnt uit het zicht, maar de witte Turning Torso (linksonder) is nog goed te zien.

bestemming was nu de grote marina van oude Hanzestadje Simrishamn, net voor de zuidwestpunt van de Hanö Bocht. De consequentie van mijn keuze om de vorige dag niet naar Hanö te varen, was dat het een behoorlijk lange tocht was, maar vanwege de uitzonderlijk goede zeilomstandigheden was dat geen enkel punt. Het was stralend weer, boven land dreef wat mooiweercumulus en het hele traject was ruim aan de wind bezeild. De windkracht was eind drie, mijn ideale zeilwind, en golven waren er nauwelijks. Scheepvaartverkeer was er bijna niet en zittend tegen de mast kon ik van het fraaie uitzicht op de heuvels langs de kust genieten en rustig een boek lezen.. Het was één van de mooiste zeildagen van de hele reis. Even nadat de zon was ondergegaan meerde ik aan.

De volgende dag was het weer mooi weer en het was mijn bedoeling om door te varen naar Ystad, aan de zuidkust van Zweden, maar de Zweedse marine gooide helaas roet in het eten. Omdat er in het zeegebied ten oosten van Ystad schietoefeningen werden gehouden was de doorvaart daar verboden. Als ik toch naar Ystad zou willen moest ik met een ruime bocht om het schietgebied heen varen, een enorme omweg. Omdat de wind bovendien pal west was en dus tegen, zag ik dat niet zitten. Ik heb maar van de nood een deugd gemaakt en uitvoerig inkopen gedaan, zodat ik dat de komende dagen niet meer hoefde te doen. Omdat de staatslijterij Duvel in huis bleek te hebben, kon ik mijn drankvoorraad aanvullen met mijn lievelingsbier. Verder heb ik door de oude straatjes van het stadje gedwaald en had ik mooi de gelegenheid om de boot eens goed door te luchten en alle kussens, die de laatste weken toch wat vochtig waren geworden, in de zon te zetten. Langer dan een dag werd er in het betreffende schietgebied gelukkig niet geschoten, zodat ik de volgende dag naar Ystad kon varen. De dag erna ben ik verder westwaarts gevaren, naar de jachthaven van Gislovs Lage, een klein plaatsje even ten oosten van Trelleborg. Het weer was minder mooi dan de dagen ervoor. Het was bewolkt en onderweg naar Gislovs Lage regende het wat, maar een groot voordeel was wel dat de wind naar het oosten was gedraaid. Oostenwind betekent vaak mooi weer, maar het weer werd er bepaald niet beter op. Na mijn aankomst begon het flink te regenen en de volgende morgen regende het nog. Bovendien stond er een stevige wind, dik vijf. De weersverwachting was dat de regen in de loop van de dag wat afgewisseld zou worden door zon,

maar dat het de komende twee dagen vrijwel permanent zou regenen. Als je lange reizen maakt kun je geen mooiweezer zijn, maar de hele dag in de regen zitten doe ik niet graag. Gislovs Lage is echter geen aantrekkelijke plaats om een paar dagen te liggen. Er is niets te zien of te beleven, zelfs een fatsoenlijke supermarkt is er niet. Ik besloot daarom om te vertrekken en de twee regendagen in Malmö door te brengen. Van het weerbericht klopte echter niet veel. Toen ik de haven uitvoer was het weliswaar droog en deed de zon een zwakke poging om door te breken, maar vanaf een uur of twaalf regende het permanent en het woei ook stevig, gelukkig nog steeds uit het oosten, zodat ik met alleen de genua uitgerold ruim zes knopen en van golftoppen af surfend soms wel acht knopen liep. Ik bereikte dan ook vrij snel de zuidwestpunt van Zweden. Toen ik op de Sont wat meer onder de beschutting van de Zweedse westkust kon varen nam de golfslag gelukkig wat af, maar het bleef maar regenen. Een paar mijl voor de brug over de Sont werd de koers noordoost. Helaas draaide de wind wat naar het noorden, zodat ik genoodzaakt was om het laatste stuk te kruisen. Omdat ik alleen op de genua voer en die daarom helemaal uitgerold was, was het overstag gaan een zware klus. Toen ik veilig en wel lag aangemeerd, kwam de regen nog steeds met bakken uit de hemel. In tegenstelling tot wat het weerbericht voorspeld had, zag het er de volgende morgen een stuk vriendelijker uit. De zon scheen, het woei niet hard meer en ik kon lekker buiten ontbijten. De jachthaven waar ik was aangemeerd ligt in een voormalig dok dat me sterk deed denken aan het Amsterdamse Westerdok. De gloednieuwe appartementen leken wel ontworpen door dezelfde architect. 's Middags heb ik eerst de buurt verkend, vroeger een industrie- en havengebied, nu een modern woongebied waar nog steeds gebouwd wordt. Het meest opvallende bouwwerk, dat de gehele skyline van Malmö beheerst, is de Turning Torso, een 190 meter hoog appartementencomplex dat exact dezelfde gedraaide vorm heeft als het kunstwerk dat op de brug van de oostelijke rondweg in Amsterdam staat. Daarna heb ik het fraaie middeleeuwse slot Malmöhus bezocht, waarin het streekmuseum is gevestigd, en 's avonds heb ik op een terrasje op een door oude vakwerkhuisen omzoomd pleintje in de binnenstad van een heerlijke vismaaltijd genoten.

De volgende dag heb ik Malmö verder verkend. Het is kleiner dan Göteborg, maar wat betreft bouwstijlen en inrichting van de stad vind ik het afwisselender. Ik heb er de fraaie kathedraal bezocht, waar een tussen-de-middagkerkdienst werd gehouden, in veel Zweedse stadskerken zeer gebruikelijk. Nadat er een paar psalmen werden gezongen en er een korte preek was gehouden, gingen de kerkgangers hand in hand voor het altaar staan en deelde de dominee hosties uit. Daarna heb ik lekker geluncht op een terras in één van de hoofdstraten. Ongelooflijk hoe goedkoop je hier tussen de middag kan eten. Voor omgerekend zes euro had ik een warme maaltijd met een sapje erbij en koffie na en kon ik onbeperkt opscheppen van een saladebar. Vanwege het mooie weer waren er veel mensen op de been en waren de terrassen en de vele bankjes op de lommerrijke pleinen goed bezet. Over twee weken zouden er in Zweden verkiezingen zijn voor het parlement, de regionale besturen en de gemeenteraden, en op één van de belangrijkste pleinen van de stad was een politieke manifestatie aan de gang. Alle partijen hadden er een identiek demontabel huisje, geschilderd in de kleur die bij de politieke oriëntatie van de partij past: de communistische partij donkerrood, de sociaaldemocratische arbeiderspartij iets lichter rood, de feministische partij roze, de piratenpartij zwart en de milieupartij groen, de middenpartijen geel en de partijen ter rechterzijde blauw. Voor ieder huisje stonden partijleden folders uit te delen en er was een spreekgestoelte waarop ieder half uur een politicus van een andere partij een speech mocht afsteken en in debat kon gaan met het publiek. Daar werd druk gebruik van gemaakt. Groepjes politieagenten hielden een oogje in het zeil, maar het ging er zeer vreedzaam aan toe. Een opvallend verschil met de verkiezingscampagnes bij ons was dat er nergens borden waren met verkiezingsaffiches. Een Zweed vertelde mij dat men dat ouderwets vindt, de verkiezingscampagnes vinden grotendeels plaats via de sociale media.

Na twee dagen met volle teugen van het grotestadsleven te hebben genoten, werd het tijd om Zweden te verlaten en zuidwaarts te koersen. Ik wilde de Sont oversteken naar het Deense plaatsje Rödvig, aan de zuidoostkant van Sjaelland. Omdat het een flink stuk varen is, wilde ik tamelijk vroeg vertrekken, maar de avond tevoren had ik Nederlandse burenen ge-

kregen, ook met een Victoire, die mij 's morgens uitnodigden voor de koffie. Omdat zeilers die lange reizen maken elkaar nu eenmaal veel te vertellen hebben, kwam er van het vroege vertrek niet veel terecht, maar rond half twaalf voer ik de Sont op. Het was mooi weer, maar helaas stond er niet veel wind, zodat ik tot ver voorbij de passage van de grote Sontbrug op de motor heb gevaren. In de loop van de middag nam de wind wat toe en kon ik hoog aan de wind zeilen. De wind was echter te zuidelijk om de zuidoostpunt van Sjealland in één slag te kunnen halen en kruisen was vanwege de grote afstand geen optie, zodat ik het laatste half uur voor de ronding van de zuidoostpunt met zijn schitterende krijtrotsen, de motor weer moest gebruiken. De wind was inmiddels behoorlijk in kracht toegenomen. Na de ronding kon ik nog lekker met ruime wind zeilen en even na zonsondergang liep ik de haven binnen, waar een vriendelijk Deens echtpaar van de boot in de box naast mij mijn lijnen aanpakte en me van harte welkom heette in Denemarken.

De wind bleef 's nachts behoorlijk doorwaaien en de volgende morgen toen ik vertrok woei het ook nog stevig, dik vijf. Rödvig ligt aan een grote baai die met westen- en noordenwinden zeer beschermt is, maar omdat de wind nu zuidoost was rolden de golven van de Oostzee, die door de grote strijklengte van de wind behoorlijk hoog waren, ongehinderd de baai in. Omdat de koers zuidwest was kon ik gelukkig alleen op de genua varen, want het grootzeil hijsen is bij dit soort hoge golven geen sinecure. Voordat ik de genua kon uitrollen moest ik eerst een stukje op de motor varen met de golven dwars op het schip. Het rolde verschrikkelijk, ik heb het zelden zo erg meegemaakt, maar toen de genua eenmaal stond werd het gelukkig een stuk rustiger.

Nadat ik twee dagen tussen de flatgebouwen in een grotestadshaven had gelegen, wilde ik weer eens wat idyllische haventjes aandoen. Daaraan is in Denemarken geen gebrek. Twee jaar geleden was ik op weg naar het stadje Stege op Mön, een eilandje gepasseerd dat er zeer idyllisch uitzag, Nyord. Ik had nu de kans om het te bezoeken. Vanwege de stevige wind in de rug kwam het al vrij snel in zicht, maar voordat ik richting de haven kon koersen, moest ik eerst een vrij lang ondiep stuk passeren waardoor een vrij smalle kronkelige geul loopt. Ik herinner me nog van twee jaar

geleden dat ik er even de weg kwijt was omdat ik een boei niet kon vinden. De verkenningston was relatief makkelijk te vinden maar ook nu was het, ondanks het feit dat het verschrikkelijk helder was, niet makkelijk om de eerste rode en groene ton te ontdekken. Net als in Zweden en Finland zijn vrijwel alle boeien hier kleine dunne staken zonder nummers. Omdat ze bovendien vaak ver van elkaar liggen moet je arendsogen en een goede verrekijker hebben om de volgende boei te vinden. Een plotter is in deze contreien bijna een noodzaak, zeker als het zicht wat minder is. Een voordeel van de Deense tonnen is wel weer dat er meestal toptekens op staan, zodat je ook bij tegenlicht kunt zien of het een rode of een groene ton is. Mede omdat het niet de eerste keer was dat ik door het geultje voer, verliep de passage prima. Ik was aanvankelijk wel bang dat er bij de ingang van het geultje grondzeeën zouden staan, maar die angst bleek gelukkig ongegrond. Omdat het begin van de ondiepte ver naar het oosten lag, waren de golven bij het geultje al gebroken.

Nadat ik had aangelegd in het idyllische haventje, heb ik een leuke wandeling gemaakt. Via een steil oplopend weggetje kom je in het enige, lommerrijke dorpje van het eiland. In het midden staat een 19<sup>e</sup>-eeuws kerkje, omringd door lage witgekalkte huizen met rieten daken. Volgens een informatiebord stammen de inwoners af van Nederlandse zeelieden die hier in de 17<sup>e</sup> eeuw op verzoek van de Deense koning Christian II zijn komen wonen. Om de economie van zijn land te ontwikkelen stimuleerde de koning, vanwege het hoge peil van de Nederlandse scheepvaart en landbouw, de immigratie van Nederlandse zeelieden en boeren. Op het schiereiland Amager, ten zuidoosten van Kopenhagen, is een museum dat informatie geeft over de grote kolonie Nederlandse boeren die zich daar heeft gevestigd.

Na dit leuke bezoekje ben ik de volgende dag door het vrij smalle, kronkelige vaarwater tussen de eilanden Mön en Falster aan de ene kant en Sjaelland aan de kant, verder westwaarts naar Vordingborg gevaren. De zon scheen overvloedig en de matige wind was nog steeds oost, dus alles ging weervoor het lapje. Waar ik even aan moest wennen was dat op een gegeven moment de betonningsrichting veranderde. Rood lag niet meer aan bakboord, maar aan stuurboord. Ik had dat iets te laat in de gaten en voer



Traditionele Deense boerderij op Nyord.



Het zachtglooiende landschap van Femö.

"De Geus" september 2015



Interieur van het schitterende kerkje van Femö



De oversteek van Bagenkop naar Kiel-Holtenau.

de eerste rode ton aan de verkeerde kant voorbij. Gelukkig was het er nog een meter of drie diep. Het leuke van het varen langs de Deense kusten is dat die vaak laag zijn en dat het land erachter vaak geleidelijk oploopt, zodat je kilometers ver het land in kunt kijken. Vanwege het gunstige windje was ik al vrij snel in Vordingborg en had ik de tweede helft van de middag nog alle tijd om wat inkopen te doen en een bezoekje te brengen aan de overblijfselen van de middeleeuwse burcht waaraan het stadje zijn naam ontleent.

De volgende dag was de bestemming weer een eilandje dat hoog op mijn verlanglijstje stond, het eilandje Femö. Omdat de wind weer oost was, maar een klein beetje zwakker dan de vorige dag, was de reis er naartoe zeer relaxt. Omdat het zaterdag was en Femö zeer populair is, lag de haven bomvol. Voor het eerst sinds zeer lange tijd moest in een rijtje liggen. In Nederland zijn we geneigd om de Scandinaviërs min of meer over één kam te scheren, maar als je hier wat langer rondtrekt, zie je toch duidelijke verschillen. De Zweden zijn over het algemeen zeer beleefd en welgemanierd en zien er meestal verzorgd uit. In Denemarken kom je vaker wat ruig uitziende, ongepolijste types tegen bij wie het woeste Vikingenbloed nog door de aderen stroomt. De vier bemanningsleden van de wat verwaarloosde Maxi die in mijn rijtje tegen de wal lag, waren ook dit soort types. Toen ik over hun schip stapte en vroeg waar ik mijn havengeld moest betalen, verkeerden ze in een vrolijke stemming, getuige de vele rondslingerende bierblikjes gestimuleerd door de nodige alcohol. Ik werd luidkeels verwelkomd en over havengeld hoefde ik me volgens de heren geen enkele zorg te maken. 's Avonds werd er overal op de steigers druk gebarbecued en ging er grote hoeveelheden bier door de dorstige kelen. De volgende morgen tussen tien en elf, bij ons toch duidelijk koffietijd, stonden al weer veel zeilers aan een bierflesje te lurken.

Voordat ik vertrok heb ik nog een uurtje over het eiland gefietst en genoten van het mooie heuvelachtige landschap. Ook het kleine, rond 1500 gebouwde kerkje was zeer de moeite waard. In het gewelf boven het altaar was een schitterende fresco van het Laatste Oordeel te bewonderen. Zeer realistisch werd er afgebeeld was ons in het hiernamaals te wachten staat. Rechts van de Opperste Rechter werden de gelukzaligen door engelen

naar het Eeuwige Jeruzalem gevoerd, maar links van Hem werden de veroemden, onder wie waarschijnlijk ook ongelovigen zoals ik, door gemeen lachende duiveltjes gewapend met scherpe drietanden naar een hels vuur gedreven. Hopelijk leidt het vele kerkbezoek tijdens mijn reizen ertoe dat dit lot mij bespaard blijft.

Na dit stichtelijke bezoekje heb ik 's middags weer de lijnen losgegooid. Wind was er niet en het was wat nevelig en broeierig. Omdat het meer fiets- dan zeilweer was, besloot ik om geen lange tocht te maken, maar een bezoekje te brengen aan het naastliggende eiland Fejö. Het piepkleine haventje was nog leuker dan dat van Femö en gelukkig was het er niet druk. Ook hier heb ik weer lekker gefietst. Het eiland is een stuk vlakker dan Femö en deed me vanwege de vele appel- en perenboomgaarden wat aan Zuid-Beveland denken. Zoals ik in mijn verslag van de tocht van verleden jaar al schreef, is Denemarken een ideaal fietsland. In Zweden en ook in Estland beland je al gauw in een dennenbos dat, afgezien van de uitgestrektheid en de vele rotsblokken, niet veel verschilt van een dennenbos op de Veluwe. In Denemarken is het landschap meestal veel opener en heb je vanaf de heuvels fraaie uitzichten over de met meidoornhagen omzoomde akkers en weilanden die worden afgewisseld door stukjes loofbos.

Toen ik de volgende morgen opstond was het weer totaal veranderd. Het was glashelder en halfbewolkt en er stond een stevige zuidwestenwind. De volgende haven waar ik naartoe wilde was Spodsbjerg, op het eiland Langeland. Van daaruit wilde ik naar Bagenkop varen, aan de zuidwestpunt van Langeland, en dan oversteken naar Kiel-Holtenau. Ik twijfelde ik of ik zou vertrekken. Maar omdat de wind de komende dagen west zou worden en daarom in verband met mijn westelijke koers nog ongunstiger, besloot ik om verder te varen. De windkracht was dik vijf en Windfinder verwachtte vlagen van zes. Met één rif in het grootzeil en de genua half uitgerold ben ik onder de beschutting van het eiland Lolland noordwestwaarts gekoerst. Op het open water van de Grote Belt stonden stevige golven, maar het schip liep er prima doorheen. Omdat de wind al een beetje naar het westen begon te draaien moest ik naar het noordwesten blijven varen. Het duurde daardoor vrij lang voordat ik de Langelandse

kust bereikte en kwam ik niet ver van de noordpunt van het eiland uit. Omdat Spodsbjerg in het midden van de oostkust ligt, moest ik nog een lange zuidwaartse slag maken. Andere havens liggen er aan de oostkust van Langeland niet. Omdat ik ook nog stroom tegen had werd het een lange tocht. Na ruim acht uur varen liep ik rond zonsondergang de haven binnen.

Omdat de oostkust van Langeland vanaf Spodsbjerg een beetje naar het zuidwesten afbuigt en ik vanwege de nog steeds een beetje zuidwestelijke wind geen zin had om weer een lang stuk te moeten kruisen, ben ik de volgende dag blijven liggen. Een groot deel van de dag had ik gezelschap van een zo te zien vrij jonge, roodgele kat, die direct over de steiger kwam aanlopen als ik in de kuip ging zitten en dan nieuwsgierig de kajuit in gluurde. Wellicht solliciteerde hij naar de functie van scheepskat, maar ik denk dat het leven op mijn vaak stampende en rollende schip met zijn beperkte leefruimte hem tegen zou vallen. Toen ik hem 's avonds even aanhaalde kwamen er nog twee katten aanlopen, waaronder een heel kleintje. Ik vermoed dat ze er rondscharrelden vanwege het visafval van de vissersschepen in de vissershaven ernaast.

De volgende dag ben ik vertrokken naar Bagenkop, aan de zuidwestpunt van het Deense eiland Langeland. Ik was blij dat ik een dag in Spodsbjerg was blijven liggen, want de vrij krachtige wind was nu noordnoordoost geworden. Langs de oostkust van Langeland kon ik pal voor het lapje varen, heel relaxt. Omdat ik ook nog twee knopen stroom mee had, liep het schip over de grond gemiddeld acht knopen en was ik al snel bij de zuidpunt van het langgerekte eiland. Toen ik die twee jaar geleden rondde had ik zwaar weer en deed de stuurautomaat het plotseling niet meer. Nu functioneerde alles gelukkig perfect en kon ik genieten van het uitzicht op de keileemkliffen die werden beschenen door de namiddagzon. In Bagenkop was ik niet de enige Nederlander. Vlak voor mij liep een mooie driemastklipper uit Kampen, de Swaensborg, naar binnen, en in de haven lagen nog drie Nederlandse klippers, allemaal met Duitse schoolklassen aan boord.

De volgende dag heb ik de Deense wateren verlaten en ben ik overgestoken naar Kiel-Holtenu, bij de ingang van het Noord-Oostzeekanaal. De weergoden waren mij vooral 's morgens goed gezind want de wind, die

weer vrij krachtig was, was pal noordoost en ik moest naar het zuidwesten. Aan het begin van de middag nam hij echter af. Omdat er te weinig druk op het grootzeil stond maar de golven nog relatief hoog waren, zwiepte het zeil voortdurend heen en weer. Op een gegeven moment was ik het beu en ben ik op de motor verder gevaren. Toen ik de Kieler Fjord invoer nam de wind weer toe en heb ik nog anderhalf uur lekker gezeild. Bij het invaren van de sluis de volgende ochtend, was het even spannend. Ik heb in mijn vorige verslag verteld dat ik in Finland nogal wat koelwaterproblemen heb gehad vanwege de algen die daar het wierfilter en de koelwaterinlaat verstopten. Buiten de Finse wateren ben ik geen algen meer tegengekomen, maar je moet op de Oostzee wel overal uitkijken voor zeegras dat in het wierfilter terecht kan komen. Iedere morgen controleerde ik het daarom even. Ook voordat ik opstoomde naar de sluis had ik het nagekeken, maar het was brandschoon. Omdat er aan de buitenzijde van de sluis geen wachtsteigers zijn, dobberde ik in afwachting van de schutting wat rond op de speciaal daartoe aangewezen wachtplek. Toen na een minuut of twintig het signaal werd gegeven dat de jachten konden binnenvaren gaf ik flink wat gas. Tot mijn schrik kwam er geen koelwater uit de uitlaat, maar wel een hoop herrie en rook. Omdat de afstand maar een meter of honderd was en het warmtealarm nog niet afging, ben ik snel de sluis ingevaren. Daar ging het warmtealarm wel af. Ik heb direct de motor uitgezet en nadat ik het sluisgeld had betaald heb ik snel het wierfilter gecontroleerd, maar dat bleek nog steeds schoon te zijn. Als de koelwaterpomp draait terwijl er geen water in zit, is de kans groot dat de impellor na een paar minuten stuk is. Om dat te voorkomen heb ik het wierfilterhuis en de koelwateraanvoerslang vol met water gegoten, zodat de pomp tenminste even niet droog zou staan. Of het door deze actie kwam weet ik niet, maar toen ik de motor startte kwam er gelukkig weer koelwater naar buiten. Het warmtealarm ging nog heel even af, maar stopte daarna direct. Opgelucht voer ik de sluis uit. Naar de oorzaak van dit vervelende akkefietje blijft het gissen, maar het zou te wijten kunnen zijn aan een kwal, toch al niet mijn lievelingsdier. In het westelijk deel van de Oostzee wemelt het ervan. Ik schat dat er in het water vlakbij de sluis wel een stuk of tien per kubieke meter zwommen. Als je snel door een school kwallen heen vaart worden



Aangemeerd in Brunsbüttel, vanuit de kuip zie je dit voortdurend.



Het oude kerkje in het lommerrijke dorp van Spiekeroog.



Het wad bij Spiekerroog.



Dokkum.

ze weggeduwd en is de kans dat er één in de koelwaterinlaat wordt gezogen relatief klein. Lig je bijna stil, dan is die kans veel groter. Voor alle zekerheid heb ik later nog de impellor uit de pomp gehaald en gekeken of een beschadiging aan één van de schoepjes misschien de oorzaak was geweest, maar alles zag er goed uit.

Na dit vervelende avontuur ben ik naar Rendsburg gevaren en de volgende dag ben ik doorgevaren naar Brunsbüttel, waar de sluis ligt die toegang geeft tot de Elbe. Anderhalve dag op de motor door een kanaal varen is een beetje saai, maar het uitzicht op het glooiende landschap en de bomen die al vaak mooie herfstkleuren hadden, maakte veel goed. De grote zeereuzen die meestal in groepjes passeerden zorgden ook voor de nodige afwisseling. Er waren opvallend veel Nederlandse schepen bij. Omdat het mooi weer was en bovendien weekend, werd er langs het kanaal veel gefietst en gewandeld. In Brunsbüttel streken in de bomen rondom de haven een uurtje voor zonsondergang honderden zeer luidruchtige kraaien neer. Ze hadden elkaar voor het slapen gaan nog veel te vertellen of waren aan het ruziën over de tak waarop ze de nacht wilden doorbrengen. Toen het donker werd en iedereen zijn slaaptak had gevonden, hield de herrie gelukkig op, maar een geluidsarme jachthaven heeft Brunsbüttel bepaald niet. Op nog geen twintig meter afstand van de aanlegsteiger varen de oceaanreuzen de grote sluis in en als hun schroef even achteruit slaat om en je in de kajuit zit, lijkt het net alsof er vlak naast je een vrachtwagen een lading grind op de grond kiepert. Ondanks deze geluidsbestendigheidstest stond ik de volgende morgen goed uitgerust op, iets vroeger dan gewoonlijk omdat ik had uitgerekend dat ik tussen acht en één uur op de Elbe stroom mee zou hebben. Ik wilde daarom rond half negen schutten en meldde me omstreeks die tijd daarvoor aan, samen met nog een zeiljacht, maar even een paar jachten schutten is er hier niet bij. Er zijn in Brunsbüttel vier sluizen, twee grote voor zeeschepen en twee kleine voor binnenvaartschepen en jachten. In de grote sluizen werden voortdurend zeeschepen geschut, maar in de kleine gebeurde niets. Na een uur gingen de deuren eindelijk open en verwachtte ik het invaartsein te zien, maar dat kwam niet. Ik begon me al af te vragen of ik nog wel voldoende tijd zou hebben om met stroom mee Cuxhaven te bereiken. Tegen de stroom in varen is op de Elbe bijna onmogelijk. Na nog een half

uur wachten heb ik contact opgenomen met de sluiswachter. Die zei dat er even gewacht moest worden totdat er een tanker in één van de grote sluizen lag aangemeerd. Blijkbaar vraagt het schutten van een zeeschip zoveel concentratie dat de sluiswachters hun aandacht niet kunnen verdelen over meer dan twee sluizen. Het schutten zelf ging tamelijk snel en om half elf voer ik de Elbe op. De late aankomst daar had wel als voordeel dat de ebstroom al goed had doorgezet. Met 5,6 mijl door het water en 9 tot 10 mijl over de grond voer ik naar Cuxhaven, waar ik al rond twaalfen aankwam. De weersverwachting was oostenwind kracht vier tot vijf, zodat ik verwacht had even lekker voor het lapje te kunnen zeilen, maar omdat het bijna windstil was moest de motor het werk doen. Op de droogvallende zandbanken lagen veel zeehonden te zonnen en niet ver van de boot liet een bruinvis even zijn vinnen zien.

De oversteek van Cuxhaven naar de Duitse Waddeneilanden is één van de moeilijkste stukken van de hele reis. Op de Elbe moet je met de stroom mee varen, maar je mag geen sterke tegenwind hebben omdat er dan een gevaarlijke stroom-tegen-windgolfslag staat. Het advies van de handboeken is daarom: vaar bij voorkeur de Elbe af met de wind in de rug d.w.z. met oostenwind. In tegenstelling tot verleden jaar en het jaar ervoor kon ik dit advies nu wel opvolgen. Er werd oostenwind kracht vier tot vijf verwacht en ik hoopte dat deze verwachting zou uitkomen. Toen ik 's morgens om half acht de rivier opvoer stond er inderdaad een oostenwind, kracht vier, en kon ik dus pal voor de wind richting zee varen. Om voor het kenteren van het tij bij de monding te zijn moest ik minimaal zeven mijl lopen, maar omdat de wind wat afnam, haalde ik dat niet en moest ik dus de motor bijzetten. Vanaf de Elbemonding was de koers zuidwest en kon ik weer zeilen. Het was vrij saai grijs weer, het zicht was matig en zo nu en dan viel er een spatje regen. Even na de middag doemden de vage contouren van Wangeroog al op. Ik heb nog even overwogen om dat aan te lopen, maar omdat ik nog voldoende tijd had ben ik doorgevaren naar Spieker-oog.

Omdat ik het varen over het wad bijna net zo leuk vind als het varen tussen de scheren, was ik aanvankelijk van plan om net als verleden jaar over het

wad van Spiekeroog naar Langeoog te varen. Daarna wilde ik via Norderney het wad oversteken naar Greetsiel en dan vervolgens over het wad naar Delfzijl varen. Ik zou dan een hoop wantijen moeten passeren en dat kan alleen bij hoogwater. Omdat het de hele week hoogwater was rond zes uur 's morgens en zes uur 's avonds, zou ik ofwel 's morgens al voor zonsopgang moeten vertrekken ofwel pas 's avonds na zonsondergang een haven binnen kunnen lopen. In het donker door geultjes varen zonder lichtboeien is vragen om moeilijkheden, dus dit plan kon ik vergeten. Over het wad van Spiekeroog naar het ernaast gelegen eiland Langeoog varen leek nog wel mogelijk. De havenmeester zei dat dat prima zou gaan als ik drie uur voor het avondhoogwater zou vertrekken. Verleden jaar had ik dat ook gedaan.

Omdat de wind nog steeds oost was en bovendien was toegenomen tot windkracht vijf, werd er volgens het scheepvaartweerbericht bij het avondhoogwater echter een verlaging van dertig centimeter verwacht. Op basis van de gegevens uit mijn vaargids en de getijdentabel heb ik uitgerekend of ik met mijn diepgang dan nog wel over het wantij heen kon. Helaas, ik kwam twee decimeter tekort. Had ik deze berekening niet gemaakt en het advies van de havenmeester opgevolgd, dan was ik dus grandioos vastgelopen. Vastlopen op het wad heeft zijn charmes, dat had ik twee jaar geleden tijdens mijn stranding vlak voor de haven van Wangeroog wel gemerkt. Je kunt ongestoord een boek lezen en allerlei steltlopers observeren, maar omdat er voorlopig een stevige oostenwind zou blijven waaien, zou een vastloopavontuur waarschijnlijk geen halve dag maar misschien wel een halve week kunnen duren. Ik heb dus ook het wadvaren naar Langeroog afgeblazen en ben lekker in de haven blijven liggen, wat geen ramp was want Spiekeroog is van alle Duitse Waddeneilanden het best geconserveerd. Er rijden geen auto's, het lommerrijke, schilderachtige dorpje is gelukkig niet verpest door allerlei appartementencomplexen, zoals op de andere Duitse Waddeneilanden, en het bestaat voor de helft uit ongerepte natuur. Ik heb er een lange wandeling gemaakt waarbij ik urenlang geen mens tegenkwam.

Na twee dagen ben ik naar Norderney gevaren, waar ik vanwege de stevige wind in de rug 's middags al vrij vroeg aankwam. Ik had daarom nog

lekker de tijd om het eiland rond te fietsen. De volgende dag stond er een flinke tocht op het programma. Ik wilde proberen in één ruk van Norderney naar Lauwersoog te varen, ruim vijftig mijl. Als ik 's morgens om acht uur met hoogwater zou vertrekken, zou ik volgens de gegevens van de stroomatlas pas vanaf twee uur 's middags stroom tegen krijgen. Zou dat te veel vertraging opleveren dan kon ik altijd nog uitwijken naar het laatste Duitse Waddeneiland, Borkum. Toen ik daar rond tweeën bovenlangs voer, had ik echter nog een stevige stroom in de rug en ik besloot daarom om door te varen. Zowel op de tocht naar Norderney als op de tocht naar Lauwersoog was het fraai nazomerweer. Omdat ik geen tegenwind had, was het zelfs warm op de boot. Het nadeel van dit oostenwindweer is alleen dat vooral in het najaar het zicht vrijwel altijd matig is. De kust verdween al snel uit het zicht en urenlang heb ik niet veel meer dan water, een enkele meeuw en een vissersboot gezien. Als er weinig te zien is moet je uitkijken dat je aandacht niet verslapt en je te veel afleiding gaat zoeken in andere dingen dan je navigatie. Er kan immers altijd een schip of een ander obstakel opdoemen. Dat bleek ook, tussen Borkum en Schiermonnikoog verscheen er plotseling een tegenligger, een vrij groot Nederlands zeiljacht dat op een afstand van een meter of vijftig passeerde. Blijkbaar voer het op de automatische piloot, want ik zag geen mens in de kuip zitten.

Pas om een uur of vier begon ik stroom tegen te krijgen, maar toen was ik niet ver meer verwijderd van het zeegat tussen Schiermonnikoog en Ameland. De verkenningston kwam al in zicht en een half uurtje later voer ik geul binnen. Na een verblijf van bijna vier maanden op buitenlandse wateren viel het me op hoe goed het hier betond is. Overal liggen op korte afstanden van elkaar rode en groene boeien recht tegenover elkaar. Wat een verschil met de veelal povere betoning in de Duitse zeegaten en in Scandinavië! Omdat de wind te zwak was geweest om voor de wind de grote afstand te kunnen overbruggen, heb ik de hele tijd op de motor gevaren, maar vanaf het invaren van het zeegat tot aan Lauwersoog heb ik nog heerlijk twee uur gezeild. Ik had nog wel uren door willen zeilen, maar aan alles komt een eind. Ook mijn schitterende, zeer afwisselende en soms ook enerverende reis, was bijna ten einde, maar voordat het zover was heb ik nog een weekje van het Nederlandse stedenschoon genoten.

De volgende dag ben ik eerst naar Dokkum gevaren, waar ik noodgedwongen twee dagen ben blijven liggen omdat de brug van Birdaard, een dorp waar je dwars doorheen vaart op weg naar Leeuwarden, vanwege een technisch mankement niet bediend kon worden. In Leeuwarden kreeg ik een opstapper aan boord. Omdat het bijna de hele dag regende hebben we een museum bezocht en toen het wat opklaarde hebben we nog een wandeling door de mooie binnenstad gemaakt. De volgende dag zijn we naar Harlingen gevaren en daarna zijn we doorgevaren naar achtereenvolgens Hindeloopen en Enkhuizen. Van daaruit ben ik via Marken alleen doorgevaren naar Durgerdam, waar ik op 29 september weer in mijn vertrouwde box lag. Mijn derde grote Oostzeereis zat er na ruim vier maanden nu echt op. Het was niet alleen de langste, maar ook de mooiste reis tot nu toe. Door alles wat ik gezien en meegemaakt heb waren de verhalen tamelijk lang, maar ik hoop dat ik jullie een beetje heb kunnen laten meegenieten.

Jaap van der Harst