

Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden

Verslag van mijn vierde grote (Oost)zeereis

Deel 4 : Tananger - Durgerdam

In de mei-Geus heb ik verteld dat ik samen met Koen, mijn zoon, de haven van Tananger uitvoer op weg naar Egersund, bijna 50 mijl zuidoostwaarts. Toen we buitengaats kwamen bleek dat het eerste deel van het traject precies bezeild was. We hadden drie dagen verwaaid gelegen, maar nu was de windkracht niet meer dan eind 3 begin 4 en ik was blij dat we waren vertrokken. Na een uurtje werd de koers wat meer zuidoost, wat helaas betekende dat we op motor verder moesten. De wind nam geleidelijk toe tot eind 4 begin 5, maar met een op ruim driekwart van het vermogen draaiende motor liepen we door het water nog een knoop of 6. Gaandeweg kregen we echter te maken met een steeds sterker wordende tegenstroom. Hoewel de motor bijna op volle kracht draaide, was de snelheid over de grond vaak niet meer dan een mijltje of 3 en soms was 2,5 mijl het maximum.

Als je zo op volle zee tegen stroom, wind en golven inploegt, heb je weinig te doen en is er niet veel te zien. De kust schuift langzaam voorbij, de motor en de stuurautomaat doen het werk en enige wat je hoeft te doen is uitkijken of je niet moet uitwijken voor een vissersboeitje of een ander schip. Koen deed dan ook regelmatig een dutje of zat beneden een boek te lezen. Hoewel het zijn eerste tocht over volle zee was en er flinke golven stonden, werd hij niet zeeziek. We waren rond elfen vertrokken en de verwachting was dat we met een gemiddelde snelheid van 5 knopen om een uur of zeven in Egersund zouden zijn, maar vanwege de tegenstroom zouden we waarschijnlijk pas rond negenen arriveren.

Toen we nog ongeveer een uur van onze bestemming verwijderd waren deed zich een vervelend probleempje met de plotter voor. Omdat ik even wilde zien met welke snelheid een tegemoetkomend schip ons naderde en daarom de cursor op het blauwe driehoekje zette dat de positie van het schip aangaf, veranderde plotseling de instelling van het beeldscherm. De kaart, waarop je je schip ziet varen, bewoog niet meer met het schip mee, maar was geblokkeerd. Op het scherm zit een icoontje waarmee je die blokkering kunt opheffen. Toen

ik daarop drukte gebeurde er echter niets, de kaart zat muurvast, hem met hand verschuiven lukte ook niet. Het enige wat nog wel ging was hem met behulp van de joystick met het schip mee laten schuiven, maar dat is knap lastig als je tussen allerlei eilandjes en rotsen moet navigeren. Die eilandjes en rotsen kwamen er al aan, want we waren al vrij dicht bij de ingang van het vaarwater waar we doorheen moesten om bij het landinwaarts gelegen Egersund te komen. Het begon ook nog te regenen, op een gegeven moment was de ingang geheel verdwenen achter een zwaar regengordijn.

Gelukkig lukte het om met de joystick de kaart zo te verschuiven dat we in ieder geval tijdens het invaren van het vaarwater konden zien tussen welke eilandjes en rotsen we ons bevonden. Ik kende het vaarwater al omdat ik er op de heenreis was doorgevaren en ik wist dat de navigatie na de lastige ingang een stuk makkelijker zou zijn. Toen we de ingang hadden bereikt hield het gelukkig om met regenen en de navigatie in dit moeilijke stukje verliep verder probleemloos. Wat daarbij zeker hielp was dat we met z'n tweeën waren. Terwijl ik op de kaart keek en alle rotsen en eilandjes aan stuurboord in de gaten hield, kon ik aan Koen vragen of hij de boei al zag die schuin voor ons aan bakboord moest liggen. Daarna werd het stuk relaxter en ondanks het feit dat het grijs weer was en het al een beetje begon te schemeren, konden we genieten van het uitzicht op de zeer afwisselende, fraaie oevers aan weerszijden. Vlak na de ingang stond tussen het geboomte op een hoog eiland een mooi huis waarin de lichten al brandden. We vonden het een schitterende locatie, maar Koen vroeg zich als echte stadsjongen wel af waarom je in godsnaam in dit grijze klimaat op zo'n afgelegen plek zou willen wonen. Rond half tien lagen we veilig aangemeerd in een box in de gastenhaven. Veel later hadden we niet moeten aankomen, want na een uurtje stak er een hevige wind op die de hele nacht door het want floot.

De volgende morgen was het gelukkig wat rustiger, maar lekker zeilweer was het bepaald niet. Het was grijs en gaandeweg begon het steeds meer en steeds harder te regenen. Koen verdiepte zich in zijn boek of was op zijn laptop bezig met de werkroosters van het restaurant waarvan hij bedrijfsleider is en ik wilde proberen of ik de problemen met de plotter kon verhelpen. Die was duidelijk behoorlijk van slag. De kaart bleek nu wel weer gewoon met het schip mee te kunnen schuiven, maar er was iets heel anders aan de hand: de vorige avond had het op het scherm blauw gezien van de schepen die met hun AIS aan in de haven lagen, nu was er geen schip meer te zien, hoewel de AIS-functie "schepen tonen" wel aanstond. Voor andere schepen waren wij wel te zien,

want toen Koen op zijn laptop de website van Marine Traffic opende, zag hij ons schip duidelijk liggen. Een ander probleem was dat het aanraakscherm was vergrendeld, hoewel de vergrendelfunctie uitstond. Toen ik via de handleiding het menu van de plotter een aantal keren tevergeefs had doorgelopen om deze problemen op te lossen, besloot ik de elektronicaman van Dekker Watersport, waar ik de plotter had gekocht, te consulteren. Die was gelukkig aanwezig en via de telefoon hebben we samen alles gedaan om de plotter weer normaal te laten functioneren. Toen dat geen effect had, was zijn conclusie dat de problemen alleen te verhelpen waren door, net het jaar ervoor in Finland, de software van de plotter af te halen en te vervangen door nieuwe. Hij gaf me een lijstje door met Raymarine-dealers in de buurt.

Aanvankelijk zag het ernaar uit dat we ook de volgende dag nog in Egersund zouden moeten blijven, maar toen we opstonden was het droog, het waaide niet erg hard en Windfinder voorspelde een matige wind. Nadat we dieseltank vol hadden gegoooid, voeren we op de m

otor naar de Noordzee. Daar bleek de zuidoostelijke koers die we moesten aanhouden precies bezeild. Gek genoeg functioneerde de plotter nu wel goed, maar om niet weer dezelfde problemen te krijgen als twee dagen tevoren, raakte ik het scherm en de joystick niet meer aan. Omdat er behalve de hoge, ongenaakbare rotskust niet veel te zien was, ging Koen op een gegeven moment weer naar beneden om daar een boek te lezen. Alhoewel de golven niet veel hoger waren dan op de tocht naar Egersund, kreeg hij nu wel te kampen met zeeziekteverschijnselen. Hij was misselijk, maar moest gelukkig niet overgeven.

Het was aanvankelijk mijn bedoeling om naar het idyllische dorpje Kirkehamn, vlakbij bij de ingang van de Flekkefjord, te varen, maar omdat de dichtstbijzijnde Raymarine-dealer in het stadje Flekkefjord zat, aan het eind van de gelijknamige fjord, besloot ik daar naartoe te varen. Het was een omweg, maar bepaald geen straf, integendeel. De Flekkefjord heeft drie ingangen, op de heenreis was ik door de zuidelijke ingang naar binnen gevaren en door de middelste naar buiten, nu voeren we door de noordelijke ingang naar binnen. Dat was de langste en ook de mooiste. Het was zonnig weer geworden en we genoten van het uitzicht op de hoge, vaak steil oplopende rotswanden, waar op veel plaatsen bergbeekjes via watervalletjes de fjord in stroomden. In Flekkefjord meerden we aan op het plekje waar ik vier weken eerder had

gelegen. 's Avonds hebben we nog even een wandelingetje gemaakt door de Hollenderbyen, de Hollandse buurt.



Voor het lapje in de Flekkefjord, links een viskwekerij.

De volgende dag ben ik direct naar de Raymarine-dealer gegaan met de vraag of men de software kon vervangen. Ik werd vriendelijk te woord gestaan door twee mannen die me vertelden dat ze zoiets nog nooit eerder gedaan hadden. Eén van hen belde gelijk de importeur in Oslo om te vragen hoe hij dit klusje moest klaren. Ik moest over een uur maar terugkomen. Toen ik weer op de boot zat, kwam kort daarna een van de mannen naar de boot toe met de plotter in zijn hand. Omdat zijn collega en hij geen enkele ervaring hadden met het verversen van plottersoftware leek het hen toch beter dat ik te rade ging bij meer ervaren collega's in Farsund of Mandal. Hij was zelfs zo vriendelijk om zijn collega in Farsund op te bellen. Die zei dat hij de software wel kon vervangen, maar dan naar de boot zou moeten komen.

Na dit vergeefse bezoek gooiden we de lijnen weer los om op weg te gaan naar Farsund. Net als de dag ervoor, toen we de fjord zeilend binnen waren gevaren, woei de wind weer de fjord in zodat we nu de motor nodig hadden. Ook

buitengaats hadden we hem nog een paar uur nodig. De matige wind was noordwest en voordat we het scherengebied bij Farsund konden binnenvaren, moesten we eerst een stuk naar het noordwesten varen om Kaap Lista, op het gelijknamige schiereiland, te kunnen ronden. Daarna werd de koers zuidoost en konden we heerlijk met een matige tot vrij krachtige ruime wind op de zeilen verder. Op de heenweg had ik, tegen wind en stroom op kruisend, over de passage van Lista bijna een hele dag gedaan, nu duurde het nog geen halve middag. Omdat de wind noordwest was, was de strijklengte een stuk langer dan op de dagen ervoor. Daardoor was het golvenpatroon heel anders, er stond een lange deining die het schip langzaam een paar meter optilde en dan weer naar beneden deed glijden. Koen en ik vonden dat wel prettig, maar bij landrotten met aanleg voor zeeziekte leiden dit soort op en neer gaande bewegingen er al snel toe dat hun maag zich omkeert.



Tussen de scheren voor Farsund.

Na dit vrij relaxte tochtje over open zee volgde er nog een korte, maar mooie tocht tussen de talloze rotsen en eilandjes van het scherengebied waarachter Farsund ligt. Vooral de invaart vergde een nauwkeurige navigatie. Aan bakboord lag een grote rots en op enkele tientallen meters afstand daarvan lag

aan stuurboord een aantal net boven het water uitstekende rotsblokken waarop de hoge Noordzee-golven met veel geweld te pletter sloegen. “Moeten we daar tussendoor?” vroeg Koen. Gelukkig is hij niet bang uitgevallen. Iedere keer verbaast het me weer hoe diep het meestal ook in dit soort nauwe doorgangen is. De dieptemeter gaf in dit geval meer dan 30 meter aan, dus als je goed midvaarwater aanhoudt kan er weinig gebeuren, alleen lijkt het me niet raadzaam om hier bij meer dan windkracht 5 te varen.

Nadat we aangemeerd lagen op een leuk plekje langs de gastenkade, met een mooi uitzicht op de fraaie, witte huizen op de hoge heuvels aan de overkant van het water, heb ik direct de Raymarine-dealer gebeld die de software op mijn plotter zou kunnen vervangen. Het was vrijdagmiddag en helaas was zijn vrije weekend al begonnen, dus moest ik tot maandag wachten. Wilde ik dat niet dan kon ik te rade gaan bij twee bedrijven in Mandal waarvan hij de namen doorgaf. Na het eten hebben we nog even een wandelingetje gemaakt door Farsund. Vanaf de weg vlak onder de top van de heuvel aan de overzijde, konden we ons schip beneden zien liggen. De volgende dag zat Koens bootvakantie er al weer op. Zijn vliegtuig vanaf Stavanger vertrok zondagmiddag om 2 uur en omdat er op zondagmorgen geen bussen reden die hem op tijd bij het vliegveld zouden kunnen brengen, moest hij al zaterdag naar Stavanger toe, waar hij in een hotel zou overnachten.

Omdat het goed weer was en het volgens Windfinder niet harder zou waaien dan 14 knopen, windkracht 4 dus, wilde ik hier niet wachten tot maandag, maar verder varen, naar Mandal. Met de plotter waren er geen problemen. Hij had het de dag ervoor goed gedaan, alleen werd de vectorlijn van mijn gestuurde koers niet weergegeven, maar toen ik de plotter 's morgens even aanzette om te kijken of hij kuren had, was de vector weer te zien. Wat mij echter aan het twijfelen bracht waren de onheilspellende berichten van de schipper van een motorboot die 's morgens vlak voor mijn boot had aangelegd. Om Mandal te bereiken moest ik de uiterste zuidpunt van Noorwegen, Kaap Lindesnes rond, een mooi punt maar ook een berucht windgat waar vanwege de sterke tunnelwerking een groot deel van het jaar harde westen- of oostenwinden om de hoge rotsen gieren. Op de heenreis had ik de mazzel gehad dat het er bijna windstil was, maar toch was het een heksenketel omdat de zware deining er tegen de recht uit het water oprijzende rotsen teruggekaatst werd. De motorbootschipper had de kaap 's morgens gerond en daar een wind van meer dan 16 meter per seconde, ruim windkracht 7 dus, tegen gehad, twee keer zoveel als er door de weerstations voorspeld was. In de

haven was van windkracht 7 niet veel te merken. Het woei er wel iets harder dan de vorige dag en de wind was zuidwest geworden, maar de barometer ging vooruit en Windfinder gaf nog steeds aan dat de windkracht bij Lindesnes niet meer dan 4 zou zien. Ik besloot daarom om te vertrekken, maar legde uit voorzorg wel een enkel rif in mijn grootzeil. Mochten er bij Kaap Lindenes te hoge golven en te veel wind staan, dan kon ik nog altijd terugvaren naar Korshamn, een klein schilderachtig haventje ruim een mijl voor de kaap.



Korshamn.

Het eerste stuk heb ik heerlijk tussen de scheren gezeild, maar op een gegeven moment vergde de navigatie tussen de talloze eilandjes en rotsblokken zoveel concentratie dat ik de gennoa heb ingerold en op de motor verder ben gevaren. Vooral de doorvaart door het schilderachtige dorpje Korshamn, een soort Birdaard of Bartlehiem op z'n Noors, was heel leuk. Het terras van het dorpscafé zat op deze zonnige zaterdagmiddag vol en er werd druk naar me gezwaaid. Toen ik vier weken ervoor door dit scherengebied voer, had ik vooral genoten van de talloze grijsinten om me heen, nu overheersten de groentinten en het paars van de volop in bloei staande heide op de rotsen. Schitterend! Na de smalle doorvaart door Korshamn kwam ik in water waar ik



De vuurtoren van Kaap Lindesnes, de uiterste zuidpunt van Noorwegen.

weer de ruimte had om te zeilen. Ik rolde de genua uit en ruim aan de wind koerste ik op Kaap Lindesnes af. Daar stond weliswaar geen aangename golfslag, maar erger dan vier weken geleden was het zeker niet en de passage van de kaap verliep vlekkeloos. Tijdens het ronden kon ik flink afvallen en met een matige, halve tot ruime wind koerste ik over volle zee, nu niet meer de Noordzee maar het Skagerrak, recht naar het oosten. Na een paar uur relaxt zeilen moest ik weer kort tussen de scheren door om Mandal te bereiken.

Toen ik vlak voor monding van de rivier waaraan het stadje ligt de genua in wilde rollen, deed zich een vervelend probleempje voor. Eén van de lussen van de inrollijn was van de trommel afgeschoten en het lukte me daarom niet om het zeil handmatig in te rollen. Normaal kost het inrollen niet meer dan twintig seconden, nu was ik er met de lierhandel ettelijke minuten mee bezig terwijl het schip stuurloos rondreed en er een behoorlijke stroom stond. Gelukkig zat ik op vrij ruim water, maar tussen het moeizame draaien door moest ik het schip voortdurend bijsturen om niet op de rots te lopen die vlak voor de monding lag. Toen ik veilig lag aangemeerd heb ik de genua weer helemaal uitgerold en ingerold en daarna zat de inrollijn weer keurig om de trommel,

maar ik wilde wel eens bij mijn jachtservice informeren of Furlex, de fabrikant, inmiddels trommels op de markt heeft gebracht waarvan de inrollijn niet kan afschieten. Erg vaak doet dit probleem zich gelukkig niet voor, bij mij gemiddeld een of twee keer per seizoen, maar als het je overkomt terwijl je in een snel opkomende storm op volle zee je zeil moet inrollen, kan het levensgevaarlijk zijn. Veel zeilers hebben er klachten over.

In de jachthaven van Mandal, waar het op de heenreis bomvol was, was het nu een verlaten toestand. Havenmeesters, in bijna alle havens werkstudenten, waren er niet meer, maar het toilet- en douchegebouw was gelukkig wel open. Als ik de plotter in Mandal had willen laten nakijken, had ik er een dag moeten blijven omdat het nu weekend was. Toen ik de plotter de volgende morgen aanzette deed hij het echter goed en omdat het er wat het weer betreft ook goed uitzag, ben ik vertrokken naar Kristianssand. De tocht was zeer afwisselend. Met een zwakke tot matige wind in de rug en alleen op de genua voer ik door scherengebieden met smalle vaarwaters en over stukken open water. In de open delen kon ik op het voordek tegen de mast zittend een boek lezen, iets wat al lange tijd niet meer was voorgekomen. In de scherengebieden was de navigatie echter niet altijd makkelijk. Eén keer raakte ik even in verwarring toen er midden in het vaarwater een rots lag. Een paar meter rechts ervan stond een baken dat ik aan stuurboord moest laten omdat het de stuurboordzijde van het vaarwater markeerde. Moest ik nu tussen de rots en het baken doorvaren of moest ik ook de rots aan stuurboord laten? Omdat de afstand tussen de rots en het baken hooguit vier meter was, leek dat plausibel, maar dan had men het baken waarschijnlijk wel links van de rots neergezet. Mijn papieren kaart was niet gedetailleerd genoeg om uitsluitsel te geven en toen ik flink inzoomde op mijn elektronische kaart zag ik dat het zowel links als direct rechts van de rots hoogstwaarschijnlijk diep genoeg was om te passeren. Ik besloot om de brede passage links van de rots te nemen, maar veiligheidshalve voer ik heel langzaam. Dat ging prima, het was er overal ruim 5 meter diep, maar toen er even later een motorboot aankwam die tussen het baken en de rots heen manoeuvreerde zag ik dat ik de rots waarschijnlijk toch aan de verkeerde kant was gepasseerd. Dit soort verwarring zou natuurlijk makkelijk zijn te voorkomen als men op de rots een bakboordbaken had neergezet, maar dat is wellicht een te Nederlandse gedachte. Ik heb al vaker verteld dat men buiten de Nederlandse wateren heel wat minder scheutig is met tonnen en bakens dan bij ons.



Eén van de idyllische privéhaventjes tussen Mandal en Kristianssand.

Ook in de gastenhaven van Kristianssand was het een tamelijk verlaten boel. Er lag nog een Nederlands schip, waarvan de schipper 's avonds even aanklopte om een praatje te maken en de volgende morgen arriveerde er nog een Nederlands jacht. Net als in Mandal was er geen havenmeester te bekennen, wat wel een beetje vervelend was omdat ik voor de toegang tot de douche en het toilet een code nodig had, maar een lokale Noorse zeiler gaf me die door en vertelde me ook waar ik een watersportwinkel kon vinden die mijn plottersoftware kon vervangen. De volgende morgen ben ik er direct naartoe gegaan. Vorig jaar in Helsinki was de vervanging van de software een fluitje van een cent. Daar haalde de medewerker een kaartje met de software erop uit de kast en nog voordat ik de koffie die ik kreeg aangeboden op had gedronken, was alles al geïnstalleerd. Hier beschikte men kennelijk niet over dit soort kaartjes, de nieuwe software moest via de website van Raymarine gedownload worden, wat minstens een uur zou duren. Toen ik na ruim een uur kwam informeren hoever men was, kreeg ik te horen dat er nog maar 25% was gedownload, de hele operatie kon nog wel de hele dag in beslag nemen. Ik baalde er een beetje van, want hoewel er een zware depressie op komst was,

was het schitterend weer om door te varen naar Lillesand, vanwaar ik over vier dagen het Skagerrak over wilde steken naar Hirtshals, in Denemarken. Volgens de langetermijnweersverwachting was de depressie dan gepasseerd en zou het op het meestal zeer winderige Skagerrak even een dag rustig zijn. De komende drie dagen zou het weer veel te slecht zijn om te kunnen varen, dus als ik vandaag niet uit Kristianssand kon vertrekken, zou ik te laat in Lillesand zijn voor de oversteek. Gelukkig SMS'te de winkelmedewerker me om half vier dat de software was vervangen. Ik ben als een haas naar de winkel gefietst om daarna zo snel mogelijk te kunnen vertrekken. Om niet voor onaangename verrassingen te komen staan, wilde ik in de winkel de plotter nog even testen en weer installeren zoals voor de vervanging van de software. De winkelmedewerker bleek echter totaal geen sjoerge te hebben van plotters en een handleiding had hij niet. Op de boot had ik die wel en ik heb het apparaat daar daarom maar zelf geïnstalleerd. Mijn vergeefse pogingen in Egersund om de plotter weer goed aan de praat te krijgen, hadden in ieder geval tot resultaat gehad dat ik niet meer de weg kwijtraakte in het zeer uitgebreide menu en het activeren van de gewenste instellingen een fluitje van een cent was.

Het was inmiddels half vijf en als ik met minimaal vijf knopen per uur de bijna 20 mijl naar Lillesand kon afleggen, zou ik daar rond half negen kunnen zijn, ruim een half uur voordat het begon te schemeren. Ik heb daarom direct de motor gestart en de lijnen losgegooid. Nadat ik de grote baai waaraan Kristianssand ligt was overgestoken, moest ik een klein stukje over open water, daarna ging de tocht door de Blindleia, een schitterend lang en meestal zeer nauw vaarwater dat tot aan Lillesand tussen talloze scheren doorloopt. Op de heenreis had ik even moeite gehad om de uitgang naar zee te vinden, maar vanaf zee de Blindleia opvaren ging een stuk makkelijker. Het vaarwater wordt op veel plaatsen onderbroken door kleine open stukken waarop weer andere vaarwaters uitkomen. Het is vaak niet direct te zien welk vaarwater nu het vervolg van de Blindleia is. Daardoor heb ik me één keer vergist. Nadat ik een klein stukje open water was overgestoken dacht ik bij de ingang van het vervolg van de Blindleia te zijn, maar een man en een vrouw die in de tuin voor hun huis stonden, gebaarden en riepen naar me dat ik moest stoppen, ik dreigde een ondiepe, doodlopende kreek in te varen. Mijn dieptealarm ging al af en ik zette gelukkig nog net op tijd de motor volle kracht achteruit. De vervolgingang van de Blindleia bleek pal ernaast te liggen. Na dit kleine avontuur meerde ik een half uurtje later nog ruim voor de schemering af in de jachthaven van



De Nehalennia aangemeerd in de bijna lege jachthaven van Lillesand.

Lillesand, waar het ook weer zeer rustig was. Toen de aardappelen en wortelen gaar waren, was het inmiddels donker, maar omdat het vrij warm was en bovendien totaal windstil, kon ik lekker buiten bij kaarslicht dineren.

De volgende dag zag het er een stuk minder idyllisch uit. Het woei stevig, de regen viel met bakken uit de hemel en ook de twee dagen erna was het hondenweer. Omdat ik veel boeken aan boord had en mooi de tijd had om weer een reisverslagje voor het thuisfront te schrijven, heb ik me geen moment verveeld, maar leuk is anders, vooral ook omdat het op verschillende plaatsen begon te lekken en er kortsluiting ontstond omdat er water in een van de stekkers van de walstroomkabel was gesijpeld. Windfinder had echter al een week voorspeld dat het weer na de passage van deze zware depressie even een stuk beter zou worden. De barometer ging in ieder geval weer behoorlijk vooruit en als ik Windfinder moest geloven, was er na deze drie winderige en natte dagen zowel in Lillesand als in Hirtshals een mooie, bijna windloze dag op komst. Aan het eind van de derde regendag ging ik er daarom vanuit dat ik de volgende dag het Skagerrak zou kunnen oversteken naar Hirtshals, een tocht van ruim 63 mijl. Voor het slapen gaan raadpleegde ik nog even de

weerberichten. Windfinder gaf aan dat het zowel in Lillesand als in Hirtshals overwegend zonnig zou zijn, met een zwak windje, in Lillesand noordoost en in Hirtshals veranderlijk en later zuid. Belangrijk was het natuurlijk ook om te weten wat er voor wind zou staan midden op het Skagerrak. Daarvoor raadpleegde ik de windkaart van de Noorse meteorologische dienst. Die liet zien dat het ook ver uit de kust niet hard zou waaien. Aan de spiraal van de windpijltjes aan de zuidkant van het Skagerrak was te zien dat de wind daar cyclonaal en dus veranderlijk zou zijn, zoals Windfinder ook voorspelde.



Vuurtorentje op de laatste scheer voor Lillesand, afscheid van Noorwegen.

Toen om vijf uur de wekker ging, zag het er goed uit. 's Nachts was er nog een buitje gevallen en er dreef ook nu nog wat cumulus rond. Wind stond er nauwelijks en de oostelijke hemel begon al aardig blauw te worden. Nadat ik een stevig ontbijt had genuttigd, een bak extra sterke koffie had genomen en mijn boterhammen voor de lunch had klaargemaakt, gooide ik nog even de watertank vol en daarna was het hoog tijd om te vertrekken. Op de motor, maar met een gehesen grootzeil, voer ik tussen de scheren richting Skagerrak. Onderweg schoot ik nog een paar fotootjes van de rotsen en de vuurtoren op het laatste schereneiland, dat fraai beschenen werd door de vroege

ochtendzon. Toen ik buitengaats was, stond er aanvankelijk niet veel wind, maar na een half uurtje kwam er een zwakke tot matige noordoostenwind en kon ik de genna uitrollen en de motor uitzetten.

Ik volgde aanvankelijk de koers die ik op mijn kaart had uitgezet, maar op het scherm van de plotter was te zien dat er tussen de gestuurde koers en de koers die ik in werkelijkheid voer een verschil zat van ruim 30 graden. Ik werd dus door een sterke dwarsstroom naar het westen weggezet en voer niet richting Hirtshals maar naar de Deense westkust. Dat was wel te verwachten, want het water van de Noordzee stroomt langs de kop van Denemarken het Skagerrak in en de uitgaande stroom loopt onderlangs de Noorse kust. De vraag was in hoeverre ik mijn koers moest corrigeren, want als ik nu naar het westen werd weggezet maar straks aan de overkant door een even sterke stroom naar het oosten, dan kon ik net zo goed de koers blijven volgen die ik had uitgezet. Ik wist echter niet of de oostwaartse stroom aan de overkant net zo sterk zou zijn als de westwaartse. Omdat er in het Skagerrak en het stuk Noordzee ten westen ervan nauwelijks sprake is van getijdenwerking, wordt de stroomsnelheid er in belangrijke mate beïnvloed door de wind. Ik besloot daarom om toch maar wat oostelijker te sturen dan ik op de kaart had aangegeven.

Het was glashelder en de hoge Noorse kust was nog tot aan bijna het midden van het Skagerrak te zien. Het groen van de scheren en de heuvels en bergen erachter werd langzamerhand steeds grijzer, maar de hagelwitte huizen van Lillesand waren als een wit vlekje nog urenlang zichtbaar. Nadat ik een uurtje of twee lekker met een gemiddelde snelheid van zo'n vijf knopen had gezeild, veranderde het weer ineens totaal van karakter. De grote bloemkoolwolken losten op en maakten plaats voor wat schapenwolkjes en hoge windveren, maar ook die verdwenen na enige tijd. Alleen boven de Noorse kust dreef nog wat lage cumulus en in het noordoosten, richting Oslofjord, bleef nog lang een imposante aambeeldwolk hangen. De weersverandering had ook tot gevolg dat de wind bijna weg viel en ik dus op de motor verder moest.

Ik was niet de enige die de oversteek waagde, onderweg werd ik regelmatig ingehaald door kleine groepjes trekvogels die ook de kortste route over het Skagerrak volgden. Aan de vlucht te zien waren het waarschijnlijk graspiepers of kwikstaarten. In het midden van het Skagerrak stond nauwelijks stroom en hoefde ik mijn koers niet meer te corrigeren. Er zat blijkbaar veel vis, want het wemelde er van de zeevogels, vooral Noordse stormvogels, wat zilver- en



Midden op het Skagerrak.

mantelmeeuwen en een enkele stormmeeuw. Eén van de stormvogels wilde kennelijk samen met mij te lunchen. Terwijl ik mijn boterhammen met kaas verorberde scheerde hij voortdurend rond de boot, telkens behendig naar beneden duikend om zijn middagmaaltje bij elkaar te scharrelen, een leuk gezicht. Schepen waren er bijna niet en ik had urenlang de tijd om een boek te lezen.

Toen ik de Deense kust naderde nam de scheepvaart behoorlijk toe, maar het leidde nergens tot uitwijkmanoeuvres. Ik kreeg nu weer te maken met stroom, maar omdat hij schuin van achteren kwam had ik er profijt van en hoefde ik mijn koers niet zo sterk te corrigeren als onder de Noorse kust. Er kwam wat wind en het laatste uur van de tocht kon ik nog even lekker zeilen. Aan het begin van de avond, na ruim 12 uur varen, voer ik de haven binnen van Hirtshals, dat me sterk aan IJmuiden deed denken. Het heeft een grote vissershaven met veel op de visserij gerichte bedrijfjes op de kades. Vlak naast de haven liggen lage duinen waarop het plaatsje, grotendeels bestaande uit jarenvijftigflats, is gebouwd. Aan de twee hotels op de duinen en de monumentale trap naar de haven was te zien dat het ook zijn best doet om

enigszins op een badplaats te lijken. In de zuidwesthoek van de vissershaven lag een drijvende betonnen steiger met hekboeien ervoor, die als jachthaven fungeerde. Ik vond er snel een plaatsje.

Een grotere tegenstelling dan tussen het idyllische Lillesand en het karakterloze Hirtshals was nauwelijks denkbaar, maar het voordeel van Hirtshals was wel dat er een havenmeester was, de vriendelijkste en meest hulpvaardige die ik ooit ben tegengekomen. In mijn vorige verslag heb ik geschreven dat ik tijdens de laatste week van mijn verblijf in de Noorse havens geen havenmeester meer heb gezien omdat het vaarseizoen daar bijna was afgelopen. In Lillesand moest ik naar het gemeentehuis om douchemunten te kopen en te vragen wat de toegangscode van het toiletgebouw was. In Hirtshals kwam de havenmeester nog ouderwets langs om havengeld te innen. Toen ik hem vroeg of ik ergens een prepaidkaartje voor mijn notebook kon kopen, bood hij aan om de volgende dag met hem naar Hjörning, 16 kilometer landinwaarts, te rijden, waar een winkel van Telenor was.

De volgende morgen zijn we ernaartoe gereden. De aanschaf van het kaartje had meer voeten in de aarde dan we dachten. Met Telenor had ik in 2012 in Kopenhagen goede ervaringen, in nog geen 5 minuten zaten de aangeschafte bytes al op mijn tablet en ik had overal in Denemarken een goed bereik, maar het telecombedrijf opereerde nu blijkbaar onder het motto “Hoe maken we het de klant zo moeilijk mogelijk?” Eerst moest er een starterspakket worden aangeschaft dat alleen geactiveerd kon worden door het KPN-kaartje uit mijn iPhone te halen en het kaartje van het pakket erin te doen. Na het activeren moesten er nog bytes worden aangeschaft, maar die verkochten ze niet in de winkel, daarvoor moesten we naar een supermarkt of tankstation. Dat werd een hele zoektocht, want het bytespakket dat ik volgens de Telenor-mevrouw nodig had, was in de nabij gelegen supermarkten en tankstations niet te koop, maar na veel doorvragen belandden we uiteindelijk bij een stoffige Indiase toko waar ze het pakket verkochten. Daarna moesten we weer terug naar de Telenor-winkel en konden de bytes op het kaartje worden gezet dat nog in mijn iPhone zat. Vervolgens werd dat in mijn modem gedaan en konden we testen of alles goed werkte. De havenmeester bood daarna aan om bij hem thuis een kopje koffie te drinken. Omdat hij een Scheveningse moeder had, sprak hij redelijk goed Nederlands. Zijn vrouw sprak het een klein beetje, maar kon het prima verstaan.



Veilig aangemeerd in Hirtshals.

Het gedoe met het prepaidkaartje had de hele zaterdagmorgen in beslag genomen en ik had niet veel tijd meer om nog een flink stuk te varen, maar dat was ik ook niet van plan. De barometer was hard aan het dalen, het begon te regenen en zowel Windfinder als de Deense meteorologische dienst voorspelde een harde tot stormachtige wind. In de loop van de middag begon het steeds harder te regenen. De wind nam ook sterk toe en 's avonds en 's nachts gierde hij door het want. Toen ik om twaalf uur even de windmeter aanzette gaf die in vlagen een windsnelheid van 34 knopen aan, windkracht 8 dus. Het schip lag met zijn neus naar het westen en omdat de wind noordoost was kwam hij bijna vol op het achterschip, dat maar met één lijn aan een hekboei vastlag. Gelukkig lag die stevig verankerd en om de rek in de achterlijn te kunnen opvangen had ik het schip van voren vrij ver van de steiger af gelegd. In de haven stonden schuimkoppen maar omdat de haveningang vrij ver weg lag, viel het met de deining wel mee.

Toen ik de volgende morgen na een onrustige nacht opstond, was het weer totaal veranderd. Het woei weliswaar nog stevig, maar de lucht was helemaal schoongeveegd, er was geen wolkje te zien, en de barometer was flink aan het

stijgen. Hoewel de wind in de loop van de morgen steeds meer afnam, besloot ik nog een dag in Hirtshals te blijven. Er stond buiten nog een hoge deining en op de windkaart van de Deense meteorologische dienst was te zien dat het rondom Skagen, mijn volgende bestemming, nog behoorlijk hard zou waaien. Nadat ik eerst de supermarkt had bezocht, heb ik een paar uur over het strand en door de duinen haven gewandeld. Er stonden nog veel Duitse bunkers uit de Tweede Wereldoorlog. Overal stonden bordjes met informatie over de functies van de bunkers.

De volgende morgen kwam de havenmeester weer langs om het havengeld te innen. Hij had twee pakken kabeljauwfilet voor me meegenomen van vis die hij zelf met zijn vissersbootje gevangen had. Geld wilde hij niet aannemen, ook niet voor de benzine van het ritje naar de Telenor-winkel en koffie of iets anders kon ik ook niet aan hem kwijt. Ik bedankte hem hartelijk voor alle hulp en samen hebben we nog even naar de windkaart van de Deense meteorologische dienst gekeken. Daarop was te zien dat ik het beste na de middag kon vertrekken. De wind was nu nog oostnoordoost maar zou 's middags krimpen naar noord en noordwest zodat ik dan in één slag Kaap Skagen kon halen. Ik ben daarom pas om half twee vertrokken en had een prima wind. De windkracht was met eind drie begin vier ideaal, maar omdat er nog een noordoostelijke deining stond terwijl de wind noordwest was geworden, was de golfslag niet aangenaam. Ten noorden van me passeerden voortdurend vrachtschepen, maar verder was er niet veel te zien, de kust bestond uit lage duintjes en keileemkliffen met daarachter dennenbossen en hier en daar zandverstuivingen. Door de harde zuidwestenwinden en de stroming vanuit het zuidwesten wordt er veel zand aangevoerd naar de smalle landtong waarop Skagen ligt. Daardoor strekt zich in noordoostelijke richting een kilometers lang rif van zandbanken uit dat de scheiding van het Skagerrak en het Kattegat markeert. Skagen kwam al vrij snel in zicht, maar omdat de haven ten zuiden van het rif ligt, moest ik daar eerst nog een flink stuk omheen varen voordat ik koers kon zetten naar de haven. Zoals de windkaart voorspeld had, woei het hier op het Kattegat een stuk harder dan op het Skagerrak, er stond een dikke 5 beaufort. Eerst kon ik nog hoog aan de wind zeilen, maar het laatste stukje zat er niet veel anders op dan op de motor tegen de wind in te varen.

Omdat er bij Skagen grote zandstranden zijn en het vrij vlakke, beboste duingebied zich uitstekend leent voor fietstochtjes, is het behoorlijk toeristisch. De oude dorpskern bestaat uit lage okerkleurige huisjes. Voordat ik de



Met de wind in de rug zuidwaarts over het Kattegat.

volgende morgen de lijnen weer losgooide, heb ik er even een wandelingetje gemaakt. Op mijn tocht naar Skagen had ik de stroom mee gehad, maar vanuit de haven zag ik dat de schepen op de rede van Skagen allemaal met hun kop naar het zuiden lagen, terwijl de wind noord was. Omdat mijn koers pal zuid was, had ik dus stroom tegen. Met de wind in de rug en de genua helemaal uitgerold, liep het schip door het water een mijltje of vijf, maar door de tegenstroom werd dat over de grond gereduceerd tot amper vier mijl. Omdat de stroom altijd van kaap naar kaap loopt, besloot ik van mijn uitgezette koers af te wijken en wat dichters langs de kust te varen. Die bestaat aan de oostkant van Jutland uit grote baaien. Wellicht zou ik daar kunnen profiteren van een neer. Ik volgde zoveel mogelijk de kustlijn en daardoor had ik inderdaad veel minder last van tegenstroom. Het werd een zeer relaxte tocht, de golven waren vrij laag, scheepvaart was er niet en ik kon lekker tegen de mast zittend een boek lezen, om de vijf minuten even om me heen kijken of er iets was waarvoor ik zou moeten uitwijken. Waar ik precies terecht zou komen wist ik nog niet, ik had bij de voorbereiding van dit traject een aantal havens als potentiële bestemming aangekruist, maar toen het een uur of zes was en ik in



Epitafen en fresco's in het middeleeuwse stadskerkje van Saaby.

de buurt was van het stadje Saaby was, besloot ik om daar binnen te lopen. In de grote jachthaven vond ik een aan een kleine kade een leuk plekje met een fraai uitzicht op de witte zadeldaktoeren van de middeleeuwse stadskerk. De volgende morgen heb ik het schitterende interieur van de kerk bewonderd,

met laatmiddeleeuwse fresco's tegen de gewelven, een rijk gebeeldhouwde preekstoel uit de 16^e eeuw en fraai gedecoreerde epitafen langs de muren. Ook de rest van het stadje met zijn okerkleurige huisjes was zeer de moeite waard.



Avondstemming in Öster Hurup.

Na genoten te hebben van dit stukje historisch stedenschoon heb ik het Kattegat weer opgezocht en ben ik verder zuidwaarts gevaren. Net als de vorige dag was het aangenaam, zonnig weer, maar de zeer zwakke wind was nu pal zuid geworden, zodat er niet veel anders opzat dan op de motor te varen. De navigatie was zeer eenvoudig en ik had weer alle tijd om mij in mijn boek te verdiepen. Ook nu wist ik nog niet precies waar ik terecht zou komen, maar ik vermoedde dat het Hals zou worden, aan de monding van de Sognefjord. In 2013 had ik er drie dagen verwaaid gelegen. Toen ik daar echter al om een uur of vier in de buurt was, besloot ik nog een paar uur door te varen en te overnachten in Öster Hurup, 10 mijl zuidelijker. De omgeving was hier totaal anders dan in Saeby. De haven lag tegen een kunstmatig schiereiland met vakantiehuisjes. Vlak ernaast was een natuurgebied met zandplaten en ondiepe kreken waar talloze watervogels hun kostje bij elkaar scharrelden.

Toen ik de volgende morgen opstond was het nog steeds rustig nazomerweer, maar de lucht was erg vochtig. De boot was drijfnat van de dauw, boven het Kattegat dreven wat mistslierten en de zon had moeite om door de hoge nevel heen te breken. Wind was er niet dus ik moest weer motoren. Ik wilde nu naar Greena, even ten zuiden van de noordoostpunt van Djursland, het oostelijke deel van Jutland dat ver het Kattegat in steekt. Om er te komen moest ik eerst dwars de Aalborg Bocht oversteken. Omdat ik al vrij snel ver van de lage zanderige kust voer, was er niet veel te zien. Scheepvaart was er niet en net al de vorige twee dagen had ik weer alle tijd om lekker te lezen. Een uurtje voordat ik de noordoostpunt van Djursland naderde, veranderde de situatie. Er stak een zwakke tot matige oostenwind op en ik kon weer zeilen. De noordoostkaap van Djursland zeilend ronden lukte net niet, ik had even de motor nodig, maar daarna was het hele stuk tot Greena hoog aan de wind bezeild. De kust was hier een stuk interessanter. Hij bestaat grotendeels uit steile, golvende keileemkliffen, soms behoorlijk hoog en dan weer heel laag, waardoor je ver het land in kan kijken. Stukken bouwland met door meidoorns omzoomde weggetjes en kleine stukjes bos wisselden elkaar af en hier en daar was een klein baaitje met een strandje ervoor. Midden in het Kattegat, bij het eiland Anholt, was een enorm windmolenpark te zien. Even na zessen voer ik de grote marina van Greena binnen, waar ik snel een plekje vond.

De volgende morgen stond de barometer nog net zo hoog als de dagen ervoor, 1040 millibar, en de zon scheen overvloedig, maar met het rustige weer was het afgelopen. 's Nachts had ik al gemerkt dat de wind door het want begon te fluiten en toen ik opstond stond er een harde oostenwind die recht de haveningang in blies. De kalme zee van de drie dagen ervoor was veranderd in een baaierd van schuimkoppen en grote rollers beukten met veel geweld op de havendam. Toen ik er even wat vuilnis in de container deed, moest ik snel dekking zoeken omdat een grote breker een hoop spatwater over me heen dreigde te gooien. De vraag was of het verantwoord was om in deze omstandigheden weer het zeegat te kiezen. Ik kon er nog even over nadenken, want eerst moest ik nog in het drie kilometer verderop gelegen stadje inkopen doen.

Toen ik weer terug was hoorde ik vanaf de steiger mijn naam roepen. Naast de boot stond mijn Duitse buurman uit Tananger, Mori, die ik voor het eerst had ontmoet in de Hardangerfjord en naast wiens schip ik in Tananger vier dagen had gelegen. We wisselden wat reiservaringen uit, maar ons gesprek ging vooral over de vraag of het verstandig was om met deze stevige wind het ruime



Het oude stadscentrum van Greenva.

sop te kiezen. Ik had de weerberichten nog eens bekeken en gezien dat het 's middags niet meer dan 5 beaufort zo waaien. Omdat de koers bovendien halve wind zou zijn, neigde ik ertoe om te vertrekken. Net als in Tananger keek Mori wat bedenkelijk. Hij vond de golven, die dwars op het schip zouden staan, te hoog en wilde rustiger weer afwachten. Toen ik tussen de middag in de kuip ging eten zette ik de windmeter een half uurtje aan om te kijken hoe hard het nu precies woei. Het windradje boven in de mast stond vol in de wind en het woei er net zo hard als op zee. Als het even wat rustig was gaf de meter 17 knopen aan en in vlagen woei het maximaal 21 knopen, dik windkracht 5 dus. Met een halve- tot ruimewindse koers was dat prima te doen en ik besloot om te vertrekken. Het enige probleem waren de hoge golven die de vrij nauwe haveningang inrolden, maar daar kwam ik met mijn 28 paardenkrachten wel tegenin.

De haven was gelukkig ruim genoeg om even rond te drijven zodat ik niet meer buitengaats mijn lijnen en stootwillen hoefde te bergen. In de nauwe haveningang was het even doorbijten, maar met de motor op ruim driekwart vermogen kwam ik gemakkelijk tegen de hoge rollers in. Omdat er ten zuiden

van de haveningang een kleine ondiepte lag, moest ik nog een paar honderd meter op de motor tegen de wind in varen, daarna kon ik mijn koers verleggen, de genua uitrollen en halve wind zeilend mijn weg vervolgen. Zoals te verwachten was rolde het schip soms behoorlijk, maar ik was blij dat ik was vertrokken. De zon scheen overvloedig en het schip liep door het water ruim zes en soms zeven knopen. Alleen viel de snelheid over de grond wat tegen omdat ik vooral in het begin flink stroom tegen had. Ook dat was te verwachten, want bij een oostenwind wordt het water van de Oostzee door de Belten en het Kattegat naar het Skagerrak en de Noordzee gestuwd.

Al voor mijn vertrek had ik aan de dalende barometer gezien dat het sterke hogedrukgebied op zijn retour was. Toen ik een uurtje of vier gevaren had, was dat ook aan de lucht te zien, Vanuit het zuidoosten kwam een lange buienlijn mijn kant op. Omdat buienlijnen ontstaan door de botsing van verschillende luchtsoorten zou de wind hoogstwaarschijnlijk gaan draaien en zou mijn koers misschien niet meer bezeild zou zijn. Toen de eerste bui passeerde en ik even een klein regengordijn over me heen had gekregen, draaide de wind inderdaad, maar ik kon gelukkig nog ruim aan de wind verder zeilen. Behalve regen kreeg ik ook even een vlaag van windkracht zeven over me heen, maar door wat af te vallen kon ik het schip lekker met de vlaag mee laten lopen zodat het met een mijl of acht over de golven scheurde. Daarna werd het wat rustiger en draaide de wind weer wat terug, maar de zon kwam niet meer tevoorschijn en zo nu en dan miezerde het een klein beetje. Mijn bestemming was het oude stadje Ebeltoft, zeer beschut gelegen aan de noordoostkant van een diepe baai. Toen ik die indraaide werd het een stuk rustiger, golven waren er bijna niet meer en de wind nam af. De fraaie baai is omzoomd door beboste heuvels, aan de zuidwestkant meer dan 100 meter hoog, maar door het miezerige weer zag alles er grijs en somber uit.

Omdat ik er in 2013 ook al was geweest, had ik goede herinneringen aan Ebeltoft. De omgeving is een van de mooiste stukjes van Denemarken die ik ken. Net als toen had ik er graag weer wat mooie fietstochtjes willen maken, maar omdat ik in verband met de moeilijke oversteek van de Duitse Bocht niet te laat in Cuxhaven wilde zijn en de wind zeer gunstig was om een flinke ruk naar het zuiden te maken, besloot ik om de volgende morgen weer direct verder te varen. Gelukkig miezerde het niet meer en de zon deed een zwakke poging om door het grijze wolkendek heen te breken. Een paar honderd meter van de havenuitgang wilde ik de genua uitrollen en de motor uitzetten, maar dwars voor me voer een zeiljacht een wat vreemde koers. Ik verlegde mijn



In de jachthaven van Ebeltoft.

koers en wilde er achterlangs varen. Toen de schipper mij zag begon hij met zijn armen te zwaaien. Ik voer naar het schip toe en toen ik er vlakbij was, vroeg hij of ik hem een sleepje naar de haven kon geven omdat zijn motor kapot was. Terwijl ik zachtjes vlak langs het schip voer gooide een bemanningslid vanaf het voordek een lijn naar me toe die ik snel vastzette op de achterbolder en daarna werd mijn schip even een sleepboot. De haven waar het jacht naartoe moest worden gesleept lag gelukkig niet ver weg en had een lange kade waar ik mijn sleepvracht veilig kon afleveren. Met het schip nog op sleeptouw voer ik er heel zachtjes vlak langs zodat de bemanning de gelegenheid om een voor- en achterlijn om een bolder te gooien. Toen ik zag dat dat gelukt was, maakte ik snel de sleeplijn los en gooide die naar het schip. De bemanning bedankte mij hartelijk en ik voer met een ruime draai en een voldaan gevoel de haven weer uit, blij dat ik de gelegenheid had gehad om ook eens een 'goede daad' te verrichten.

Helemaal zeker over mijn bestemming was ik nog niet, maar wat ik wel wist dat ik naar het eiland Samsö wilde, midden in de Aarhus Bocht. Omdat de vrij krachtige wind nog steeds oost tot zuidoost was, wilde ik naar één van de twee



Imposante keileemkliffen aan de noordwestkust van Samsö.

havens aan de westkust van het eiland. Om er te komen moest ik eerst om de ondiepte heen varen ten zuidwesten van Ebeltøft, daarna kon ik in één rechte lijn met een zuidwestelijke, halvewindse koers naar de noordkust van Samsö zeilen. In de baai stonden nauwelijks golven, maar toen ik op open water kwam, vlak onder de imposante klifkust van het schitterende schiereiland Helgø, werden de golven een stuk hoger, maar lang niet zo hoog als de dag ervoor. De zon liet zich helaas niet meer zien, vanuit het oosten kwamen er wat buien aan en het begon korte tijd te regenen. Daarna klaarde het op en kwam de zon weer tevoorschijn. Hoewel het zicht niet optimaal was, was de hoge noordkust van Samsö al van verre te zien. De passage van dit stukje kust met zijn imposante steile keileemkliffen en sterk geaccidenteerd groene heuvellandschap daarboven, was schitterend. Door de beschutting van het eiland werd de golfslag een stuk minder, maar de wind viel een stuk voorlijker in zodat ik nu niet meer halve wind maar hoog aan de wind moest varen. Zoals te verwachten was, werd de wind minder sterk maar ook wat vager. De eerste haven die op mijn verlanglijstje stond kwam al snel in zicht, maar omdat het nog maar een uur of vier was, besloot ik door te varen naar de volgende haven, Kongby Kas, een stukje boven de zuidpunt van het eiland. Rond zessen

meerde ik aan in het wat desolate haventje. Zo te zien was het vroeger een veerhaven geweest en functioneerde het nu nog als industrie- en jachthaven. Er stond een fabriekje waar een grote berg graan naast lag en verder stonden er een stuk of tien huizen. Drie ervan stonden te koop. Behalve mijn schip en een Deense motorboot waarvan de eigenaar mijn lijnen aanpakte, lagen er geen passanten. 's Avonds meerden er nog een loodsboot aan en een patrouillevaartuig van de Deense marine.



Middeleeuwse dorpskerk op Samsö.

Het weerbericht voor de volgende dag zag er niet al te best uit: weer een stevige oostenwind, iets sterker zelfs dan de dag tevoren, en de hele dag regen. Ik besloot daarom om niet te vertrekken en onder het genot van een mooi stukje muziek weer reisverslag voor het thuisfront te schrijven. Daarvan kwam echter minder terecht dan ik gehoopt had. Mijn brood was op en ik wilde daarom even naar de supermarkt die volgens mijn havengids drie kilometer verderop lag. Dat 'even' werd echter een fietstocht van zeker 30 kilometer. Op mijn vouwfietsje reed ik het gehucht door maar er was in geen velden of wegen een supermarkt te bekennen. Een kaart van het eiland had ik helaas niet en ik oriënteerde me op de richtingaanwijzers die aangaven dat er ergens een dorpje

lag. Als ik er aankwam bleek het echter geen dorp te zijn met een supermarkt maar een gehucht met hooguit twintig huizen, vaak wel heel mooie, witte vakwerkhuisen met rieten daken. Wandel- of fietsweer was het niet en ik kwam daarom geen mens tegen aan wie ik kon vragen waar er een supermarkt was, maar in één van de gehuchtjes zag ik twee dames die net uit een auto stapten. Ze legden me in keurig Engels uit in welk dorp er een supermarkt was en hoe ik daar kon komen. Het lag ruim zeven kilometer verder. In het dorp zelf, duidelijk een van de hoofdplaatsen van het eiland, moest ik weer even vragen waar de supermarkt was. Nadat ik lekker walnootbrood en nog wat etenswaren had gekocht fietste ik via allerlei leuke, door meidoorns omzoomde binnenweggetjes, heuveltje op heuveltje af, weer naar de boot. Het regende gelukkig nauwelijks, maar door het miezerige weer zag het mooie landschap er helaas grijs en grijs uit.

Toen ik de volgende morgen opstond scheen de zon gelukkig weer. De weersverwachting was wat de wind betreft prima voor het maken van weer een lange tocht in zuidwestelijke richting. Er zou een vrij krachtige en later matige oosten- tot zuidoostenwind staan. Met weer alleen de gennep uitgerold zette ik koers naar Middelfart, een leuk oud havenstadje aan de Funense oever van de Kleine Belt. In het begin scheen er een wat waterig zonnetje, maar net als de dagen ervoor was het zicht matig en in de loop van de dag begon het steeds meer te bewolken en later helaas ook te regenen, waardoor de hoge, beboste noordwestkust van Funen er zeer grijs uitzag, jammer. Net als twee jaar geleden vond ik weer een leuk plekje in de hoek van het schilderachtige oude stadshaventje, op een steenworp afstand van het centrum.

Ik was aanvankelijk van plan om vandaag vanuit Middelfart door de Kleine Belt zuidwaarts te varen, maar het weerbericht was niet erg gunstig. Toen ik opstond was het weliswaar niet meer grijs en grijs en was tussen de soms buiige bewolking de zon regelmatig te zien, maar omdat ik de vrij krachtige zuidenwind de hele tijd pal tegen zou hebben leek het me beter om nog een dagje te blijven liggen. 's Middags heb ik even door het stadje gelopen, het interieur van de fraaie stadskerk bewonderd en het vlak om de hoek gelegen stadsmuseum bezocht, gevestigd in een schitterend 16^e-eeuws herenhuis. In het centrum was een internationale markt met kraampjes uit allerlei hoofdzakelijk Europese landen. Bij de Nederlandse koekjeskraam heb ik even een praatje gemaakt met één van de verkopers. De verkoop liep niet al te best. Om de omzet iets te verhogen en ik bovendien een beetje lekkere trek had, heb ik er een wafel gekocht. Die smaakte prima en gaf me zoveel energie dat ik



Aangemeerd in het leuke stadshaventje van Middelfart. Op de achtergrond de spoorbrug over de Kleine Belt.

daarna nog een wandelingetje heb gemaakt door een mooi bos langs de oever van de Kleine Belt en de laatste hand gelegd heb aan mijn reisverslag.

De volgende dag heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik door de Kleine Belt verder zuidwaarts gevaren. 's Morgens scheen de zon nog even, maar daarna was het de hele dag helaas grijs, bewolkt weer. Het noordelijke stuk van de Kleine Belt is vrij smal en kronkelachtig. Omdat er veel bomen langs de oevers staan, woei het er niet erg hard. De wind matige tot vrij krachtige wind was zuidoost en in het begin kon ik hoog aan de wind een lange slag maken. Daarna moest ik een stukje kruisen, maar toen het vaarwater zich verbreedde en ik recht naar het zuiden kon varen, was de koers gelukkig precies bezeild. Er stond hier tamelijk veel wind, zodat ik de gennaker een stuk moest inrollen. De golfslag nam ook behoorlijk toe, maar het schip liep er met een gangetje van gemiddeld zes mijl lekker doorheen. De golven werden een stuk minder toen ik in de luwte van een aantal eilandjes kwam. Mijn bestemming was het laatste eiland, Aarö. Aan het eind van de middag voer ik de grote jachthaven binnen. Druk was het er niet, er lagen wat vissersbootjes en één bezoekend jacht, een Duits schip,

waarvan twee bemanningsleden direct toe kwamen snellen om mijn lijnen aan te pakken.

De volgende dag ben ik niet verder gevaren, de wind was helaas weer naar het zuiden gedraaid en een stuk sterker dan de vorige dag, ruim vijf tot zes beaufort, en op de windmeter zag ik dat er ook vlagen van windkracht zeven tussen zaten. Zo nu en dan regende het wat. Tussen de buien door heb ik nog even een fietstochtje gemaakt naar het supermarktje bij een camping aan de oostzijde van het eiland en een stukje gewandeld in een vogelrijk natuurgebied. Aarö bestaat hoofdzakelijk uit licht glooiend bouwland, afgewisseld door kleine stukjes bos en natuurgebieden met meertjes en kreekjes. De met meidoorns omzoomde binnenweggetjes deden me sterk aan mijn geboorte-eiland Walcheren denken. Toen ik bij de kassa van het supermarktje stond werd ik aangesproken door één van de bemanningsleden van het Duitse buurjacht. Zijn maat en hij zaten in de kantine van de camping een biertje te drinken dat ze net bij de supermarkt hadden gekocht en ik werd uitgenodigd om er eentje mee te drinken. Ik drink graag een biertje, maar dan bij voorkeur 's avonds en nog niet 's middags om half drie. Ik bedankte dus beleefd voor het aanbod maar ik heb wel een tijdje gezellig met mijn burens zitten praten.

Om een uur of vijf werd er door één van de buurmannen op de boot geklopt. Ik werd uitgenodigd om om zes uur te komen dineren. Omdat ik nog een fles wijn aan boord had, bood ik aan om die mij te nemen, maar ze dronken liever bier. Gewapend met de biertjes die ik nog in voorraad had, stapte ik bij het buurschip aan boord, stipt om zes uur, Duitsers zijn immers zeer "pünktlich", als je vijf minuten te laat op een afspraak dreigt te komen word je al geacht om dat even te melden. Ik heb er genoten van een rijkelijk met bruine bonen, Frankfurter worstjes en damhertenvlees gevulde maaltijdsoep.

Zoals ik in een vorig verslag schreef is het tussen Nederlandse zeilers die elkaar in een buitenlandse haven ontmoeten bijna altijd 'dikke mik', maar onze oosterburen spannen wat betreft gastvrijheid en gulheid toch echt de kroon. Ik heb het verschillende keren meegemaakt dat ik aanmeerde langs een Duits jacht waar de bemanning koffie of thee zat te drinken. Nog voordat ik goed en wel mijn lijnen in orde had vastgemaakt, stond er voor mij al een beker koffie of een glas thee in het gangboord. Aan de Duitse drinkgewoonten moet ik echter wel wennen. Met name als de bemanning uit een groepje mannen bestaat, en dat is bij Duitse schepen relatief vaak het geval, is het de gewoonte om direct nadat men is aangemeerd met een zeer sterk drankje te toosten op

de goede aankomst. De alleen varende Nederlandse buurman wordt daarbij niet vergeten, hij krijgt ook een glaasje aangereikt, meestal niet groter dan een wat ruim uitgevallen vingerhoed. Nadat men heeft geklonken wordt er niet voorzichtig aan het glaasje genipt, nee, de inhoud wordt in één teug achterover geslagen. Daarna worden de glaasjes meestal nog een tweede of soms nog een derde keer gevuld. Bij mijn Duitse burenen in Aarö werd er na de maaltijd een fles rum geopend en volgde hetzelfde ritueel. Daarna werd er thee met een scheutje rum geserveerd en vervolgens was het bier aan de beurt. Ook daarvoor gelden weer speciale regels. Nadat je eerst hebt geproost op het goede verloop van de reis en de eerste slok hebt genomen, is het niet de bedoeling dat je op eigen houtje de rest van je glas ledigt, je neemt weer gezamenlijk een slok en voordat je dat doet wordt er weer een toast uitgebracht. Ik heb dan ook heel wat af getoost. De kans dat je enigszins beneveld het gastvrije schip verlaat is vrij groot, want zodra je glas leeg is wordt het ongevraagd onmiddellijk weer gevuld.

Na dit drankrijke burenenbezoek was het de volgende morgen tijd om weer stukje zuidwaarts te varen. De wind was gelukkig naar het zuidoosten gedraaid, de zon liet zich regelmatig zien en het was glashelder, maar er dreef wel veel cumulus die al bijna het buienstadium had bereikt. De verwachte windkracht was vier tot vijf beaufort. Zekerheidshalve zette ik een dubbel rif, niet ten onrechte want als er weer eens donkere buienwolk passeerde nam de windkracht meestal toe tot eind vijf, begin zes. Regenen deed het gelukkig bijna niet. Mijn bestemming was de jachthaven van Dyvig, gelegen in een beschutte baai aan de Alssund, een aftakking van de Kleine Belt, tussen het eiland Als en Jutland. Ik hoopte hoog aan de wind in één lange slag de Alssund te kunnen opvaren, maar dat lukte helaas niet, ik moest nog een korte zijslag maken. Op de Alssund kon ik wat afvallen en daarna draaide ik met een halve tot ruime wind het vaarwater in richting de baai van Dyvig. Omdat die vrijwel helemaal is omsloten door boomrijke heuvels, is de jachthaven van Dyvig een van mijn favoriete havens. De ingang van de baai bestaat uit een kort, maar zeer smal en kronkelig geultje waar twee schepen elkaar ternauwernood kunnen passeren. Ik vond het dan ook best spannend toen ik er twee jaar geleden voor het eerst door voer, maar ik ben door mijn tochten tussen de scheren inmiddels wel het nodige gewend. Om mijn etensvoorraad wat aan te vullen ben ik 's avonds nog even via allerlei kronkelige, soms steil oplopende en dalende binnenweggetjes naar de supermarkt gefietst in Nyborg, drie kilometer verderop. Ik heb weer



Het lieflijke heuvellandschap van Als.

genoten van het zeer afwisselende, boomrijke heuvellandschap, een soort Zuid-Limburg, maar dan met water.

Toen ik terugfietste kreeg ik helaas een buitje over me heen en gedurende de rest van de avond en ook 's nachts kletterde de regen regelmatig op het kajuitdak, maar de volgende morgen zag het er een stuk beter uit. Toen ik opstond vielen er nog wat druppels, maar daarna bleef het droog en kon ik buiten ontbijten. Omdat Dyvig niet ver van Duitsland ligt, liggen er veel Duitse schepen. Het was zaterdagmorgen en omdat er mooi zeilweer werd verwacht waren veel bemanningen vanuit Hamburg. Flensburg en andere Noord-Duitse steden naar hun boot gereden. Overal om me heen zag ik Duitse vlaggen, ook mijn beide burens waren Duitsers, de Denen zijn hier duidelijk in de minderheid. Omdat ik tot aan Middelfart de laatste drie weken nauwelijks meer een schip was tegengekomen, moest ik weer behoorlijk wennen aan de drukte. De wind was noordwest geworden, maar erg hard woei hij niet. Voor het lapje, met een uitgeboomde genua, voer ik met gangetje van nauwelijks drie mijl zuidwaarts. Ik kon weer lekker op het voordek tegen de mast zitten en intussen genieten van de mooie, groene oevers aan weerszijden. Lang duurde dat helaas niet, na



Met een stevige noordwestenwind in de rug onderweg naar Kiel-Holtenau.

een mijltje of drie boog het vaarwater naar het zuidwesten en werd het een stuk smaller. De hoge bomen namen de wind vrijwel helemaal weg zodat ik op de motor verder moest, richting Sönderborg. Aan het geknal op de oevers was te horen dat het jachtseizoen was geopend.

In Sönderborg moest ik een brug passeren, maar die ging gelukkig al na vijf minuten open. Ik kende de stad goed, twee jaar geleden had ik er vier dagen verwaaid gelegen. Omdat het nog maar half drie was, wilde ik er niet overnachten maar doorvaren naar het Duitse Maasholm. Toen ik op het open water van de zuidelijke Oostzee kwam, stond er nog steeds te weinig wind om te zeilen, maar dat veranderde toen er een vrij grote buienwolk overtrok. Er viel helaas wat regen uit, maar er kwam ook meer wind. Hij draaide naar het westen en nam toe ruim vier beaufort, zodat ik nog bijna tot aan Maasholm lekker anderhalf uur kon zeilen.

Zoals te verwachten was, was het op deze zaterdagavond in de grote marina van Maasholm zeer druk. Alle boxen waren bezet, maar toen ik langs een lange steiger voer waaraan schepen in rijtjes lagen aangemeerd, riep een vrouw op



Aangemeerd in Kiel-Holtenau samen met een aantal Nederlandse schepen van de bruine vloot.

zeiljacht naar me dat ik aan haar schip kon vastmaken. Ze woonde samen met haar hond op haar boot, die iets kleiner was dan de mijne. Het was een praatgraag type, met iedereen die over de steiger liep werd een praatje aangeknoopt en als ze even alleen was, praatte ze voortdurend tegen zichzelf. De volgende morgen heb ik nog even gekeken of ik het schip kon vinden van mijn Duitse buurman uit Tananger, die hier zijn thuishaven heeft, maar hij was waarschijnlijk aan het zeilen. Daarna ben ik vertrokken naar Kiel-Holtenau. Net als de vorige dag was het glashelder, tamelijk zonnig weer met veel cumuluswolken. Er stond een stevige noordwestenwind, voor mij zeer gunstig. Met alleen de genua uitgerold werd ik met een gangetje van ruim zes knopen naar de Kieler Fjord geblazen, waar ik aan de steiger vlak naast de sluis van het Noord-Oostzeekanaal een plekje vond. Ik was er niet de enige Nederlander, langs de steiger en de kade lag het vol met charterscheperen van de bruine vloot.

De volgende dag stond er totaal geen wind, maar het was helaas zeer grijs, nevelig weer. Samen met drie andere jachten en een groot koopvaardijship werd ik vrij vlot geschut en daarna ging het richting Rendsburg, uiteraard

allemaal op de motor, zeilen is in het kanaal verboden. Er voeren veel vrachtschepen, waaronder opvallend veel Nederlandse, zeker een derde schat ik. Onderweg motregende het wat, maar in de beschutting van de buiskap bleef ik goed droog. De volgende dag ben ik onder vrijwel dezelfde weersomstandigheden snel doorgevaren naar Brunsbüttel, waar ik weer overnacht heb in het passantenhaventje vlak naast de sluis. Verleden jaar had ik nogal wat last van het lawaai van de schepen die op enkele tientallen meters afstand de sluis uitkomen of binnen varen. Nu merkte ik er weinig van, de grote groepen kraaien die weer een slaappleats zochten in de bomen langs de haven maakten meer herrie.

Ik had de volgende morgen veel geluk met het tij en de schutting. Vanaf een uur of elf, de tijd waarop ik meestal vertrek, zou ik stroom mee hebben en de deur van de sluiskolk waar ik geschut moest worden stond nog open. In de sluis heb ik even een praatje gemaakt met de machinist van een vrachtschip uit Sneek dat ook geschut werd. Het was weer zeer rustig, vrij nevelig weer, alleen de zuidoever van de Elbe was zichtbaar, maar de vele zeehonden op de droogvallende zandbanken waren goed te zien. De stroom was nog sterker dan ik had verwacht. Door het water liep het schip gemiddeld 5,6 mijl, maar de snelheid over de grond was vaak 9 mijl. Al om 1 uur arriveerde ik in Cuxhaven, waar ik eerst mijn brandstoftank heb vol gegooit en daarna snel een vrije box vond.

Ik was graag de volgende dag graag doorgevaren naar Spiekeroog of Norderney, maar de weersomstandigheden waren bepaald niet gunstig voor deze grote oversteek, er stond een vrij krachtige tot krachtige zuidwestenwind en zo nu en dan viel er een bui. Daardoor had ik mooi de tijd had om de was te doen en een begin te maken met mijn volgende reisverslag. De volgende morgen regende het niet meer en liet de zon zich veel vaker zien, maar omdat er nog steeds een stevige zuidwestenwind stond, ben ik nog een dag in Cuxhaven gebleven. 's Middags heb ik een leuk fietstochtje gemaakt, eerst door een natuurgebied ten zuiden van Cuxhaven, dat wat aan de Veluwe deed denken, en daarna over de dijk langs de Waddenzee weer terug.

Wat het weer betreft zag het er de dag erna voor het maken van de grote oversteek naar de Duitse Waddeneilanden prima uit. Er was een hogedrukgebied op komst en de barometer was al flink aan het stijgen. Vervelend was echter dat het op een heel ongelukkige tijd hoogwater was. Zoals ik in mijn vorige verslagen heb geschreven, kun je de Elbe alleen op- of

afvaren met stroom mee. Als je westwaarts wil betekent dat dat je even na hoogwater moet vertrekken. De drie vorige jaren was het 's morgens vroeg hoogwater en was ik rond zes uur vertrokken. Nu kon ik pas op zijn vroegst rond twaalf uur 's middags vertrekken en de vraag was of ik dan nog voordat het donker werd de haven van een van de Duitse Waddeneilanden kon bereiken. Daar na zonsondergang door een zeegat varen is zeer gevaarlijk omdat er geen of nauwelijks lichtboeien liggen. Norderney heeft het minst gevaarlijke zeegat, maar dat zou ik nooit voor donker kunnen bereiken en Spiekeroog hoogstwaarschijnlijk ook niet. Wangeroog zou waarschijnlijk wel lukken, maar met het zeegat daar heb ik slechte ervaringen. Het alternatief was om 's nachts om twaalf uur te vertrekken en dan in één ruk door te varen naar Norderney, waar ik dan aan het begin van de middag zou aankomen. Maar omdat de nachten al behoorlijk lang waren en bovendien ook behoorlijk koud, vond ik 's nachts varen niet erg aantrekkelijk. Een andere mogelijkheid was om eerst naar Helgoland te varen, dat ook bij donker en onder alle weersomstandigheden veilig aangelopen kan worden, en dan de volgende dag over te steken naar Norderney. Maar omdat ik dan eerst de hele middag en een deel van de avond op de motor tegen de noordwestenwind in zou moeten varen, was dat ook niet erg aantrekkelijk. Het was bovendien een enorme omweg: eerst moest ik een groot stuk naar het noordwesten varen en daarna nog een veel langer stuk naar het zuidwesten, waarbij ik de drukke shipping lane zou moeten oversteken. Dat laatste stuk was extra lang omdat de shipping lane loodrecht moet worden overgestoken. Doe je dat niet dan riskeer je een boete van 2500 euro.

Alle voor- en nadelen afwegend koos ik ervoor om de volgende dag omstreeks het middaguur te vertrekken en naar Wangeroog te varen. Het zeegat daar was weliswaar gevaarlijk, maar er zou vanwege de zwakke wind waarschijnlijk niet veel deining staan. In het verleden had ik altijd de eerste zes uur stroom mee gehad en daarna zes uur stroom tegen, een voordeel van de kortere afstand was dat ik de stroom nu vrijwel de hele tijd mee zou hebben. Er was echter ook een groot nadeel: als ik bij het zeegat van Wangeroog zou arriveren, zou het laagwater zijn. Op mijn kaart stond echter dat de diepte daar bij het laagst gemeten laagwater 1,60 meter was. Met mijn diepgang van 1,45 meter, moest het dus lukken om zonder de grond te raken door het zeegat te varen, maar veiligheidshalve had ik toch liever wat meer water onder de kiel. Hoe langer na laagwater, hoe meer dat het geval zou zijn, maar ik moest er wel rekening mee houden dat het ongeveer anderhalf uur na laagwater al schemerig zou



Samen met een Nederlandse collega-solozeiler bij de Elbe-monding op weg naar Wangeroog.

worden. De kunst was om zo laat mogelijk na laagwater maar nog ruim voor zonsondergang bij de verkenningston te arriveren. Ik rekende uit dat ik dan gemiddeld 6,5 mijl per uur zou moeten varen.

Even voor twaalfen gooide ik de lijnen los, samen met een andere Nederlandse solozeiler die op de terugweg was van een reis naar Estland, Letland en Litouwen. Het eerste uur was de stroom en ook de wind nog een beetje tegen, maar daarna kreeg ik een flinke ebstroom in de rug. Omdat de koers steeds westelijker werd en er ook wat meer wind kwam, kon ik aanvankelijk zeilend de Elbe afvaren. Omdat de stroom op zee wat minder was en het ook niet erg hard genoeg woei, haalde ik niet de snelheid die nodig was om Wangeroog op tijd te bereiken en had ik de motor nodig. Woei het even wat harder, dan zette ik hem weer uit. Omdat het glashelder was, waren de duinen van Wangeroog al vrij snel te zien. Rond zessen, dus goed op tijd, kwam de verkenningston van het zeegat in zicht. Toen ik bij de ton was zette ik precies volgens lijn die ik op de kaart had uitgezet koers naar de eerste rode ton, maar recht voor me zag ik alleen grondzeeën, De ton was nergens te bekennen, zelfs toen ik er volgens de

plotter tegenaan zou moeten zijn gevaren, zag ik hem niet. Maar toen ik wat meer naar het westen keek zag ik hem plotseling liggen, ongeveer een halve mijl ten westen van de plek waarop hij op de kaart stond getekend. Toen ik er naartoe gevaren was, was ook de tweede rode ton al goed te zien. Omdat ik in het smalle geultje goed wilde kunnen manoeuvreren, streek ik eerst mijn zeilen. De Nederlandse solozeiler die gelijk met mij was vertrokken, was inmiddels ook gearriveerd en deed hetzelfde.

Toen ik niet ver meer van de tweede ton verwijderd was, zag ik de derde ton al liggen, maar ik zag ook dat er precies tussen de twee tonnen grondzeeën stonden terwijl het water ten oosten van de tonnenlijn rustig was. Kennelijk was de geul naar het oosten verschoven en had de betonningsdienst de boeien nog niet verplaatst. Ik besloot om niet meer op de tonnen te vertrouwen maar op mijn eigen zeemanschap, en voorzichtig naar het rustige water te varen in de hoop dat het daar diep genoeg zou zijn om veilig het zeegat door te komen. Zou dat niet lukken dan zat er niets anders op dan te wachten tot het water zo hoog zou staan dat de grondzeeën waren verdwenen. In het rustige water was het inderdaad behoorlijk diep, slecht één maal, bij 1,90 meter, ging mijn dieptealarm af, maar meestal lag de diepte zo rond de 2,50 meter. Toen ik geen grondzeeën meer naast mij zag koerste ik voorzichtig naar de boeienlijn, waar het steeds dieper werd.

Mijn collega-solozeiler had kennelijk meer vertrouwen in de Duitse betonningsdienst. Toen ik even achterom keek om te zien of hij mij volgde zag ik dat hij van de tweede ton kaarsrecht naar de derde ton koerste. Dat duurde echter niet lang want even later zat hij muurvast. Het leek er niet erg best voor hem uit te zien, zijn schip lag schuin op een ondiepte terwijl de grondzeeën eroverheen sloegen. Naar hem toe varen om hem los te trekken was onmogelijk en ook zinloos omdat hij bij het rijzen van het water vanzelf weer los zou komen. Terwijl ik langzaam de steeds dieper wordende geul invoer, hield ik hem wel voortdurend de gaten. Op een gegeven moment werd zijn schip door een grote golf over de kennelijk maar smalle ondiepte heen getild en kon hij gelukkig weer verder varen. Langer dan een minuut of vijf zal hij niet hebben vastgezet. Na dit spannende stukje moest ik nog een grote strekdam passeren waar het hard stroomde, maar die was gelukkig goed door een grote kardinale ton gemarkeerd. Bij de haveningang stond nog weinig water, de zandtong waarop ik in 2012 noodgedwongen een middag en een avond had doorgebracht, lag nog helemaal droog. Omdat er aan stuurboord geen prikken staan, had ik toen te laat in de gaten dat ik buiten het toegangsgeultje voer en



Hoogwater op de Duitse Waddenzee bij Wangeroog.

kwam ik muurvast te zitten. Ik hield daarom nu zoveel mogelijk de bakboordzijde van het vaarwater aan. Heb je al deze hindernissen overwonnen, dan kom je in een van de leukste haventjes van de Duitse Waddeneilanden. Op Wangeroog rijden geen auto's, vanaf de haven kun je alleen op de fiets of met een leuk treintje naar het dorp rijden. Omdat het in Duitsland herfstvakantie was, stapten er na de aankomst van de veerboot honderden mensen in.

De volgende morgen heb ik aan de havenmeester verteld dat de boeien van het geultje in het zeegat nodig verplaatst moesten worden. Hij wist het, op de drempel van de geul, waar het vroeger 1,60 meter diep was, was de diepte nu nog maar 60 centimeter. De betonningsdienst wist het ook, maar zou de tonnen pas volgend jaar verleggen. Rond twaalfen voer ik weer door het zeegat want ik wilde over zee naar Norderney, maar nu was de situatie totaal anders. Omdat het hoog water was, was het op de plekken waar de avond tevoren grondzeeën stonden, meer dan 3 meter diep. De wat sterkere wind zorgde er ook voor dat ik het hele traject lekker kon zeilen, meestal ruim aan de wind en soms met een halve wind. Op een gegeven moment liep het schip over de grond 8 knopen. In het voorjaar waren er vooral op zee veel

opklaringen en was het op het land meer bewolkt, nu hing de meeste bewolking boven zee, zoals dat in de herfst bijna altijd het geval is. Desondanks was het een mooie zeilmiddag.

In Norderney moest ik weer beslissen hoe ik verder zou varen. Verleden jaar kon ik vanwege de oostenwind in één lange ruk Lauwersoog bereiken. Omdat de wind naar het oosten zou draaien, was dat nu weer mogelijk, maar vanwege het late hoogwater zou ik daar dan pas rond middernacht arriveren. In tegenstelling tot de Duitse zeegaten zijn de Nederlandse prima betond en liggen er overal lichtboeien, maar ik vond het niet erg aantrekkelijk om urenlang in het donker te zitten. Daarom was ik van plan om, net als in 2012 en 2013, de volgende dag eerst over het wad naar het mooie stadje Greetsiel te varen en van daaruit koers te zetten naar Delfzijl. De havenmeester van Norderney vertelde me echter dat het eerste wantij waar ik vanuit Greetsiel overheen zou moeten om bij de Westereems te komen, zo ondiep was geworden dat ik er waarschijnlijk vast zou lopen, ik kon beter in één keer naar Delfzijl varen.

Ik heb zijn advies opgevolgd en ben daarom de volgende morgen het wad opgevaren richting Delfzijl. Omdat ik over twee wantijen heen moest, ben ik al om kwart over acht vertrokken, voor mijn doen tamelijk vroeg. Bij het invaren van de geul naar het eerste wantij, onder Juist, moest ik weer even wennen aan het feit dat de betonningsrichting hier anders is dan je zou verwachten. Vaar je vanaf zee het zeegat tussen Norderney en Juist in dan liggen de rode tonnen gewoon aan bakboord, maar draai je vervolgens de geul naar het wantij onder Juist in dan moet je de rode tonnen ineens aan stuurboord houden. Omdat er alleen rode tonnen liggen en nergens groene, had ik dat tijdens mijn eerste reis te laat in de gaten en liep ik bijna vast. De passage van het eerste, meest ondiepe wantij verliep vlekkeloos. Het is altijd weer even spannend als het dieptealarm afgaat, maar in alle gevallen was het loos alarm en als ik vast zou komen te zitten zou het nog drie uur rijzende water er wel voor zorgen dat ik weer snel loskwam. De meeste zorgen maakte ik me om de passage van het laatste wantij, tussen de Ooster- en de Westereems, want als ik daar overheen zou varen, zou het water waarschijnlijk weer aan het zakken zijn. Mijn zorg bleek echter geheel onterecht, toen ik over dat wantij heenvoer was het hoogwater en gaf de dieptemeter bijna overal een diepte van meer dan 2,5 meter aan. Stroom was er nauwelijks, pas toen ik al ongeveer een uur op de Westereems had gevaren, kreeg ik een steeds sterker wordende ebstroom

tegen. Het laatste uur van de tocht voer ik over de grond niet meer dan 3,5 mijl.



Het korendragershuisje in Franeker.

Na vier maanden langs vreemde kusten te hebben gevaren, was ik in de loop van de middag weer in Nederland. Ik wilde nog even genieten van het dorpen- en stedenschoon langs de staandemastroute door Groningen en Friesland. Delfzijl kun je dan beter overslaan, maar Appingedam, waar ik de volgende dag naartoe ben gevaren, was weer zeer de moeite waard. Ik heb de oude koopmanshuizen langs het Damsterdiep bewonderd en een fietstochtje langs allerlei mooie, zeer rustige dorpjes gemaakt. Daarna ben ik doorgevaren naar Groningen. In de Oosterhaven, in het hartje van de stad, vond ik een leuk plekje. 's Middags heb ik een wandeling gemaakt door het gezellige centrum, waar het wel weer even wennen was aan de vele fietsers die je op geen enkel zebrapad voorrang geven. De volgende dag kwam een van mijn vrienden mij vergezellen en samen zijn we via Zoutkamp, Dokkum, Leeuwarden en Franeker naar Harlingen gevaren. Het was mooi nazomerweer en we hebben genoten van de leuke plaatsen waar we aanlegden of doorheen voeren.

Na dit gezellige weekje ben ik alleen doorgevaren naar het IJsselmeer. Ik was al snel in Kornwerderzand, maar het duurde bijna vier uur voordat ik geschut werd omdat er maar één sluiskolk in gebruik was en de brug vanwege een technisch mankement niet geopend kon worden. Verder dan Makkum ben ik daarom niet gekomen. De volgende dag ben ik naar Stavoren gezeild en de dag erna ben ik doorgevaren naar Volendam, waar bij de zeilmaker al vier maanden een rolfokhoes op mij lag te wachten. Daarna ben ik met een lekker maar ook behoorlijk fris noordoostenwindje naar mijn thuishaven Durgerdam gezeild, waar ik op zaterdag 11 oktober, bijna vijf maanden na mijn vertrek, arriveerde. Mijn reis, de mooiste tot nu toe, maar ook de koudste en meest enerverende, zat er nu echt op. Precies op tijd, want de temperatuur was inmiddels onder de tien graden gezakt en vanwege de straffe noordoostenwind voelde het bijna winters aan. In 2016 wilde ik weer een grote zeereis maken. Waar die naartoe zou gaan wist ik nog niet, maar ik vind Noorwegen zo mooi dat ik besloten heb om weer de fjorden op te zoeken. Hopelijk levert dat ook weer een aantal verhalen voor De Geus op. Ik hoop in ieder geval dat ik je door de verslagen in de laatste vier Geuzen een beetje heb kunnen laten meegenieten van mijn eerste reis naar Noorwegen.

Jaap van der Harst