



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

ACCU HANDEL UTRECHT

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

Nieuw CMF Calcium onderhoudsvrij

geen onderhoud
minimale zelfontlading
verstevigde platen

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



Turbo Marina accu's

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

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

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



DE GEUS

Jaargang 90 nr.4

december 2016

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 5 **Van de redactie**
- 6 **Simon zegt...**
- 7 **Van de bestuurstafel**
- 9 **Officiële mededelingen**
- 10 **Jaaragenda 2017**
- 11 **Zomerstalling 2017**
- 12 **Verslag Franse avond**
- 13 **Een huwelijksjubileum**
- 11 **Met de Nehalennia voor de tweede maal naar de Noorse fjorden**
Deel 1: Durgerdam-Grimstad



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 6022228
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

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Durgerdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Ballotagecommissie

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

Redactiecommissie

Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 020-622 88 99

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

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl

gebruikersnaam: watergeus

wachtwoord: 1928wsv

Van de redactie

De boten staan weer op de wal of liggen veilig afgemeerd te wachten tot het weer tijd is om ze vaarklaar te maken. De redactie hoopt dat iedereen kan terugblikken op een mooi vaarseizoen en dat het seizoen van 2017 minstens zo mooi wordt.

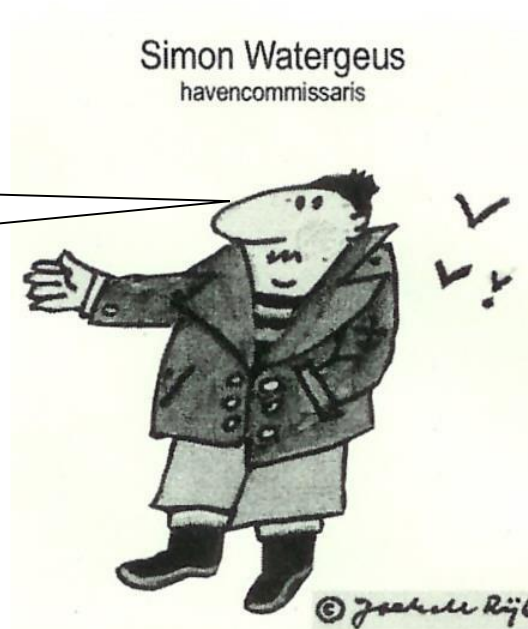
In de laatste Geus van dit jaar tref je traditiegetrouw allereerst de stukken aan die afkomstig zijn van het bestuur. Ten behoeve van de (nieuwe) leden die voor 2017 een zomerligplaats zoeken, hebben we het stukje uit de september-Geus waarin staat hoe men zich daarvoor aan moet melden, nog een keer afgedrukt. Verder staat er in deze Geus een verslagje van de zeer geslaagde 'Franse avond', georganiseerd door Maaïke van der Wildt. Maaïke heeft op culinair gebied veel voor de vereniging betekend, maar na de nieuwjaarsreceptie zal iemand anders het stokje van haar over moeten nemen. Voorzitter Peter doet in *Van de bestuurstafel* een dringende oproep aan leden die op het gebied van lekkere hapjes en drankjes iets voor de vereniging kunnen betekenen. Wie wil Maaïke opvolgen? Meld je aan bij het bestuur! Diana Meijer stuurde ons een stukje met felicitaties aan Gerard en Rie Hofdijk, die dit najaar 65 jaar (!) getrouwd waren. Gerard was jarenlang voorzitter van onze vereniging en zorgde er onder andere voor dat we de havens in Durgerdam en Vinkeveen konden verwerven. Ook de redactie feliciteert Gerard en Rie. Verder staat er in deze Geus weer een reisverhaal van mijn hand, dit maal van de soms spannende eerste etappe van mijn tweede reis naar Noorwegen. Helaas ontbraken in de september-Geus bij mijn reisverhaal de foto's, maar op onze website staat het verhaal nog een keer, nu met foto's.

In september waren er wat problemen met de digitale verzending van De Geus, maar we hopen dat de link naar De Geus nu wel goed werkt. Leden die geen internet hebben of daar problemen mee hebben, kunnen nog steeds een papieren Geus krijgen. Daarvoor dienen ze even contact

op te nemen met Roel Habiecht, onze secretaris. Veel leesplezier en fijne feestdagen toegewenst en hopelijk tot ziens op de nieuwjaarsreceptie op zondag 8 januari.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Einde van het jaar. Kunnen we wééér opnieuw beginnen!



Van de bestuurstafel

De boot staat inmiddels op het droge en is winterklaar. Tijd voor onderhoud en andere zaken. Voornemens genoeg, maar als ik dan met die kou en nattigheid onder de dektent kruip, denk ik vaak: “Wat doe ik hier nu op dit moment, het kan wel wachten tot het weer tegen het voorjaar loopt.”

Het leven bij de vereniging gaat gewoon door. In het bestuur gaan we verder zonder Jan Kors. Wij ervaren dat als een groot gemis. Jan was een bijzonder mens en zijn bijdrage aan het bestuur was belangrijk.

De Franse avond, prima verzorgd door Maaïke, had een vol clubhuis tot gevolg. Maar Maaïke heeft aangegeven te gaan stoppen met het verzorgen van de leden tijdens bijeenkomsten en feestjes. **We zijn daarom op zoek naar mensen die deze taak op zich willen nemen.** Met 200 leden moet het toch mogelijk zijn dat er mensen zijn die iets willen organiseren en regelen. Meld je even aan bij één van de bestuursleden.

De werkgroep communicatie is enthousiast aan het werk met een nieuwe website. De facebookpagina van de Geuzen krijgt steeds meer inhoud en steeds meer bezoekers. Wil je meedoen meld je dan aan, dan word je in de facebookgroep opgenomen. Op de facebookpagina is een film te zien van Guus. Hij heeft met zijn drone een prachtige film van de haven aan de Diemerzeedijk gemaakt. Met een spectaculair einde van de vlucht.

De werkzaamheden aan de Iepenslotersluis zijn inmiddels in volle gang. Af en toe hebben we daar last van maar als tegenprestatie heeft de aannemer nu voor een rolstoeltoegankelijke ingang van de haven gezorgd.

Zeer binnenkort krijgen we te horen welke variant van de dijkversterking in Durgerdam wordt gekozen. Adrie Erkelens en ik hebben in een overleg met “De Alliantie” onze eisen wensen kenbaar gemaakt. Hoewel beweerd wordt dat er nog niks besloten is, lijkt dijkverbreding weinig kans te maken en is de kans het grootst dat er golfbrekers komen. In het najaar van 2017 zal dan gestart worden met de uitvoering.

In Vinkeveen staan ondanks een haperende hijsinstallatie alle boten weer op het droge. Het bestuur beraadt zich op de vraag hoe het verder moet met de installatie. Op de komende ledenvergadering zal hiervoor een voorstel komen.

De BTW-regeling voor watersportverenigingen wordt vanaf 1 januari 2017 ingevoerd. Deze regeling houdt in dat er BTW betaald moet worden over de inkomsten uit de ligplaatsen voor motorboten. Zeilboten, kano's en snelle boten zijn vrijgesteld. Omdat de Watergeuzen waarschijnlijk onder de norm blijft, lijkt het erop dat wij vrijgesteld blijven van de BTW-heffing.

Ik wens iedereen fijne feestdagen en ik hoop jullie allen te zien op de nieuwjaarsreceptie op 8 januari.

Peter Weesendorp

Officiële Mededelingen 2016-IV

Opgezegd:

J. van Efferen

Mevr. A. Swart

D.E.H. de la Haye

Nieuwe leden:

J. Heijgen, 558

R.J. Kwakkel, 559

R. Leeuw, 560

K. Noppen, 556

J. Koopman, 557

F. Schaap, 561

M. Koopman, 562

Overleden:

J. Arts, donateur

Jaaragenda 2017 De Watergeuzen

Sluiting aanmelding zomerstalling	1 jan.
Nieuwjaarsreceptie	8 jan. 13.00 uur
Bestuursvergadering	16 jan.
Bestuursvergadering	20 feb.
Deadline inleveren kopij Geus	26 feb.
Bestuursvergadering	13 mrt.
Algemene Vergadering	22 mrt.
Bestuursvergadering	17 apr.
Opening Seizoen	30 apr. 13.00 uur
Deadline inleveren kopij Geus	30 apr.
Bestuursvergadering	22 mei
Bestuursvergadering	19 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergadering	14 aug.
Deadline inleveren kopij Geus	3 sep.
Bestuursvergadering	18 sep.
Sluiting seizoen	23 sep.
Bestuursvergadering	16 okt.
Bestuursvergadering	20 nov.
Deadline inleveren kopij Geus	3 dec.
Bestuursvergadering	18 dec.

Zomerstalling 2017

Alle boten liggen nu nog onder hun wintertent, maar ik vestig alvast uw aandacht op de zomerstalling 2017. Als u een ligplaats heeft en deze wilt behouden hoeft u niets te doen.

Als u nog geen ligplaats heeft en wel in aanmerking wilt komen voor een box dient u dit voor 1 januari 2017 bij mij te melden, onder opgave van scheepsnaam en afmetingen en de gewenste haven. Ook als u uw box niet meer wenst te gebruiken willen we dit graag weten.

Wilt u van haven veranderen? Meldt dit ook even, dan kijken we of er een mogelijkheid voor is.

Roel Habiecht, secretaris

‘Franse avond’ in het clubhuis



Als de vallende bladeren, herfststorm en eerste nachtvorst ons laten zien dat het vaarseizoen nu echt is afgelopen, is het leuk om er in een gezellige omgeving met andere watersporters over na te praten. Een officiële sluiting van het seizoen heeft onze vereniging niet, maar er zijn de laatste jaren gelukkig wel sociale en culinaire activiteiten die zich daar uitstekend voor lenen. Vorig najaar was dat een geslaagde barbecue, dit keer had Maaïke van der Wildt gezorgd voor een zeer smakelijk ‘Franse avond’, met een uitgebreid assortiment Franse kazen, salades en stookbrood en heerlijke mosterdsoep. Nadat iedereen had genoten van al dit lekkers sprak voorzitter Peter namens het bestuur zijn waardering uit voor al het werk dat Maaïke voor deze geslaagde avond had verricht en overhandigde haar een mooie bos bloemen. Ook Marijke van de Plaats, die Maaïke bij het klaarmaken van de hapjes en het boodschappen doen had geassisteerd, werd in de bloemetjes gezet.

Jaap van der Harst

Een huwelijksjubileum!



Het jubileumpaar.

Op 5 november dit jaar waren Gerard en Rie Hofdijk 65 jaar getrouwd.

Toen mijn ouders in 1948 lid werden van De Watergeuzen, waren Gerard en Rie verloofd. Ze lagen met hun blank gelakte Kleine BM in onze haven. Gerard en Rie kregen twee dochters, Ank en Els. Els en haar man Jos Koopman zijn ook al jaren lid van onze vereniging. Gerard is 19 jaar voorzitter geweest en onder zijn voorzitterschap zijn de havens in Vinkeveen en Durgerdam verworven.

Een felicitatie voor zo'n lang en gelukkig huwelijk is zeker op zijn plaats!

Diana Meijer

Met de Nehalennia voor de tweede maal naar de Noorse fjorden.

Verslag van mijn vijfde grote (Oost)zeereis

Deel 1: Durgerdam - Grimstad

In de vier voorgaande Geuzen heb ik verteld dat ik verleden jaar via Kopenhagen, Gothenburg en Oslo naar de Noorse westkust ben gevaren. Omdat de fjorden een overweldigende indruk hadden gemaakt, wilde ik er weer heen. De ruim 170 kilometer diepe Hardangerfjord, die ik verleden jaar tot op de helft was ingevaren, wilde ik nu helemaal zien. Verder wilde ik een bezoek brengen aan de Sognefjord, de langste fjord van Noorwegen. Omdat ik schatte dat ik alleen al daarvoor een week of drie weken nodig zou hebben, wilde ik zo snel mogelijk naar de Noorse westkust. In een ruk de Noordzee oversteken is voor mij als solozeiler geen optie, de kortste en veiligste route was om langs de Deense oostkust naar Skagen, aan de noordoostpunt van Jutland, te varen, daar het Skagerrak over te steken en dan langs de Noorse kust naar het westen te zeilen.

Voordat het zover was moest er nog het nodige gebeuren. De jachtservice in Monnickendam zou een paar vervelende lekkages onder handen nemen en er zou een elektriciteitsman langskomen om wat problemen met de dieptemeter en de plotter te verhelpen. Ook zou hij een nieuwe stuurautomaat installeren en een nieuw stekkertje monteren op de elektronische windvaan. Met behulp van het kraantje van de jachtservice zou die op de mast geplaatst worden. Toen ik me op de dinsdag na Pinksteren bij de mevrouw aan de balie meldde, bleek dat in de afsprakenagenda wel stond dat ik voor die dag de kraan had gereserveerd, maar over het verhelpen van lekkages kon zij niets vinden, hoewel ik al in maart daarover zowel telefonisch als per mail een afspraak had gemaakt. 's Middags kon er toch met de klus worden begonnen. Vervelender was dat

de elektronicaman niet kwam opdagen. Toen ik hem opbelde bleek dat hij zijn werkzaamheden per abuis voor de volgende dag in zijn agenda had gezet. Daardoor dreigde het plaatsen van de windvaan niet door te gaan, want de kraan van de jachthaven was de volgende dag de hele dag in gebruik. Maar omdat ik hem hooguit een kwartiertje nodig zou hebben, kon er gelukkig toch nog een tijdstip gevonden worden waarop ik hem kon gebruiken.

De problemen met de dieptemeter waren snel verholpen en de nieuwe stuurautomaat leek het tijdens de proefvaart ook goed te doen, maar toen ik de afstandsbediening aanzette maakte die geen contact. Eerst dacht de elektronicaman dat hij kapot was, maar toen ik zei dat hij gloednieuw was en het tot nu toe prima had gedaan, ging hij op onderzoek uit. Na veel gegoochel met kabeltjes deed de afstandsbediening het ineens wel. Ik kreeg sterk de indruk dat hij de eerste keer niet alles goed met elkaar had verbonden. Met de plotter was meer aan de hand. Hoewel het ding nog maar 4 jaar oud was, werkte het aanraakscherm niet meer goed. Als ik een kopie van de aankoopnota kon geven, kon ik gratis een nieuwe plotter krijgen. Dat was na deze moeizame start weer een meevaller, een nieuwe plotter kost ruim 1100 euro en de garantie-termijn van de oude was net afgelopen.

De volgende twee dagen ging de man van de jachtservice weer verder met het werk aan de lekkages. Die leken verholpen, maar even nadat hij met een waterslang op het dek naast de kajuit had gespoten om te kijken of alles goed dicht was, zag ik een paar druppels langs een van de bevestigingsbouten van de putting van het hoofdwant de kajuit in druppelden. Hoogstwaarschijnlijk sijpelde het water door een paar kleine haarscheurtjes in het polyester naar binnen. Helaas beschikt het bedrijf niet over voldoende expertise voor het verrichten van polyesterwerk, daarvoor huurt men een polyesterspecialist in. Ik heb onmiddellijk contact met hem opgenomen en hij wilde me snel helpen.

Met een stevige maar koude westenwind in de rug naar ben ik de volgende morgen naar Enkhuizen gevaren, waar de elektronicaman de nieuwe plotter heeft geïnstalleerd. Daarna ben ik doorgevaren naar Medemblik, waar de polyesterspecialist de volgende middag de haarscheurtjes heeft dichtgemaakt. Daarna moest het polyester uitharden en wor-

den opgeschuurd en moest de bevestiging van de wantputting worden gekit. Dat zou allemaal de volgende dag gebeuren, maar toen regende het en de dag erna regende het nog steeds. Op de tweede regendag deed ik een onaangename ontdekking: op twee plekken die in Monnickendam gekit waren, lekte het weer. Het kussen in de hondenkooi en een van de twee kussens van mijn slaapplaats voor in de boot waren al een beetje nat geworden. Ik heb uiteraard direct contact met de jachtservice opgenomen en toen de polyesterklus helemaal klaar was ben ik weer teruggevaren naar Monnickendam. Onderweg deed zich weer een nieuw probleem voor. Toen ik bij Enkhuizen de sluis was uitgevaren en de grote windmolen op de havendam passeerde, vertoonde het elektronische kompas van de nieuwe stuurautomaat een afwijking van meer dan 60 graden. Die werd minder toen ik op het Markermeer kwam, maar ik kon zien dat er nog steeds sprake was van een behoorlijke deviatie.

De volgende morgen gingen de medewerkers van jachtservice direct met de waterslang de gedichte plekken die na de langdurige regen lekten nat maken, maar nu bleef alles gek genoeg helemaal droog. De conclusie was dat de plekken goed gedicht waren, maar dat er vanuit een andere plaats ergens bovendecks tussen de tweeschalige wanden water naar binnen sijpelde. Nadere inspectie leverde het vermoeden op dat de het water in de hondenkooi weleens via de bevestigingsschoeven van de buiskap naar binnen kon komen en bij mijn bed kwam het waarschijnlijk via een van de bouten van de voetrail naar binnen. Tijd om daaraan te werken had men de komende twee weken niet, maar wellicht wilde de polyesterman mij helpen. Ik heb hem direct opgebeld en de volgende dag heeft hij in Hoorn de gaten gedicht. Ik heb ook de elektronikaman gebeld. De kompasafwijking was volgens hem veroorzaakt door het sterke magnetische veld van de windmolen. Hij raadde mij aan om het kompas nog een keer te kalibreren. Ik vond het een vreemd verhaal, het nieuwe kompas was immers net gekalibreerd en met mijn oude stuurautomaat en kompas was ik talloze malen de windmolen gepasseerd zonder dat er sprake was van enige afwijking. Op weg naar Hoorn heb ik op de Gouwzee keurig een rondje gevaren om het kompas opnieuw te kalibreren. Daarna was de deviatie bijna helemaal verdwenen.

De volgende dag stond de polyesterman al om half negen bij de boot om aan de slag te gaan met de vermoedelijke lekkagepunten. Na een test

met de waterslang kwam er zowel in de hondenkooi als in het vooronder geen water naar binnen. Ik heb hem direct betaald en hartelijk bedankt voor zijn fantastische service. Onder zomerse omstandigheden, maar met een oosten- tot noordoostenwindje dat voortdurend in mijn nadeel draaide, ben ik daarna naar Enkhuizen gezeild. Toen ik daar weer de grote windmolen passeerde was er op het elektronische kompas geen enkele afwijking te zien. De suggestie dat die te wijten zou zijn aan de windmolen, was dus waarschijnlijk onzin.

De dag erna was de wind me een stuk gunstiger gezind. In één lange slag en een vrij korte zijslag kon ik naar Makkum zeilen. Hoewel het een doordeweekse dag was, was het behoorlijk druk op het water. De Duitsers hadden i.v.m. een kerkelijke feestdag een lang weekend vrij en waren massaal naar het IJsselmeer getogen. De stuurautomaat deed het vrijwel de hele reis prima, maar toen het op het laatst stevig begon te waaien en het schip flink helde, kreeg ik een paar keer de melding dat hij ermee stopte. Als ik hem daarna weer inschakelde werkte hij echter weer goed. Met het elektronische kompas was ook weer iets aan de hand. Lag het schip recht dan was er niet of nauwelijks sprake van een kompasafwijking, maar als het schip helde dan trad er een afwijking op die groter werd naarmate het schip schuiner ging. Ik heb onmiddellijk contact gezocht met de elektronikaman, maar die reageerde niet. In Makkum heb ik het kompas nog een keer gekalibreerd en daarna leken de problemen verholpen.

Vanuit Makkum wilde ik de volgende dag naar Vlieland en van daaruit achtereenvolgens doorvaren naar Lauwersoog en het Duitse Waddeneiland Norderney. De kortste route van Kornwerderzand naar Vlieland is via het vaarwater de Inschot. Vorig jaar was ik ook zo gevaren en toen was ik onaangenaam verrast door het feit dat het bij het wantij voor de Inschot behoorlijk ondiep was. Nu zag ik bij het uitzetten van mijn koersen dat het er nog ondieper was geworden. Bij eb stond het er droog en bij hoogwater zou er 1,91 meter water staan. Dat was genoeg om er met mijn 1,45 diepgang overheen te kunnen varen, maar omdat de wind noordoost was moest ik rekening houden met een verlaging van misschien wel een paar decimeter en als ik te vroeg of te laat bij de ondiepte was zou ik er wellicht vastlopen. Ik besloot daarom om via Harlingen naar Vlieland te varen. Het tijdstip waarop het hoogwater was, was zeer

gunstig. Als ik om een uur of twaalf schutte zou ik in de ongeveer anderhalf uur die ik nodig voor het tochtje naar Harlingen nog een flinke vloedstroom in de rug hebben. Daarna kon ik met een steeds sterker wordende ebstroom koers zetten naar Vlieland.

De schutting in Kornwerderzand verliep vrij vlot en rond kwart over twaalf voer ik op de Boontjes, het vaarwater naar Harlingen. In het begin kon ik nog even hoog aan de wind zeilen, daarna kreeg ik de wind pal tegen. Kruisen vond ik in het vrij smalle en op deze zaterdagmiddag ook nog behoorlijk drukke vaarwater geen optie. Ik besloot daarom op de motor verder te varen. De sterke ebstroom en de matige tot vrij krachtige noordnoordoosten wind die daar pal tegenin stond zorgden voor een onaangename, steile golfslag. Voor het eerst had ik weer zout water aan dek. Na een kleine anderhalf uur kon ik voor de havenmonding van Harlingen de steven westwaarts wenden en zeilend mijn weg vervolgen. In de kaarsrechte vaargeul naast de bij iedere wadvaarder bekende Pollendam, waar al menig jacht op is vastgelopen, voer een lange file van vooral Duitse jachten die met de vloed in de rug terug gekomen waren van Vlieland of Terschelling. Om de veerboten en ook nog een groot zeeschip te laten passeren, moest ik vlak naast de dam varen. In de Vliestroom, een stuk verderop, kreeg ik de wind weer pal tegen, maar hier was het vaarwater zo breed dat ik gemakkelijk kon kruisen. Hoewel het niet erg helder was, kwam Vlieland al in zicht en rond vijven voer ik de jachthaven binnen, waar ik snel een vrije box vond. Via de Inschot zou de tocht korter zijn geweest, maar omdat ik vrijwel de hele tijd de stroom in de rug had gehad, had hij minder lang geduurd.

Het heen-en-weergevaar tussen Monnickendam, Enkhuizen, Medemblik en Hoorn had me bijna een week gekost, maar die tijd had ik anders door moeten brengen op Vlieland. Om in een dagtocht naar Lauwersoog te kunnen varen en daar voor het donker aan te komen moet je 's morgens ruim één uur voor laagwater vertrekken. Dan heb je de hele dag de stroom in de rug. De week ervoor zou dat niet mogelijk zijn geweest. Nu was het wel 's morgens laagwater, maar gooiden de weersomstandigheden roet in het eten. Een hogedrukgebied dat in Scandinavië voor mooi weer zorgde, veroorzaakte een straffe noordoostenwind die boven het koude Noordzeewater afkoelde en daardoor voortdurend mistvelden aanvoerde. Zolang dit zo zou blijven was ik gedwongen om op Vlieland

te blijven, ik moest immers naar het noordoosten en in de mist varen is zeer gevaarlijk. De opvarenden van een schip van de Bruine Vloot uit Harlingen konden daarover meepraten. Op de derde dag van mijn verblijf, toen aan het eind van de middag de haveningang nauwelijks meer was te zien, was het schip bij de noordoostpunt van Vlieland op een strekdam gelopen. De passagiers, 28 Belgische schoolkinderen en een paar begeleiders, zijn er met de reddingsboot vanaf gehaald.

Als de weersomstandigheden pas na een aantal dagen gunstiger zouden worden, zou ik daar ook niet veel aan hebben omdat dan de laagwatertijden weer zeer ongunstig zouden zijn. Ik kon dan pas zeer laat vertrekken. 's Nachts aankomen in Lauwersoog kan nog wel omdat het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog en de geul naar Lauwersoog zeer goed betond zijn met lichtboeien. Verder dan Lauwersoog zou ik echter niet komen omdat er in de Duitse zeegaten nauwelijks lichtboeien liggen. Veilig aanlopen is daar alleen overdag en bij helder weer mogelijk. Ik ging er daarom van uit dat mijn verblijf op Vlieland nog zeker een week kon duren. Een straf zou dat bepaald niet zijn. Vlieland is een schitterend eiland, je kunt er heerlijk fietsen en wandelen. Na het avondeten maakte ik leuke wandelingen in het duinbos vlak naast de haven, en ik heb een mooie fietstocht gemaakt naar het Posthuys, aan de westkant van het eiland, en gewandeld in het natuurgebied Kroon's Polders. Ik had ook de tijd om het schip bovendecks grondig te reinigen en in de was te zetten en wat achterstallig onderhoud te doen. Tijd om te lezen was er ook voldoende. Naar aanleiding van de herdenking van de vernietiging door de Engelsen van de Hollandse vloot bij Vlieland tijdens de Tweede Engelse oorlog in 1666, was er 's avonds een lezing met lichtbeelden van allerlei vaak nog niet eerder vertoonde afbeeldingen van die gebeurtenis. Een lokale historicus die er een boek over geschreven heeft, vertelde erover alsof hij het allemaal zelf had meegemaakt. Omdat de wind dwars op het schip stond heb ik de kuptent opgezet, zodat ik bij harde wind of regen niet de hele tijd in de kajuit hoefde te zitten en kon genieten van het mooie uitzicht op de beboste duinen. Als de zon even scheen was het er al snel behaaglijk warm.

Na vijf dagen waren de weersomstandigheden ineens een stuk gunstiger. De wind was weliswaar nog steeds noordoost maar zwak en er werden geen mistvelden meer verwacht. Wel bestond er in het district Har-

lingen kans op onweer, maar daarvan zou ik op de nog relatief koude Noordzee hoogstwaarschijnlijk geen last hebben. Zeilen was vanwege de tegenwind waarschijnlijk niet mogelijk, maar op de motor en met de vloedstroom in de rug zou ik gemakkelijk tegen de wind in kunnen varen. Rond enen gooide ik de trossen los. Omdat het pas om half vier laagwater was, had ik op het Stortemelk, de zeegaande geul tussen Vlieland en Terschelling, nog een sterke ebstroom in de rug. Omdat de geul een flink stuk naar het zuidwesten loopt had ik gehoopt daar met een ruime wind te kunnen zeilen, maar de wind was helaas te zwak. Na een uur was ik al het zeegat uit en kon ik noordoost koersen. Vanwege de ebstroom die ik nog ruim een uur tegen had, ging het nu een stuk minder snel. Het was zonnig weer, maar het zicht was matig. Vlieland verdween al snel uit het zicht en van Terschelling en Ameland heb ik helemaal niets gezien.

Ook nu moest ik weer even wennen aan het varen op zee. Vanwege de stevige wind van de voorgaande dagen stond er nog een behoorlijke deining. Aan het lezen van een boek waagde ik me het eerste uur maar niet. Om de stabiliteit te bevorderen voer ik met gehesen grootzeil. Toen ik Terschelling was gepasseerd werd de koers pal oost en kon ik zeilend verder. Rond negenen, ongeveer een uur voor de kentering, arriveerde ik bij het Westgat, de geul tussen Ameland en Schiermonnikoog. Ik kon nu met een ruime wind zuidoostwaarts varen, maar erg snel ging het niet. Van het gloednieuwe elektronische kaartje op mijn plotter klopte hier niet veel. Ergens midden in het Westgat stond een zandbank getekend die bij laagwater twee decimeter droog zou staan. Toen ik er overheen voer was het er tien meter diep.

Op de Waddenzee kon ik genieten van een mooie zonsondergang. Het werd langzamerhand steeds schemeriger en op een gegeven moment begonnen overal de lichtboeien te knipperen. Toen ik rond elfen de haven van Lauwersoog binnen wilde varen was het al vrijwel helemaal donker. Ik raakte er even in verwarring. Een haven binnenvaren in het donker is sowieso niet makkelijk, maar wat het extra gecompliceerd maakte was dat er midden in de haveningang een schip lag dat zich niet leek te bewegen. Het leek op een reddingsboot. Omdat er op de wal een heleboel lichten stonden met auto's erbij dacht ik eerst dat het schip daar lag omdat er misschien een ongeluk was gebeurd. Ik wilde het ruim passeren, maar de vraag was aan welke kant. Normaal gesproken houd je

in dit soort situaties de stuurboordwal aan, maar daar was in dit geval veel minder ruimte dan aan bakboord. Ik koos daarom voor de bakboordwal. De schipper van de boot was het daar niet mee eens, maar mijn vraag was waarom hij daar zo ongelukkig lag. De lichten en auto's op de wal bleken te horen bij een popconcert en door midden in de havenopening te gaan liggen kon de bemanning daarvan het beste genieten. Ook het vinden van een plek in de jachthaven was in het donker niet gemakkelijk. Ik kende de haven goed, maar men had de indeling totaal veranderd. Eerst wilde ik aanmeren aan de steiger waaraan ik voorgaande jaren altijd had gelegen, maar de opvarenden van een paar zeiljachtjes zeiden dat dat niet kon omdat daar het ponton zou worden afgemeerd waarop het popconcert had plaatsgevonden. Naast hen was nog een vrije box en ze waren me zeer behulpzaam met het aanpakken van mijn lijnen.

De volgende dag was het uitstekend weer om de grote sprong te wagen naar Norderney. Het was zonnig en tamelijk helder en bij de haven kwamen grote groepen toeristen aan die op deze zaterdag gingen wandelen. De wind was zwak tot matig en noord tot noordnoordoost geworden, zodat het misschien mogelijk zou zijn om het hele traject zeilend af te leggen. Omdat het pas laat in de middag laagwater was, moest ik op de Noordzee een flink stuk tegen de stroom invaren, maar op de Waddenzee had ik lekker de stroom mee. Ik was daarom al vrij snel bij het Westgat. Toen ik dat uit was, bleek ik inderdaad te kunnen zeilen, maar de snelheid van ruim zes knopen die ik door het water maakte werd door de tegenstroom gereduceerd tot een dikke vier mijl over de grond. Omdat ik bang was dat ik daardoor niet voor het donker bij Norderney zou zijn, zette ik de motor erbij zodat de snelheid ruim zes mijl werd. Toen ik het Borkum Riff was gepasseerd werd de tegenstroom minder sterk en werd het duidelijk dat ik ook alleen op de zeilen ruim voor het invallen van de duisternis bij de Schluchter, de westelijke ingang van het zeegat bij Norderney, kon zijn. Het vinden van de verkenningston en de rode tonnen die het vaarwater markeren, kostte me minder moeite dan in voorgaande jaren, de posities van de tonnen kwamen redelijk overeen met hun posities op de kaart. Wel had ik steeds mijn verrekijker nodig om te zien waar de volgende ton lag. Ook hier kon ik weer van een mooie zonsondergang genieten.

Omdat het steeds later op de dag laagwater werd en ik op de Elbe stroom in de rug nodig had, was het zaak om zo snel mogelijk door te varen naar Cuxhaven. De volgende morgen zag het er aanvankelijk veelbelovend uit. De zon scheen weer overvloedig en ik kon lekker in de kuip ontbijten. Om een uur of tien trok er echter een dikke deken van mist over de haven. Even later scheen er weer een zwak zonnetje, maar zon en mistvelden wisselden elkaar voortdurend af. Als dit zo zou blijven kon ik niet vertrekken. Aan het eind van de morgen ging de mist over in laaghangende bewolking en was het zicht matig tot goed. Hopend dat dit zo zou blijven besloot ik om de lijnen los te gooien. Er werd een zwakke noord- tot noordoostelijke wind verwacht en ik had verwacht dat ik weer de motor nodig zou hebben, maar toen ik het zeegat uit was bleek de wind sterk genoeg om ook met stroom tegen voldoende snelheid te maken. Ruim aan de wind zeilend zette ik koers naar de Elbemonding, waar ik tussen negen en half tien arriveerde. De zon deed zo nu en dan een poging om door de bewolking heen te breken, maar het was overwegend bewolkt en daardoor een stuk frisser dan de vorige dagen.

Naar Cuxhaven was het nog ongeveer drie uur varen. Gaandeweg begon het steeds meer te schemeren. Op zich zou dat geen enkel probleem zijn omdat er op de Elbe overal lichtboeien liggen. Het zicht werd echter steeds slechter en toen het helemaal donker was voer ik in de potdichte mist. Ik had dit weleens eerder meegemaakt, maar nog nooit 's nachts. Ik was in een spookachtige wereld terechtgekomen waarin ik voor mijn oriëntatie en navigatie geheel afhankelijk was van mijn plotter. Het liefst vaar ik op de Elbe wat buiten de boeienlijn zodat de grote zeeschepen geen last van mij hebben, maar omdat daar hier en daar onverlichte boeitjes liggen durfde ik dat nu niet en koerste ik van lichtboei naar lichtboei. Als ik op de plotter zag ik dat ik weer een boei naderde zag ik hem meestal pas echt als hij een meter of veertig voor me lag. Omdat het in het donker zeer lastig is om afstanden te schatten en ik door de vloedstroom telkens met een behoorlijke snelheid richting de boei werd gesleurd, voer ik er met een ruime bocht omheen. Bang voor de grote schepen was ik niet. Omdat ze allemaal AIS met een transponder hebben kon ik ze op mijn scherm al van verre zien aankomen.

Veel gevaarlijker zijn de jachten die zonder AIS of transponder varen en daarom op de plotter niet zijn te zien. Twee keer werd ik door zo'n jacht

ingelopen, maar daarvan had ik de navigatielichten gelukkig al een tijdje gezien. Een geruststellende gedachte was dat ik dankzij mijn AIS met transponder goed in de gaten werd gehouden, Dat bleek toen ik even van mijn koers afweek om mijn grootzeil te strijken. Omdat dat alleen in de wind kan, moest ik even naar de vaargeul draaien. Direct nam de verkeersleiding contact met me op en een zeeschip dat nog een eind van me was verwijderd gaf al een waarschuwingsstoot. Zo snel mogelijk draaide ik weer van de vaargeul weg. Ik zou het op grond van deze ervaringen eerlijk gezegd een goede zaak vinden als het gebruik van AIS met een transponder ook voor de zeegaande pleziervaart verplicht wordt gesteld. Bij Cuxhaven werd het zicht gelukkig wat beter en de ingang van de jachthaven kon ik gemakkelijk vinden. Mijn avondmaal had ik gelukkig al op de Noordzee genuttigd, maar zeezeilen maakt hongerig en dorstig. Blij dat dit avontuur achter de rug was heb ik nog een portie noodles genuttigd en een Duvel gedronken op de goede afloop. Die smaakte dit keer extra lekker. Even na tweeën lag ik in mijn kooi.

Toen ik de volgende morgen opstond, was het schitterend weer. De mist was helemaal verdwenen, de zon scheen overvloedig, wind stond er vrijwel niet en het was zeker al een graad of twintig. Omdat ik vanaf een uur of twaalf stroom mee zou krijgen, tufte ik aan het eind van de morgen de Elbe op naar de sluis van het Noord-Oostzeekanaal in Brunsbüttel. Ik had geluk, want ik had nauwelijks een paar minuten op de wachtplaats rondgedobberd of de sluisdeuren gingen al open. Samen met nog een Nederlands jacht en twee Duitse schepen werd ik geschut en daarna tufte ik noordwaarts, naar Rendsburg, ruim zes uur varen. Op het kanaal was het nog warmer dan op de Elbe. Mijn T-shirt kon uit, blotebastenweer! Verleden jaar heb ik al geschreven over de overdreven buienwaarschuwingen van de Deutsche Seewetterdienst. De vorige dag hadden ze gewaarschuwd voor zware onweersbuien met windstoten van 8 beaufort, maar dat die zich boven het koude Noordzeewater bij een frisse noordoostenwind zouden ontwikkelen, leek me zeer onwaarschijnlijk. Ik heb me er daarom niets van aangetrokken. Nu gaven ze weer een waarschuwing af voor onweersbuien aan het einde van de middag, ditmaal met windstoten van 7 beaufort. De kans daarop leek me nu een stuk reëler. Het was vrij broeierig en aan de hoge kanteelwolkjes was al te zien dat er onweer in de lucht zat. Aan het eind van de middag vorm-

den zich een paar dreigende uitziende wolken waaruit een paar spetters vielen, maar wind kwam er nauwelijks.

In Rendsburg was het de volgende morgen nog warmer. Ik hoorde mensen op straat klagen over de hitte. Omdat er vlakbij de haven een grote supermarkt is en Rendsburg de voorlaatste haven zou zijn voor Denemarken, waar alles ongeveer 30 procent duurder is, heb ik mijn schip goed bevoorraad. Ook had ik een muis voor mijn notebook nodig. Aan het betalingsverkeer en ook aan het gewone verkeer in Duitsland moet ik altijd even wennen. In de jachthaven, waar jaarlijks honderden gasten aanmeren, kun je wel elektronisch betalen, maar alleen bedragen hoger dan 50 euro, en in het elektronikawinkeltje waar ik mijn muis kocht was elektronisch betalen helemaal niet mogelijk. De muis kostte 9,99 euro en toen ik de bediende een biljet van 10 euro overhandigde kreeg ik keurig een cent terug. In Amsterdam zijn het de fietsers die vrijwel nergens voorrang geven aan voetgangers op een zebrapad, in Duitsland moet je vooral uitkijken voor auto's. Toen het voetgangerstoplicht al lang op groen stond en ik bijna de helft van de weg was overgestoken scheurden er nog twee auto's de hoek om. Ze reden rakelings voor me langs. Als ik geen stap terug had gedaan, had ik dit verhaaltje waarschijnlijk niet meer kunnen vertellen. Tegen mensen die mijn soloreizen tussen zandbanken en rotsen maar gevaarlijk vinden, zeg ik altijd dat deelname aan het verkeer op land veel gevaarlijker is. Het fietsverkeer in Duitsland vind ik ronduit chaotisch. Vaak is het volkomen onduidelijk of iets nu een fiets- of een voetpad is, bordjes met aanduidingen ontbreken meestal. Veel maakt dat ook niet uit, want op voetpaden wordt bijna altijd ook gefietst, vanuit beide richtingen. Als het er erg druk is en ik geen zin heb om voortdurend bellend om voetgangers te slalommen kies ik maar voor de rijweg. Dat levert dan echter weer boze commentaren van automobilisten op.

Na de middag heb ik Rendsburg weer verlaten en ruim vier uur later arriveerde ik bij de sluis van Kiel-Holtenau. Ook daar hoefde ik nauwelijks te wachten. Net als in Brunsbüttel is er een speciale sluis voor jachten en kleine schepen, maar nog op geen enkele reis naar de Oostzee heb ik daarvan gebruik kunnen maken. Altijd was hij "wegen Reperaturarbeiten" buiten gebruik. Ook nu was dat weer het geval. De pleziervaart moest in één van de grote sluizen samen met de zeescheepvaart schutten. De

situatie was er nogal chaotisch. Aan de bakboordzijde lagen twee grote zeeschepen en aan stuurboord moesten de jachten aanmeren. Om op het sluisplateau het kanaal- en sluisgeld te betalen moet je via een stalen laddertje naar boven klimmen. De laddertjes konden echter niet gebruikt worden omdat ze om veiligheidsredenen waren afgekeurd. Goede infrastructuur, zowel op land als op of om het water, is niet Duitslands sterkste punt, de Duitsers die ik op mijn reizen ben tegengekomen klaagden er ook vaak over. Maar in dit geval had dit nadeel voor mij een financieel voordeel, ik hoefde nu niets te betalen. Voordat de sluisdeuren opengingen had ik al via de marifoon gehoord dat de pleziervaart voor de zeeschepen naar buiten moest varen. Ik lag vooraan, maar voor mij lag een oude raderboot. Ik verwachtte dat die als eerste zijn trossen los zou gooien zodat de jachten erachteraan zouden kunnen varen. Zo zou het in een Nederlandse sluis zeker zijn gegaan. Het schip maakte echter geen aanstalten om te vertrekken. Lichten die aangeven dat je de sluis uit mag varen, kennen ze in Duitsland niet, om dat aan te geven liep er een man in een oranje hesje op het sluisplateau. Hij maande me om me zo snel mogelijk tussen de raderboot en het grote zeeschip door te wurmen en zo naar buiten te varen. Ik kon het bijna niet geloven, maar ja “Befehl ist Befehl”. Het lukte allemaal prima, maar ik moest goed uitkijken om niet met de top van mijn mast de sterk overhangende boeg van het zeeschip te raken.

Na dit sluisavontuur wilde ik op de zeilen naar de monding van de Kieler Fjord varen om daar een overnachtingsplek te zoeken. Helaas woei de wind recht de fjord in en in kruisen had geen zin omdat het anders veel te laat zou worden. Ik ben daarom maar weer op de motor verder gevaren. In de jachthaven van Strande vond ik na enig zoeken een ruim bemeten box. Vandaaruit ben ik de volgende dag overgestoken naar het Deense Marstal, aan de oostpunt van het eiland Aerö. Met het warme weer was het afgelopen, er stond een frisse noordwesten wind van ruim 4 beaufort, maar het was wel zeer zonnig. Marstal zou ik waarschijnlijk in één slag kunnen halen. Omdat er werd verwacht dat de wind in de loop van de dag wat naar het noorden zou draaien, heb ik iets westelijker gestuurd. Zou Marstal toch niet bezeild zijn, dan kon nog altijd uitwijken naar Bagenkop, aan de zuidpunt van het eiland Langeland. Maar dat was niet nodig, de wind werd weliswaar een beetje noordelijker maar la-

ter kromp hij weer. Ik bereikte Aerö daarom ruim een stuk ten westen van Marstal. Met een ruime wind kon ik naar de smalle geul varen die door het ondiepe water tussen Langeland en Aerö naar Marstal leidt. Gek genoeg lagen de rode tonnen hier aan stuurboord en de groene aan bakboord. Bij het meer oostelijk gelegen eiland Falster, waar ik drie jaar geleden ben geweest, was dat ook het geval. Al met al was het een zeer voorspoedige oversteek, hoewel er hogere golven stonden dan ik verwacht had. Maar het schip ploegde zich er met een gangetje van ruim zes knopen prima doorheen.

In de verslagen van mijn vorige reizen heb ik soms geklaagd over de onhandige aanlegfaciliteiten in de Zweedse havens. Ook in Denemarken maakt men het de aanleggende zeiler niet gemakkelijk, zeker als hij alleen is en geen lang en breed schip heeft. Alle grote jachthavens hebben er boxen met hekpalen. In Durgerdam heb ik ook zo'n box, maar het probleem in Denemarken is dat de boxen vaak zeer ruim zijn bemeten. Snel achter elkaar je achterlijnen om de palen gooien is niet mogelijk omdat ze vaak meer dan vier meter van elkaar staan. Je moet eerst naast de ene paal gaan liggen en heb je daar je lijn omheen gegooid dan moet je bij de andere paal zien te komen. Intussen gaat het schip natuurlijk draaien, zeker als je de wind op de kop hebt. Ook in Marstal waren de boxen zeer ruim. Ik was er al op voorbereid en had daarom extra lange achterlijnen klaargelegd met de lussen naar buiten. Met enige moeite lukte het om de lijnen over de palen te krijgen, maar het schip begon al flink naar bakboord te draaien. Gelukkig lag daar geen ander schip en door even vol gas te geven voer ik netjes richting de steiger. Daar stond de eigenaar van het Nederlandse schip in de box ernaast gelukkig al klaar om mijn lijnen aan te pakken. Ik bedankte de behulpzame maar weinig spraakzame buurman hartelijk.

Na het avondeten vond er op de boot een kleine diefstal plaats. Ik had de jus en de twee kipfilets die ik nog over had in een plastic bakje gedaan dat ik in de koelkast wilde zetten. Om het snel te laten afkoelen had ik het open op de kuitafel gezet. Het stond er al zeker een kwartier toen ik tijdens het schoonmaken van het fornuis naar buiten keek. Op de kuitafel was een stormmeeuw geland die met zijn snavel in het bakje stond te wroeten. Ik gaf een schreeuw, maar helaas, het was al te laat, met een hele kipfilet in zijn bek, de grootste nog wel, vloog hij triomfantelijk



Oud straatje in Marstal.

weg. Zijn geslaagde actie werd klaarblijkelijk met grote belangstelling door zijn alom tegenwoordige collega-meeuwen gadeslagen. Over de hele haven ging een krijsend gejuich op, alsof ik publiekelijk werd uitgelachen. Of de andere meeuwen ook een stukje van de buit hebben gehad of hem in zijn geheel van de rover hebben afgejat is mij ontgaan want ik had het te druk met het snel binnen zetten van het bakje. Klaarblijkelijk had de kipfilet goed gemaakt, want een half uur later zat de meeuw weer op de tafel en loerde hij de kajuit in om te kijken of er nog iets te snaaien viel, maar het bakje stond nu veilig op het aanrecht en lef om naar binnen te vliegen had hij gelukkig niet.

's Avonds heb ik nog even een leuke wandeling gemaakt door het goed geconserveerde plaatsje met zijn lage, pastelkleurige huisjes. De volgende morgen was de buurman wat spraakzamer. Hij vroeg of ik hem kon helpen bij het doorhalen van een lijntje door een blokje aan de zaling. Omdat hij een elektrische lier had waarvan ik de bediening niet kende, lag het voor de hand dat ik in een bootmanstoeltje naar boven zou

worden gehesen. Last van hoogtevrees heb ik gelukkig niet en ik was dit seizoen in Durgerdam al twee keer mijn eigen mast in gehesen, dus voor mij was het een routineklus. Ik merkte wel dat deze mast een stuk hoger was dan de mijne.

Na deze burenhulp heb ik nog even het interieur van de 18e-eeuwse dorpskerk bewonderd. Dat Marstal een rijk maritiem verleden heeft was hier duidelijk te zien. In iedere Deense kerk hangt traditiegetrouw een model van een zeilschip, hier hingen er vijf. Ik werd er aangesproken door een Texaanse mevrouw die me de initialen liet zien die haar betovergrootvader die van hieruit in het midden van de 19^e eeuw naar Amerika was geëmigreerd, in een kerkbank had gekerfd. Daarna werd het een schitterende zeildag, de mooiste en meest relaxte tot dan toe. De zwakke wind was, voor het eerst sinds mijn reis, zuidelijk. Eerst kronkelde het vaarwater door een vrij smalle geul tussen een paar eilandjes, maar bij de zuidoostpunt van Funen kwam ik op open water en kon ik lekker voor het lapje noordwaarts varen en tegen de mast geleund van het uitzicht op de boomrijke Funense kust genieten en een boek lezen. Mijn bestemming was Nyborg, aan de oostkust van Funen. Vanwege de zwakke wind en de tegenstroom ging het in het begin vrij langzaam, maar aan het eind van de middag nam de wind steeds meer toe, waardoor ik de lange afstand, ongeveer veertig mijl, in acht uur kon afleggen. In de stad meerde ik af in de oude haven midden in het centrum.

De volgende dag heb ik na een week intensief varen even pauze genomen. Het was weliswaar een zeer zonnige, vrijwel wolkeloze dag, maar er stond een harde noordenwind waar ik niet tegenin wilde tornen. Bovendien wilde ik graag het kasteel bezoeken dat de Deense koningen hier in de 12^e eeuw hebben laten bouwen. Nyborg is vanwege haar centrale ligging een van de belangrijkste steden van Denemarken geweest, aan het eind van de 16^e eeuw was het zelfs de hoofdstad. Het kasteel, waarin veel informatie werd gegeven over de geschiedenis van Denemarken, was zeer het bezoeken waard en ook de rest van de stad was aantrekkelijk.

De volgende morgen was de wind nog steeds noord, maar gelukkig was hij afgezwakt tot eind drie begin vier beaufort, mijn ideale zeilwind. Ik wil



Slot Nyborg.

de nu naar Kerteminde zeilen, een oud stadje in het noordoosten van Funen. Vanwege de tegenwind moest ik kruisen, maar omdat het schitterend zeilweer was en Kerteminde niet ver weg lag, was dat geen enkel probleem. Na één zijslag kon ik in één lange slag naar mijn bestemming varen. Even voorbij Nyborg moest ik onder de lange brug tussen Funen en Langeland door. In de enorme marina van Kerteminde vond ik snel een plekje. Gelukkig had men hier tussen de hekpalen en de steiger lijnen gespannen zodat het schip niet tegen een buurschip aan kon draaien. 's Avonds heb ik een wandeling door het oude, goed geconserveerde stadje gemaakt.

Mijn bedoeling was om vanaf Funen via het eiland Samsø de Aarhus Bocht over te steken naar Djursland, de oostelijke punt van Jutland die ver het Kattegat insteekt. De weersomstandigheden leken de volgende dag sterk op die van twee dagen ervoor. Er was een zwakke tot matige oostenwind voorspeld, maar die kwam pas aan het eind van de middag, De rest van de dag stond er een vrij zwakke zuidenwind. Pal voor de



Oude vakwerkhuisen in Kerteminde.

wind, met een uitgeboomde gennua, voer ik over de Grote Belt en daarna over de Aarhus Bocht naar Samsö. De vraag was aan welke kant ik het eiland moest passeren. Vorig jaar was ik via de westkust naar het zuiden gevaren, nu wilde ik graag de oostkust verkennen. Maar omdat de wind oost was geworden en de volgende dag toe zou nemen tot ruim vijf beaufort, leek me dat niet verstandig. Dan lag ik in een haven aan de westkant natuurlijk veel rustiger en kon ik lekker in de luwte van het eiland noordwaarts varen. Aan het begin van de avond meerde ik aan langs de kade van het wat desolate gehuchtje Kolby Kas, waar ik vorig jaar in september een dag in de motregen had gelegen. 's Avonds heb ik nog een mooie wandeling gemaakt over de keileemkliffen waar ik 's middag langs was gevaren.

Windfinder had voorspeld dat het de volgende dag vrijwel onafgebroken zou regenen. Omdat ik er een hekel aan heb om de hele tijd in de regen te zitten, was ik van plan om in Kolby Kas te blijven en daar mijn reisverslagje voor het thuisfront af te maken en te versturen. Toen ik de volgen-



Keileemkliffen aan de zuidkust van Samsö.

de morgen opstond was het echter redelijk weer. De zon scheen en ik kon buiten ontbijten. In het zuiden hing wel een donkere wolkenband die langzaam naar het noorden leek te schuiven, maar ik schatte in dat er hooguit wat buien konden vallen. Vanwege de vrij krachtige oostenwind was het ideaal weer om snel naar Ebeltoft te varen. Met een enkel rif in het grootzeil en een voor driekwart uitgerolde genna zeilde ik met halve wind en een gangetje van ruim zes mijl noordwaarts. Bij de passage van de noordwesthoek van het eiland heb ik weer genoten van het uitzicht op de imposante klifkust. Hoge golven stonden er in de luwte van het eiland niet, maar toen ik de noordpunt voorbij was en ik wat hoger aan de wind moest varen, werd het een stuk ruiger. Het woei hier harder en vanwege de lange strikwijde van de wind stonden er behoorlijke schuimkoppen. Het schip is in dit soort ruwe omstandigheden op zijn best. Het werd totaal niet weggezet en liep er met ruim zeven en soms bijna acht knopen fantastisch doorheen. Hoewel ik regelmatig fonteinen zout water over me heen kreeg, genoot ik van de snelheid waarmee het schip door de gol-



Het oude stadshuisje van Ebeltoft, nu museum.

ven spoot. Het zoute water werd er overigens weer grotendeels afgespoeld door een korte regenbui. Ebeltoft ligt helemaal in de beschutte noordoosthoek van een diepe baai en toen ik die binnenvoer werd het een stuk rustiger. In de grote jachthaven vond ik snel een vrije box. Ook hier hingen gelukkig lijnen tussen de hekpalen en de wal. Een vriendelijk Duits echtpaar pakte mijn voorlijnen aan en begroette mij met “goede middag”. Ze hadden jarenlang met hun boot in Lemmer gelegen.

Ebeltoft is één van de mooiste en best geconserveerde historische plaatsjes in Denemarken. Ik was er al twee keer eerder geweest en ook nu heb ik weer met veel plezier door de schilderachtige, met kinderkopjes geplaveide straatjes gedwaald. Windfinder had voor de volgende dag weer langdurig regen voorspeld. Toen ik 's ochtends het dikke, egaal grijze wolkendek zag leek de kans daarop me nu een stuk reëler de dag ervoor. Ik besloot daarom om te blijven liggen en verder te gaan met het schrijven van mijn verslagje. 's Middags heb ik nog het piepkleine oude stadshuisje bezocht, dat nu een museum is.

De volgende morgen regende het niet meer, maar het was grijs en nevelig. In de loop van de morgen brak de zon echter door en leek het een mooie zeildag te worden. Ik gooide daarom aan het eind van de morgen de lijnen weer los. Ik wilde naar Grenaa, aan de oostkust van Djursland. Er stond een ideale zeilwind, maar helaas had ik hem in de baai van Ebeltocht pal tegen. Toen ik eindelijk op open water kwam kon ik halve wind naar mijn bestemming varen, maar de wind bleek helaas te zwak om voldoende vaart te maken. Eerst heb ik nog wel gezeild maar op een gegeven moment heb ik de motor erbij gezet omdat ik anders wel erg laat zou aankomen. Ook in Grenaa waren de boxen weer kolossaal, maar omdat de wind vrijwel was weggefallen, leverde het aanmeren mede dankzij de hulp van een Duitse buurman niet veel problemen op.

Toen ik in de kuip van mijn avondmaal zat te genieten, nam de bewolking steeds meer toe en vielen er een paar druppels die langzaam overgingen in langdurige regen. De hele nacht plensde het op het dek en het kajuitdak. Het was een goede testcase voor al het kitwerk dat in Monnickendam, Medemblik en Hoorn was verricht. Blijkbaar had dat zijn vruchten afgeworpen, want in de kajuit en bij mijn bed bleef alles droog. Een paar dagen later ontdekte ik echter dat het toch weer een beetje nat was in de hondenkooi. Omdat het daar niet direct lekte moet het water relatief ver weg naar binnen zijn gedrongen, vermoedelijk ergens in het kajuitdak. Omdat het schip dubbelwandig is, is het uiterst lastig om een lekplek op te sporen. Voorlopig viel er niets aan te doen en moest ik ermee leven.

De volgende morgen was het gelukkig weer droog en scheen er een zwak zonnetje. Omdat ik eerst nog proviand moest kopen in de ongeveer twee kilometer verderop gelegen stad, ben ik pas na de middag vertrokken. Ik wilde naar Bönnerup, aan de noordkust van Djursland. Ook nu voorspelde Windfinder weer een regendag, maar alleen in het noorden hingen wat donkere wolken en de wind was zuid. Omdat hij erg zwak was, ging het niet erg snel. Ik had de motor aan kunnen zetten, maar omdat de afstand naar mijn bestemming relatief kort was, koos ik ervoor om te zeilen. Veel stelde dat niet voor, want de snelheid die ik maakte, amper drie mijl, had ik hoofdzakelijk te danken aan de sterke noordwaartse stroom die ik in de rug had. Bij de noordoostkaap van

Djursland zag het er even dreigend uit. Er hing een donkere buienwolk, maar meer



Avondstemming aan de Aalborg Bocht bij Bönnerup.

dan een paar druppels vielen er niet. Er kwam wel een beetje wind en die werd nu pal noord. De resterende paar mijlen heb ik op de motor afgelegd.

Toen ik aangemeerd lag aan de kade langs de lange havendam, kwam er een Deen naar me toe die zei dat hij mij en mijn schip herkend had. Zijn vrouw en hij en hun grote hond waren het jaar ervoor in Gothenburg een paar dagen mijn burens geweest. Later op de avond kreeg ik nog meer belangstelling van mensen die mijn schip meenden te herkennen. Op de havendam stonden een man en vrouw naar mijn schip en mij te kijken. Het waren Nederlanders die met een camper vlak naast de haven bivakkeerden. Ze hadden zelf ook een Victoire gehad en waren kennissen van clubgenoot Arno Start, die ook met een Victoire 933 in Durgerdam ligt. Aanvankelijk dachten ze dat ze zijn schip zagen liggen.

Toevallig allemaal. 's Avonds heb ik nog een uurtje gewandeld en de volgende morgen ben ik even naar de plaatselijke supermarkt geweest om vier broodjes te halen die ik op vertoon van mijn ligplaatsbetaling gratis meekreeg. Daarna stond er een vrij lange tocht op het programma. Ik wilde de Aalborg Bocht oversteken naar Hals, een haven aan de oostelijke monding van de Sognefjord. Zou ik daar al tamelijk vroeg zijn, dan wilde ik doorvaren naar Hou, ruim vijf mijl noordelijker. Hals kende ik al, in 2013 was ik er twee keer geweest en had ik er een week verwaaid gelegen, in Hou was ik nog niet geweest en bovendien leek het me een leuk haventje.

De tocht over de Aalborg Bocht was zeer relaxt, te relaxt eigenlijk want er stond de eerste vier uur vrijwel geen wind. De dag was grijs en somber begonnen, maar toen ik rond twaalfen de lijnen losgooide brak de zon door. Omdat het zicht matig was, kon ik de kust al snel niet meer zien. Rond vijfen zag ik dat het water voor mij donkerder werd. Wind! Toen het windveld mij bereikt had werd ineens stukken helderder en wat frisser. Na een minuut of vijf stond er een noordwestelijke wind van ruim 4 beaufort en kon ik hoog aan de wind zeilend mijn tocht vervolgen. Naar Hals varen was nu niet meer aantrekkelijk, dan moest ik een zijslag maken die vrijwel even lang was als de voortzetting van de lange slag naar het meer noordelijk gelegen Hou. Omdat de kust wat naar het noordoosten boog was dat precies bezeild. Rond zevenen voer ik het haventje binnen, mooi gelegen in een kleine lagune achter lage duinen. Ook hier hoefde ik gelukkig niet in een box te liggen, aan de houten kade langs de havendam vond ik snel een plekje. Een half uurtje later werd ik door de havenmeester begroet met een vriendelijk en goed uitgesproken "goede avond". Omdat hij in de wintermaanden chauffeur was op een vrachtwagen die vanuit Noord-Noorwegen en Denemarken vis vervoerde naar Nederland, kwam hij vaak in ons land en kende hij heel wat Nederlandse woorden. Er kwamen nooit Nederlandse schepen in Hou en hij vond het leuk om nu eens een Nederlandse schipper te kunnen verwelkomen. Zoals dat in Scandinavië wel vaker het geval is, zei hij direct wat zijn voornaam was en vroeg hij naar de mijne.

De volgende dag had ik eigenlijk door willen varen naar Skagen of een tussenstop willen maken in het mooie stadje Saeby, maar er stond een krachtige wind en volgens Windfinder en DMI, de Deense meteorolo-

gische dienst, zou die toenemen tot dik windkracht zeven. 's Nachts loeide de wind om het schip en de volgende dag was het niet veel beter. Wel scheen de zon volop, maar het was behoorlijk koud geworden, zelfs in de luwte van de buiskap kon ik nauwelijks zonder jas buiten zitten. De dag erna was het 's morgens nog redelijk weer. Het woei een stuk minder dan de twee dagen ervoor, maar Windfinder voorspelde dat het vanaf het begin van de middag langdurig zou regenen. Even een bui over me heen vind ik geen probleem, maar uren in de regen zitten is minder leuk. Ik besloot daarom om nog een dag in Hou te blijven. Aan het eind van de morgen werd het steeds grijzer en na de middag begon het inderdaad te regenen, eerst licht en later steeds harder en 's avonds en 's nachts regende het nog steeds.

Veel viel er in Hou niet te zien of te beleven. Het is een gehucht dat bestaat uit een aantal kaarsrechte straten met losstaande huizen die vrijwel allemaal een grote tuin hebben. Een voordeel van Hou was wel dat het havengeld, omgerekend 18 euro per nacht, voor Deense begrippen behoorlijk laag was en het gebruik van de uitstekende sanitaire voorzieningen en de wasmachine en droger was gratis. Bovendien kon je ook hier bij de supermarkt iedere dag op vertoon van je havengeldbetalingsbewijs vier gratis broodjes halen. De hele kust tussen Djursland en Skagen is vlak en zanderig met kleine duintjes ervoor. Op de eerste avond van mijn verblijf heb ik er een uurtje gefietst. Het vrij vlakke, boomrijke landschap met landerijen die zo nu en dan afgewisseld worden door stukjes bos, deed me aan de Achterhoek denken. Omdat het tijdens de drie dagen die ik in Hou heb doorgebracht geen wandel- of fietsweer was, had ik mooi de tijd om mijn reisverslagje af te maken en naar het thuisfront te sturen en de oversteek van Skagen naar de Noorse zuidkust voor te bereiden. De rest van de tijd heb ik hoofdzakelijk lezend en naar muziek luisterend doorgebracht.

Op de vierde morgen van mijn verblijf in Hou zag het er gelukkig een stuk beter uit. De zon scheen en er stond een matige westelijke wind. Nadat ik nog even vier gratis broodjes bij de supermarkt had gehaald en de vriendelijke havenmeester had bedankt voor de uitstekende service, ben ik aan het eind van de morgen vertrokken. De volgende dag zouden de weersomstandigheden wat de wind betreft ideaal zijn om de grote sprong naar Noorwegen te maken, dus ik wilde nu graag naar Skagen

toe. Het was een flink stuk varen, ruim veertig mijl, maar beter had ik het niet kunnen treffen. De windkracht was ruim 4 beaufort en omdat ik relatief dicht onder de wal voer, stonden er geen hoge golven. Ik kon de hele tijd halve wind varen. Het schip liep fantastisch, gemiddeld ruim zeven knopen. Het was glashelder, boven het Kattegat was het bijna onbewolkt en boven land dreef wat mooiweercumulus. Ver in het oosten waren de mooiweerwolken te zien die boven het Zweedse vasteland hingen.

Ik had 's morgens even op de windkaart van het Deens meteorologisch instituut gekeken en die gaf aan dat het aan het eind van de middag en het begin van de avond in de buurt van Skagen wat harder zou waaien. Toen ik Skagen naderde, nam de wind inderdaad behoorlijk toe. Het woei dik vijf beaufort en toen ik het dek op moest om voor de haveningang het grootzeil op te binden, heb ik mijn pet maar afgezet, anders was hij zeker afgewaaid. Gelukkig heeft het uitgebreide havencomplex van Skagen een grote voorhaven, waar het wat rustiger was en ik alles in gereedheid kon brengen voor het aanleggen. Toen ik de jachthaven indraaide zag ik al snel een plekje waar ik met mijn neus in de wind kon aanmeren. Een probleem was wel dat de steiger erg laag was, zodat de stootwillen er bij het aanleggen dreigden op te wippen. Tijd om ze wat lager te hangen had ik niet meer, maar gelukkig zag de schipper van een Deens zeiljacht mij aankomen. Hij pakte mijn voorlijn aan en duwde de willen zoveel mogelijk tussen het schip en de steiger. Een uurtje later kon ik op deze langste dag van het jaar lekker buiten in de avondzon van mijn warme maaltijd genieten. 's Avonds heb ik alvast een flink aantal boterhammen gesmeerd voor het ontbijt en de lunch van de volgende dag en nogmaals de weerberichten bekeken. Die zagen er nog steeds goed uit.

Toen om half vijf de wekker ging, vielen de eerste zonnestralen al over de haven. Veel activiteit was er in de jachthaven niet, zo te zien lag iedereen nog te slapen, maar de vissers gingen op dit vroege uur al massaal op pad. Nadat ik een kop extra sterke koffie had genuttigd en het schip vaarklaar had gemaakt, tufte ik om kwart over vijf de haven uit. Omdat er voortdurend vissersschepen de haven uitvoeren maar er ook een aantal binnenkwamen, moest ik behoorlijk uitkijken. In de baai waaraan Skagen ligt, was het nog drukker. Het ligt er vol met vissersboeitjes en overal waren de vissers bezig om bij de boeitjes de netten leeg te ha-

len. Het gebeurde bijna allemaal met kleine scheepjes waarop maar één man aan boord was.

Voordat ik koers kon zetten naar de Noorse zuidoostkust moest ik eerst om het langgerekte rif heen dat vanaf Skagen naar het noordoosten loopt en de grens tussen het Kattegat en het Skagerrak markeert. Ook op het Skagerrak kon ik nog niet direct mijn uitgezette koers volgen, vanuit het westen naderde een aantal grote zeeschepen. De vraag was of ik ze aan stuurboord zou laten passeren, wat betekende dat ik geruime tijd tussen de wal en de vaargeul moest varen, of dat ik voordat de schepen mij bereikt hadden recht de geul moest oversteken. Omdat ik inschatte dat ik daarvoor nog voldoende tijd had en er bovendien van de andere kant geen schepen aankwamen, koos ik voor het laatste. Ik verlegde mijn koers naar het noorden en alle schepen die er aankwamen konden ruim achter mij passeren. Vanaf het Kattegat kwam inmiddels ook een schip mijn richting uit, maar omdat ik al bijna de overkant van de geul had bereikt voer ook dat ruim achter mij langs.

Na dit toch nog wel even spannende stukje kon ik koers zetten naar Noorwegen. Het klinkt misschien gek, maar ik wist ik nog niet precies in welke haven ik terecht zou komen. Bij de voorbereiding van mijn overtocht had ik gezien dat Arendal het dichtst bij lag. Maar de kortste route hoeft niet de snelste te zijn. Als ik op de kortste route vanwege wind en tegenstroom minder snelheid kon maken, kon een langere route weleens voordeliger zijn. De windrichting, zuidwest tot west, was relatief gunstig, hoog aan de wind varende kon ik richting Arendal zeilen, maar de wind was helaas te zwak om de boot minimaal vijf knopen te laten varen. Ik zette daarom de motor erbij. Het grootzeil en de genna liet ik staan, dat leverde nog een knoop extra snelheid op, en als het even wat harder woei zette ik de motor uit. Helaas was het een stuk minder helder dan de vorige dag. Nadat Skagen al na een klein uurtje helemaal uit het zicht was verdwenen, zag ik alleen water om me heen. Na mij had nog een zeiljacht de haven van Skagen verlaten dat dezelfde koers voer. Op de plotter zag ik aan de scheepsnaam, Ideaal, dat het waarschijnlijk een Nederlands of Belgisch schip was. Het voer de hele tijd ongeveer een halve mijl achter mij, maar toen ik het Skagerrak voor ruim driekwart was overgestoken zag ik het ineens niet meer en was het ook niet meer op de plotter te zien.

De dag was zonnig begonnen, maar gaandeweg werd de zon steeds meer getemperd door hoge sluierwolken en 's middags werd het langzamerhand steeds grijzer. De wind werd ook zwakker en toen ik de Noorse kust naderde viel hij helemaal weg. De golven, die in het begin nog een kleine meter hoog waren, verdwenen. Er stond alleen nog wat deining, maar het water was spiegelglad. Vorig jaar waren er vooral in het midden van het Skagerrak veel vogels, nu was het een stuk rustiger. Meeuwen waren er nauwelijks, in het Noorse deel van het Skagerrak vloog er alleen een paar keer een Noordse stormvogel rondjes om de boot. Toen ik door de verrekijker een veerboot die ver voor me voer in het vizier probeerde te krijgen, hoorde ik achter me ineens een snorkend geluid. Ik keek achterom en zag een bruinvis in het kielzog zwemmen. Hij ging weer snel weg, maar bleef op een afstand van een meter of dertig schuin achter de boot een tijdje mee zwemmen, waarbij hij telkens behoorlijk ver uit het water sprong. Een paar uur later, niet ver van de Noorse kust, zwom er op zo'n twintig meter afstand weer even een bruinvis met de boot mee.

In het midden van het Skagerrak stond nauwelijks stroom, maar toen ik dichterbij de Noorse kust kwam, merkte ik aan mijn koerslijn op de plotbatterij dat ik behoorlijk naar het zuidwesten werd weggezet. Het zag ernaar uit dat ik ergens tussen Arendal en het meer westelijk gelegen Grimstad terecht zou komen. Als ik nog naar Arendal wilde, moest ik een meer noordelijke koers varen. Maar de vraag was of dat wel verstandig was. Ik zou dan de zijwaartse stroom een beetje tegen krijgen en dus snelheid verliezen. Zou ik naar Grimstad varen dan kreeg ik juist wat stroom mee en zou ik waarschijnlijk sneller aankomen. In Arendal was ik verleden jaar al geweest, maar in Grimstad nog niet. Volgens de vaargidsen was het een schitterend gelegen plaats, maar mijn Nederlandse vaargids raadde de vaart er naartoe af omdat het bij de ingang van het scherengebied wemelde van de gevaarlijke rotsen. Bij de voorbereiding had ik al op de kaart gezien waar ik op moest letten en ik had inmiddels al aardig wat scherenervaring. Ik besloot daarom om te kiezen voor Grimstad en verlegde mijn koers wat naar het westen.

De bewolking was inmiddels behoorlijk toegenomen en in het zuidwesten hing een donkere lucht die mijn kant uitkwam. Het begon een beetje te regenen, maar vervelender was dat het zicht ineens veel slechter werd.

Voordat de bui er aankwam was de Noorse kust al vaag te zien, nu verdween hij helemaal uit het zicht. Slecht zicht kon ik bij het navigeren tus-



Scheer voor Grimstad met vuurtoren en vuurtorenwachtershuis.

sen de rotsen natuurlijk niet gebruiken. Ik had op de kaart gezien dat ik via verschillende ingangen het scherengebied voor Grimstad kon binnenvaren en zekerheidshalve koos ik niet voor de kortste maar voor de makkelijkste route. Echt mistig werd het gelukkig niet en de regen hield ook niet erg lang aan. Op een gegeven moment zag ik al vaag de grijze contouren van de eerst scheer, met een klein vuurtorentje erop. Ik wist precies waar ik was en zette koers naar de volgende scheer, die ik vrij dicht moest ronden. Het zicht werd gelukkig beter en het klaarde ook wat op. De rode en de groene ton die de toegangsgeul markeerden zag ik ook al liggen, als ik daar tussen zou blijven kon er weinig gebeuren. Daarna ging alles vrij gemakkelijk en voer ik een werkelijk schitterend scherengebied binnen. Als het aan het begin van een reis vanwege een vervelende golfslag of rotweer een beetje tegenzit, denk ik weleens "Waar doe ik dit voor, is wat rondvaren tussen de eilandjes op het Greve-

lingenmeer niet een stuk makkelijker en net zo leuk?”, maar nu ik na deze geslaagde overtocht dit mooie scherengebied binnenvoer was mijn eerste gedachte: “Hier zou ik altijd wel willen varen, volgend jaar wordt het weer Noorwegen”.

Het scherengebied voor Grimstad is behoorlijk diep en het duurde nog een klein half uur voordat ik bij de stad was. Tegen de heuvels lagen witte huizen geplakt en op de hoogste heuvel stak de spitse kerktoeren boven alles uit. Rond achten, na ruim veertien uur varen, meerde ik aan in de jachthaven in het hartje van de stad. Een vriendelijke Noor pakte mijn lijnen aan en informeerde naar het verloop van mijn reis. Later kwam er nog een Noorse buurman een praatje maken. Het weer was inmiddels behoorlijk verbeterd en weer kon ik lekker buiten van mijn avondmaal genieten. Vanuit een straatje vlakbij de haven klonk om de paar minuten een luid gejuich en wat later zag ik groepjes keurig geklede jongeren, de jongens allemaal in een zwart of donkerblauw pak, het straatje uitlopen. Ik vermoed dat het gejuich afkomstig was van een diploma-uitreiking. Kennelijk doe je daarvoor in Noorwegen je netste kleren aan.

Na mijn oversteek heb ik nog ruim twee maanden in de Noorse wateren vertoefd. Wat ik er heb beleefd, kun je in de twee volgende Geuzen lezen.

Jaap van der Harst

Advertentie



Alles voor op het water

Kroese Watersport

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

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

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



Compleet programma





Watersleep

Zeilmakerij

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

020-468 2464
Internetstraat 14 box 111
1023 CV Amsterdam



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



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

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

De Kortingscode is: WATERGEUZEN10

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

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

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox



