



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

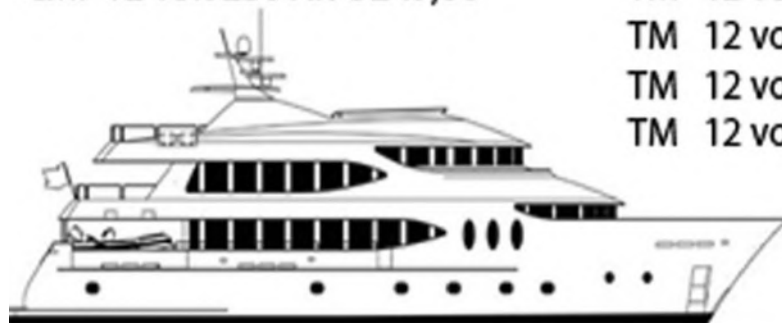
CMF 12 volt 100 Ah € 89,95

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.1

Maart 2016

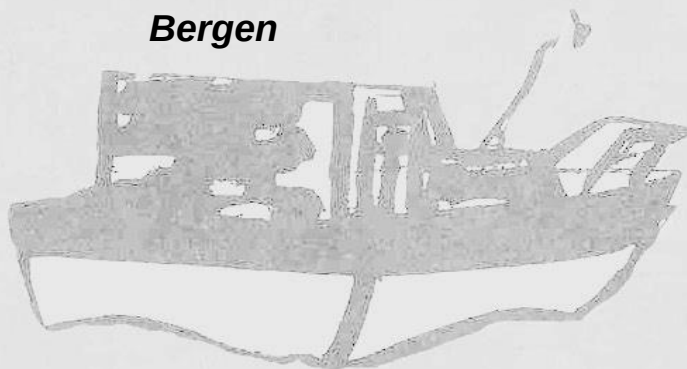
Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 1 Van de redactie**
- 2 Simon zegt...**
- 3 Van de bestuurstafel**
- 4 Officiële mededelingen**
- 5 Winterstalling 2016 - 2017**
- 6 Smakelijk opening van het seizoen**
- 7 Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden**

Deel 3: Naar de Flekkefjord, Lysefjord, Hardangerfjord en Bergen



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

Leden

Jan Kors
Pieter Pauwstraat 10-2^{de}
1017 ZJ Amsterdam
T: 020 420 45 38
E: algemeenlid
@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: 06 489 12 602
Kopij: gijsvannoort@online.nl
Cc: vanderharst.jaap@gmail.com

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

Internetadres:

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

Van de redactie

Beste lezer,

Misschien was het even wennen met de nieuwe, digitale maart-Geus, maar we hopen dat je hem met even veel plezier gelezen hebt als ons oude, papieren clubblad. Voor leden en donateurs die geen e-mail hebben, bestaat de papieren versie nog steeds. Tijdens de openingsborrel waren er lezers die mij benaderden omdat ze vanwege problemen met het internet liever een papieren Geus wilden ontvangen. Mocht je dat willen, neem dan contact op met bestuurslid Jan Kors, want hij verzorgt het printen en verzenden.

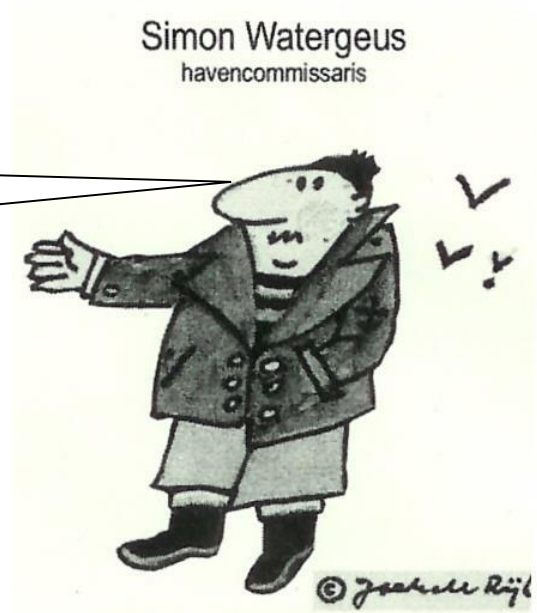
In deze Geus tref je allereerst weer een aantal stukken aan van het bestuur. Onze kersverse voorzitter zet de traditie voort om in *Van de bestuurstafel* uiteen te zetten wat er speelt op bestuursniveau en presenteert zichzelf in zijn eerste stukje. Alhoewel het nieuwe vaarseizoen nog maar net is begonnen en het op het moment dat ik dit schrijf volop zomer is, staat er in deze Geus al een stukje over de winterstalling op de wal aan de Diemerzeedijk. Het is vooral van belang voor de leden die daar voor het eerst of juist niet meer gebruik van willen maken. Zij dienen dat voor 1 juli a.s. te melden.

Verder wordt deze Geus gevuld door een verslag van de borrel en zeer geslaagde barbecue ter gelegenheid van de opening van het vaarseizoen en een uitgebreid verslag van mijn bezoek aan de schitterende Noorse fjorden. Beleef je dit vaarseizoen ook avonturen die het beschrijven waard zijn, maak er dan een mooi verhaal van en stuur het naar ons op. We plaatsen het graag. Ook kopij over andere onderwerpen is natuurlijk van harte welkom.

De redactie hoopt dat je hebt genoten van het schitterende hemelvaartsweekend. Hopelijk volgen er nog veel van deze zomerse dagen.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Nieuwe Geus, nieuwe voorzitter, nieuw seizoen... en dat voor zo'n ouwe club!



Van de bestuurstafel

Bij de opening van het seizoen heb ik het over tradities gehad. Eén van de tradities in de vereniging is dat de voorzitter een stukje in De Geus schrijft. Ik zal me eraan houden.

Na de vele jaren waarin André als voorzitter van onze vereniging actief is geweest, heb ik nu het stokje overgenomen. Voor de leden die mij niet kennen en toch willen weten wat voor voorzittersvlees ze nu in de kuip hebben even het volgende:

Peter Weesendorp, inmiddels 66 jaar en sinds zijn geboorte watersporter. Varen, bootjes, het is er met de paplepel ingegoten. Na Piraatje, FJ en Schakel overgestapt op het kajuitzeilen. Al vele jaren een Spirit 32 in Durgerdam en omdat ik het sportieve zeilen niet kan missen, nog een Randmeer in Loosdrecht. Al ruim 40 jaar Watergeus in hart en nieren.

Als kersverse voorzitter vraag je je allereerst af: hoe gaat het met de vereniging?

In een tijd waarin havens steeds meer lege boxen hebben en het steeds moeilijker wordt om een haven te exploiteren, gaat het in onze havens prima. Ook voor de komende tijd zien we nog niet dat er in onze havens lege plekken zullen zijn. Het is echter wel iets waar we als bestuur alert op moeten zijn. Omdat we weten dat de tarieven een belangrijke rol spelen bij de keuze voor een haven, is het noodzakelijk om de kosten laag te houden. Een belangrijke manier om dat te doen is het zoveel mogelijk zelf uitvoeren van de werkzaamheden. Daarom blijft dat één van de pijlers onder het verenigingsgebeuren. Daarnaast ziet het bestuur de werkzaamheden door leden ook als een activiteit die meer binding geeft. We zijn er dan ook niet voor dat leden hun werkplicht kunnen afkopen. Dus, als de havencommissarissen een beroep op u doen voor de werkplicht, laat ze dan niet zitten. U benadeelt er de hele vereniging mee.

Op het vervangen van de papieren Geus door een digitale hebben een aantal leden gereageerd. Vanzelfsprekend zorgen we ervoor dat leden die geen e-mailadres hebben De Geus nog op papier krijgen, maar het bestuur vindt dat we met de tijd mee moeten gaan. Daarom willen we de communicatie naar de leden verbeteren. Meer informatie, interactiever en transparanter over wat er speelt en wat het bestuur doet. De website zal daarin een centrale rol krijgen. In een e-mail aan de leden heb ik gevraagd om mensen die verstand hebben van communicatie en met ons mee willen denken hoe we de communicatie kunnen verbeteren. In het bestuur willen we daar een aparte portefeuillehouder voor hebben. Laat het mij weten als u een bijdrage kan leveren.

Vrijwel zeker krijgen we na een uitspraak van het Europese hof te maken met een BTW op onze tarieven. De watersport wordt in Nederland gezien als sport en hoeft dus geen BTW te betalen (mits er geen betaalde mensen in dienst zijn). Het hof vindt zeilen wel een sport, maar motorbootvaren niet. Zoals de vlag er nu bij hangt betekent dit dat de motorboten BTW over hun ligplaats moeten gaan betalen. We wachten het af, misschien vinden ze in Den Haag nog een oplossing.

Ik wens jullie allemaal een goede vaart met veel mooi weer.

Peter Weesendorp

Officiële Mededelingen mei 2016

Opgezegd:

J.H. de Goede (donateur) A. Ouwejan Calten Houwing

Adreswijziging:

J. Halma, Admiraliteitstraat 28, 1018 KP Amsterdam
--

Nieuw lid:

mevr. A. Swart dhr. R. Sont

Nieuwe donateur:

mevr. K. Hartog

Winterstalling 2016-2017

Om een goed hellingschema te kunnen maken voor de loods en de buitenstalling aan de Diemerzeedijk, willen we tijdig weten wie er willen liggen. Als je er afgelopen winter lag en je wilt hetzelfde voor de komende winter, hoef je niets te doen. Dan delen we je gewoon weer in. Als je er voor het eerst wilt liggen of niet meer wilt liggen, dien je dat voor 1 juli kenbaar te maken bij de secretaris, met opgave van de bootgegevens: scheepsnaam, lengte, breedte, hoogte en gewicht. S.v.p. duidelijk aangeven of je binnen of buiten wilt liggen. Maar voor het zover is eerst een fijn vaarseizoen gewenst.

Roel Habiecht, secretaris

Smakelijke opening van het seizoen.



De Geuzenvlag wappert weer fier, maar helaas hij hangt op zijn kop.

Zondag 24 april was het weer zover: de jaarlijkse opening van het vaarseizoen. Erg aantrekkelijk zag dit er nog niet uit. De temperatuur was amper 10 graden en er stond een stevige noordwestenwind die regelmatig forse regen- en hagelbuien aanvoerde. Desondanks waren er toch flink wat Watergeuzen naar ons clubhuis aan de Diemerzeedijk gekomen om bij een schippersbittertje en een haringhapje gezellig de plannen voor het nieuwe vaarseizoen door te nemen. Wat de opening dit keer extra aantrekkelijk maakte was dat hij gevolgd werd door een barbecue met allerlei lekkere Turkse hapjes, verzorgd door Ahmet en Hatice Kiziltepe.

Traditiegetrouw begon de opening weer met een toespraakje van de voorzitter, Peter Weesendorp. Zijn twee voorgangers staken die altijd af vanaf een kleine verhoging, maar hoewel Peter een kop kleiner is dan zijn directe voorganger, bleef hij gewoon met beide benen op de grond staan. Dat past wellicht ook beter bij zijn vrij nuchtere stijl. Weidse vergezichten over toekomst van onze vereniging en de watersport schetste hij niet, wel vertelde hij naar aanleiding van een bijeenkomst van de KNWV wat ons op het gebied van wachttijden bij bruggen en sluizen te wachten staat. Rijkswaterstaat werkt aan een geavanceerd bedieningsstelsel om de doorstroom van het wegverkeer zoveel mogelijk te bevorderen, maar of ook het bootverkeer daarvan veel profijt zal hebben is de vraag.

Na de toespraak toog iedereen naar buiten om het hijsen van de verenigingsvlag bij te wonen. De regel is dat dit altijd gebeurt door het oudste aanwezige lid. In dit geval was dat oud-voorzitter en erelid Gerard Hofdijk. Gelukkig liet het koude voorjaar zich bij deze ceremonie even van een wat meer vriendelijke kant zien. Het regende of hagelde niet en de zon zorgde ervoor dat het op het terras voor het clubhuis ook zonder winterjas goed was uit te houden. Het hijsen ging goed maar toen de vlag zich ontvouwd had, bleek er toch iets niet in orde te zijn: hij hing op zijn kop. Het hijsen werd dus snel gevolgd door het strijken en een paar minuten later hing de Geuzenvlag weer zoals hij behoort te hangen.

Daarna werden onder het grote zonnesherm door Ahmet, Hatice, Maaike van der Wilt en een aantal helpers de voorbereidingen voor de barbecue getroffen en even na drieën werd de bel geluid ten teken dat iedereen kon opscheppen. Er vormden zich al snel rijen bij de tafel met hap-



De Geuzen laten zich de hapjes goed smaken.

jes en op het terras, waar het gelukkig vrijwel de hele middag droog bleef en de zon zich regelmatig liet zien. Het was daar daarom net zo gezellig als binnen. Rond vijven, toen de meeste lekkernijen hun weg naar de inwendige mens hadden gevonden, werd de bel opnieuw geluid, ditmaal om Ahmet en Hatice door middel van een flinke bos tulpen en een woord van waardering door vice-voorzitter Arthur Goedhart te bedanken voor deze heerlijke barbecue.

Ahmet en Hatice, nogmaals bedankt, en natuurlijk ook Maaïke van harte bedankt voor al het werk dat je verzet hebt voor deze smakelijke opening.

Jaap van der Harst

Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden

Verslag van mijn vierde grote (Oost)zeereis

Deel 3: Naar de Flekkejord, Lysefjord , Hardangerfjord en Bergen.



Oostoever van de Flekkefjord, vlak voor het gelijknamige stadje.

In de maart-Geus heb ik verteld over mijn tocht van Oslo naar Farsund, de westelijkste haven aan de Zuid-Noorse scherenkust. Van Farsund wilde ik naar de Flekkefjord varen, de eerste 'echte' fjord aan de Noorse zuidwestkust, en een bezoek brengen aan en het gelijknamige stadje. Volgens mijn vaargids en de Noren die ik onderweg had gesproken, was het een vrij lastig traject. Ik moest een flink stuk over de Noordzee varen om het schiereiland Lista te kunnen ronden en havens waar ik desge-

wenst naar zou kunnen uitwijken waren er niet. Het was dus zaak om goed de weerberichten in de gaten te houden. Die zagen er niet slecht uit. De wind was weliswaar west en daarom het eerste stuk pal tegen, maar hij zou niet veel sterker dan vier beaufort zijn en als ik de vuurtoren van Kaap Lista was gepasseerd kon ik met een halve wind noordwaarts varen.

Na een kort traject tussen de scheren kwam ik weer op de Noordzee. Omdat het tegenwindse stuk niet al te lang was, besloot ik niet op de motor tegen wind en de golven in te hakken, maar naar Kaap Lista te kruisen. De golfslag was een stuk aangenamer dan bij Kaap Lindesnes en het schip liep door het water een knoop of zes, maar er bleek een vrij sterke tegenstroom te staan zodat ik over de grond maar een snelheid van vier mijl haalde en behoorlijk werd weggezet. Bij de tweede zijslag had ik zelfs het idee dat ik weer op hetzelfde punt uitkwam als bij de eerste zijslag. Toen koerste ik recht op een boorplatform af dat ver op zee boven de horizon uitstak en nu zag ik het ding weer recht voor mij liggen. Maar toen ik wat verder doorvoer zag ik dat er voor het platform een grote sleepboot lag die het langzaam voorttrok. Ik maakte dus wel degelijk vooruitgang, maar al met al duurde het vrij lang voordat ik de vuurtoren van Kaap Lista ruim aan stuurboord had en af kon vallen. Ik bereikte dan ook pas tegen zevenen de ingang van de Flekkefjord. Omdat de al wat laag staande zon voluit op de hoge rotswanden scheen was de nadering schitterend en in de fjord was het nog mooier: overal een paar honderd meter hoge, uit het water oprijzende rotswanden om me heen, zeer indrukwekkend. Het was er ook erg rustig, zeker vergeleken met de scheregebieden aan de zuidoostkust. Omdat het bijna overal zeer diep is, was de navigatie hier ook een stuk eenvoudiger. Hier en daar lagen wat viskwekerijen en kleine eilandjes.

Om negen uur, na een tocht van bijna tien uur, meerde ik aan langs een kaai in het centrum van Flekkefjord, precies tegenover een hotel dat aan de andere kant van het water lag. Omdat ik in de fjord grotendeels de wind in de rug had gehad, kon ik tot op het laatst zeilen. Toen ik bezig was de huik over het grootzeil te doen, werd ik vanaf de wal begroet door een wat oudere Nederlands sprekende man, zo te horen een 'echte' Nederlander. Hij woonde al veertig jaar in Noorwegen en logeerde met een reisgezelschap in het hotel, van waaruit hij mij had zien aanleg-

gen. Zijn Noorse tafelgenoten dachten aan de kleuren van mijn vlag te zien dat ik een Fransman was, maar hij had gezegd. “Nee, dat is een Nederlander, daar ga ik even een praatje mee maken”. We hebben even gezellig gekletst en om een uur tien heb ik in de kuip mijn avondmaal genuttigd, dat na deze lange tocht extra goed smaakte.



Flekkefjord, doorkijkje in Hollenderbyen, de oude Hollandse Buurt.

De volgende morgen was het weer een stuk minder mooi. Het regende en in de kuip ontbijten was er niet bij. Ik was niet alleen naar Flekkefjord gevaren om de fjord te zien, ik wilde ook het stadje bezoeken en dan met name de oude Hollenderbyen, de Hollandse buurt. Eerst heb ik de vroeg-19^e- eeuwse houten stadskerk bezocht, waar een vriendelijke mevrouw me van alles vertelde over de historische banden tussen Flekkefjord en Nederland. Voor de Nederlanders was Flekkefjord in de 17^e en 18^e eeuw de belangrijkste Noorse handelsstad waar ze hun hout voor de bouw van schepen en huizen vandaan haalden. Als de Nederlandse

schepen 's winters in de haven lagen vastgevroren, huurden de scheepsofficieren vaak een kamer in de buurt bij de haven, die daarom "De Hollandse buurt" werd genoemd. Omdat sommigen met een Flekkefjordse trouwden, zijn er in Flekkefjord nog steeds families met een Nederlandse achternaam. Veel inwoners werkten als matroos op een Hollands schip en ongeveer 80% van de meisjes werkte een tijdje als dienstbode in Amsterdam. De Flekkefjorders namen de Nederlandse gewoonte over om een stoep voor het huis te hebben, legden tuinen in Nederlandse stijl aan en via het Flekkefjordse dialect werden er veel Nederlandse woorden en uitdrukkingen in het Noors opgenomen. Een bekend Noors kinderliedje dat nog steeds wordt gezongen, is van oorsprong Nederlands. Handel met Nederland is er nog steeds. Rijkswaterstaat haalt uit deze regio een groot deel van zijn stenen om onze dijken te beschermen.

Voor de navigatiekunde van de Nederlandse zeelieden die hier een paar honderd jaar geleden naartoe voeren heb ik grote bewondering. De zee-kaarten waren lang niet zo betrouwbaar als de huidige, weerberichten waren er uiteraard niet en een kompas, een jakobsstaf, een dieplood en een sleeplog waren verder de enige navigatiemiddelen. Ik heb zelf gemerkt hoe moeilijk het is om vanaf zee met het blote oog of verrekijker de ingang van de fjord te ontdekken. De vele scheepswrakken in en rond de Flekkefjord getuigen ervan dat er nogal eens iets misging.

Nadat ik een leuke wandeling door de schilderachtige straatjes van de Hollandse buurt had gemaakt en het kleine maar informatieve museum had bezocht, begon het weer sterk te verbeteren. Het regende niet meer en in de kuip kon ik lekker in de zon lunchen. Ik besloot niet langer in Flekkefjord te blijven en richting zee te varen. Toen ik zat te eten liep de mevrouw uit de kerk even langs de boot om me een goede reis te wensen. Via een andere aftakking dan de avond tevoren ben ik de Flekkefjord weer uitgevaren, richting Rasvag, een klein idyllisch haventje, gelegen in een zeer beschutte, door hoge heuvels omzoomde baai, een mijltje ten westen van de ingang van de Flekkefjord. Schitterend! Volgens mijn Nederlandse havenhandboek, was de aanloop, vlak langs hoge rotsen en tussen een aantal rotseilandjes door, behoorlijk gecompliceerd, maar het viel gelukkig reuze mee. 's Avonds heb ik er een leuk wandelingetje gemaakt.



Rasvag.

De volgende dag stond er een flinke reis over open zee op het programma, naar de havenstad Egersund, ruim 25 mijl naar het noordwesten. Toen ik de haven uitvoer stond er bijna geen wind, maar gaandeweg nam hij van een kleine drie toe tot dik vier en op het laatst was hij begin vijf, hier meestal het vaste patroon. Zoals te verwachten was, was hij noordwest en dus pal tegen. Omdat het traject te lang was om te kruisen, heb ik het bijna helemaal op de motor afgelegd. Alleen het laatste half uur kon even heel hoog aan de wind zeilen. De hele kust bestond uit hoge, ongenaakbare rotsen waarop nauwelijks een spoor van menselijk leven was te ontdekken. Omdat vanwege de tunnelwerking de wind dicht onder de kust het sterkst is, heb ik ver van de kust gevaren. Na het avondeten heb ik even door Egersund gewandeld en een hoge heuvel vlak bij de havenuitgang beklommen.



Egersund, uitzicht vanaf de heuvel bij de haveningang. Vooraan de gastensteiger met als vijfde schip van links de Nehalennia.

De volgende dag stond er een nog langer traject over open zee op het programma, naar Tananger, een voorstadje van Stavanger, bijna 50 mijl naar het noordwesten. Eerst moest ik een stukje over een vrij smal vaarwater tussen mooie heuvels varen, allemaal op de motor. Op zee kon ik aanvankelijk een klein stukje hoog aan de wind zeilen, maar na een half uur viel de wind bijna helemaal weg en moest de motor weer aan. Het was zonnig weer, maar vanuit het westen passeerde er een buienlijn met wat regen en daarna kwam de wind weer terug. De kust was hier niet meer hoog en rotsachtig, maar vlak en landinwaarts licht glooiend. Omdat de westenwind pas ver in het binnenland door de hoge bergen in zuidwestelijke richting werd afgebogen, kon ik eindelijk weer eens met een halve tot ruime wind naar mijn bestemming varen.

In de loop van de avond arriveerde ik in Tananger en de volgende morgen ben ik direct doorgevaren naar Stavanger. Om er te komen moest ik



Stavanger, gezellige drukte op de kade langs de oude haven.

eerst een mijltje of vijf over zee varen, daarna kon ik de lage, wijde fjord indraaien waaraan Stavanger ligt. Het is het centrum van de Noorse oliewinningsindustrie en dat was duidelijk te merken. Er vlogen voortdurend helikopters over die het contact onderhouden met booreilanden en ik werd vaak gepasseerd door offshoreschepen, waaronder een Nederlands schip uit Harlingen. Vlak voor de stad lag een groot olieplatform van het Nederlandse bedrijf Heerema. Mijn bedoeling was om af te meren in de passantenhaven midden in het oude centrum, maar toen ik daar rond de middag arriveerde, wachtte mij een teleurstelling: de haven was vanwege een zomerfeest precies dit weekend afgesloten. Ik had in mijn havenhandboek gezien dat er nog een passantenhaven was aan de noordkant van het stadcentrum. Vanwege de sluiting van de andere haven was het daar overvol, maar na veel gemanoeuvreren lukte het me om aan te meren aan een Noors zeiljacht. In de haven lagen nog twee Nederlandse zeiljachten, die beide in drie etmalen rechtstreeks de Noordzee waren overgestoken.



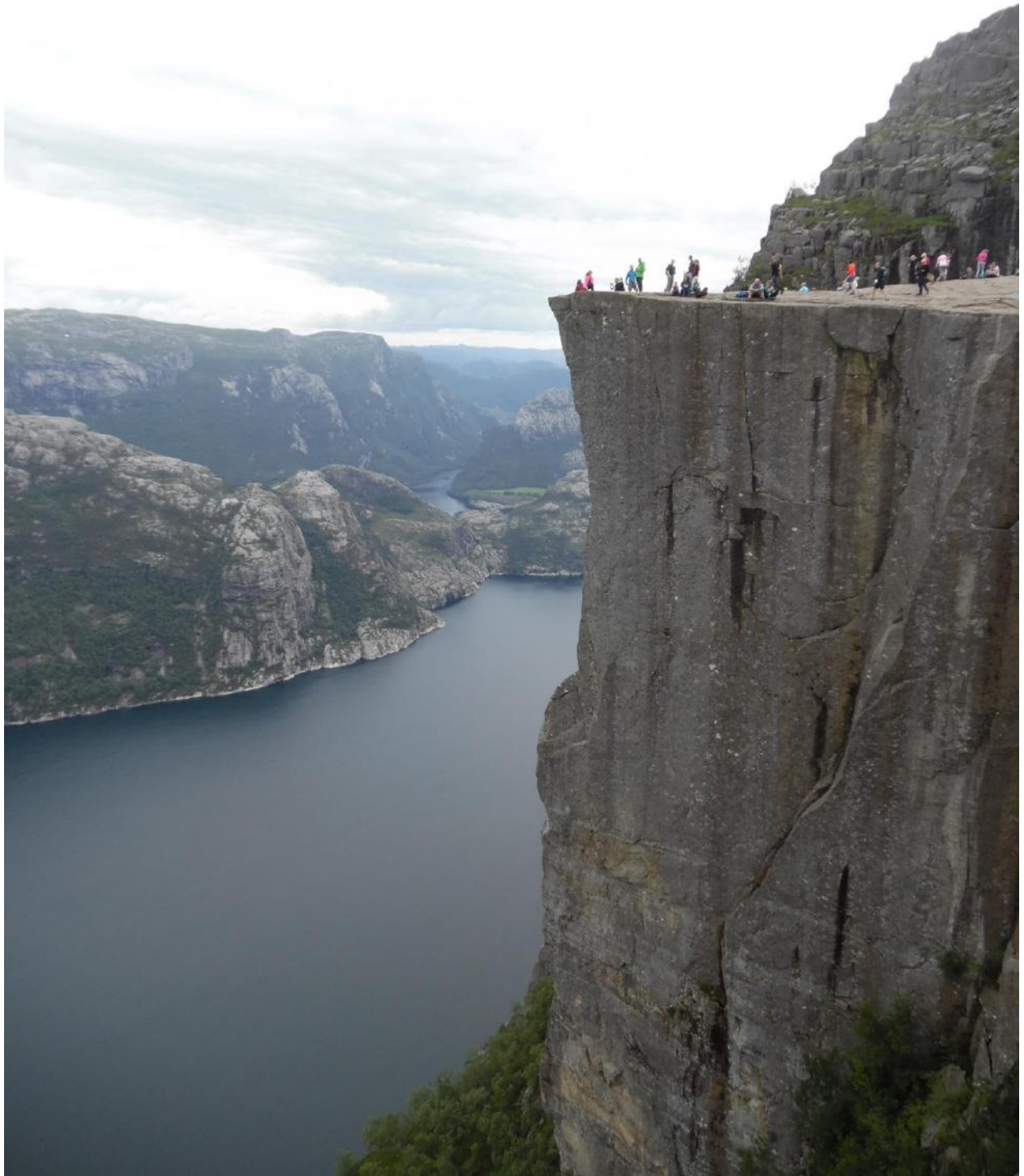
Eén van de steil oplopende straatjes in de oude havenbuurt van Stavanger.

's Middags heb ik een wandelingetje gemaakt door het gezellige stadscentrum en over de kades langs de oude stadshaven waar ik had willen aanmeren. Het stond er vol met kraampjes met lekker geurende eetwaren en je kon er over de hoofden lopen. Achteraf was ik blij dat ik er niet was aangemeerd, want om de haven waren overal cafés met terrassen waar het een gezellige maar ook zeer luidruchtige boel was. 's Avonds heb ik een mooie wandeling gemaakt door de oude havenbuurt. Vanwege de meest 19^e-eeuwse, witgeverfde houten huizen deed het me soms aan Durgerdam denken.

De volgende middag heb ik Stavanger weer verlaten en ben ik met een zwak windje het fjordengebied ten oosten van Stavanger in gezeild, naar het plaatsje Jörpeland. Ik wilde graag een bezoekje brengen aan een van grootste toeristische attracties van zuidwest-Noorwegen, De Preekstoel, in het Noors "Preikestolen". Dat is een bijna 700 meter hoge rots aan de Lysefjord, samen met de Sognefjord en de Hardangerfjord een

van de mooiste Noorse fjorden. De rots dank zijn naam aan het feit dat hij als een preekstoel boven het water van de fjord hangt. Vanaf Jörpeland is de rots het makkelijkst te bereiken. Er rijdt een bus naar de plaats vanwaar er een pad van vijf kilometer naar de top loopt. De dag na mijn aankomst regende het helaas, maar de dag erna was het ideaal bergwandeleer: droog, helder en zonnig en een graadje of 20.

Omdat ik er een hekel aan heb om afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer, had ik bij de toeristeninfo gevraagd of het mogelijk was om naar het begin van het bergpad te fietsen. Dat kon, eerst moest ik vijf kilometer over een licht heuvelige weg langs de oever van een fjord fietsen, daarna kwam er een bergetappe van vijf kilometer die 250 meter de hoogte inging. 250 meter hoogteverschil overbruggen over vijf kilometer, dat moest lukken met mijn vouwfietsje, waarop 6 versnellingen zitten. Welgemoed stapte ik dan ook de volgende morgen op de fiets. De vijf kilometer langs de schitterende fjord waren een makkie, maar de bergetappe viel toch een beetje tegen. Op een racefiets had ik waarschijnlijk wel fietsend mijn bestemming bereikt, maar het kleinste verzet op mijn fietsje bleek helaas toch te groot voor de soms behoorlijk steile hellingen, zodat er niet veel anders op zat dan met de fiets in de hand naar boven te lopen. Toen ik nog aan de bergwandeling moest beginnen was ik dan ook behoorlijk moe, maar na vijf bruine boterhammen met kaas, een halve fles water en een appel had ik voldoende energie voor de vijf kilometer lange wandeling naar de top. Het pad dat daar naartoe leidde was zeer stenig en soms moesten er per stap hoogteverschillen van ruim een halve meter overbrugd worden. Dat De Preekstoel een van de belangrijkste toeristische attracties van Zuidwest-Noorwegen is, was goed te merken. In het hoogseizoen lopen er gemiddeld zo'n 2500 mensen per dag naar de top en op het bergpad was het drukker dan op zaterdagmiddag in de Kalverstraat. Er ontstonden regelmatig files en vaak moesten de klimmers even pas op de plaats maken voor de dalers. Na ruim drie uur zwoegen en veel pauzes en slokken water bereikte ik de top, een volkomen plat plateau van ongeveer vijftig bij vijftig meter, en kon ik samen met tientallen andere klimmers van een magnifiek uitzicht over de Noorse bergen en de Lysefjord genieten. Over de rand van het rotsplateau kijkend zag ik in de peilloze diepte recht onder me een paar boten



De Preekstoel met bijna 700 meter daaronder de Lysefjord.

varen die niet veel meer leken dan witte stipjes. Op de bergen aan de overkant en aan het einde van de fjord lag hier en daar sneeuw. Na ruim twee uur genieten en het nuttigen van een banaan had ik weer voldoende energie om me te wagen aan de afdaling. Die was veel minder vermoeiend, maar ook iets gevaarlijker. Een paar keer gleed ik bijna uit, maar zonder builen of kleerscheuren bereikte ik weer mijn fietsje. De terugreis was verder een makkie. Over de heenreis had ik ruim anderhalf uur gedaan, nu was ik in twintig minuten weer bij de boot.

De volgende dag werd mijn soloreis even onderbroken, want een vriend van mij en zijn vrouw wilden een weekje meezeilen. Naar Stavanger vliegen bleek verschrikkelijk duur of vanwege allerlei omwegen en langdurige overstappauzes zeer tijdrovend. Daarom waren ze eerst in een dag met de auto van Alkmaar naar Hirtshals, in Noord-Denemarken, gereden. Daar hadden ze de nachtboot naar Stavanger genomen en vervolgens waren ze per veerboot en bus naar Jörpeland gereisd. Omdat dat heel snel ging, stonden ze al vroeg bij de boot. Nadat ze zich hadden geïnstalleerd en we voor een paar dagen proviand hadden ingeslagen, zijn we met een kalm windje naar een haventje bij de ingang van de Lysefjord gezeild. Die wilden we namelijk de volgende dag in varen. In het haventje hadden we vanuit de kuip een mooi uitzicht op de hoge berg bij de ingang van de fjord.

De volgende morgen was het, net als de dag ervoor, een beetje grijs maar wel helder weer. Veel wind stond er niet, zodat zeilen geen optie was. De Lysefjord heeft het karakter van een vrij smalle kloof, waar vooral aan de noordkant bijna 700 meter hoge rotswanden vrijwel loodrecht uit het water oprijzen. Bebouwing is er vrijwel niet. We waren vooral de Lysefjord ingevaren om De Preekstoel te bewonderen, maar het bleek nog niet zo eenvoudig om uit te vinden welk van de indrukwekkende rotsen nu precies De Preekstoel was. Op basis van de kaartgegevens lukte het wel om hem te identificeren, maar net zoals er een behoorlijke fantasie is vereist om in de vorm van de vuurtoren van Marken een paard te zien, zo vergt het nogal wat verbeeldingskracht om te ontdekken dat deze rots de vorm heeft van een preekstoel. In ieder geval is het een schitterende, zeer imposante rots. Bij het invaren van de fjord zijn

we vrij dicht onder de steile, noordelijke oever gevaren. Jachthavens zijn er in de Lysefjord niet. Na het passeren van De Preekstoel zijn we nog een paar mijl doorgevaren en toen dicht langs de zuidoever teruggevaren zodat we de hoge rotsen van een wat grotere afstand konden bekijken. Onderweg hebben we nog gekeken of er ergens een steiger was waar we zouden kunnen overnachten, maar omdat we niets konden vinden zijn we weer teruggevaren naar het haventje van waaruit we waren vertrokken.

De volgende dag zijn we door het Stavanger fjordengebied noordwaarts gevaren. We wilden naar Vikevag, op Rennesoy, een vrij groot eiland ten noorden van Stavanger, maar omdat Windfinder aangaf dat de wind in de loop van de dag steeds sterker zou worden, zouden we desgewenst ook een paar andere havens kunnen aanlopen. Toen we vertrokken stond er niet veel wind, maar hij was noordwest en daarom pal tegen. Tijdens de tocht ging het inderdaad steeds harder waaien, harder zelfs dan Windfinder verwachtte. Erg hoog waren de golven niet, maar om vaart te blijven maken moest de gashendel steeds verder naar voren. Op een gegeven moment, toen de windkracht al tot bijna zeven was toegenomen, waren we niet ver verwijderd van het eiland Mosteroy, waar zich aan de zuidkant, dus relatief beschut, een haventje bleek te bevinden dat we niet als alternatief hadden aangekruist. Een probleem was wel dat het niet in mijn havenhandboeken werd beschreven. Omdat de havens die we wel hadden aangekruist een stuk verder lagen en ik het onverantwoord vond om tegen windkracht zeven in te ploegen, voeren we op de bonnefooi het haventje binnen. Een gastensteiger zagen we niet en er was geen sterveling te zien, zodat we niet konden vragen waar we konden liggen. Wel zagen we een vrije box. Omdat er in de box ernaast een zeiljacht lag, zou het waarschijnlijk diep genoeg zijn om er te liggen. Dat bleek ook zo te zijn, alhoewel de dieptemeter aangaf dat het vlak voor de kiel maar 1,20 meter diep was. Later ontdekten we dat er een stukje kade naast de boxen gereserveerd was voor passanten. Vanwege de geringe diepte voor in onze box was ik bang dat het daar ook ondiep zou zijn. Ook omdat de harde wind dwars op de kade stond, vond ik het veel te riskant om er aan te meren. We liepen echter wel het risico dat we zouden moeten verkassen als het schip dat normaal in deze box lag, terug zou keren.



Mosteroy.

Toen de eigenaar van de motorboot die naast ons lag even een kijkje bij zijn boot kwam nemen, vroegen we of hij wist hoe lang zijn buurman weg zou zijn. Hij wist het ook niet, maar gaf ons wel een leuke toeristische tip: op de rotsen langs de kust van het eiland, een paar honderd meter van de haven, waren tekeningen uit de tijd van de Vikingen te zien. Na het eten zijn we er even heen gewandeld. Het verbaasde ons een beetje dat de rotstekeningen, waarvan de meeste duidelijk herkenbare schepen weergaven, er zo onbeschermd en onbeheerd bijlagen. In het dorp, een stukje landinwaarts, stond wel een informatiebord. Daar stond dat de tekeningen 3000 jaar geleden gemaakt waren, dus bijna 2000 jaar voor de Vikingtijd, en dat er langs de kust nog meer plekken met tekeningen waren. We hebben ze proberen te vinden, maar het pad ernaartoe was afgesloten.



Skudeneshavn.

Na deze onverwachte historische attractie zijn we de volgende morgen vertrokken richting Skudeneshavn, ongedoucht want douches en toiletten waren er bij het haventje niet. De weersomstandigheden waren gelukkig een stuk beter dan de dag ervoor. De zon scheen overvloedig, de wind was sterk geluwd maar helaas het hele stuk pal tegen, zodat we weer op de motor moesten varen. Skudeneshavn ligt op de zuidpunt van het grote eiland Karmoy, zo'n 20 mijl ten noordwesten van Stavanger. Om er te komen moesten we eerst tussen de eilanden Rennesoy en Mosteroy varen, daarna volgde er een lange oversteek over de open en brede Karmsund, een belangrijk vaarwater voor de zeeschepen die vanaf de Noordzee binnendoor naar Bergen willen. Even moesten we pas op de plaats maken voor een passerend vrachtschip. Omdat het glashelder was konden we in het noorden de sneeuw op de bergen rondom de Hardangerfjord zien liggen. Skudeneshavn is een leuk historisch havenplaatsje met mooie, goed geconserveerde houten huizen waar kleine

steegjes tussen lopen. Hoewel de huizen niet zwart geteerd zijn, deed het ons aan Marken denken. In de passantenhaven midden in het centrum vonden we een leuk plekje. Vanaf het terras waar we ons avondmaal hebben genuttigd, keken we uit op de boot.

De volgende morgen zag het er minder fraai uit. Het was zwaarbewolkt, zo nu en dan regende het en Windfinder voorspelde voor de middag nog meer regen. De wind was een stuk sterker dan de dag ervoor, maar omdat hij zuidoost was en wij noordwaarts, naar Haugesund, wilden varen, was dat zeer gunstig. De vraag was echter of we wel moesten vertrekken. Tussen de middag regende het behoorlijk, maar toen het aan het begin van de middag ophield met regenen en het wat lichter scheen te worden, hebben we het er maar op gewaagd. Nog voor we goed en wel op open water waren, regende het echter alweer en dat bleef zo tot we bijna bij Haugesund waren. Het enige positieve aan deze natte, koude reis was dat we weer eens konden zeilen en daarbij, alleen op de genua, een behoorlijke snelheid maakten, gemiddeld zo'n zes knopen. Voordat we het zeil uit konden rollen moesten we eerst een stukje op de motor varen om een kleine kaap met een vuurtorentje te kunnen ronden. Er stonden behoorlijke golven en het schip rolde verschrikkelijk, maar toen we konden zeilen en in de steeds nauwer wordende Karmsund steeds meer onder de beschutting van de wal konden varen, werd het gelukkig een stuk rustiger.

Toen we in Haugesund aangemeerd lagen aan een kade midden in het uitgaansgebied, brak de zon door en konden we in de kuip van ons avondmaal genieten, gadeslagen door talloze wandelaars die op deze zaterdagavond over de kade flaneerden. Op een van de terrassen vlak voor de boot hebben we later op de avond een drankje genuttigd. De volgende dag zijn we weer verder noordwaarts gevaren, eerst een klein stukje door de vrij smalle Karmsund en daarna over de Sletta, een groot stuk open water dat grenst aan de Noordzee. Volgens mijn vaargidsen is het vanwege het zeer grillige bodemprofiel een zeegebied waar het behoorlijk kan spoken, maar op deze zonnige zondagmiddag was daar weinig van te merken. Toen we de trossen losgooiden stond er een zwak tot matig westenwindje en we verheugden ons erop dat we lekker een flink stuk konden zeilen, maar dat viel helaas tegen. Ten eerste draaide de wind naar het noorden en ten tweede was hij heel zwak. Toen hij later

zuid werd, hebben we nog even geprobeerd met een uitgeboomde gennua te varen, maar dat leverde te weinig snelheid op. Kortom, het werd weer een motordag. Aan het eind van de middag voeren we het Hardangerfjordengebied binnen en aan het begin van de avond meerden we langs zij een Noors zeiljacht in de haven van het industriestadje Leirvik. Nog één avond kon ik van de kookkunst en het gezelschap van mijn gasten genieten. Hun reis door de Noorse wateren zat erop en de volgende morgen zijn ze op de bus naar Stavanger gestapt.

Nadat ik afscheid had genomen en inkopen voor de komende dagen had gedaan, ben ik na de middag verder de Hardangerfjord in gevaren, naar het stadje Rosendal. De Hardangerfjord is vrij breed, veel breder dan de Lysefjord, en de bergen eromheen zijn veel hoger, zo rond de 1000 meter. Op veel plaatsen lag sneeuw op de hellingen. Alle cruiseschepen die een tocht maken door de Noorse fjorden, varen door deze fjord. Onderweg werd ik gepasseerd door een Nederlands cruiseschip, de Rotterdam, het vlaggenschip van de Holland America Line. De dag was een beetje grijs begonnen en 's morgens was het een beetje kil, maar in de loop van de middag klaarde het steeds meer op en kreeg de zon de overhand.

Het is in de Noorse fjorden wat de wind betreft precies hetzelfde als langs kust: je hebt hem in de rug of pal tegen. Omdat ik noordwaarts voer en de heersende wind aan de westkust noord is, kon ik verwachten dat ik hem tegen zou hebben, en dat was ook zo. Omdat mijn bestemming niet zo ver weg was, heb ik nog proberen te kruisen, maar dat schoot totaal niet op omdat ik stroom tegen had. Op de motor ging het ook niet snel, de 5,5 mijl die ik door het water maakte werd gereduceerd tot iets meer dan 3 mijl over de grond. De tocht door de fjord was, mede vanwege het zonnige, heldere weer, schitterend en het aanvaren van Rosendal was de mooiste aanvaart die ik in mijn zeilersleven heb gemaakt. De haven van het plaatsje ligt in een ruime baai, vlak voor een vrij smal dal tussen twee imposante bergen. Toen ik de baai binnenvoer was de wind niet meer pal tegen en kon ik tot vlak voor de haven weer even lekker ruim aan de wind zeilen. Wat mij verbaasde was dat het in de baai veel warmer was dan midden in de fjord. Ik had de hele middag dikke zeilkleding nodig gehad, maar op de aanlegsteigers zat men in zwembkleding te zonnen en te barbecueën. Voor het eerst sinds ik de



In de Hardangerfjord, een mijltje voor Rosendal.

zuidpunt van Noorwegen was gepasseerd, kon ik weer een korte broek aan. 's Avonds werd het nog warmer, maar ook een stuk onaangener. Toen ik in de kuip van mijn avondmaal zat te genieten, kwam er vanuit het bergdal ineens een keiharde en zeer vlagerige wind opzetten, de sla woei bijna van mijn bord. Ik zette even de windmeter aan en die gaf aan dat er vlagen van ruim 8 beaufort bij zaten. Ik was blij dat ik niet meer op het water zat. Verkoeling gaf de wind bepaald niet. Integendeel, het leek wel of er in het bergdal een enorme föhn was aangezet. Helaas bleven de vlagen de hele avond en nacht aanhouden, zo nu dan was het bladstil, maar even later lag het schip te schudden en piepten de stootwillen behoorlijk. Van rustig slapen kwam dan ook niet veel terecht.

De volgende morgen was de wind weer geluwd en was het goed weer om een wandeling in de omgeving te maken. Midden in de baai was een groot Engels cruiseschip voor anker gegaan en de passagiers werden met sloepen naar de steiger gebracht waaraan mijn schip lag. Voor de minder mobiele passagiers stonden er een aantal rollators en rolstoelen



Engels cruiseschip voor anker in de baai voor Rosendal.

klaar. Als ik ook van deze hulpmiddelen afhankelijk wordt en dan nog eens van het Noorse fjordenschoon wil genieten, zal ik dat ook met een luxe cruiseschip moeten doen, maar ik hoop dat ik zo lang mogelijk mijn eigen cruiseschip kan blijven gebruiken. 's Middags ben ik eerst naar een schitterende rozentuin gewandeld en heb daar een mooi 17^e-eeuws landhuis bezocht dat nog helemaal gemeubileerd was zoals de laatste bewoners het in de 19^e eeuw hebben achtergelaten. Het wordt nu gebruikt voor concerten en andere culturele evenementen. Daarna heb ik mooie wandeling gemaakt een schitterende waterval een stuk verderop in het dal. Het water is afkomstig van een gletsjer die ik vanaf de boot goed kon zien liggen.

De volgende dag ben ik een stukje verder het Hardanger-fjordengebied ingevaren, naar het plaatsje Sundal in de Maurangerfjord. De tocht eraartoe was weer schitterend, overal om me heen waren hoge bergen met sneeuw erop en een zeker honderd meter hoge waterval stortte met

donderend geraas de fjord in. Alleen kreeg ik even een zware regenbui over me heen en 's avonds en 's nachts regende het vrijwel de hele tijd. Ik lag aangemeerd aan een vrij primitief steigertje van een vrij primitieve camping. Het aanmeren ging prima, maar toen ik op de wal stond om mijn lijnen vast te maken, zag ik dat ik bij het aanleggen behoorlijk in de problemen had kunnen komen. Vlak voor het begin van de steiger stak namelijk een stalen paaltje met scherp T-profiel ongeveer een decimeter schuin boven het water uit. Vanuit de kuip was het onmogelijk te zien. Als ik niet met een draai naar de steiger was gevaren, had ik het kunnen raken en op zijn minst een zware kras of in het ergste geval een gat net boven de waterlijn gehad. Vlak achter de boot stroomde een riviertje de fjord in dat afkomstig was van een op ongeveer 1,5 uur landinwaarts gelegen gletsjermeer. Een van de redenen voor mijn bezoek aan Sundal was dat ik daar graag naartoe wilde wandelen, maar bergwandeleer was het de dag na mijn aankomst bepaald niet. Het was grijs en regenachtig en voor de steile, hoge bergwanden langs de fjord dreven overal wolken, de toppen waren niet te zien. Dat nadeel had wel als voordeel dat ik mooi de gelegenheid had om weer reisverslagje voor het thuisfront te schrijven.

De volgende dag was het uitstekend wandeleer: glashelder, een graadje of 18 en overwegend zonnig. In de haven lag ook een vrij grote, stalen Duitse tweemaster die ik al in drie eerdere havens had gezien. De eigenaresse sprak perfect Nederlands. Ze had op de Rietveld Academie gezeten en een tijd een atelier in Amsterdam-Noord gehad. De andere bemanningsleden waren een Zwitser van gedeeltelijk Nederlandse afkomst die mensen uit Middelburg bleek te kennen die mijn moeder ook gekend had, en een vrouw uit Amsterdam die archeologisch onderzoek deed in mijn geboorteplaats Vlissingen, volgens haar een archeologische goudmijn. Toevallig allemaal. Samen met hen ben ik naar het gletsjermeer gewandeld. Vergeleken met de beklimming van De Preekstoel was dit een peulenschil. De stijging was maar 190 meter en het eerste deel van de tocht ging over een geasfalteerd weggetje. Daarna volgde er een steinig bergpad door een bos langs het meer. Vanaf de oevers was de gletsjer goed te zien. Vijftig jaar geleden eindigde hij nog in het meer, nu was dat ongeveer twee kilometer ervoor. Voordat er ijsmachines waren exporteerde men hier naar heel Europa ijs dat van de gletsjer werd



Het gletsjermeer bij Sundal, met in de verte de gletsjertong.

afgehaald. De volgende dag wilde ik de Hardangerfjord verder invaren. De bestemming was Norheimsund. Het regende gelukkig niet, maar het was wel behoorlijk fris. Bij de toiletten hoorde ik een Nederlandse kampeerder zeggen dat hij slecht had geslapen vanwege de kou en op het water heb ik even overwogen om mijn winterzeilhandschoenen aan te trekken, maar toen de zon doorbrak werd het een stuk aangenamer. Omdat het me moeite kostte om afscheid te nemen van de schitterende Maurangerfjord, heb ik hem eerst nog rondgevaren. Vanaf het water was de enorme ijsmassa van de gletsjer nog beter te zien dan tijdens de wandeling langs het meer. Veel wind stond er niet en voor zover er wel wind was, was hij pal tegen, zodat ik vrijwel het hele stuk de motor nodig had. Ook dit deel van de Hardangerfjord, met zijn indrukwekkende, besneeuwde bergen rondom en een grote waterval, was schitterend. Aan de westoever zijn de bergen zo hoog dat er ook zomers geskied kan worden. Hoewel het een zonnige zondag was en de Hardangerfjord



In de Maurangerfjord, op weg naar Norheimsund.

relatief dicht bij de dichtbevolkte regio bij Bergen ligt, was het hier onge-looflijk rustig, ik ben maar één of twee schepen tegengekomen. Ik denk dat het samenhangt met het feit dat de Noren in de vakantieperiode massaal de zuidoostkust opzoeken. Daar is het zomers gemiddeld vijf graden warmer en schijnt de zon ongeveer 200 dagen per jaar, terwijl het rond Bergen gemiddeld op 200 dagen per jaar regent. Een andere reden is dat je hier bijna nergens met je neus tegen de rotsen aan kunt liggen en dan vanachter vastligt op je hekanker, in Noorwegen en Zwe-den de favoriete manier van aanleggen in de natuur. Omdat de rotsen hier meestal steil naar beneden lopen is het vlak ervoor vaak al honder-den meters diep.

In Norheimsund heb ik 's avonds een wandeling gemaakt naar een van de belangrijkste attracties van het stadje: een grote waterval waar je on-derdoor kunt lopen. Helaas begon het wat te motregenen, maar de wa-terval was er niet minder mooi door. De volgende morgen moest ik be-slissen of ik de Hardangerfjord nog verder in zou varen of koers zou zet-

ten naar Bergen. De totale lengte van de Hardangerfjord is ruim 170 kilometer en Norheimsund ligt ongeveer op de helft. Als ik helemaal naar het einde zou varen en ook nog wat mooie zijfjorden zou bezoeken, zou dat zeker een week kosten. Wilde ik ook nog Bergen bezoeken, dan zou ik te weinig tijd overhouden voor de terugreis. De reis hiernaartoe had, inclusief mijn verblijf in Oslo, ruim twee maanden en twee weken geduurd, en als ik uiterlijk half oktober weer in Durgerdam wilde zijn, had ik nog ongeveer twee maanden te gaan. Omdat ik het leuk vind om de natuur zo nu en dan even te verruilen voor het grotestadsleven, heb ik besloten om koers te zetten naar Bergen. Vanaf Norheimsund was dat twee dagen varen.

Het eerste stuk van de tocht was hetzelfde als de dag ervoor, maar het grote eiland Varaldsoy midden in de fjord ben ik nu aan de oostkant gepasseerd. Het vaarwater was daar relatief smal, met indrukwekkende steile oevers. De dag was wat grijs begonnen en wind was er nauwelijks, maar gaandeweg brak de zon steeds vaker door en op het brede vaarwater voor Varaldsoy kreeg ik zoveel wind in de rug dat ik lekker voor het lapje verder kon. Hard ging het niet, maar het was wel even heerlijk om zonder het lawaai van de motor en zittend tegen de mast te genieten van het schitterende berglandschap. Vanaf Varaldsoy had ik echter de motor weer nodig. Aan het eind van de middag moest ik een plek zien te vinden om te overnachten. Ik had weer in Rosendal kunnen aanmeren, maar dat was een omweg. Er was nog wel een haven waar ik zou kunnen overnachten, maar toen het al zes uur was geweest en ik het langzamerhand tijd vond worden voor een stevig avondmaal, had ik nog zeker twee uur door moeten varen. Bij het uitzetten van mijn koersen had ik ook gekeken of er ankerplekken waren. Die waren er wel, maar omdat het weerbericht voor de komende dag een stevige zuidenwind voorspelde, vond ik het te riskant om er voor anker te gaan.

Op een gegeven moment zag ik dat er op de elektronische kaart een ankertje was getekend, het teken dat daar een ankerplek is. Op mijn papieren kaart en in mijn drie vaargidsen werd hij echter niet aangegeven. Het was een klein beschut baaitje aan het einde van een kleine fjord, dat er zeer veilig uitzag. Omdat het er iets minder dan 10 meter diep was, kon ik er prima met mijn ankerlijn van 30 meter ankeren. Ik besloot ernaartoe te varen. Toen ik via de vrij nauwe ingang het baaitje binnenvoer zag ik

aan het einde een steiger waaraan twee vissersschepen lagen. Omdat er voldoende ruimte was, besloot ik daar aan te meren. Aan een steiger is het toch wat veiliger dan op het anker, je weet op een onbekende plek immers nooit of er goede ankergrond is. Bovendien vind ik het altijd leuk om even de omgeving te verkennen en dat gaat voor anker nu eenmaal moeilijk. Ik had wel een bijbootje, maar het is een heel gedoe om het vaarklaar te maken en vervolgens weer op te bergen. Rondom het baaitje lagen lage heuvels met naaldbomen waartussen wat huizen stonden en vlakbij de steiger stond een vrij grote loods, waarschijnlijk van een visverwerkend bedrijf of een viskwekerij. Er stonden overal grote vaten omheen waar water doorheen werd gepompt. Ik heb er even gewandeld, maar dat was helaas maar van korte duur omdat het plotseling hard begon te regenen.

De volgende dag scheen de zon weer, maar het was ook wat buiig en de wind was inderdaad naar het zuiden gedraaid. Tussen elf en twee uur zou het volgens Windfinder stevig waaien, zo'n 20 knopen per uur, windkracht 5 dus, maar ik heb inmiddels wel ervaren dat de windkracht dan in werkelijkheid meestal 6 is. Ik heb daarom uit voorzorg een dubbel rif in het grootzeil gelegd. Douches waren er bij het steigertje niet en ik heb nog even overwogen om een frisse duik te nemen, maar dat leek me toch net iets te fris. Het water in de fjorden wordt voortdurend aangevuld met smeltwater van de gletsjers en is daarom behoorlijk koud. De luchttemperatuur liet ook te wensen over en bovendien zag ik voortdurend kwallen rondom de boot. In de beschutte baai stond weinig wind, maar in de fjord woei het behoorlijk. De wind was pal tegen en ik moest flink gas geven om vaart te maken. Gelukkig duurde het niet lang. Toen ik de fjord uit was moest ik een scherpe draai naar stuurboord maken en kon ik halve tot ruime wind zeilend verder varen. Vrij snel daarna kwam ik bij de Lukksund, een kaarsrecht, zeer smal vaarwater met aan beide zijden hoge, steile bergwanden. Volgens mijn vaargids kon er 3 tot 4 mijl stroom staan, maar daarvan was niets te merken. Pal voor de wind en intussen wat fotootjes schietend van het natuurschoon, voer ik er met een flinke vaart doorheen.

Daarna kwam ik weer op een vrij breed vaarwater, de Björnafjord. Volgens mijn vaargids kun je het hier met een stevige westenwind flink voor je kiezen krijgen. Omdat de winden in de fjorden gewoonlijk de fjord in of

uit waaien, had ik verwacht dat hier een westenwind zou staan, maar gelukkig was hij zuidwest. Ik moest naar het westnoordwesten, maar om zo weinig mogelijk last te hebben van de golven hield ik zo lang mogelijk hogewal aan. Daar stonden nauwelijks golven en ruim aan de wind zeilend vestigde ik een nieuw snelheidsrecord: negen knopen, met een dubbel rif en een driekwart uitgerolde gennoa. De wind was mij goed gezind, maar aangenaam weer was het niet. Het begon te motregen en het zicht werd zo slecht dat de bergen rondom de fjord helaas niet meer te zien waren. Toen ik na een uurtje of drie de fjord uit was en tussen allerlei eilanden noordwaarts richting Bergen voer, werd het gelukkig weer droog, maar het bleef vrij grijs. De wind nam gaandeweg steeds meer in kracht af en draaide naar het westen, maar vrijwel het hele traject kon ik zeilen.

Naarmate ik dichterbij Bergen kwam, nam de bebouwing op de oevers toe. Zo te zien woonde hier bepaald niet het arme deel van de bevolking, voor zover je daar in een steenrijk land als Noorwegen al van kunt spreken. Aan de privésteigers voor de villa's direct aan het water lagen vaak strijkijzerachtige motorjachten die waarschijnlijk net zo veel gekost hadden als het huis. Toen ik niet ver van Bergen verwijderd was, werd het even spannend. Niet ver voor een grote brug waar ik onderdoor moest, draaiden plotseling kort achter elkaar twee enorme cruiseschepen het vaarwater in. Ik hield de stuurboordoever aan, maar de schepen, die aanvankelijk in het midden van het vaarwater voeren, begonnen steeds meer naar bakboord te draaien. Ik week uit naar stuurboord, maar hoe meer ik naar stuurboord ging hoe meer zij naar bakboord gingen. Het leek wel of ze een spelletje met me wilden spelen dat ik onvermijdelijk zou verliezen. Veel ruimte aan stuurboord had ik niet meer en het voorste schip, dat nog een meter of vierhonderd van me verwijderd was, voer recht op me af. Tijd om via de marifoon te vragen wat het van plan was, was er niet meer, maar ik had nog wel de ruimte om voor het schip langs naar bakboord uit te wijken. Vol gas stak ik over naar de andere oever en de oceaanreuzen konden mij ruim passeren. Daarna zag ik waarom ze zo dicht onder de bakboordwal voeren. Ze wilden naar zee en om daar te komen moesten ze aan het eind van het vaarwater een zeer scherpe draai maken naar stuurboord. Dat lukte alleen als ze de uiterste bakboordzijde aanhielden.



Afgemeerd in het hartje van Bergen.

Niet lang na dit avontuur draaide ik de hoge hoek van dit spannende vaarwater om en zag ik aan het eind van een brede baai de door groene heuvels omzoomde stad Bergen recht voor me liggen. Na een half uurtje voer ik de oude stadshaven binnen, waar ik een fantastisch plekje vond. Ik lag helemaal aan het eind in een hoek van de haven, waar vroeger de Hanzeschepen uit Lübeck stokvis laadden. Een grotere tegenstelling dan tussen het desolate steigertje waar ik de avond tevoren had gelegen en dit plekje, midden in het stadse gewoel, was nauwelijks denkbaar, maar dat maakt dit soort reizen juist zo leuk. Vlak voor de boot was een marktplein waar allemaal kraampjes stonden waar vis en visgerechten werden verkocht, en pal naast de boot stonden een paar bankjes waarop de toeristen van een broodje krab of garnaal of een ijsje zaten te genieten. Uiteraard viel er weleens wat op de grond en de vogels hadden al snel in de gaten dat ze dat vanaf de reling van mijn schip prima konden zien. Het werd dan ook de hele week een druk bezette observatiepost voor hun voedselvoorziening. Zodra ze wat eetbaars in hun bek hadden,



Bergen, oud koopmanshuis op de hoek van de Hollendergaten, de straat waar vroeger de Hollandse kooplieden woonden.

aten ze het op dek of in de kuip rustig op. Mijn schip begon daarom enigszins op de ark van Noach te lijken, zij het dat de soortenrijkdom daar wat groter moet zijn geweest. Andere vogels dan huismussen en een paar bonte kraaien heb ik niet gezien. Het was een leuk gezicht, al die gevederde vrienden op het schip, maar min der leuk was dat ze het verschil niet kenden tussen een openbare eetruimte en een openbaar toilet. Behalve vogelpoep trof ik op het kajuitdak ook vaak garnalenpellen aan. Eerst dacht ik dat wat balorige toeristen die daar hadden gegoooid, maar later ontdekte ik dat kraaien erg van garnalen houden en die, net als wij, bij voorkeur gepeld consumeren.

Bergen is eeuwenlang de grootste en belangrijkste stad van Noorwegen en zelfs van heel Noord-Europa geweest en heeft een rijk verleden waarvan nog veel bewaard is gebleven. Het is daarom ook een stad die door drommen toeristen bezocht wordt. Er liepen opvallend veel



De oude haven van Bergen vanaf 350 meter hoogte. Helemaal linksonder is de Nehalennia nog net te zien.

Spanjaarden en Italianen rond, wellicht om de mediterrane hitte te ontvluchten, wat zeker op de eerste dagen van mijn verblijf goed moet zijn gelukt. Ook waren er nogal wat Nederlandse toeristen. Als ik in de kuip zat duurde het meestal niet lang of er stonden weer een paar Nederlanders naast de boot die een praatje met me aanknoopten. Een keer was er een man bij die jarenlang in Durgerdam had gewoond.

Nadat ik bij de toeristeninfo, ook pal naast de boot, een Bergenkaart had gekocht, heb ik eerst door de schilderachtige, kronkelige sloppen, stegen en steil oplopende trapstraatjes van de oude stadbuurt aan noordzijde van het centrum gewandeld. Eén van de oude straatjes niet ver van de haven heette de Hollendergaten. Daar woonden vroeger de Nederlandse kooplieden. Na de wandeling wilde ik met een spoorlift naar een uitkijkpunt op de top van een 350 meter hoge berg waarop ik vanaf de boot een mooi uitzicht had. De oude buurt is gedeeltelijk tegen deze berg aangebouwd en op een gegeven moment was ik al zo hoog dat ik



Het Hanzekwartier van Bergen met de laatmiddeleeuwse houten huizen waar vroeger de Duitse kooplieden woonden.

besloot om te voet naar het uitzichtpunt te gaan. Omdat Bergen de geboorteplaats is van de beroemde componist Edvard Grieg, zet het zich op de kaart als muziekstad. 's Zomers wordt er bijna iedere avond een concert gegeven. 's Avonds ben ik naar een concert geweest in een oude, romaanse kerk die ik 's middags had bezocht. Het werd uitgevoerd door een saxofoonkwartet uit Amsterdam.

De volgende dag stond het oude Hanzekwartier op het programma. In de Hanzetijd woonden in deze van de rest van de stad gescheiden buurt de kooplieden uit Lübeck, die van hieruit de rest van Europa van stokvis voorzagen. Omdat een stokvis maar liefst 15 jaar houdbaar is, was het voor de uitvinding van de vriezer een ideaal exportproduct. Het Hanze-museum, gevestigd in een authentiek, middeleeuws, houten koopmanshuis, gaf een goed beeld van de manier waarop de Duitse Hanzekooplieden in Bergen leefden. Daarna heb ik door de nauwe middeleeuwse straatjes tussen de nog goed bewaard gebleven houten Duitse koop-

manshuizen gewandeld en de schitterende, in Lübeckse stijl ingerichte Duitse kerk bezocht. Tot ver in de 19^e eeuw werd hier nog in het Duits gepreekt.

's Avonds viel ik in muzikaal opzicht weer met mijn neus in de boter. Op het centrale plein van Bergen, ongeveer tweehonderd meter van de boot, gaf het Bergens symfonieorkest een gratis openluchtconcert. Op het programma stond o.a. Mendelssohns vioolconcert. Het orkest is het oudste symfonieorkest ter wereld, in 2015 vierde het zijn 250-jarig jubileum. De dirigent vertelde dat het programma van die avond aan het eind van de maand ook uitgevoerd zou worden in het Amsterdamse Concertgebouw. Omdat er geen zitplaatsen waren, heb ik het kussen met de verstelbare rugleuning meegenomen en zeer relaxt van het concert genoten. Wat het weer betreft had het concert niet op een betere dag gegeven kunnen worden. In de loop van de dag was het steeds warmer geworden en 's middags en 's avonds was het zeker een graad of 25 en was er geen wolkje meer aan de lucht.

Na afloop nam de avond een onverwachte wending. Toen het applaus net ten einde was, werd ik op mijn schouders getikt door een Noors echtpaar, Morton en Linda, dat ik de week ervoor in de haven van Rosendal had ontmoet. Ze hadden samen met een bevriend echtpaar ook het concert bijgewoond. Ik bood hun alle vier aan om aan boord iets te komen drinken, maar omdat de vrouw van het bevriende echtpaar moeite had om op het schip te stappen, zijn alleen Morton en Linda aan boord geweest. Ze hadden afgesproken om na het concert bij hun vrienden te gaan eten, en ik werd van harte uitgenodigd om ook mee te komen. Zodoende heb ik 's avonds in een authentiek Noors houten huis in een oud, schilderachtig, tegen de helling van een fjord gebouwd buurtje van een smakelijke broodmaaltijd genoten. Omdat ik nog niet in dit deel van het oude centrum was geweest, heb ik er de volgende dag nog wat rondgewandeld. Verder heb ik een bezoek gebracht aan de middeleeuwse Hakonshal, vroeger de residentie van de Noorse koning, en het ernaast gelegen Rosenkranzhuis, oorspronkelijk ook een paleis maar later omgebouwd tot een fort. In het Rosenkranzhuis werd uitgebreid verslag gedaan van een zeeslag die daar vlak voor de deur, in de Bergense haveningang, heeft plaatsgevonden tussen een Nederlandse en een Engelse vloot tijdens bij de Tweede Engelse oorlog (1665 -1667). De Engelsen



Bergen, oud straatje in de schilderachtige buurt ten zuiden van de oude haven.

hadden het voorzien op de rijke lading van een retourvloot van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, die hier voor anker lag en beschermd werd door een aantal Nederlandse oorlogsschepen. Hoewel hij een bondgenoot van de Nederlanders was, wilde de koning van Denemarken en Noorwegen van de buit in het geheim ook een graantje meepikken omdat hij dan in één keer zijn schulden kon aflossen. Helaas voor hem verloren de Engelsen de slag, ondanks het feit dat zij met veel meer schepen waren. De zeeschilder Willem van de Velde, die aan boord was van een van de Nederlandse oorlogsschepen, heeft deze glorieuze overwinning op een groot schilderij vereeuwigd. In het Rosenkranzhuis hing een kopie. 's Avonds werd er in de tuin van het huis een openluchtvoorstelling gegeven van de opera Carmen. Omdat ik die had gezien toen ik nog op de middelbare school zat en er goede herinneringen aan had, was dit een leuke gelegenheid om hem nog eens te zien. De



Bergen, de Hakonshal bij de ingang van de oude haven.

enscenering was zeer modern en verschilde nogal van die van de opera uit mijn jeugd. Carmen kwam toen op een ezeltje het toneel op, nu kwam zij tot hilariteit van de bezoekers op een motor aanrijden. Ook deze avond was het ideaal weer voor een openluchtvoorstelling, maar de opera had niet veel langer moeten duren, want een halfuurtje nadat ik weer op de boot was viel er een korte, maar zeer hevige plensbui.

In de haven was het inmiddels zeer druk en ook nogal onrustig geworden. Het was vrijdagavond, begin van het weekend dus, en veel Noren waren vanaf de plaatsen rondom Bergen met hun speedboot of 'strijkijzer' naar Bergen gescheurd om daar in de kuip of op het dek feest te vieren. Zwoele zomeravonden en -nachten komen in Noorwegen niet zoveel voor en ik had al in Oslo gemerkt dat veel Noren daar letterlijk en figuurlijk met volle teugen van willen genieten. Naar bed gaan is er niet bij en het feest gaat de hele nacht door. Ik heb desondanks toch nog redelijk kunnen slapen, hoewel de eigenaar van een motorbootje een meter of tien verderop vanaf een uur of zes 's morgens zijn motor perma-

nent liet draaien. Om een uur of negen voer hij, nog niet geheel ontnuchterd, met een ander motorbootje op sleeptouw de haven uit. Dat botste een paar keer tegen een luxe speedboot, maar zonder op of om te kijken vervolgde hij slingerend zijn weg.

Na de plensbui had het 's nachts niet meer geregend, maar hoewel het nog behoorlijk warm was, was het afgelopen met het mooie weer. De volgende morgen was het grijs, de berg die ik beklommen had was grotendeels in nevelen gehuld en zo en dan viel er wat lichte regen. Het werd langzamerhand tijd om de terugtocht te aanvaarden, maar aangezien zeilweer was het niet, wel prima weer om een bezoek te brengen aan het kunstmuseum, met de grootste collectie werken van Edvard Munch. Omdat het weer de volgende morgen niet veel beter was en ik nog lang niet alles in het museum had gezien, heb ik er nog een museumdag aan vastgeplakt. De dag erna zag het er een stuk beter uit. 's Morgens regende het nog even, maar daarna bleef het droog en kwam de zon erbij. Omdat het nu hoog tijd werd om weer zuidwaarts te varen, heb ik met pijn in het hart afscheid genomen van het gezellige en mooie Bergen. Ik heb er vijf heerlijke dagen doorgebracht en ik hoop er nog eens te komen.

De vaarwateren waar ik doorheen voer waren tot aan de Björnafjord dezelfde als op de heenreis. Alleen was het nu glashelder. Op het Hardangerplateau, ruim 50 kilometer naar het oosten, was duidelijk de enorme sneeuwvlakte te zien waarop ook zomers geskied wordt. Tijdens de oversteek van de Björnafjord gebeurde er midden in de fjord iets vreemds. Toen ik even in de kajuit was om een kopje koffie te zetten ging plotseling het dieptealarm af, hoewel er in de wijde omtrek geen ondieptes waren. Ik ging uiteraard direct naar boven om te kijken wat er aan de hand was. De dieptemeter gaf aan dat het hier maar 1,3 meter diep was, maar volgens de kaart was de diepte hier 601 meter. Omdat de dieptemeter alleen maar dieptes tot 200 meter kan weergeven, liet hij de honderdtallen weg en gaf hij alleen de resterende meter en decimeters weer. Het was dus gelukkig loos alarm. Na de oversteek van de brede fjord ben ik door het lange en relatief smalle vaarwater Langenuen verder zuidwaarts naar de Hardangerfjord gevaren, waar ik in het pittoreske haventje van Mosterhamn, niet ver van de uitgang van de fjord, heb overnacht. Omdat er nauwelijks wind was heb ik bijna het hele stuk



De havenopening van Mosterhamn.

op de motor gevaren. Alleen in de Langenuen kon ik een stukje voor de wind zeilen, maar dat schoot niet erg op.

Mosterhamn is niet meer dan een gehucht, maar in historisch opzicht is het wel belangrijk omdat van hieruit in de 11^e eeuw het christendom zich over Noorwegen heeft verspreid. De volgende morgen heb ik er even een wandelingetje gemaakt en daarna ben ik weer verder zuidwaarts, richting Haugesund, gezeild. Het was een mooie zonnige dag en op de Hardangerfjord kon ik met een zwak windje in de rug relaxt naar het beruchte open water de Sletta zeilen. Toen ik er arriveerde draaide de wind van noord- naar zuidoost en nam hij behoorlijk in kracht toe. Omdat de koers pal zuid was en de kust recht van noord naar zuid liep, kon ik het hele stuk ruim aan de wind zeilen en waren er nauwelijks golven. Ik was daarom al zo snel in Haugesund dat ik besloot om er niet te stoppen, maar zo ver mogelijk naar het zuiden te varen.

In de Karmsund, het lange, nauwe vaarwater dat van Haugesund naar het zuiden loopt, was de koers aanvankelijk te hoog om te kunnen zeilen, maar toen de wind iets oostelijker werd, was het verdere traject goed bezeild. De wind nam gaandeweg steeds meer toe en op een gegeven moment werd het tijd voor een rif. Ik draaide recht tegen de wind in om het zeil te kunnen laten zakken, maar helaas, dat lukte maar een klein stukje. Hijsen ging ook niet meer, het zeil zat muurvast. Toen ik naar de mast keek, zag ik dat één van de katrolletjes van de lazy jacks zich vast had gehaakt aan een leuvertje. Omdat het niet lukte om het katrolletje met een paar rukken weer los te krijgen, was er maar één oplossing voor dit vervelende probleem: de lazy jacks samen met het zeil laten zakken. Dat lukte goed, maar op een gegeven moment had ik te weinig lijn over om de lazy jacks helemaal naar beneden te krijgen. Door er snel een ander lijntje aan vast te knopen, lukte het gelukkig wel.

De duivel schijnt echter bijna altijd op een hoop. Toen ik het grootzeil had laten zakken bleek dat er nog meer aan de hand was: de onderste zeillat stak uit het zeil omdat het bandje waarmee hij op zijn plaats gehouden wordt, doorgescheurd was. Ik haalde hem daarom snel uit het zeil. Verder zeilen zonder die zeillat kon makkelijk, als het grootzeil gereefd is heb je hem niet nodig, maar dit probleem moest uiteraard wel opgelost worden. Dat was echter voor later zorg, voorlopig had ik genoeg aan mijn hoofd. Er was hier veel grote schipvaart en niet ver voor mij lagen een aantal rotsen die ik goed in de gaten moest houden. Ik was dan ook blij toen ik het rif gelegd had en snel naar de haven van Skudeneshavn kon zeilen. Na een uurtje meerde ik er aan, vlak naast het plekje waar ik twee weken geleden met mijn vrienden had gelegen. Het traject waar wij toen twee dagen over hadden gedaan, had ik nu in één dag afgelegd. Maar deze tijdwinst werd helaas weer teniet gedaan omdat ik minstens een dag kwijt zou zijn voor een bezoek aan de zeilmaker.

De volgende morgen ben ik naar het toeristenbureau gegaan om te vragen of er in Skudeneshavn een zeilmaker was die mijn zeil kon repareren. Die was er niet, maar in Stavanger waren er twee. Ik heb er direct één opgebeld. Het zeilersjargon dat ik nodig had om uit te leggen wat het probleem was, stond niet in mijn Engelse woordenboek, maar mijn Noorse buurman had mij dat verteld wat de essentiële Noorse woorden waren. Ik weet daarom nu dat een zeillat in het Noors een “spil” is. Het zeil kon

direct gerepareerd worden als ik langskwam. 's Middags ben ik naar Stavanger gevaren. Het was mooi zomerweer, met een wolkeloze hemel, maar helaas stond er een straffe zuidoostenwind die ik pal tegen had. De haveningang van Skudeneshavn ligt op het oosten en ook daar stond weer een zeer vervelende golfslag. Omdat kruisen te lang zou duren heb ik bijna het hele traject op de motor tegen de golven ingehakt. Pas toen ik in de fjord kwam waaraan Stavanger ligt en de golfslag afnam, heb ik even gekruist, maar dat schoot niet erg op.

Toen ik 's avonds het grootzeil van de mast en giek afhaalde ontdekte ik dat er met twee leuvers iets aan de hand was. Bij één leuvertje zat het plastic harpje er niet meer aan en bij het andere was het harpje opengesprongen. Hoogstwaarschijnlijk had het katrolletje van de lazy jacks zich daaraan vastgehaakt. De volgende morgen ben ik direct op pad gegaan naar de zeilmaker. Die ging gelijk aan de slag en na een kwartiertje zat er weer een nieuw bandje aan het zeil. De lonen in Noorwegen zijn zo'n beetje de hoogste van Europa en ik had daarom gerekend op een gepeperde rekening, maar ik was voor deze spoedreparatie en een nieuw leuverharpje maar omgerekend 11 euro kwijt, minder dan de taxikosten. De zeilmaker liep nog even met me mee om te laten zien waar de bus halte was, gaf me een hand en wenste me een goede terugreis toe.

Nadat ik het schip weer had opgetuigd, heb ik Stavanger weer verlaten en ben ik naar Tananger gezeild. Net als de vorige dag stond er weer een straffe zuidoostenwind, dik vijf. De fjord weer uitvaren was daarom een makkie, maar op de Noordzee moest ik kruisen. Ik kwam daarom pas in het begin van de avond aan. Ik had gehoopt om de volgende dag weer verder zuidwaarts te kunnen varen, maar de wind en vooral de windrichting gooiden helaas flink roet in het eten. In mijn vorige verslag heb ik verteld dat aan de Noorse zuidwestkust de wind gemiddeld zo'n 75 % van het jaar noordwest is en voor de rest zuidoost. Helaas was er vanwege de ligging van een sterk hogedrukgebied nu een periode aanbroken die precies binnen die 25% met zuidoostenwind viel. Dat betekende dus weer tegenwind. De afstand tussen Tananger en de eerstvolgende haven, Egersund, is bijna 50 mijl, de langste van het hele traject langs de Noorse kust. Als de wind niet al te hard is, is dat op de motor in één lange dag te halen, maar de weerberichten verwachtten voor de komende dagen windkracht vijf tot zes en zelfs even zeven. Omdat daar

nauwelijks tegenin te varen valt, zat er niets anders op dan hier betere tijden af te wachten. Ik was bepaald niet de enige die dat deed, de jachthaven lag vol met wachtende schepen. Tot mijn verbazing lag hier ook het Duitse schip met de drie bemanningsleden met wie ik in Sundal naar het gletsjermeer was gewandeld. Ze hadden me verteld dat ze de Noordzee over wilden steken om Sail Amsterdam te kunnen bijwonen. Midden op de Noordzee, halverwege de Jutlandse kust, kregen ze echter een zuiderstorm met windkracht acht over zich heen. Ze zijn bij gaan liggen, d.w.z. ze hebben de stormfok bak gezet en de helmstok vastgebonden, en hebben toen drie etmalen rondgedreven. In plaats van in Amsterdam kwamen ze bij de Orkneys, boven Schotland, terecht. Van daaruit konden ze pal naar het oosten zeilen en arriveerden toen weer in Tananger, een bizarre reis. 's Avond ben ik even bij ze aan boord geweest.

Bizar was ook wat er 's nachts gebeurde. Om een uur of één hoorde ik wat kabaal van een hard draaiende boegschroef en wat luide stemmen. Ik dacht dat er een jacht de haven in- of uitvoer en ben weer ingeslapen. De volgende morgen zag ik wat er 's nachts aan de hand was geweest. Op de helling naast de steiger waaraan ik lag aangemeerd lag een motorbootje dat er de avond ervoor nog niet lag. Het was half gezonken. De havenmeester vertelde dat het scheepje op zee in de problemen was gekomen toen er een grote golf naar binnen sloeg. De bemanning bestond uit vier dronken Denen die het bootje in Haugesund gekocht hadden en op weg waren naar Denemarken. Ze waren met een helikopter gered en de loodsboot had het bootje naar de helling gesleept. De Denen hebben het direct daarna onbemand achtergelaten en zijn met de noorderzon vertrokken, waarschijnlijk omdat het niet verzekerd was en ze vreesden te moeten opdraaien voor de bergings- en reddingskosten. Om de kosten te dekken wilde de beheerder van de haven het verkopen. 's Morgens kwam de politie een kijkje nemen en daarna kwam de brandweer, waarschijnlijk om te kijken hoe ze het scheepje konden wegslepen.

Op de derde dag van mijn verblijf in Tananger kreeg ik weer gezelschap van een opstapper. Mijn zoon, Koen, wilde een weekje meezeilen. Hij was van Schiphol naar het vliegveld van Stavanger gevlogen, maar per abuis niet naar de jachthaven van Tananger maar die van Stavanger ge



Het half gezonken motorbootje in de jachthaven van Tananger.

reisd, waar hij me liep te zoeken. Gelukkig is er tussen Stavanger en Tananger een goede busverbinding, zodat hij al na een uurtje bij de boot was. De volgende dag was het weer mooi, warm weer, maar vanwege de stevige zuidoostenwind konden we niet vertrekken.

Omdat er ook voor de dag erna weer een vrij krachtige tot krachtige zuidoostenwind werd verwacht, waren we van plan om nog een dag te blijven liggen en dan met de bus naar Stavanger te gaan om daar wat rond te kijken en 's avonds op één van de gezellige terrassen bij de haven van een lekkere maaltijd te genieten. Maar toen we de volgende morgen opstonden stond er bijna geen wind en volgens Windfinder zou hij niet sterker worden dan ruim 4 beaufort, veel minder dan er de vorige dagen was voorspeld. Wel was hij weer zuidoost. Hoewel ik er niet helemaal gerust op was, besloten we om te vertrekken, ook omdat er de dagen erna zeer slecht weer werd verwacht, met veel wind en regen. Onze Duitse buurman, die hier al anderhalve week op een gunstige wind lag te wachten, keek wat bedenkelijk toen ik aankondigde te willen ver-

trekken en sprak de wijze woorden “Man soll Geduld haben”. Maar ja, zijn thuishaven, Maasholm, in Sleeswijk-Holstein, lag aanzienlijk dichterbij dan de mijne, dus hij zat wat ruimer in zijn tijd. Nadat we hartelijk afscheid hadden genomen gooiden we de lijnen los, hesen het grootzeil en voeren op de motor naar buiten. Hoe de tocht naar Egersund is verlopen en wat ik allemaal op mijn verdere terugreis naar Durgerdam heb beleefd, kun je lezen in de september-Geus.

Jaap van der Harst

Advertentie



Alles voor op het water

Kroese Watersport

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

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

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



Compleet programma



Yachtpaints



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 verrassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox



