



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

- 5 *Van de redactie***
- 6 *Simon zegt...***
- 7 *Van de bestuurstafel***
- 8 *Nieuwjaarsreceptie***
- 9 *Officiële mededelingen***
- 10 *Brief van een trouwe lezer***
- 12 *Watergeuzen Pubquiz***
- 14 *Nieuwe palen***
- 15 *Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden***
Deel 2: Gothenburg - Oslo - Farsund



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

André van Oostveen
E: voorzitter @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
E: vicevoorzitter @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
E: secretaris
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
E: penningmeester @watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
E: 2epeningmeester
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Leden

Jan Kors
E: algemeenlid @waterportverenigingdewatergeuzen.nl

Peter Weesendorp
E : algemeenlid2
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Guus Taschner
E: gkhtaschner@gmail.com

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens

E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start
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

Beste lezers,

In de december-Geus heb ik aangekondigd dat onze oude vertrouwde papieren Geus passé is. Om kosten te besparen wordt ons clubblad voortaan per mail verstuurd. Ik hoop dat iedereen die internet heeft De Geus goed ontvangen heeft en er net zoveel leesplezier aan beleeft als vroeger. Zelf lees ik het liefst van papier, zeker als het een lange tekst is, maar je kunt De Geus natuurlijk ook uitprinten en als je hem download op een E-reader leest dat al een stuk gemakkelijker.

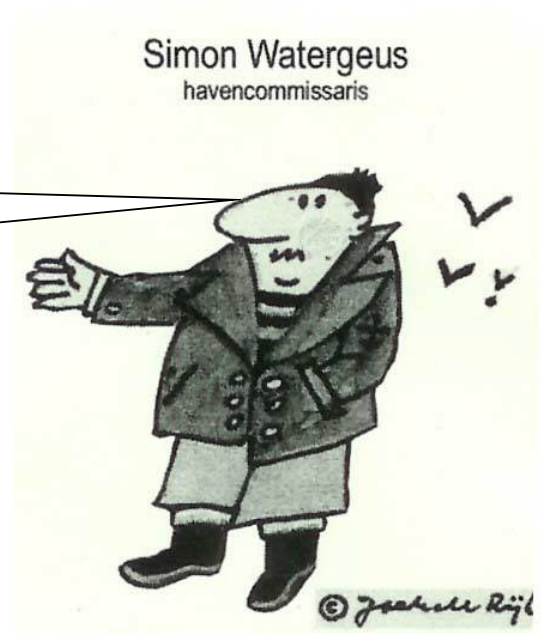
In de laatste Geus schreef ik ook dat er ruim 20 leden en donateurs zijn die geen internet hebben en dat het bestuur zich nog beraadt over een aparte regeling voor deze groep. Op het moment dat ik dit schrijf hebben wij nog niet vernomen of zij nog een gedrukte Geus krijgen. Wie er geen internet heeft weet ik niet, maar we mogen aannemen dat het hier gaat om oudere leden of donateurs die al decennialang trouw hun contributie of donatie betalen en voor wie De Geus wellicht nog de enige verbindingslijn met hun club is. Het zou op zijn zachtst gezegd zeer vreemd zijn om deze Geuzen hun clubblad te ontfemen.

Van één van die oude trouwe leden, Diana Meijer, ontvingen wij als kopij een handgeschreven brief. Daarin laat ze zien hoe er in haar jeugd watersport werd bedreven en vertelt ze wat De Geus voor haar betekent. Als trouwe lezer betreurt ze het dat de papieren Geus verdwijnt. Verder vind je in deze Geus Andrés laatste *Van de bestuurstafel*, de *Officiële mededelingen*, een verslag van het vele werk dat er in Vinkeveen is verricht en twee verslagen van gezellige bijeenkomsten: de nieuwjaarsreceptie en de Watergeuzen Pubquiz. Voor de liefhebbers van mijn reisverhalen staat er weer een verslag in deze Geus, ditmaal van mijn tocht tussen de schitterende West-Zweedse en Noorse scheren en mijn bezoek aan Oslo.

Veel leesplezier toegewenst.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Als je dit nu op je beeld-
scherm leest ben je aan het
besparen!



Van de bestuurstafel.

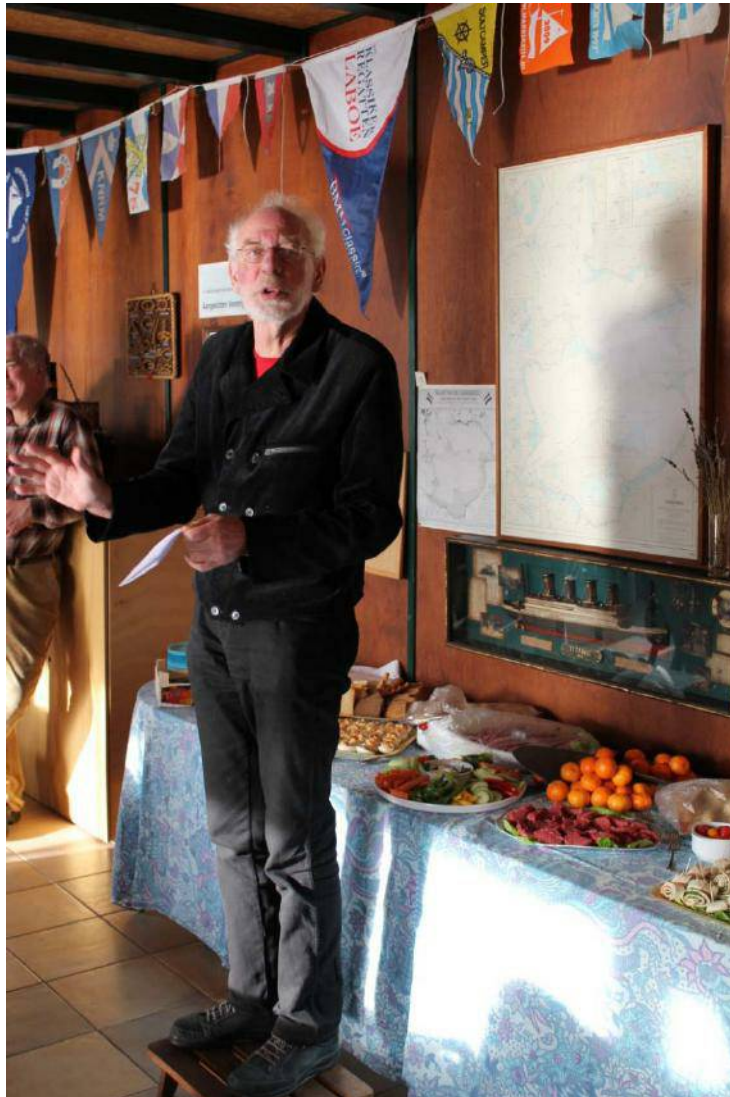
Bij het opruimen van het bureau kom je altijd zaken tegen waarvan je denkt: “O ja, dat is er ook nog”. Een van die punten is dat we een sportvereniging zijn en geen ligplaatsverhuur. Aan de verenigingskant gebeurt met enige regelmaat wel wat: de barbecue, de nieuwjaarsreceptie, een gezellige avond. Aan de sportkant gebeurt niet echt iets en dat gaat de komende tijd wel belangrijk worden.

Voor wie het nieuws volgt is het geen verrassing dat Europa een streep gehaald heeft door de regeling die watersportverenigingen vrijstelt van BTW. Het gaat erom dat de grens die getrokken wordt tussen al dan niet BTW betalen gelegd wordt bij het al dan niet in dienst hebben van betaald personeel. En die grens is niet volgens de regels. Het is nu aan Den Haag om een nieuwe grens te trekken tussen sport en recreatie. Het is een ingewikkelde materie, want waar staat bijvoorbeeld recreatieve sport in dit plaatje? Het laatste woord is hier nog lang niet over gezegd en het watersportverbond zit hier bovenop. Het is wel belangrijk te beseffen dat de recreatieve motorbootvaarder altijd als voorbeeld genoemd wordt van wat geen sport meer is, en veel leden van de Watergeuzen vallen in deze categorie.

Mag ik in deze laatste *Van de bestuurstafel* van mijn hand een ieder een heel sportief vaarseizoen wensen?

André van Oostveen

Nieuwjaarsreceptie.



Andrés laatste nieuwjaarstoespraak.

Op zondag 3 januari was het weer gezellig druk in het clubhuis aan de Diemerzeedijk, waar de Watergeuzen elkaar een goed en gezond 2016 en een goed vaarseizoen toewensten. Traditiegetrouw beklom de voorzitter een half uur na aanvang het spreekgestoelte. Zijn toespraak ging dit jaar vooral over het belang van de inzet van de leden. Het werk van het bestuur kwam daarbij ook ter sprake. André draait daarin al jarenlang mee, eerst was hij vijf jaar secretaris, daarna tien jaar voorzitter. Aan deze indrukwekkende bestuurlijke inzet komt echter binnenkort een einde. Op de

komende bestuursvergadering stelt André zijn functie ter beschikking en zullen we dus een nieuwe voorzitter moeten kiezen. Een vast onderdeel van de traditie is ook dat de voorzitter de lijst van jubilarissen voorleest, te beginnen met de leden die 25 lid zijn. De lijst was dit keer extra lang, want André begon met het noemen van de leden met een 10-jarig lidmaatschap.

Na de toespraak werd er onder het genot van een lekker drankje en heerlijke hapjes, verzorgd door Maaïke van der Wilt en Marijke Schuurman, nog geruime tijd nagepraat over het afgelopen vaarseizoen en vooruitgeblikt naar het komende seizoen.

Jaap van der Harst

Officiële Mededelingen maart 2016.

Opgezegd:

F. Mulder

B. Meijer

A. v.d. Tas

J. Rienderhoff

P. Kapteyn

Adreswijziging:

J. Karper, Langhuislaan 28, 1112 RL Landsmeer

R. Schmidt, Wantveld 15, 2202 NS Noordwijk

W. Bosch, Zuiderakerweg 137, 1069 MG Amsterdam

Nieuw lid:

mevr. H. Kiziltepe

dhr. M. Fielden

Overleden:

Mevr. E.R. Goedegebuure-Beukenkamp (Bep)

Brief van een trouwe lezer.

Lemmer, 6 januari 2016

Een berichtje uit een spekglad Lemmer!

Vanaf mijn zevende jaar, dat was in 1948, liep ik al met mijn jongere zusje over de steigers van de Watergeuzen. Mijn ouders ontvingen De Geus, met een vol getuigde voor de wind zeilende tweemaster als voorpagina. Altijd goed herkenbaar, dat was onze Geus.

Later kreeg ik ook interesse voor de inhoud van het blad en dat is tot nu toe niet veranderd.

De laatste jaren is het zelfs een succesnummer, dankzij de mooie, lange verhalen mét foto's, van Jaap van der Harst. Lekker genieten in je luie stoel, wat een reizen maakt die man!

Ik vond altijd dat ik een ondernemende vader had, die met zijn gezin in een zes meter lang kajuitzeilbootje met een Seagull buitenboordmotor vanaf de Diemerzeedijk over het toen nog Merwedekanaal naar Wijk bij Duurstede voer. Al kribbetje varende de Rijn op tot de IJsselkop en vervolgens de IJssel af (toen nog 104 km lang), naar Friesland. Daar deden wij al een paar weken over en we konden dan een week lang van het mooie Friesland genieten.

De laatste dag samen met mijn vader, al vroeg het IJsselmeer over, de dijken lagen er nog niet, we voeren tussen Marken en de vaste wal door.

Het werd al schemerig nabij de Oranjesluizen en na de schut voer je met een stormlantaarn in de mast over het kanaal naar de Watergeuzen.

En dan op de fiets naar Amsterdam-Oost. Voor die tijd óók al een hele reis!

Maar ik dwaal af, met de pen schrijft het zo gemakkelijk weg....

Wij hebben een computer, zijn er niet dol op.

Daar komt nog bij dat hij e-mails niet wil verzenden. Ook onze burens kennen dat probleem, het zal wel aan het vele water om ons heen liggen.

Kortom, ik zou het heel jammer vinden wanneer na 68 jaren, vanwege de hoge kosten, onze papieren Geus verdwijnt!

Rest mij nog om, ook namens Joop, u allen nog een heel mooi vaarseizoen te wensen, met een hartelijke groet,

Diana Meijer

PS

Nu mijn schaatsen onderbinden om deze brief te posten, een mens moet in beweging blijven, toch?

Watergeuzen Pubquiz.



Stephan en Kim leggen de quizregels uit.

We hebben een opening van het seizoen, een nieuwjaarsreceptie, barbecues bij de havens aan de Diemerzeedijk en in Durgerdam, en waarschijnlijk doen ze in Vinkeveen ook gezellige dingen maar daar krijgen wij de laatste jaren helaas geen verslagen meer van. Aan al deze sociale activiteiten kan er nu nog één worden toegevoegd: de Watergeuzen Pubquiz, georganiseerd door Stephan Kap en zijn enthousiaste partner Kim. Op de quizavond, 27 februari, waren er een kleine veertig leden in het clubhuis. We werden in zes groepen verdeeld en Stephan en Kim legden de regels uit. Iedere groep kreeg per ronde een formulier waarop binnen een bepaalde tijd een aantal vragen moest worden beantwoord. Voor de groep met de meeste goede antwoorden stond er mand met lekker ogende dranken klaar, dus iedereen deed verschrikkelijk zijn best.

De vragen waren zeer divers. Zo moesten we bij een aantal foto's opschrijven wie er was afgebeeld en kregen we liedjes te horen waarbij gevraagd werd wat de titel en de naam van de band was. Erg gemakkelijk hebben Stephan en Kim het ons niet gemaakt. Wat zijn in godsnaam de namen van de vier Heemskinderen? Gelukkig waren er ook een paar nautische vragen, maar ook die leverden de nodige hoofdbrekens op. Het geluidsein voor een brug- of sluisopening kenden veel mensen wel, maar een vlag met een diagonaal rood en geel veld zei ons groepje in ieder geval niets. Dankzij Stephan en Kim weten we nu dat dat de man-over-boordvlag is en hebben we ook geleerd dat een stopbord niet verward moet worden met het bord "verboden doorvaart". De avond was dus niet alleen gezellig maar ook leerzaam.

Spannend werd het op het laatst ook. De Sixties en de Waterkippen bleken evenveel punten te hebben, maar de beantwoording van de vraag die uitsluitsel moest geven over het winnaarschap pakte voor de laatste groep verkeerd uit. De Waterkippen dachten dat het Amsterdam-Rijnkanaal maar 30 kilometer lang was, maar in werkelijkheid is dat 72 kilometer. De Sixties zaten daar met 65 kilometer een stuk dichterbij en mochten dus de mand in ontvangst nemen.

Stephan en Kim, bedankt voor deze leuke en originele avond en Maaïke bedankt voor de verzorging van de hapjes en drankjes.

Jaap van der Harst

Nieuwe Palen!

Deze winter is er noodzakelijk groot onderhoud aan onze haven in Vinkeveen gepleegd. Alle palen waar de boten aan worden afgemeerd en de steigers op zijn bevestigd, zijn vervangen. Een gigantische operatie die in de werkplicht niet uitvoerbaar is. Tijdens de werkplicht zijn wel de steigertjes tussen de boten weggehaald. Door een aannemer zijn vervolgens alle palen uit de haven getrokken, is de haven uitgebaggerd en zijn er nieuwe palen geslagen. Een klus die weken duurde. De uit de haven afkomstige bagger is over het grasveld uitgestort.

We kunnen weer boten afmeren, maar er moet nog gigantisch veel gebeuren om de haven weer strak en stralend te maken. De steigertjes moeten terug en het grasveld moet opnieuw worden uitgevlakt en ingezaaid. Samengevat: we hebben nieuwe palen en een hele hoop werk.

Ons bestuur is zo vrij is geweest om zijn nek uit te steken en heeft in het belang van de leden adequaat de nodige beslissingen genomen om ons weer veilig te laten afmeren. Ik weet niet wat anderen ervan vinden, maar ik ben er blij mee.

Fons Andriessen

Met de Nehalennia naar de Noorse fjorden.

Verslag van mijn 4^e grote (Oost)zeereis

Deel 2: Gothenburg - Oslo - Farsund

In de vorige Geus heb ik verslag gedaan van mijn tocht van Durgerdam naar Gothenburg. Hoewel ik het in Gothenburg ondanks het absurd hoge liggeld prima naar mijn zin had, wilde ik er niet langer dan een dag blijven. Ik was al een dikke maand onderweg en als ik nog wat wilde zien van de fjorden aan de Noorse westkust en ook nog een bezoekje wilde brengen aan Oslo, moest ik flink doorvaren. De dag na de regenachtige middag die ik in het museum had doorgebracht, zag het er prima uit. Het was weliswaar bijna geheel bewolkt en er kon nog een buitje vallen, maar over harde wind hoefde ik me geen zorgen te maken. Er werd een zwakke tot matige wind verwacht en toen ik de haven verliet was het windstil. Mijn bestemming was Marstrand, een oude badplaats op een scheer zo'n 25 mijl ten noordwesten van Gothenburg.

Om Marstrand te bereiken moest ik eerst een stuk de Göta afvaren. Toen ik buiten de bebouwing van de stad kwam, stak er wat wind op, net genoeg om relaxt te kunnen zeilen. Om recht tegen de wind het grootzeil te kunnen hijsen moest ik een scherpe draai naar stuurboord maken. Het leek me niet verstandig om dat in de vaargeul te doen. Toen ik een inham passeerde waar een grote tanker lag aangemeerd, draaide ik even van de geul weg en hees snel het grootzeil. Ik draaide weer direct de geul in, rolde de genna uit, zette de motor uit en met een tevreden gevoel en een relaxt gangetje zeilde ik stroomafwaarts. Na een paar minuten stopte er een speedboot van de waterpolitie naast de boot. Er zaten een mannelijke en een vrouwelijke politieagent in, die me vriendelijk groetten. De agent vroeg of ik misschien problemen had. Nee, integendeel. Hij vroeg daarna of hij

even aan boord mocht komen. Misschien wilde hij mijn paspoort, eigendomsbewijs of vaarbewijs zien. Aan boord komen deed hij niet, maar de agente vertelde me dat ik een oliehaven was binnengevaren en dat was verboden gebied. Ik verontschuldigde me en zei dat ik dat niet wist omdat het niet op mijn kaart stond aangegeven. Borden met een invaarverbod had ik ook niet gezien. De wetshandhavers namen genoeg met mijn antwoord, wensten me een heel goede reis en een prettige dag toe en scheurden weer weg, op zoek naar de volgende wetsovertreder.

Het vervolg van de tocht verliep ook vrij relaxt. De zwakke tot matige wind was zuidwest en ik moest eerst een stuk naar het westen, dus alles was hoog aan de wind bezeild. Het weer leek beter te worden, de bewolking werd dunner en zo nu en dan liet de zon zich even zien. Op een gegeven moment kwam er wel een zeer dreigend uitziende bui aan, maar veel regen en wind kwam er niet. Daarna klaarde het steeds meer op en op het laatst verdween de bewolking bijna geheel. Een mijl of drie voor de monding verliet ik de Göta en door een vrij brede en open geul zeilde ik noordwaarts naar Marstrand. Hier en daar lagen wat scheren, totaal anders dan die aan de Zweedse oostkust. Daar waren ze overal weelderig begroeid, hier waren ze door de harde westenwinden en het veel zoutere water bijna volkomen kaal. Het laatste stukje, vlak voor Marstrand, was het mooist. Daar liep de geul door een zeer nauwe kloof tussen twee hoge scheroevers. In de haven vond ik een box naast een ander Nederlands schip. De opvarenden waren zeer behulpzaam met het aanpakken van mijn lijnen.

Marstrand ligt op een vrij hoge scheer op de grens van het Kattegat en het Skagerrak. 's Avonds heb ik over een stenig pad vlak langs de kust het hele eiland rondgewandeld. Mede omdat het glashelder was, was het een schitterende wandeling. Overal om het eiland lagen grimmige rotsen waartegen het water soms hoog uiteen spatte. Je moet er niet aan denken om hier met je schip te pletter te lopen. Vlak voor het dorp ging het pad door een hoge kloof die zo nauw was dat er maar één niet al te dikke persoon doorheen kon. Omdat ik de enige wandelaar was, hoefde ik niet te wacht-

ten op tegemoet komend verkeer. Daarna ben ik even door het dorp gelopen. Het is een oud, deftig badplaatsje met mooie, goed geconserveerde laat-19^e-eeuwse houten gebouwen. Je waant je in het fin de siècle.

Wie een liefhebber is van grote, imposante burchten en forten, komt in Denemarken en Zweden goed aan zijn trekken. Omdat de Zweedse en Deense koningen in de 16^e en 17^e eeuw voortdurend oorlogen met elkaar voerden, hebben ze er tientallen laten bouwen. Op het hoogste punt van het eiland staat ook zo'n imposante burcht. Hij had niet alleen een militaire functie, er waren ook gevangenen gehuisvest die voor de militairen zware dwangarbeid moesten verrichten. De volgende ochtend heb ik eerst de burcht bezocht, daarna ben ik verder noordwaarts gevaren. Onderweg had ik goed weer, zonnig met een matige westenwind. Het weerbericht voorspelde echter niet veel goeds, aan het eind van de middag zou het stevig gaan waaien. Dat was mede de reden waarom ik uit Marstrand weg wilde. De jachthaven is namelijk slecht beschut tegen de deining vanuit het Skagerrak. Op de kaart had ik gezien dat er zo'n 15 mijl ten noorden van Marstrand aan de oostoever van de grote scheer Björholmen naast de ingang van een grote fjord een jachthaven lag die goed beschut was bij westenwind. Het traject was bezeild, maar omdat de geulen die ik volgde vaak naar het noordwesten liepen, moest ik bijna de hele tijd heel hoog aan de wind varen. Soms was het flink knijpen om een vuurtorentje, boei of kaap te kunnen ronden. De tocht was zeer afwisselend, meestal voer ik tussen eilandjes en rotspartijen maar zo nu en dan moest ik een stukje open zee over waar vanwege de lagerwal een behoorlijke deining stond. Alles bij elkaar was het behoorlijk enerverend, tijd en gelegenheid om even een fotootje te maken had ik nauwelijks.

Om bij Björholmen te komen moest ik een nauw, onbetond geultje door tussen een paar kleine scheren. Hoewel het goed op mijn kaart stond aangegeven kostte het me enige moeite om het geultje te vinden. Ik voer het voorbij en moest een paar honderd meter terugvaren. De passage verliep zonder problemen en het aanleggen aan de gastensteiger ging ook prima. Godzijdank waren hier geen ringen, maar steigerklampen waar ik vanaf mijn schip mijn voorlijnen omheen kon gooien. Het voorschip lag met zijn punt naar de wal en het achterschip kon ik vastmaken met een heklijn,

zeer eenvoudig en efficiënt vind ik. Een heklijn hangt aan de ene kant aan de wal en aan de andere kant zit hij onder water vast aan een grote steen. Je trekt hem vanaf de wal naar het schip en kan hem dan beleggen op de middenklamp. Het andere eind trek je uit het water, haal je stevig naar je achterschip toe en beleg je op je achterklamp.

Ik was hier juist op tijd aangemeerd, want het begon steeds harder te waaien, precies zoals er voorspeld was. De gastensteiger was de laatste steiger van de haven en vanaf uit de kuip had ik een weids uitzicht over de brede fjord. Een kilometer verder stonden langs het water drie huizen, verder was alles, in Bijbelse termen 'woest en ledig': ruwe, rotsige heuvels die omdat ze helemaal kaal waren op hoge bergen leken. Als grotestadsbewoner uit een land waar niets 'woest en ledig' is moest ik wel aan deze schoonheid wennen. Het was imponerend, maar het had ook iets desolaats. Ik ben bang dat ik depressief zou worden als ik hier lang zou moeten vertoeven. De jachthaven hoorde bij een hotel, op klein gehuchtje na was er verder niets. 's Avond heb ik op basis van een kaartje dat ik van het hotel had gekregen een wandeling proberen te maken, maar helaas liepen alle paden dood in de wildernis. Het woei inmiddels zo hard dat ik mijn pet niet meer op mijn hoofd kon houden. De volgende dag stond er minder wind, maar ik vond het niet verantwoord om naar buiten te varen. In de nauwe geul tussen de scheren en rotsen zou ongetwijfeld nog een flinke zee staan. Het was glashelder, de zon scheen overvloedig en er was bijna geen wolkje aan de hemel, maar desondanks was het vanwege de koude wind niet mogelijk om in de beschutting van de buiskap buiten te eten en 's avonds ging de kachel weer aan. Ik heb mijn dag hoofdzakelijk besteed aan het voorbereiden van mijn reis tot aan de Noorse grens en het schrijven van een reisverslagje voor het thuisfront.

De dag erna zag het er een stuk beter uit. De wind was nog meer afgenomen en westelijker geworden. Ook was het niet meer zo koud. Ik vertrok zonder dat ik wist waar ik terecht zou komen. Ik wist wel welke havens ik zou kunnen aanlopen, maar welke het zou worden hing van de tijd en de weersomstandigheden af. Rond vijven was ik bij Smögen, een plaatsje dat in mijn havenhandboek zeer positief werd beschreven. Ik



Rotswand van de nauwe kloof voor Marstrand.



Het oude badhotel van Marstrand



De Nehalennia aangemeerd in Smögen.



Fjälbacka, uitzicht vanuit de kuip.

had er zes mooie zeiluren op zitten en voer de stadshaven binnen. Langs de houten kaai midden in het centrum vond ik een leuk plekje, precies voor het gebouwtje met de douches en toiletten en een yoghurtijssalon met de mooie naam Frozen Dreams. Smögen is zeer schilderachtig en schitterend gelegen en daardoor ook zeer toeristisch, een soort 'Valkenburg aan het Skagerrak'. In de voormalige vissershuisen langs de smalle kade zitten nu boetiekjes, ijssalons en cafés en het was er aan het eind van de middag één grote pantoffelparade. Een grotere tegenstelling dan tussen deze haven en de vorige was nauwelijks denkbaar, maar dat maakt dit soort bootreizen juist zo leuk. De ene dag lig je ergens 'in the middle of nowhere' en de andere dag kijken drommen toeristen het eten van je bord, hoewel dat laatste wel meeviel, het respect voor privacy is in Zweden zeer sterk. Bij Frozen Dreams verkochten ze yoghurts in allerlei soorten. Ik wilde het wel eens proberen en kreeg een bakje waarvan ik de inhoud zelf mocht samenstellen. De prijs was afhankelijk van het gewicht. Na dit smakelijke dessert heb ik nog een mooie wandeling gemaakt over de ruige rotsen langs de kust en daarna heb ik het stadje verkend. Het deed me aan Marken denken: dezelfde soort houten huizen, alleen niet zwart geteerd maar wit geverfd, met kleine kronkelige gangetjes en steegjes ertussen.

De volgende ochtend zag het er prima uit. Er stond een zwak tot matig zuidwestenwindje, voor mij zeer gunstig, en zo nu en dan liet de zon zich even zien. Nadat ik wat inkopen had gedaan tufte ik de haven uit, hees de zeilen en voer met een gangetje van een mijl of 4 met ruime wind noordwaarts, naar Fjälbacka, een afstand van zo'n 25 mijl. Het eerste stuk ging over zee, waar ik voor het eerst sinds weken tijdens het varen weer een boek kon lezen. Daarna ging de tocht door een schitterend scherengebied. Omdat er niet veel wind stond had ik alle tijd om de ruige scheren met hun vaak schitterende kleuren te bewonderen en wat foto's te schieten. Omdat ze vrijwel helemaal kaal zijn zien ze er veel imposanter uit dan de met bomen en struiken overdekte Oost-Zweedse en Finse scheren.

Aan het eind van de middag vond ik in de jachthaven van Fjälbacka een mooi plekje vanwaar ik een schitterend uitzicht had op de steile 74 meter

hoge rotswand waaraan het plaatsje zijn naam ontleent. Fjälbacka betekent “achter de rots”. ’s Avonds heb ik via een rotsig pad en een houten trap de rots beklommen. Het paadje liep op een gegeven moment door een nauwe kloof waarin een soort poort zat die ontstaan is doordat een paar enorme rotsblokken tijdens hun val tussen de wanden zijn blijven steken. Ik was van plan om de volgende dag weer verder te varen, maar het weerbericht van de Zweedse kustwacht verwachtte aan het eind van de middag een dikke windkracht zes. Ook was er een grote kans op regen. Op een herhaling van mijn ruige tocht naar Varberg zat ik niet te wachten en ik ben dus in de haven gebleven.

De volgende dag was het grauw en grijs en zo nu en dan motregende het wat, maar de matige zuidwestenwind was voor mij zeer gunstig. Ik heb daarom de lijnen weer losgegooid en ben tussen de talloze rotsen en scheren een stukje verder naar het noorden gevaren, naar Strömstad, de laatste Zweedse haven voor de Noorse grens. Van daaruit wilde ik doorvaren naar Frederikstad, de eerste Noorse haven, vlakbij de monding van de Oslofjord. Mijn soms enerverende maar mooie tocht langs de Zweedse westkust zat er dus bijna op. Omdat ik gehoord had dat de biertjes in Noorwegen zeker twee keer zo duur zijn en de prijzen van levensmiddelen ook veel hoger liggen, heb ik de volgende morgen in Strömstad eerst mijn schip flink bevoorraad. Tot mijn vreugde bleken ze bij de staatsslijterij mijn lievelingsbier Duvel en andere lekkere Belgische biertjes in huis te hebben. Daarna heb ik bij een paar Nederlanders die ik al in vier Zweedse havens had ontmoet, een kopje koffie gedronken en wat reiservaringen uitgewisseld. Het weer was de laatste dagen niet al te best geweest, maar op deze eerste julidag leek het echt zomer te worden. Het was zonnig en een stuk warmer dan de dagen ervoor. Eindelijk had ik geen thermosondergoed meer nodig. De wind was ook gunstig, zwak tot matig uit het westen. Om Frederikstad te bereiken moest ik eerst een stuk aan de wind over open water in noordwestelijke richting varen, daarna volgde er een lang noordwaarts traject door het Noorse scherengebied. Omdat ik maar één geul hoefde te volgen, was de navigatie tamelijk eenvoudig, alleen kreeg ik steeds meer stroom tegen, vlak voor Frederikstad zelfs meer dan twee

mijl. De stad ligt namelijk op de plek waar de langste rivier van Scandinavië, de Glomma, via twee vertakkingen, de Wester- en de Österelva, uitmondt in het scherengebied.

In Frederikstad wilde ik aanleggen langs de kade van de Österelva, midden in de stad. Op de kaart had ik gezien dat ik dan een brug moest passeren. In mijn havenhandboek stond dat die 24 uur per dag bediend werd, maar ik had me er al een beetje op voorbereid dat de brugopening wel eens wat oponthoud zou kunnen opleveren. Toen ik de Österelva indraaide zag ik al dat de informatie uit het havenhandboek niet klopte. De brug werd 's avonds om 6, 9 en 12 uur bediend en dan pas weer om 6 uur 's morgens en 1 uur 's middags, dus geen 24 uur per dag. Voor mij maakte dat niet veel uit, het was ruim tien over half negen en ik was dus op tijd voor de brugopening van negen uur. Toen ik via het marifoonkanaal dat in mijn handboek stond contact zocht met de brugwachter werd er echter niet geantwoord. Er stond ook een telefoonnummer, maar er werd niet opgenomen. Ik hoopte maar dat de brugwachter zou zien dat ik voor de brug aan het wachten was en hij dus de brug zou openen. Zo gaat dat in Nederland meestal. Maar Noorwegen is Nederland niet. Het was al negen uur en de lichten naast de brug bleven op dubbelrood staan. Niet ver van de brug waren een jonge man en een vrouw op een Noors jacht aan het klussen. Ik voer naar hen toe om informatie te vragen over de brugopening. Ze zeiden dat ik wel het goede marifoonkanaal had gebruikt, maar dat het telefoonnummer dat ik had proberen te bellen onjuist was. De vrouw belde daarop de brugwachter. Mijn oproep via de marifoon was wel ontvangen en de brug zou geopend worden. Ik vond het vreemd dat ik geen antwoord had gekregen, maar was blij dat de brug open zou gaan. Na een kwartier rondjes draaien op de snelstromende rivier stonden de lichten echter nog steeds op dubbelrood. Wel hoorde ik door de marifoon een paar keer mijn scheepsnaam roepen, maar als ik reageerde kreeg ik geen antwoord. Pas na de zoveelste poging lukte het om met de brugwachter te spreken. Hoewel het al bijna half tien was wilde ze de brug nog voor me openen.

Met aanleggen op stroom heb ik niet veel ervaring en ik vroeg me af of het me zou lukken om zonder problemen aan te meren. Het liefst leg ik aan

met de kop in de wind en dat probeerde ik hier ook, maar als de stroom de andere kant uit staat, is dat onbegonnen werk. Op stroom is er maar één manier van aanleggen: met de kop tegen de stroom in. Dat lukte prima. Even voor twaalf, toen ik nog zonder lamp in de kuip zat te lezen, wandelde het stel dat me geholpen had langs de boot en maakte even een praatje met me. Omdat ik een rood-wit-blauwe vlag had dachten ze dat ik een Fransman was, een misverstand dat ik ook in Zweden en Polen ben tegengekomen. Ze hadden zich er al over verbaasd dat ik geen Frans accent had.

De volgende dag wilde ik eerst een dongel en een prepaidkaartje voor mijn notebook kopen. Niet ver van de boot stond een grote shoppingmall met zes telecomwinkels, dus dat moest zeker lukken. Niet dus. Kennelijk was de behoefte om wat aan mij te verdienen niet erg groot, want iedere keer als ik uitlegde wat ik wilde, werd ik doorverwezen naar een andere winkel waar het allemaal veel goedkoper was en ze me beter konden helpen. Een paar keer kwam ik net van die winkel vandaan. Toen ik alle winkels had bezocht ben ik weer teruggegaan naar de eerste winkel, waar de bereidheid om mij te helpen het grootst leek. Omdat het er vrij druk was en ik graag wilde dat de medewerker het prepaidkaartje voor me zou installeren, vroeg hij of ik later op de dag terug wilde komen. 's Middags heb ik eerst de oude vesting van Frederikstad bezocht, een compleet omwald, klein stadje met goed geconserveerde 18^e-eeuwse huizen en gebouwen, heel mooi. Daarna ben ik naar de telecomwinkel gegaan. De medewerker vertelde me dat ik bij een prepaidkaartje een vrij duur modem moest kopen, dongels worden in Noorwegen niet meer verkocht. Nadat ik had betaald toog hij aan het werk om het programma te installeren, maar dat lukte helaas niet. Ik kreeg mijn geld terug en het zag ernaar uit dat ik voor het gebruik van internet in Noorwegen afhankelijk zou zijn van wifi-verbindingen. Gelukkig is het in Oslo wel gelukt om een prepaidkaartje met een goed werkend modem te kopen.

Toen ik de avond ervoor was aangemeerd had ik gezien dat er een paar honderd meter verderop ook een brug was en het stel dat mij geholpen had vertelde dat daarachter nog een brug lag. Beide bruggen stonden niet op mijn kaart en in mijn handboek. Omdat ik de volgende morgen niet

afhankelijk wilde zijn van de brugopeningstijden en bovendien dichtbij de douches en toiletten wilde liggen, die zich bij een gastenhaventje achter de laatste brug bevonden, ben ik om 6 uur verkast. Via de marifoon had ik de brugwachter gevraagd om de twee bruggen te openen, maar weer kreeg ik geen antwoord. Telefonisch kreeg ik gelukkig wel contact. De volgende morgen stond er tot mijn verbazing een zak met vier broodjes op het dek, samen met een krantje van het toeristenbureau. In sommige havens, vooral in Duitsland, kun je voor de volgende dag ontbijtbroodjes bestellen. Ik had niets besteld en dacht daarom dat de broodjes op het verkeerde schip waren bezorgd, maar ze bleken een cadeautje van de haven te zijn.

Na deze leuke geste, waarvoor ik waarschijnlijk via het havengeld had betaald, heb ik de trossen los gegooid en ben ik de Österelva afgevaren naar de monding van de Oslofjord. Omdat de zuidenwind pal tegen was, moest ik op de motor varen. Ik had nu de stroom mee en was daarom al na een klein uurtje bij de fjord. Met de wind in de rug kon ik voor het lapje verder, maar erg snel ging het niet. Omdat het schitterend weer was, was dat geen enkel probleem. De navigatie was eenvoudig en ik had alle tijd om te genieten van het uitzicht op de langzaam voorbij schuivende oever en eilandjes. De Oslofjord is geen fjord zoals wij ons die meestal voorstellen, met hoog uit het water oprijzende rotswanden. De oevers bestaan grotendeels uit vrij lage, beboste heuvels met villaatjes erop. Hier en daar zijn er strandjes en havens. Ik voer langs de oostoever en hoewel het helder weer was, was de westoever aanvankelijk nauwelijks te zien. Gaandeweg werd de fjord smaller en werden in het noordwesten hoge heuvels zichtbaar, de uitlopers van het Caledonisch gebergte, dat van zuid naar noord over Noorwegen loopt. Aan het eind van de middag bereikte ik mijn bestemming, de in een schitterende baai gelegen jachthaven van het oude plaatsje Son, vanwege zijn schilderachtige karakter een kunstenaarskolonie. 's Avonds heb ik een mooie wandeling gemaakt over de soms steil oplopende paden en straatjes tussen de fraaie, meest 19^e-eeuwse houten villa's. Schitterend om hier te wonen, alleen vroeg ik me af hoe je je moet verplaatsen als je slecht ter been bent en even naar de bakker wil. Met een rollator begin je hier niet veel, je hebt voor ieder wissewasje een gemotoriseerd vervoermiddel nodig.

De volgende dag zeilde ik, alweer voor het lapje en onder fraaie zomerse omstandigheden, richting Oslo. Na Son versmalde de fjord zich en werden de heuvels, vooral aan de westoever, veel hoger. Door tunnelwerking werd de zwakke tot matige wind een stuk sterker. Zo'n tien kilometer voor Oslo kreeg de fjord meer het karakter van een brede baai. De bebouwing langs de oevers nam toe en de hoofdstad van Noorwegen kwam in zicht. Ik had mijn koers uitgezet op een jachthaven in het centrum van de stad. Omdat ik tussen een aantal eilandjes door moest, was het even puzzelen. Het was er ook behoorlijk druk met jachten en veerboten, flink uitkijken dus. In de jachthaven vond ik snel een vrije box en het aanleggen verliep, mede dankzij de goede aanlegfaciliteiten, zonder problemen. In de drie Noorse havens die ik had bezocht, stonden overal bolders of klampen op de steigers en de boxen hadden hier gelukkig geen drijfbalken, maar zijsteigertjes. Allemaal een stuk beter dan in Zweden, ik hoopte dat dat zo zou blijven.

De jachthaven waar ik lag is nieuw en ligt in een voormalig havengebied dat veranderd is in een uitgaanscentrum, woonwijk en luxe winkelcentrum. De kade waar vroeger de vrachtschepen lagen is nu een gezellige wandelboulevard met moderne flatgebouwen en restaurants met grote terrassen. Toen ik er 's avonds een wandelingetje maakte was het er bomvol. Een paar honderd meter verder staat het stadhuis van Oslo en daarnaast torent de enorme 17^e-eeuwse vesting Akerhuslott boven het havenfront uit. Ik ben er even naartoe gelopen en heb vanaf de hoge muren van het slot genoten van het uitzicht over het havenfront en de fjord. Vanaf de boot keek ik recht naar het slot.

Vanwege de mooie ligging en de gezelligheid was de haven ideaal. Het was er echter ook wat onrustig. Omdat de havenmonding vrij breed is en op het zuidwesten ligt, stond er vaak een flinke deining. Verder was er de eerste twee avonden en nachten nogal wat burengerucht. Twee boxen verder lag een motorboot waar het een gezellige boel was. Het was mooi weer en aan de Scandinavische avond komt in deze tijd van het jaar geen einde, dus iedereen zat met wat muziek erbij gezellig in de kuip te drinken en te ouwehoeren. Naarmate de avond vorderde werd de conversatie steeds luider en vrolijker en zo nu en dan werd er collectief met de muziek

meegezongen. Blijkbaar had iemand hierover geklaagd of was de herrie ook te horen in het kantoor van de havenmeester, want verschillende keren liep hij boos naar de boot om de feestvierders tot stilte te manen. Veel indruk maakte dat niet, de herrie ging gewoon door. Mijn slaap heeft er gelukkig nauwelijks onder geleden.

Voor het overige waren mijn ervaringen met de Noren prima. In de twee Noorse havens die ik had bezocht was het havenpersoneel, meestal werkstudenten, heel behulpzaam en aardig en ook in de winkels en restaurants was men heel vriendelijk en beleefd. De Noorse buren die ik had knoopten overal spontaan een praatje met me aan en waren benieuwd naar mijn reiservaringen. Men vindt het wel curieus, een man die in zijn eentje van Amsterdam naar Oslo zeilt. Een keer werd ik uitgenodigd voor een drankje. Nederlandse schepen lagen er in de haven niet, maar er lag wel een leuk traditioneel Noors houten bootje met een enorme Nederlandse vlag aan het stuurboordswant, veel groter dan de Noorse nationaliteitsvlag. Ik vermoedde dat de eigenaar een Nederlander was en dat bleek ook zo te zijn. Toen hij mijn nationaliteitsvlag zag kwam hij direct naar mijn schip, blij dat hij even een praatje in het Nederlands kon maken. Het was een vrij jonge Spakenburger met een mooie Noorse vriendin. Hij woonde zeven jaar in Noorwegen. Zijn Nederlands was doorspekt met Noorse woorden, maar het kan ook Spakenburgs zijn geweest.

De eerste dag in Oslo heb ik het centrum verkend en het koninklijk paleis bezocht. Voor oud stedenschoon moet je in Oslo niet zijn, de meeste gebouwen in het centrum dateren uit de 19^e-eeuw en van de oorspronkelijke bebouwing zijn nog maar twee straatjes over, maar het is wel een heel levendige, gezellige stad. De vele terrassen zaten vol en in de fontein in de mooie stadsparken zochten kinderen verkoeling. Het oudste gebouw van de stad is een romaans kerkje, gebouwd omstreeks 1100. Ik wilde het even zien, maar omdat het al bijna zes uur was verwachtte ik dat het gesloten zou zijn. Dat was ook zo, maar voor de ingang stond een groep mensen te wachten. Het bleken Nederlandse muzikkliefhebbers te zijn die een Edvard Grieg-reis maakten. Speciaal voor hen zou er een concert in het kerkje gegeven worden. Men had er geen enkel bezwaar tegen dat ik het ook zou bijwonen, en zodoende heb ik geheel onverwacht ruim een

uur geluisterd naar pianostukken en liederen van Grieg en intussen het fraaie, sobere interieur van het kerkje bewonderd. De volgende dag heb ik eerst een mooie wandeling gemaakt over de schiereilandjes vlakbij de haven, met interessante, zeer afwisselende moderne architectuur. Daarna ben ik door het wat deftige, westelijke deel van de stad naar het Vigelandpark gelopen, een park met beelden van de bekende Noorse beeldhouwer Vigeland. Eerst heb ik het Vigelandmuseum bezocht, het voormalige atelier van de kunstenaar, waar te zien was hoe hij zijn beelden maakte. Daarna ben ik door het fraaie, in Franse stijl aangelegde park gewandeld. Zeer de moeite waard.

Tijdens mijn eerste twee dagen in Oslo was het mooi zomerweer, maar gelukkig was het niet zo warm als in Nederland, waar de temperatuur op dat moment meer dan 30 graden was. Op de tweede dag was het met zo'n graad of 28 het warmst, maar 's avonds was al te zien dat het weer zou omslaan. De volgende dag was het grijs en regenachtig en 10 graden koeler, ideaal weer om weer een museum te bezoeken, in dit geval het Edvard Munch-museum. Ik viel met mijn neus in de boter want er was een mooie, interessante tentoonstelling waar Munch en Vincent van Gogh met elkaar werden vergeleken. Beide schilders hebben niet alleen een vergelijkbare artistieke ontwikkeling doorgemaakt, ook in hun persoonlijk leven waren er overeenkomsten. Ze hebben zich beiden door een pistoolschot verwond en hebben allebei in een psychiatrische inrichting gezeten. De tentoonstelling was georganiseerd in samenwerking met het Van Gogh Museum en was daar afgelopen najaar te zien.

Op de vierde dag van mijn verblijf was het aangenaam weer en heb ik een mooi fietstochtje gemaakt naar het Vikingmuseum, waar drie opgegraven Vikingschepen tentoongesteld worden. Daarna heb ik nog het scheepvaartmuseum bezocht en het Frammuseum, waar de Fram, het schip van de poolreizigers Nansen en Amundsen te zien is. Er wordt uitgebreid informatie gegeven over hun reizen. De dag erna regende het bijna de hele dag en ben ik naar de National Galerie, het 'Rijks' van Oslo, geweest. Het heeft een mooie collectie schilderijen en beeldhouwwerken, van de oudheid tot en met het modernisme. Twee zalen hingen



Oslofjord, gezicht op Son.



Oostoever van de Oslofjord, ongeveer 12 km voor Oslo.



Aankomst bij de jachthaven van Oslo, vlakbij het stadhuis.



Oslo, koninklijk paleis.

vol met Nederlandse schilderijen uit de Gouden Eeuw en één zaal was geheel gevuld met werken van Munch, waaronder zijn bekende schilderij “De schreeuw”.

Nadat ik bijna een week van het grotestadsleven had genoten, ben ik 10 juli uit Oslo vertrokken. De weergoden waren mij goed gezind. Toen ik de Oslofjord invoer had ik wind in de rug en nu ging alles weer voor het lapje. In het begin woei het behoorlijk, eind vier met zo nu en dan vlagen van vijf beaufort, zodat ik alleen op de genua ruim zes knopen voer. Oslo is weliswaar een grote havenstad, maar veel zeeschepen voeren er in de Oslofjord niet, twee maal werd ik gepasseerd door een vrachtschip en een maal door een groot cruiseschip. Omdat de navigatie er vrij gemakkelijk is, kon ik vanaf mijn favoriete plekje, op een kussen tegen de voorkant van de mast, rustig genieten van het uitzicht op de heuvels aan weerszijden. Het was glashelder en op een van de hoogste heuvels ten noorden Oslo was duidelijk een enorme springschans te zien. De inwoners van Oslo hoeven voor een wintersportvakantie niet naar verre oorden te reizen, in de heuvels rondom de stad zijn volop skimogelijkheden.

Gaandeweg werd het steeds zonniger en warmer. Helaas betekende de weersverbetering ook dat de wind steeds meer afnam, zodat ik de laatste paar uur de motor nodig had. De bestemming was de jachthaven van Horten, een voormalige marinestad aan de westoever van de Oslofjord. Omdat het vrijdagavond was en voor veel Noren de vakantie begon, was het er bomvol, maar de havenmeester had gelukkig nog een vrije box voor me. Eén van de etiketteregels op het water is dat je je nationaliteitsvlag voor zonsondergang binnenhaalt. In Scandinavië en Finland is men daar wat strenger in dan bij ons. Ik had dat al gemerkt bij mijn Finse kennissen Ari en Tiina, die ik op mijn reis naar de Baltische staten en Finland ontmoet had. Zij hadden op hun iPhone een speciaal vlagalarm. In Horten blies om klokslag negen uur iemand op zijn scheepstoeter en prompt haalden alle Noren hun vlag naar binnen, hoewel de zon pas rond half elf onder ging. Alleen op een Duits schip en het mijne hing nog een nationaliteitsvlag.

De volgende morgen zag het er nog zomerser uit, maar wind was er niet, zodat ik weer de motor nodig had. Rond de middag was ik bij de monding van de Oslofjord en kwam ik in het eerste scherengebied van de Noorse

zuidoostkust. Omdat de scheren hier begroeid zijn, lijken ze veel op die in Oost-Zweden en Finland. Wel zijn ze vaak wat hoger. Dat dit het dichtstbevolkte deel van Noorwegen is, was duidelijk te merken. Tegen de steile hellingen zijn veel huizen gebouwd, voornamelijk tweede woningen, allemaal van hout en wit geverfd en bijna altijd voorzien van een privésteiger-tje. Het wemelde er op deze zomerse zaterdagmiddag helaas van de speedboten en snelle motorjachten van het type 'strijkijzer'. Gelukkig mocht er op de smalle stukken niet harder dan 5 mijl gevaren worden.

Waar je in Noorwegen alert op moet zijn, is dat de rode en groene tonnen vaak anders worden gebruikt dan in Nederland, Duitsland en Denemarken. Zie je daar een rode en een groene boei recht tegenover elkaar liggen, dan is het voor honderd procent zeker dat je er tussendoor moet varen. Toen ik in het vaarwater tussen de scheren een rode en een groene voor me zag, was dat dan ook mijn eerste impuls. Maar ik vertrouwde het niet helemaal omdat de rode ton hier niet aan stuurboord lag, zoals op andere plaatsen in de geul, en de groene niet aan bakboord. Toen ik om mijn kaart keek zag ik waarom de ligging niet correspondeerde met de betonningsrichting: de boeien lagen niet aan beide zijden van het vaarwater, maar aan beide kanten van een ondiepte. Was ik er tussendoor gevaren, dan was ik geheid op een rots gelopen. Een rode en een groene ton die tegenover elkaar liggen betekent hier bijna altijd dat er een ondiepte tussen ligt, maar het verwarrende is dat ze ook tegenover elkaar kunnen liggen om aan te geven dat er een vaarwater tussen ligt. Je moet daarom altijd op de kaart kijken om te zien hoe ze gebruikt worden.

Om mijn bestemming, Stavern, te bereiken moest ik na het scherengebied nog een stuk over zee varen. Toen ik wat dichterbij zee kwam werden de scheren kleiner en kaler en was het een stuk minder druk. Er was inmiddels wat wind gekomen en na een half uurtje motoren was mijn koers zodanig dat het ernaar uitzag dat ik hoog aan de wind in één slag naar Stavern kon zeilen. De wind was ideaal, eind 3 begin 4, maar helaas was mijn koers toch net iets te laag. Nadat ik een uurtje lekker had gezeild zat er daarom niets anders op dan weer op de motor te varen. Toen ik op mijn kaart keek zag ik echter dat ik niet ver verwijderd was van een klein haventje, Ula. In mijn Duitse en mijn Nederlandse havengids werd het niet

beschreven, maar wel in mijn Scandinavische pilot. Afgaande op beschrijving en foto, lag het in een schitterende omgeving. Er stond wel dat er maar weinig plaatsen voor passanten waren. Ik besloot om er in ieder geval een kijkje te nemen. Zou er geen plek zijn, dan kon ik altijd nog doorvaren naar Stavern, ruim een uur verder.

Hoewel ik op mijn elektronische kaart kon zien dat ik vlak bij het haventje was, was de ingang nergens te bekennen. Een betond toegangsgeultje was er niet, maar dat is in Noorwegen niet verrassend, betonde toegangsgeulen zijn hier een zeldzaam fenomeen, de lokale vissers en watersporters weten toch wel waar de haven ligt en vreemdelingen zoals ik moeten maar op hun elektronische kaart vertrouwen. Die gaf aan dat ik recht op een grote rots aan moest koersen. Toen ik die zeer dicht was genaderd, zag ik ineens de ingang. Hij lag verscholen achter de rots. De kaart gaf ook aan dat ik daar zo dicht mogelijk omheen moest draaien. Aan de andere kant van het geultje lag namelijk een stenige ondiepte. Ik deed wat de kaart aangaf en verbaasde me er over dat het zo dicht bij de rots, die ik bijna met mijn hand kon aanraken, meer dan 5 meter diep was. Het haventje lag schitterend in een klein, geheel door beboste heuvels omzoomd baaitje. Ik zag dat er aan de passantensteiger geen plaats meer was, niet verbazend want er konden maar zes schepen liggen. Voor een supermarktje annex café en ijssalon, lag echter een vrij grote lege steiger, weliswaar dwars op de wind maar bekleed met rubber, zodat schadevrij aanleggen gegarandeerd was. Ik besloot er aan te meren. Direct nadat ik mijn lijnen had vastgemaakt, ben ik het supermarktje binnen gelopen om te vragen of ik kon blijven liggen. De vriendelijke mevrouw achter de kassa zei dat dat kon, zelfs gratis, mits ik de volgende morgen voor elven zou vertrekken. Na het avondeten en het nuttigen van een lekker ijsje als dessert, heb ik nog een mooie wandeling gemaakt naar een uitkijkpunt boven op de heuvel naast de haveningang. Dat ik gratis kon overnachten klopte overigens niet. Toen ik om een uur elf in de kuip van mijn biertje zat te genieten, kwam er een man met een hond langs, de havenmeester, die aan me vroeg of ik al betaald had. Het plekje waar ik lag was mooi, maar omdat er wat deining de haven binnen kwam en de wind dwars op het schip stond, kwam er, zeker in het begin van de nacht, van rustig slapen niet veel terecht.

In de loop van de avond was het wat bewolkt en kouder geworden, maar de volgende morgen zag het er zomers uit. Ik wilde weer een stuk verder zuidwestwaarts varen, naar Kragerö. Om er te komen moest ik eerst over een vrij groot stuk open water. Tussen de scheren varen is fantastisch, maar het probleem is dat er onder water net zo veel heuvels en dalen zijn als op land. Soms is het meer dan 100 meter diep, dan loopt de diepte ineens terug tot een meter of 20 meter en nog wat verder steekt een onderwaterheuvel een paar meter boven het water uit. In de diepe delen kunnen zich behoorlijke golven opbouwen, maar als de watermassa's die erin zitten in een ondiep gedeelte komen, kunnen ze maar één kant uit: naar boven. Het gevolg is dat er op de open stukken tussen de scheren vaak veel hogere golven staan dan je op grond van de windkracht zou verwachten. Ook op het stuk water dat ik moest oversteken was het behoorlijk raak. Ik moest naar het zuidwesten en de wind was helaas weer zuidwest, dus pal tegen. Omdat kruisen vanwege de relatief lange afstand naar de volgende haven te veel tijd zou kosten, zat er niet veel anders op dan op de motor tegen de vervelende, steile golven in te bonken. Regelmatig stond het voordek blank en tot mijn ongenoegen ontdekte ik dat er aan stuurboord ergens aan dek een kleine lekkage zat, ondanks dat in Monnickendam alle potentiële lekpunten waren gecontroleerd. Maar na een paar uurtjes afzien kwam de beloning. Ik kwam in een schitterend scherengebied, waar ik eerst een half uur door een zeer nauw vaarwater moest, omzoomd door hoge, beboste oevers en rotspartijen. Bij de ingang stond een bord dat er niet harder dan 5 mijl gevaren mocht worden. Omdat ik rustig van al dat moois wilde genieten en wat fotootjes voor De Geus wilde schieten, voer ik niet meer dan 4 knopen. Achter me vormde zich een steeds langer wordende file van 'snelle jongens'. Toen het vaarwater zich verbreedde en het snelheidsverbod niet meer gold, stoven ze me aan beide kanten voorbij om de verloren tijd in te halen.

Aan het eind van de middag kwam ik aan in het stadje Kragerö. Vanwege zijn schilderachtige karakter en mooie ligging midden in het scherengebied, is het een van de meest toeristische plaatsen van de Noorse zuid-oostkust. De haven was bomvol, maar gelukkig kon ik nog een vrije box vinden. Vanuit de kuip had ik een schitterend uitzicht op het hoge rotseiland waar ik omheen was gevaren om bij de haven te kunnen komen. Er

liep een brug naartoe en 's avonds ben ik via een smal paadje naar de top gelopen, waar ik een fantastisch uitzicht over het scherengebied had en mijn boot ver onder me kon zien liggen. Toen ik vanaf de top mijn wandeling voort wilde zetten, kostte het me even moeite om het vervolg van het paadje te vinden en even was ik bang dat ik in dezelfde situatie verzeild zou raken als verleden jaar in Finland toen ik op een klein bergje het paadje naar beneden niet meer kon vinden, maar zover kwam het nu gelukkig niet.

De volgende dag heb ik mijn tocht door het scherengebied vervolgd en ben ik naar Risør gevaren, net als Kragerö een schilderachtig oud plaatsje met allemaal meest 18^e- en 19^e-eeuwse houten huizen en ook weer behoorlijk toeristisch. De wind was weer zuidwest en dus tegen, zodat ik het hele traject weer de motor nodig had, maar gelukkig hoefde ik nu niet over grote open stukken water. Na mijn brandstoftank vol gegooid te hebben, ben ik de volgende morgen verder gevaren, naar Arendal, een wat grotere plaats, zo'n 20 mijl verder naar het zuidwesten. Na een klein stukje varen door de scheren kwam ik weer op open water, waar ik gelukkig heel hoog aan de wind een flink stuk zuidwestwaarts kon zeilen. Daarna kwam er een mooi scherengebied, waar open stukjes en zeer smalle geulen tussen schitterende eilandjes en rotsen elkaar voortdurend afwisselden. Aan het eind van dit scherengebied moest ik weer een stukje de zee over. Langs de hele route stonden palen met stalen vaantjes erop die aangaven aan welke kant er gevaren moest worden. Vlak voor zee ontbraken er echter een paar, zodat het even een gepuzzel was om tussen de vele rotseilandjes de weg naar zee te vinden. Erg lang duurde de tocht over open water niet, via een breed vaarwater met wat industrie erlangs bereikte ik aan het eind van de middag veilig de grote jachthaven vlakbij het centrum en kon ik terugkijken op een mooie, zeer afwisselende tocht. 's Avonds heb ik nog even een wandeling gemaakt door de schilderachtige buurt rondom de oude haven, met meest 18^e- en 19^e-eeuwse traditioneel-Noorse houten huizen. Vanaf een oud verdedigingsbastion hoog op een heuvel had ik een schitterend uitzicht over de scheren en de haven.

Hoewel de zuidoostkust van Noorwegen zeker een hele vakantie waard is, wilde ik zo snel mogelijk naar de westkust varen, waar de grote fjorden

liggen. . De volgende dag wilde ik daarom weer een flinke ruk zuidwestwaarts maken, naar Lillesand. Omdat de tocht grotendeels over open water zou gaan, was het belangrijk dat het niet al te hard zou waaien. Omdat Windfinder en het Noorse internetweerbericht maximaal een dikke windkracht vier verwachtten, gooide ik de volgende dag weer de trossen los. Net zoals de vorige dagen was het behoorlijk zonnig en lag de temperatuur rond de 20 graden.

Wat de windrichting betreft wordt dit verhaal nogal eentonig: de wind kwam alweer uit het zuidwesten en was dus weer pal tegen. Erg vreemd is dat niet, want aan de Noorse zuidoostkust is de wind ruim driekwart van het jaar zuidwest en voor het overige noordoost. In Noorwegen waait de wind namelijk vrijwel overal met de kust mee. Dat heeft te maken met de hoge bergen, die van zuid naar noord lopen. De meestal westelijke winden botsen daar tegen aan, waardoor er aan de oostkant, ter hoogte van Oslo, een relatief vacuüm ontstaat. De wind waait daar met een grote boog over het Skagerrak naartoe. Het gevolg is dat hij aan de zuidwestkust meestal noordwest is, aan de zuidkust pal west en aan de zuidoostkust dus zuidwest. In mijn Nederlandse vaargids wordt daarom aangeraden om in Noorwegen niet van oost naar west te varen, zoals ik deed, maar het Skagerrak over te steken en dan van west naar oost te varen of rechtstreeks vanuit Nederland naar een zo west of noordwest mogelijke haven te varen. Het laatste is voor een solozeiler zoals ik natuurlijk geen optie, een rechtstreekse oversteek kost minstens drie etmalen. De oversteek van 80 mijl over het Skagerrak had in principe gekund, maar als ik het geprobeerd had was ik wellicht niet verder gekomen dan Kaap Skagen. De zuigkracht van het relatief vacuüm bij Oslo is namelijk boven het midden van het Skagerrak het sterkst en daardoor staat daar vrijwel permanent een harde tot stormachtige wind. Gedurende mijn



Ula, uitzicht vanuit de kuip.



Door het nauwe vaarwater tussen Ula en Kragerö.



Traditionele houten sloepen in de haven van Risør.



Houten vuurtoren bij Arendal.

tocht langs de Zweedse westkust waarschuwde de Zweedse kustwacht bijna iedere dag voor windkracht acht boven het westelijke Skagerrak. De bemanning van een Nederlands jacht die ik een paar havens verder sprak, kon erover meepraten. Ze hadden midden op het Skagerrak windkracht negen over zich heen gehad, geen pretje. Wilde ik op mijn manier ooit de Noorse westkust bereiken, dan zat er dus niet anders op dan de vrijwel permanente tegenwind op de heenreis voor lief te nemen, de terugreis zou wat de windrichting betreft waarschijnlijk een stuk gemakkelijker zijn.

Omdat ik de wind recht op de kop had, heb ik op mijn tocht naar Lillesand eerst een stukje op de motor gevaren. Maar omdat zeilen nu eenmaal veel plezieriger is, de windkracht eind 3 begin 4 was en het Skagerrak met zijn wolkeloze hemel wel de Middellandse Zee leek, besloot ik de zeilen te hijsen en in twee grote slagen naar Lillesand te varen. Maar naarmate ik de kust kleiner zag worden, nam de wind steeds meer toe. Gaandeweg werd het dik vier, begin vijf en werd het tijd om de genna wat in te rollen. De golven werden ook steeds hoger en toen ik niet ver meer verwijderd was van het punt waarop ik overstag wilde gaan om de slag naar de wal te maken, kreeg ik plotseling vanuit het niets een enorme vloedgolf over me heen. Het water stroomde door het gangboord en stond even tegen de kajuitraampjes. Gelukkig duurde het maar kort, maar het werd hoog tijd om het grootzeil te reven en mijn zeiljas aan te trekken. Eerst ging ik overstag, daarna koppelde ik de helmstuk aan de stuurautomaat.

Toen ik mijn jas aantrok merkte ik dat er iets mis was. De beugel waaraan de stuurautomaat zat vastgehaakt, slingerde heen en weer omdat één van de schroeven waarmee hij op de helmstok zat bevestigd, was afgebroken. Met het uiteinde van de inrollijn van de genna heb ik de beugel met een aantal mastworpen zo stevig mogelijk vastgebonden. De automaat was wel weer bruikbaar, maar omdat er toch wat speling op de beugel zat, bleef het schip minder goed op koers liggen en zat er niet veel anders op dan zelf te sturen. Gelukkig was het vaarwater voor de haven van Lillesand ruim genoeg om het schip stuurloos te laten slingeren, zodat ik zonder problemen alle voorbereidingen voor het aanmeren kon treffen. Ook hier was de haven weer bomvol, maar een Noor aan wiens schip ik wilde vastmaken wees me op een plekje dat net was vrijgekomen. Ik had

een paar reserveschroeven en een boor aan boord en na vijf minuten zat de beugel weer muurvast. 's Avonds heb ik even door het mooie plaatsje gewandeld en ansichtkaarten verzonden naar mijn bureu.

De volgende morgen heb ik een praatje gemaakt met een zeiler die, net als in Oslo, aan zijn stuurboordswant een Nederlandse vlag had hangen. Ook hij was een Nederlandse Noor die door middel van zijn vlag graag wilde laten zien waar zijn wortels lagen. Hij vertelde me dat het leven in Noorwegen voor Nederlanders erg gemakkelijk is omdat er bijna geen mentaliteitsverschillen zijn. Ik had al eens gelezen dat van alle volken in de wereld de Noren het meest op ons lijken.

Rond de middag ben ik weer vertrokken, naar Kristiansand, de grootste stad aan de Noorse zuidoostkust en provinciehoofdstad. De tocht ernaartoe was schitterend: eerst door de Blind Leia, een vrij nauw, tussen de scheren kronkelend vaarwater waar het behoorlijk druk was, daarna over een gelukkig vrij kort stukje Skagerrak, vervolgens weer tussen de scheren en tenslotte kwam ik op de vrij grote, open baai waaraan Kristiansand ligt. De wind was weer zuidwest en tussen de scheren heb ik grotendeels op de motor gevaren, maar het laatste deel van het traject was goed bezield. Kristiansand vond ik eerlijk gezegd geen erg aantrekkelijke plaats. Het is een in de eerste helft van de 17^e eeuw door de Deense koning Christian aangelegde havenstad met een vrij saai, rechthoekig stratenplan. 's Avonds kwam mijn Noorse buurman even aan boord om me wat tips te geven over de vrij ingewikkelde scherenroute naar Mandal, de volgende plaats waar ik naartoe wilde en de laatste haven aan de Noorse zuidoostkust.

De kronkelige geulen tussen de talloze eilandjes maakten de navigatie niet makkelijk, maar wel zeer afwisselend. Wat het extra leuk maakte was dat de wind nu eens niet zuidwest was, maar oost, waardoor ik het vrijwel het hele traject voor het lapje kon zeilen. In Mandal moest ik even zoeken naar een plaatsje, maar tot mijn verrassing was er een box vrij



Straatje in Lillesand.



Drukke in de Blind Leia.



Tussen Kristiansand en Mandal passeer je de mooiste plekjes.



Glad geslepen rotsen tussen Kaap Lindesnes en Farsund.

naast een Nederlands schip, nota bene een Victoire 933, exact hetzelfde schip als het mijne dus. De bemanning bestond uit twee vrij jonge Amsterdammers die in drie dagen vanuit Den Oever naar Mandal waren gezeild. Een uurtje nadat ik had aangelegd en we over onze avonturen hadden verteld, vertrokken ze om, zoals ze het zelf zeiden, “een steen op te zoeken”. Havens deden ze alleen aan om even inkopen te doen en een plaats te bekijken, overnachten deden ze bij voorkeur op de Scandinavische manier, op het hekanker en met de neus tegen een rots. Ik hoop maar dat ze een beschutte plek hebben gevonden, want er was slecht weer op komst. Toen ze weg voeren was de lucht al helemaal betrokken en regende het wat en ’s nachts gierde de wind door het want.

De volgende morgen woei het wat minder, maar er stond nog een stevige wind en in de loop van de dag begon het steeds meer te regenen. Verder varen zat er dan ook niet in, wat bepaald geen straf was, want Mandal is een schitterend oud plaatsje. Vanwege de handel met de Nederlanders, die hier vanaf de 16^e tot en met de 18^e eeuw op grote schaal stokvis kwamen kopen, groeide het van een eenvoudig vissersdorp uit tot een welvaarend stadje. Die periode wordt hier “Hollendertiden”, de tijd van de Hollanders, genoemd. In het in een mooi oud koopmanshuis gevestigde museum, pal tegenover de boot, werd er verslag van gedaan. De Victoire van mijn Amsterdamse burens was niet het enige Nederlandse schip dat in Mandal lag. Sinds mijn vertrek uit Oslo was ik geen Nederlandse schepen meer tegengekomen. Hier lagen er zes, allemaal schepen die rechtstreeks over de Noordzee of met een tussenstop in Denemarken naar Zuid-Noorwegen waren gezeild.

Na Mandal kwam er een spannend en volgens vele Noren ook moeilijk traject: de ronding van Kaap Lindesnes, de uiterste zuidpunt van Noorwegen, waar het Skagerrak eindigt en de Noordzee begint. Er staat een gevaarlijke zee en het waait er meestal stevig. Wilde ik de kaap ronden, dan mocht er dus niet te veel wind staan. Wat dat betreft leek het na het verwaaid liggen een goede dag. Er werd een zwakke zuidwestelijke wind verwacht, maar ook regen, vooral na de middag. Ik zat in dubio, want een groot deel van de dag in de regen zitten is bepaald niet aangenaam. ’s Morgens begon het al een beetje te motten, maar vanwege de gunstige

windverwachting besloot ik toch te vertrekken. Liever wat regenwater op mijn dek dan zeewater. Veel wind stond er niet, sterker nog, hij viel bijna helemaal weg. Na een stukje tussen de scheren te hebben gevaren bereikte ik open water en tussen een paar eilandjes door koerste ik recht op Kaap Lindesnes af, die al van verre te zien was. Met de regen viel het reuze mee, soms was er wat motregen, maar de zon deed zo nu en dan een zwakke poging om door het grijze wolkendek heen te breken. Mijn Noorse burens in Mandal, die voor het eerst een tochtje over zee maakten, hadden me verteld dat hun schip bij de kaap vanwege de vervelende golven helemaal uit het roer was gelopen en om zijn as was gedraaid. Ik bereidde me op het ergste voor, maar dergelijke capriolen bleven mij bespaard. Wel was het voor de kaap een heksenketel, hoewel er helemaal geen wind stond. Door de harde wind van de vorige dag stond er nog een behoorlijk deining die hard tegen de hoge rotswand terugkaatste, maar de ronding verliep vlekkeloos en met een gevoel van opluchting voer ik na bijna twee maanden weer op de Noordzee. Niet voor lang, want direct na de ronding draaide ik het volgende scherengebied in, richting Farsund, de eerste haven van de Noorse zuidwestkust.

Kaap Lindesnes is een populaire toeristische attractie en hoog boven mij op de rots zag ik kleine poppetjes mijn verrichtingen gadeslaan. Ik was overigens niet het enige Nederlandse schip dat de kaap rondde, een groot Nederlands motorjacht deed hetzelfde, maar dan vanuit het westen. In het scherengebied ten westen van de kaap kreeg ik al een beetje het 'echte'-Noorwegen-gevoel. De rotsen waren hoger en het zag er allemaal wat woester uit dan aan de zuidoostkust. Vanwege het grijze weer was alles nog grijzer, maar dat geen volstrekt niet ten koste van de schoonheid, integendeel. De vele grijstinten maakten het gebied nog mooier. De meest nabije scheren waren het donkerst en hoe verder ze weg lagen, hoe lichter ze waren. Schitterend! Soms was het vaarwater heel breed, soms heel smal en een keer voer ik dwars door een klein plaatsje met aan beide zijden van het water traditionele, schilderachtige vissershuisjes. Naarmate ik dichterbij Farsund kwam werden de oevers steeds groener, maar ook hoger en toen ik aanmeerde aan de gastensteiger in Farsund, midden in de stad maar met een schitterend uitzicht op de hoge heuvels rondom, had ik het gevoel in een 'echte' fjord te zijn. 's Avonds heb ik even een

wandelingetje gemaakt en vanaf de hoge heuvels aan de rand van de stad genoten van het uitzicht over dit schitterende gebied.

Toen ik weer op de boot was, werd er vanaf de wal “hallo” geroepen. Er stonden vier Nederlandse zeilers die mijn Nederlandse vlag hadden gezien en even een praatje met een landgenoot wilden maken. Met Nederlandse zeilers in den vreemde is het altijd ‘dikke mik’. Als je elkaar op het water passeert wordt er uitbundig gezwaaid en in havens maak je direct een praatje en nodig je elkaar snel uit voor een kopje koffie of een drankje. Deze zeilers, afkomstig van twee schepen, waren naar Bergen geweest en nu weer op de terugreis. Behalve een enkele Zweed en soms een Pool, zijn aan de zuidwestkust van Noorwegen vrijwel alle buitenlandse zeilers Nederlanders. Ze zijn vaak in één keer de grote plas overgestoken voor een drie- of vierweekse vakantie in Noorwegen, niet zelden met een paar kinderen of een hond aan boord. Duitsers wagen zich hier blijkbaar niet aan, in Denemarken en aan de Zweedse westkust kom je ze overal tegen, hier zie je ze niet veel.

Farsund was mijn laatste haven aan de Noorse scherenkust en de westelijke fjordenkust lag niet meer ver weg. De eerste grote fjord die ik daar wilde bezoeken was de Flekkefjord. Die ligt hemelsbreed maar een kilometer of 20 van Farsund, maar om er te komen moest ik na een klein stukje tussen de scheren een flink stuk over open zee om het schiereiland Lista te ronden. Volgens mijn vaarwijzer en de Noren die ik onderweg had gesproken, was dat een vrij lastig traject omdat er geen enkele haven ligt. In de volgende Geus kun je lezen hoe deze tocht is verlopen en wat ik allemaal heb gezien en beleefd tijdens mijn bezoeken aan de fjorden.

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



