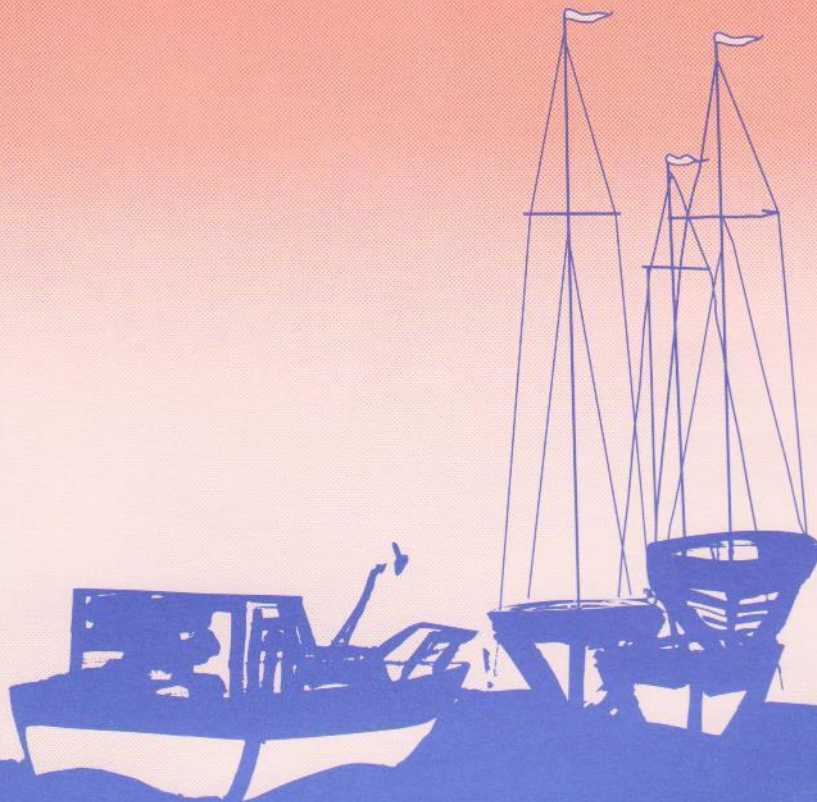


DE GEUS



W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

ACCU HANDEL UTRECHT

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

Nieuw CMF Calcium onderhoudsvrij

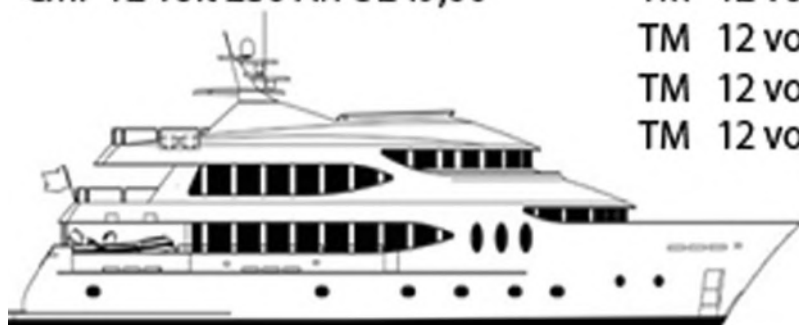
geen onderhoud
minimale zelfontlading
verstevigde platen

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

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 3** *Bestuur en commissies*
- 4** *Van de redactie*
- 5** *Van de bestuurstafel*
- 6** *Simon zegt ...*
- 6** *Officiële mededelingen*
- 9** *Afspraken hellingen*
- 10** *Mededelingen Vinkeveen*
- 11** *Verslag zomerborrel Vinkeveen*
- 12** *Verslag nieuwjaarsreceptie*
- 14** *Wij vertrekken*
- 15** *Onze verhuizing*
- 17** *Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee*
- 33** *Advertenties*



Van de redactie

Beste Watergeuzen, alle begin is moeilijk, dat heeft ook de nieuwe redactie gemerkt. Het in elkaar zetten van onze eerste Geus ging wat moeizamer dan we gehoopt hadden. Wat een november-Geus had moeten worden, werd een oudejaars-Geus en mede vanwege computer-technische problemen werd een verslag van Sietse van der Horst van de zomerborrel in Vinkeveen niet geplaatst. Het valt nu te lezen in deze Geus. Diana Meijer had het afgelopen voorjaar voor De Geus een stuk geschreven waarin ze aankondigt dat Joop en zij gaan verhuizen naar Lemmer en daarnaartoe zullen varen, maar dat stuk heeft de redactie helaas nooit bereikt. We hebben het in deze Geus geplaatst, samen met een stuk waarin ze beschrijft hoe de verhuizing en de boottocht naar Lemmer zijn verlopen. Oud-redacteur Jan van Mierlo had in een vorige Geus geschreven dat hij benieuwd was naar mijn verhalen over mijn reis naar de Oostzee. Ook andere clubgenoten vroegen ernaar. Wie lange reizen maakt kan veel vertellen, dus bij de rubriek reisverhalen staat een verslag van het eerste deel van mijn avontuurlijke tocht. De rest zal in volgende Geuzen verschijnen. Verder is er nog een verslag van de nieuwjaarsreceptie en een aantal mededelingen van het bestuur en de havencommissaris van Vinkeveen.

De opmaak van de Geus werd lange tijd verzorgd door Jakob Julsing. Hij stopt daar echter mee omdat hij zijn boot heeft verkocht en onze vereniging verlaat. Jakob, nog bedankt voor het opmaken van de december-Geus en de Geuzen daarvoor!

Veel leesplezier toegewenst.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Van de bestuurstafel

Het nieuwe jaar is begonnen, alle goede wensen zijn weer uitgesproken. De dagen beginnen weer te lengen. De vaarplannen voor de komende zomer zijn al besproken. Een goede voorbereiding is de basis van een goed vaarseizoen. En wat kunt u van het bestuur verwachten?

In Durgerdam is de centrale vraag hoe de dijkversterking wordt aangepakt. Er is nog geen duidelijkheid over. De voorkeursaanpak moet begin 2013 nog bevestigd worden. De uitwerking waarin ook de consequenties staan voor de haven, verwacht ik nog niet dit jaar omdat die pas bij de aanbesteding duidelijk worden.

In Vinkeveen is er nog altijd de vraag naar de toekomst van het clubgebouwtje. Het is een vraag die vooral ook door de Vinkeveners zelf beantwoord moet worden. Het nieuwe bestemmingsplan geeft mogelijkheden, maar we hebben nog niet goed bediscussieerd hoe we daarmee om willen gaan.

Aan de Diemerzeedijk is de vraag hoe het hellingen veiliger, sneller, makkelijker, kortom, beter kan. De eerste stappen naar een oplossing zijn gezet, maar voor er een goed voorstel op tafel ligt zullen er nog enige discussies gevoerd moeten worden en zal er veel informatie moeten worden ingewonnen.

2013, een lustrumjaar, zal ongetwijfeld vele verrassingen voor ons in petto hebben, daarom alle goede wensen. Maar we zullen alles doen wat in ons vermogen ligt om alles soepel te laten verlopen.

André van Oostveen

05-01-13

Staat je boot net stevig op de kant..

is er alweer een bericht over het te water laten!

Simon Watergeus
havencommissaris



Officiële mededelingen februari 2013

De havencommissaris van de Diemerzeedijk, Evert Voogel, heeft mede vanwege gezondheidsproblemen zijn functie neergelegd. Voor zaken die de haven betreffen kunt u tijdelijk contact opnemen met de voorzitter, André van Oostveen, 06-22859006, of de secretaris, Roel Habiecht, 020-4964499.

André van Oostveen

Voor een update van de ledenlijst vraag ik aan alle Watergeuzen om hun mobiel telefoonnummer en e-mailadres (indien beschikbaar) te mailen naar het adres

[marjahartgerink * @ * hetnet.nl](mailto:marjahartgerink*@hetnet.nl)

Bij voorbaat dank !

Marja Hartgerink

Ledenadministratie

Tel. 020 6151628

Hellingen

Het hellingschema is nog niet bekend, maar in april is het weer zover. Tegen die tijd hangt de lijst met hellingploegen en hellingdata in het clubhuis. Als je thuis geen bericht over het hellingen hebt ontvangen is dat geen reden om afwezig te zijn.

De hellingploegen zijn belangrijk. Er moeten voldoende mensen zijn om veilig en snel te kunnen hellingen, Als je eigen boot eventueel nog niet klaar is om te water te gaan, overleg dan ruim van te voren met de havencommissaris of het mogelijk is dat je boot blijft liggen of dat hij eventueel verplaatst moet worden. Maar ook als je zelf op de kant blijft, zorg je ervoor dat je de anderen helpt op de dag dat je ingepland staat. Als je echt niet kunt, zorg je voor vervanging.

Al is de hellingmeester verantwoordelijk voor de veiligheid, ook de leden hebben die verantwoordelijkheid. Zorg voor materiaal, zodat de boot stabiel op de kar gezet kan worden. Zorg met veiligheidsschoenen en stevige handschoenen ook voor je persoonlijke veiligheid. Het te water laten is het moment om goed te kijken hoe je boot het beste op de kar staat en waar de balken moeten komen. Maak er een foto van met je mobiel, dan weet je in het najaar weer hoe het moet.

Met de hellingploeg hellingen is niet alleen een kwestie van veiligheid, maar ook van noodzakelijke efficiency. Het lijkt zo rustig, even door de week hellingen op een dag dat het jou schikt. Voor de hellingmeesters is het echter een zware belasting. Ze zijn zo weer een halve dag bezig en je bent niet de enige die zo zijn eigen voorkeuren heeft. Het is de reden om voor de mensen die willen knippen en scheren of nog wat langer aan de boot willen werken, om een paar vaste hellingdagen te plannen, zodat ook hier de veiligheid gehandhaafd kan worden en de belasting van de hellingmeesters beperkt blijft.

Het ploegje hellingmeesters heeft uitbreiding, zodat de belasting verdeeld kan worden. Vele handen maken licht werk. Hellingmeesters bedienen het trekkertje en de lier en geven aanwijzingen voor een veilige verplaatsing van de schepen. Om alle risico's te onderkennen en thuis te raken in de techniek van het hellingen zorgen we voor een korte instructie. Het geeft altijd veel voldoening als het hellingen weer probleemloos gegaan is. Als je interesse hebt, laat het horen.

André van Oostveen 06-22859006

Berichtje van de havenmeesters van Vinkeveen

De wateroverlast bij onze geliefde kantine heeft onze aandacht gehad dit jaar. Er zijn voldoende plannen geweest om daar wat aan te doen, maar helaas zijn die moeilijk of niet uitvoerbaar. Het probleem is dat het terras zich op dezelfde hoogte bevindt als het waterpeil in de haven. Daardoor zal de afwatering zoals wij die wilden, nooit werken.

Nu zit er naast de WC's een put in de grond. We hebben het deksel er eens afgehaald en wat schetst onze verbazing, de put is 1,5 tot 2 meter diep en onderin zit een afvoer richting parkeerplaats. Na rijp beraad vonden we dit een perfecte afwatering voor ons terras. Wij hebben na de laatste algemene werkplicht nog eens de handen uit de mouwen gestoken. Vanaf de kantine hebben we een sleuf gegraven en deze gevuld met grind en een drainagebuis die eindigt in de put. Meteen na het aanleggen werd het water vanaf de kantine afgevoerd. Het liep netjes de put in, waar het verdween in de overloopbuis. Het werkt dus.

Een van de belangrijkste klussen in het voorjaar van 2013 zal het weer netjes maken van het grasveld zijn en het opnieuw aanleggen van het terras, met een afvoer naar de goot die nu langs de kantine zal lopen.

Verder nog even wat dienstmededelingen over het begin van het seizoen 2013. Nu we in het gure winterweer zitten is dat nog ver weg, maar je zal zien dat de lente en de zomer er toch weer aankomen. De data voor de werkzaamheden aan het begin van het seizoen zijn:

20 april 2013: boten in het water

27 april 2013: 1^e werkplicht

11 mei 2013: 2^e werkplicht

Deze data staan vast en we hebben graag dat iedereen die een boot op de kant heeft, aanwezig is vanaf uiterlijk 09:30 uur om te helpen.

Wanneer de boten weer in het water gaan, graag deze van te voren klaarmaken. Landvasten klaarleggen om de boot in de box direct vast te kunnen leggen.

Mochten er nog vragen zijn, neem dan contact op met Rinus of Theo. Meld je voor de werkplicht bij voorkeur aan voor 1 april. Wie zichzelf aanmeldt heeft de eerste keus bij het kiezen van de data. Personen die zich niet voor 1 april hebben aangemeld, zullen we zelf indelen. Denk er wel aan dat de werkplicht niet vrijblijvend is. Het is een onderdeel van het lidmaatschap. We zullen zeker dit voorjaar alle handen nodig hebben.

Een heel prettige winterslaap toegewenst door Rinus en Theo.

Een oud, maar daarom niet minder belangrijk bericht

Zomerborrel Vinkeveen

Op 15 september 2012 was er een borrel in Vinkeveen, georganiseerd door Ria Faber en Ron Gademans. Het weer was goed, zeker vergeleken met verleden jaar. Er waren ongeveer dertig leden aanwezig, waaronder mevrouw Wickel en Joop en Diana Meijer, die helemaal uit Friesland waren gekomen om hierbij aanwezig te zijn. De catering was uitstekend verzorgd en ook de bediening door o.a. Ria, Ron en Ramon was perfect.

Hopelijk hebben we volgend jaar weer hetzelfde weer.

Ik wil iedereen die geholpen heeft om deze borrel te organiseren hartelijk dankzeggen. Hans Faber wil ik bedanken voor de afrit vanaf de steiger naar het clubhuis. Hierdoor is de toegankelijkheid naar het clubhuis voor mij sterk verbeterd.

Sietse van der Horst.

Nieuwjaarsreceptie

Op zondag 13 januari was er weer een nieuwjaarsreceptie in ons clubhuis aan de Diemerzeedijk. Het was gezellig druk en onder het genot van een lekker drankje en heerlijke hapjes werd er nagepraat over het afgelopen vaarseizoen en vooruitgeblikt naar het komende seizoen. De hapjes waren verzorgd door Elly Kat en Maaike van der Wilt. Bedankt dames!

Traditiegetrouw beklom voorzitter André het spreekgestoelte en noemde de namen van de jubilarissen, onder wie mevrouw Wickel, die al zestig jaar lid is. Verder vertelde hij wat de aandachtspunten voor het komende jaar zijn. Hij noemde het verzakkende clubhuis in Vinkeveen, de plannen voor de dijkverzwaring in Durgerdam en de verbetering van het hellingsysteem aan de Diemerzeedijk. De bloemen die normaal gesproken op de receptie worden uitgereikt aan de leden die zich het afgelopen jaar verdienstelijk hebben gemaakt voor de vereniging, zijn dit jaar bezorgd bij Evert Voogel, die al geruime tijd ernstig ziek is en daarom helaas zijn functie als havencommissaris in Amsterdam heeft moeten opgeven. Sterkte Evert en hopelijk beterschap!

Jaap van der Harst



zoals ieder jaar een bezielende toespraak...



en de hapjes waren fantastisch verzorgd!

Wij vertrekken

Mijn ouders werden in 1948 lid van de Watergeuzen en kwamen met een Kleine-BM bijna voor het clubhuis te liggen tussen de andere BM's. Dat waren er toendertijd heel wat! Er werden toen jaarlijks tussen de verenigingen HND, Pampus, een vereniging van de Shell aan het Beneden Diep, en de Watergeuzen, onderlinge zeilwedstrijden gehouden. Het Bovendiep zag dan wit van de zeiltjes met vooral Grote-BM's, die door de grote hoeveelheid zelfs in twee groepen werden gedeeld, de A- en de B-klasse, en een groep Kleine-BM's. Langs het oude clubhuis was een trap naar het dak met een balustrade. Daar werden de wedstrijden geregeld, mede door het gebruik van een klein kanon.

Mijn zusje en ik waren vier en zeven jaar oud toen mijn ouders lid werden van de vereniging. In een jubileumnummer heb ik al eens stukje over het reilen en zeilen in vroegere jaren geschreven, misschien wil de redactie dat het eerstvolgende jubileum nog eens plaatsen? Het bijzondere is dat ik Joop op de haven leerde kennen. „Wil jij mijn fok naaien? Dan mag je een keer meezeilen." „Eén keertje maar?" was mijn antwoord. Nu, volgend jaar hopen wij ons 50-jarig huwelijk te vieren!

Heel fijne jaren hebben wij bij de Watergeuzen gehad, later ruim dertig jaar bij de Geuzen in Durgerdam en elf jaar geleden, we werden een dagje ouder, met onze Valkvlet in de haven van Vinkeveen, waar we weer aardige mensen troffen. Na het IJsselmeer vonden wij Vinkeveen wel wat klein, maar zomers voeren en fietsten wij elders in Nederland of net over de grenzen. Ja, en nu verhuizen wij naar Lemmer! De rust en ruimte trekt ons daarnaartoe én een huis met aan de tuinzijde een brede steiger voor de boot, vlakbij de Zijlroede en de Grote Brekken, en dat voor een stel 70-plussers! Het wachten is nu op een paar mooie dagen met standvastig weer. Dan verlaten wij Vinkeveen en gaan we waarschijnlijk voor de laatste keer via het A'dam-Rijnkanaal naar Nigtevecht. Vandaar gaan we over de mooie Vecht naar Muiden en hopen dan tegen de avond in Urk bij de verenigingshaven te liggen. Van daar is het nog maar een paar uur varen naar Lemmer.

Wij hebben een heel fijne tijd gehad bij de vereniging. Openings- en sluitingstochten, midzomernachtfeesten in de loods, wedstrijdzeilen op het Bovendiep en A'dam-Rijnkanaal en vele malen op het IJsselmeer, nachtzeilen naar Volendam en naar Hoorn (waar de havenlichten een keer defect waren, probeer dan maar de ingang te vinden), heel veel barbecues, o.a. in Hoorn, Marken, de Blocq van Kuffeler en Lelystad en vooral niet te vergeten de tocht der tochten: de 75-jarigjubileumtocht naar Den Briel! WAT WAS HET GEZELLIG !

Watergeuzen, het gaat jullie allemaal goed en we komen elkaar vast nog wel een keer tegen. Veel vaarplezier en de hartelijke groeten van de bemanning van "De Meijerij"

Joop en Diana Meijer

Onze verhuizing

Vorig jaar, tijdens een telefoongesprek met Jan van Mierlo, heb ik beloofd een stukje over het reilen en zeilen in Lemmer te schrijven, men moet toch wat te lezen hebben in de Geus, maar het moest wel met het water te maken hebben. Daarom begin ik met onze verhuizing!

10 mei jl. werd er in Mijdrecht geladen en de volgende dag in Lemmer gelost. Waar sliepen wij? Aan boord natuurlijk! Na de opening bij de Watergeuzen zijn we gelijk naar Vinkeveen gereden en aan boord gestapt. Lijnen los, en uitgezwaard door Irene verlieten we de haven in Vinkeveen met mooi rustig weer, ideaal om over het IJsselmeer naar Lemmer te varen. Het voelde aan als vakantie! 's Avonds om 7 uur liepen wij de Blocq van Kuffeler binnen, waar wij genoten van een mooie zonsondergang. De volgende dag, Koninginnedag, voeren we naar Urk, waar het heel gezellig was op het grote plein bij de verenigingshaven.

's Avonds zette de wind flink door. Hij floot door het want, ja, ook wij hebben enige verstaging! Op 1 mei, bij een matige noordoostelijke wind, voeren we de haven uit. Aanvankelijk was het wat hobbelig, maar eenmaal in de luwte van de Noordoostpolder vlak onder de wal, ging het prima. Twee uur later lagen we voor de grote Margrietsluis, die we even later langzaam als enige boot invoeren. Toen wij bijna voorin de sluis kwamen na zo'n 40 cm te zijn gezakt, gingen de deuren alweer open. Welkom in Friesland! De boot werd netjes afgemeerd aan de steiger van onze toekomstige woning.

Nu de verhuizing! We hadden een paar drukke, afmattende weken achter de rug van inpakken, schoonmaken, behangen, etc. (zeventig-plussers). 's Avonds om 9 uur in Lemmer, wat uitpakken en dan vroeg aan boord, lekker slapen. Mijn handtas ging ondersteboven, ik kon de bootsleutels niet vinden! Ja, daar stonden we dan, héél, héél erg moe. Gelukkig werkten mijn hersens nog enigszins. "(De in Lemmer wonende) Theo Bontrop, die heeft een tweepersoons luchtbed." Na een belletje, inmiddels liep het tegen tien, was Theo snel ter plekke, hij heeft mij zelfs geholpen het logeerbed op te maken. Wat hebben we heerlijk geslapen, dank zij onze trouwe oud-Watergeus! (Vlak voor het slapen gaan vonden wij de reservesleutels van de boot). Inmiddels zijn we al aardig ingeburgerd en genieten we van onze nieuwe stek.

Alle Geuzen een geweldig Nieuwjaar toegewenst met heel veel vaarplezier! Helaas, de schipperse viert 13 januari haar verjaardag. Allemaal de hartelijke groeten, ook namens Joop.

Diana Meijer

Met de Nehalennia naar de Oostzee

Verslag van een avontuurlijke reis

Deel 1: Durgerdam - Hamburg

Met mijn vorige schip was ik in de tachtiger jaren drie maal naar de Oostzee gevaren om een vakantie door te brengen in Denemarken, en dat was me uitstekend bevallen. De Oostzee is door het vrijwel ontbreken van eb en vloed en getijdenstromingen een relatief gemakkelijke zee met een golvenpatroon dat een stuk rustiger is dan dat van de Noordzee. Na alle kinder- en eilandjesvakanties op de Zeeuwse wateren wilde ik er weer eens naartoe. Ik was vooral benieuwd naar de kusten van de voormalige DDR, Polen en de Baltische staten, waar je in de tijd van de Koude Oorlog niet of nauwelijks kon komen. Van veel mensen had ik gehoord dat de Hanzesteden rond de Oostzee schitterend zijn. Een reis daarnaartoe maak je echter niet in een zomervakantie van vijf weken, ik moest wachten tot mijn pensionering. Op 1 maart 2012 was het zover: ik had mijn handen vrij voor een lange reis. Omdat mijn partner pas over vier jaar met pensioen gaat, zou ik de tocht hoofdzakelijk alleen moeten maken. Ik was van plan in mei te vertrekken en eind september of begin oktober weer terug te zijn in Durgerdam.

Hoever ik zou komen wist ik niet. Corrie Oudhof en Jan van Mierlo waren in drie maanden vrijwel de hele Oostzee rondgevaren. Wellicht zou mij dat ook lukken. Ik schafte daarom alle zeekaarten en havenhandboeken aan die ik nodig had voor zo'n rondreis. Mede omdat ik grotendeels alleen zou moeten varen, moest ook het reefstelsel van mijn Victoire 933 aangepast worden. De slechte ervaringen tijdens de oversteek van Dover naar Duinkerken in de zomer van 2011, waarover ik in de Geus van afgelopen juni verslag heb gedaan, hadden me geleerd dat ik onder alle omstandigheden vanuit de kuip mijn grootzeil moest kunnen strijken en reven. Nu kon dat alleen bij de mast. Op het IJsselmeer is dat meestal niet zo'n probleem, op de Noordzee is naar voren lopen met windkracht vijf of meer bepaald geen sinecure of domweg levensgevaarlijk. Ook een kacheltje leek me geen overbodige luxe.

Verder wilde ik een transponder installeren om voor schepen met AIS zichtbaar te kunnen zijn. Willem Kooiman heeft in de december-Geus beschreven hoe je dan ook voor de thuisblijvers te volgen bent.

Nadat alle aanpassingen gerealiseerd waren, vertrok ik, samen met een tijdelijke bemanning, op 27 mei, eerste pinksterdag, uit Durgerdam. Het plan was om naar Enkhuizen te zeilen en dan via Makkum of Hindelopen door te varen naar Vlieland. Vandaaruit wilde ik via de Duitse Waddeneilanden eerst richting Hamburg varen, de eerste grote stop op mijn Hanzestedentrip. Het weer was schitterend, maar de wind was pal tegen, waardoor we niet verder dan Marken kwamen. De volgende dag was het weer ideaal zeilweer en zetten we koers naar Enkhuizen, dat precies bezeild was. Voor Volendam gebeurde er echter iets vreemds. Het dieptealarm, ingesteld op 2,2 meter, ging af en de dieptemeter gaf aan dat het maar 1,5 meter diep was terwijl het volgens de kaart minstens 3 meter diep moest zijn. We hadden op de Gouwzee, berucht om zijn waterplanten, even buiten de geul gevaren. De kiel steekt 1,45 meter en het oog van de dieptemeter zit achter de kiel. Hing er misschien onder het oog een sliert van een waterplant die aan de kiel was blijven zitten? Omdat er aan de snelheid van het schip niets viel te merken, besloten we door te zeilen naar Enkhuizen en daar te kijken of we door middel van een aantal manoeuvres op de motor de mogelijke waterplant los konden krijgen. Na de passage van de sluis namen we op een rustig plekje in het Krabbersgat de proef op de som. Een paar rondjes draaien leverde echter weinig op. De dieptemeter bleef 1,5 meter aangeven. Alleen als we hard achteruit voeren gaf hij soms even niets aan, wat te wijten kon zijn aan luchtballen in het naar voren stromende schroefwater. Hing er werkelijk iets aan de kiel of was er iets mis met de dieptemeter? Ik hoopte op het eerste, maar vreesde het laatste. De enige manier om hier achter te komen was het schip de volgende dag even uit het water te laten halen.

Toen we aangemeerd lagen op mijn favoriete plekje aan de Dijk in Enkhuizen, zag ik dat er aan de overkant een kraan op de wal stond. Het eerste wat ik de volgende morgen deed was daar vragen of mijn schip opgetakeld kon worden. Dat was geen probleem, ik moest alleen even mijn achterstag losmaken. Helaas, er hing niets aan de kiel.

Hoogstwaarschijnlijk was er dus iets mis met mijn dieptemeter. Ik kreeg het telefoonnummer van de regionale dealer van Raymarine, H2O in Medemblik. De H2O-man vertelde me dat hij het verschrikkelijk druk had, maar wel kans zag om de volgende morgen langs te komen. Stipt op de afgesproken tijd was hij aan boord. Hij koppelde mijn receiver los van het klokje en verbond dat met een receiver die hij zelf had meegenomen. Door die naast de boot in het water te laten zakken konden we zien hoe het klokje reageerde. Helaas gaf het weer niet de juiste diepte aan. De dieptemeter verkeerde duidelijk in de terminale fase. Aangezien ook de andere instrumenten hoogbejaard waren, adviseerde de H2O-man me om een pas door Raymarine ontwikkeld multifunctioneel instrument aan te schaffen dat zowel de diepte, de windsnelheid en de snelheid van de boot kan weergeven. Op de plaats waar het schoepenradje van het log zit, zou dan een combi van dieptemeteroog en schoepenradje komen. Ik had me er altijd al over verbaasd dat het oog van de dieptemeter achter de kiel zat in plaats van ervoor. Mede daardoor was ik op de Oosterschelde eens op een zandbank gelopen terwijl de dieptemeter 8 meter aangaf. De kans op dit soort vastlooptijden zou nu een stuk kleiner worden. Om alles te installeren moest het schip anderhalve dag op de kant staan. Dat kon helaas pas een week later, bij Regatta Center Medemblik.

Ik besloot van de nood een deugd te maken en eens wat plaatsen te bezoeken waar ik niet zo vaak kwam omdat ze voor een weekendtochtje vanuit Durgerdam net te ver weg liggen. Dolgraag wilde ik de Hanzesteden om de Oostzee zien, maar nu had ik de tijd om eerst een bezoekje te brengen aan Kampen, eertijds Nederlands belangrijkste Hanzestad. Aan het eind van de middag meerde ik aan in het gastenhaventje bij het oude stadscentrum, waar een replica van een Kamper Hanzekogge te bewonderen valt en middeleeuws vissershutje is nagebouwd. De volgende dag miezerde het van 's morgens tot 's avonds, ideaal weer dus om het museum en het oude stadhuis te bezoeken en daar de schitterende Schepenzaal te bewonderen. Met de trein reisde ik de volgende morgen naar Zwolle, waar het net markt was. Ook hier viel weer veel oud stedenschoon te bewonderen. De dag daarna, op weg naar Urk, deed zich alweer een elektronikaprobleem voor.

Stond de marifoon op volumestand zeven of acht terwijl ik luisterde naar het weerbericht, dan viel hij even uit en ging dan weer verder op stand vier. Als je in de kuip zit is dat vervelend, omdat je net niet meer kan verstaan wat er wordt gezegd. Willem Kooiman had een jaar of zes geleden ditzelfde probleem al eens verholpen. Er bleek toen een verbinding gecorrodeerd te zijn. Ik belde hem op en dinsdagmiddag kwam hij op de motor naar Enkhuizen. Ook nu leek corrosie weer de oorzaak te zijn.

Nadat de marifoon het weer goed deed en Willem ook nog een kapotte lamp gerepareerd had, zeilde ik met een lekkere zuidenwind richting Medemblik. De ontvangst in de haven van het Regatta Center was niet al te hartelijk. Toen ik de havenmeester vroeg of ik bij de kraan kon liggen omdat mijn boot de volgende morgen op de wal zou worden gezet, was zijn reactie: "Daar weet ik niets van". De H2O-man had blijkbaar niet de moeite genomen om hem op de hoogte te stellen en kreeg dan ook de volgende morgen de nodige verwijten naar zijn hoofd geslingerd. Het schip werd uit het water getakeld en de H2O-man ging druk aan de slag met stekkertjes, snoertjes en soldeerbout. Omdat ik hem toch alleen maar voor de voeten liep, kon ik mooi een wandelingetje maken door Medemblik en een bezoek brengen aan kasteel Radboud, de middeleeuwse dwangburcht van waaruit de Hollandse graven de opstandige Westfriezen onder de duim probeerden te houden.

Aan het eind van de middag was alles geïnstalleerd en liet de H2O-man mij trots zien wat dit fantastische apparaat allemaal kon. Ik was diep onder de indruk, maar wilde toch vooral weten of het ook kon waarvoor ik het in de eerste plaats had aangeschaft: de diepte meten en de snelheid door het water aangeven. Het eerste konden we direct testen en voor het tweede klom de H2O-man naar beneden om aan het schoepje van het log te draaien terwijl ik op de meter keek. Helaas, die gaf alleen 0 knopen aan, hoe hard er ook werd gedraaid. Ik probeerde het ook nog eens, maar zonder resultaat. Gek genoeg telde het klokje wel de afstanden op die het schip door het water gelopen zou hebben. Het humeur van de H2O-man verslechterde zienderogen en het apparaat werd weer gedemonteerd en meegenomen naar de werkplaats. De volgende morgen vertelde de monteur dat er aan het apparaat

hoogstwaarschijnlijk niets mankeerde, maar dat er wellicht ergens een fout in het seataalk-systeem zat. De gegevens over de snelheid kreeg het nieuwe apparaat nog via het oude klokje van het log. Toen de H2O-man dat had afgekoppeld werd de snelheid wel correct weergegeven. Ook dat klokje had dus blijkbaar zijn beste tijd gehad.

De kit rondom de nieuwe receiver was voldoende uitgehard en het schip kon weer het water in. Daar konden we nog eens testen of alles goed functioneerde. Zo te zien waren er geen problemen meer en de H2O-man overhandigde mij de rekening, die vanwege al het gedoe met het log behoorlijk gepeperd was geworden. Nadat ik betaald had, zeilde ik richting Makkum, flink wat euro's lichter maar opgelucht dat alles nu goed functioneerde. Gelukkig maar dat dit probleem zich aan het begin van mijn reis had voorgedaan en niet ergens in een ver Baltisch land waar wellicht nauwelijks Raymarine-monteurs te vinden waren. De wind was ideaal, zuidelijk vier, maar het weerbericht kondigde de komst van een zich uitdiepend lagedrukgebied aan, met een zeer actief onweersfront dat nu boven Noord-Frankrijk lag. De cirrus werd al dikker en bij het invaren van de haven vielen de eerste druppels. Na zonsondergang barstte het onweer los en begon het stevig te waaien, steeds harder, de volgende morgen gaf de windmeter zelfs windkracht acht aan. Gelukkig lag ik goed afgemeerd met de kop in de wind, in een box van de gemeentehaven. De hoge scheepsbouwloods zorgde voor een windtunneleffect zodat lopen over de kade ertegenover bijna onmogelijk was. Ik was blij dat ik daar niet lag aangemeerd.

De volgende dag stond er nog een dikke windkracht zeven, maar de dag erna waren de omstandigheden uitstekend voor de tocht naar Vlieland: westenwind kracht 3 met een lekker zonnetje en hoog water omstreeks het middaguur. Meestal zeilend, maar zo nu en dan op de motor, voer ik in een uur of vijf via het wantij van de Inschot naar mijn bestemming. Helaas keerde het probleem met de marifoon weer terug. Nadat een monteur op Vlieland ernaar gekeken had maar niets kon vinden, besloot ik het erbij te laten. Het zendvermogen was goed en als ik in de kuip mee wilde luisteren kon ik altijd nog mijn handmarifoon gebruiken. De volgende dag wilde ik richting Borkum varen, een tocht van ruim zestig mijl. Helaas stond er een dikke windkracht vijf uit het noordoosten, zodat

ik besloot om niet te gaan zeilen maar op mijn vouwfiets lekker het eiland rond te fietsen. De dag erop was de wind naar het noorden gedraaid en afgenomen tot ruim vier, een uitstekende gelegenheid om boven de Waddeneilanden oostwaarts te varen. Om een uur of tien 's morgens, toen er nog een sterke ebstroom in de Vlie stond, vertrok ik. Vanwege het wind-tegen-stroomeffect stond er een erg vervelende korte maar ook hoge golfslag. Het schip ploegde er aan de wind met een kleine zes knopen prima doorheen, maar toen ik even de kajuit in moest om wat eten te pakken, brak het zweet me uit. Zeeziekte terwijl ik nog vele mijlen te gaan had, was bepaald geen aantrekkelijk vooruitzicht, dus zo snel als ik kon haastte ik me weer naar buiten. Toen ik eenmaal het zeegat uit was en het schip ruim aan de wind stabiel op koers lag, verdween het voorstadium-van-zeeziektegevoel volkomen en kon ik in de luwte van de buiskap lekker een boek lezen. Ik was weer helemaal aan het zeezeilen gewend. Het was ongelooflijk helder, maar veel viel er niet te zien. Over de noordelijke horizon schoof zo nu en dan een dekhuis of schoorsteen van een koopvaardijsschip en aan de randen van zandbanken in de zeegaten scharrelde soms een vissersschip. Een groot Noors jacht liep langzaam op me in en passeerde me boven het oosten van Terschelling. De bemanning zwaaide uitbundig. Een uurtje later werd ik ingelopen door een groot Fins jacht, maar daarvan had de bemanning blijkbaar andere dingen aan het hoofd dan het groeten van een eenzame Nederlandse zeiler.

Toen ik om een uur of half vijf Ameland bijna gepasseerd was moest ik beslissen: doorvaren naar Borkum of afslaan naar Lauwersoog en dan de volgende dag verder varen. Het laatste zou me een dag extra kosten. Doorvaren zou betekenen dat ik boven Rottum flink stroom tegen zou krijgen en wellicht niet voor donker in de haven zou zijn. Tijdens de vakantie-reizen naar Denemarken was ik zonder problemen Borkum twee maal in het donker binnen gelopen en dat was nog in het plotterloze tijdperk. Nu moest dat, met plotter, toch ook lukken. De wind was zeer gunstig en het schip liep over de grond nog steeds ruim zeven mijl. Ik besloot daarom door te varen. Het gedoe met mijn dieptemeter en het verwaaid liggen hadden me al genoeg tijd gekost. In het Huibertgat kreeg ik inderdaad behoorlijk stroom tegen en zakte de snelheid over de

grond tot een kleine vijf mijl. Vijfentwintig jaar geleden lagen hier overal groene en rode tonnen, nu alleen midvaarwaterboeien. Bij het naderen van de Eems was het behoorlijk uitkijken geblazen. Scheidingstonnen ontbraken en op de kaart stond bij de zandbanken aan de noordzijde "zeer veranderlijk". Er waren geen midvaarwaterboeien meer en er lag ook nog een drempel. Op de plotter kon ik gelukkig zien hoe ik moest koersen om de meest ondiepe plekken te omzeilen. Desondanks kwam ik toch nog even in wat lichte grondzeeën terecht. Het schip schudde en schommelde behoorlijk en rondom was er niets anders dan schuim te zien, maar gelukkig had ik nog ruim een meter water onder de kiel.

Eenmaal op de Eems moest ik nog een mijl of vijf zuidoost varen. Het was inmiddels al aardig donker geworden. Mijn bedoeling om de uiterste westzijde van het vaarwater aan te houden en dan ter hoogte van de aftakkingsgeul naar de haven het vaarwater over te steken. Vlakbij de groene boeien lag echter een helverlicht schip dat ik al had zien liggen toen ik nog in het Huibertgat voer. Lag het voor anker, voer het langzaam of was het moeilijk manoeuvreerbaar? Door felle lampen was de navigatieverlichting niet goed te zien. Uiterste stuurboordzijde van het vaarwater aanhouden en het schip aan bakboord passeren leek mij het veiligst, maar toen ik het schip naderde kwam er ineens beweging in en leek het frontaal op me af te varen. Er zat niet veel anders op dan de steven te wenden en hard noordoost te varen. Mijn plotselinge koerswijziging werd dankzij Marinetraffic ook door het thuisfront opgemerkt, want mijn vriendin SMS'te me de volgende dag: "Ik zag je gisteravond om 23.00 uur nog bij Borkum varen. Je veranderde ineens van koers. Waarom was dat?"

In dit soort omstandigheden loop je tegen de beperkingen van het alleen varen op. Had ik bemanning bij me gehad, dan had die via de AIS-functie van de plotter het schip kunnen identificeren, kunnen zien wat het op die plaats deed en desgewenst de marifoon kunnen pakken om te vragen wat het van plan was. Maar als je al je aandacht nodig hebt om te bepalen waar je bent en welke koers je moet varen, de scheepvaart goed in de gaten moet houden en ook nog scherp op moet letten dat je niet tegen een onverlichte boei opknalt, is dat te veel van het goede. Ik was blij dat ik op de plotter precies kon zien waar ik was, maar in het

donker had het ook een nadeel. Als ik erop had gekeken duurde het weer even voor mijn ogen gewend waren aan de duisternis. Mede daardoor zag ik vrij laat dat er schuin voor de boot een onverlicht kardinaalboeitje lag dat ik ten westen moest passeren terwijl ik ten oosten ervan voer. Gelukkig ging alles goed en lag ik om ongeveer half een keurig afgemeerd, maar ik nam me voor om de rest van de reis niet meer in het donker havens aan te lopen.

Mijn eerste ervaring op Duitse bodem was zeer goed en dat zou tijdens mijn verblijf in Duitsland bijna altijd zo blijven. Toen ik 's morgens mijn havengeld wilde betalen en de zeer vriendelijke havenmeester vertelde dat ik na twaalf was aangemeerd, vertelde hij me lachend dat ik dan niets verschuldigd was. Over de Noordzee zeilde ik, met een lekker noordenwindje en volop zon, naar Norderney. 's Avonds begon de barometer behoorlijk te dalen en de volgende morgen plensde het van de regen. Het weerbericht van de Nederlandse Kustwacht was in Borkum nog goed te ontvangen, maar hier was ik aangewezen op het marifoonweerbericht van de Deutsche Wetterdienst, een toonbeeld van Duitse 'Gründlichkeit'. De aankondiging begint met een leuk welkomstmelodietje, waarna de voorlezer alle luisteraars hartelijk begroet. Na de eventuele wind- of buienwaarschuwingen, die aan het eind van het weerbericht nog eens herhaald worden, volgt een zeer uitgebreide beschrijving van de weersituatie van de Atlantische Oceaan tot Nova Zembla, tijdens mijn hele reis door de Duitse wateren helaas bijna altijd beginnend met "ein Tief" (=lagedrukgebied). Van ieder hoge- of lagedrukgebied wordt precies aangegeven wat de luchtdruk is, in welke richting het zich begeeft en wat de positie en luchtdruk over twaalf uur zullen zijn. Alles wordt voorgelezen op dicteersnelheid, zodat je zelf een weerkaartje kunt maken. Daarna volgen de weersverwachtingen voor de komende twaalf uur voor het Kanaal, alle delen van de Noordzee, het IJsselmeer en alle delen van de Oostzee. Vervolgens worden er voor de komende twaalf en vierentwintig uur zeer gedetailleerde weersverwachtingen voor alle Duitse kustgebieden gegeven, gevolgd door een globale weersverwachting voor de Noord- en Oostzee voor de dag erna. Alsof dit nog niet genoeg is vertelt de voorlezer ook nog hoeveel millimeter neerslag per vierkante meter er zal

vallen als er zware buien verwacht worden. Aan het eind kun je de marifoon pakken en hem vragen stellen. Daarvoor moet overigens wel betaald worden. Soms leest hij ook nog een komisch verhaaltje of een gedicht voor. Je moet er wel twintig minuten voor uittrekken, maar dan weet je ook wat. Wat een verschil met het weerbericht van de Nederlandse Kustwacht met de wat bekakte computerstem!

Het weerbericht voorspelde buien met veel regen en windstoten tot mogelijk acht beaufort. Tussen de middag begon de barometer echter te stijgen, de zon brak door en boven de Noordzee klaarde het helemaal op. Ik besloot het erop te wagen en richting Wangeroog te varen. Op zee was het prachtig zomerweer, maar boven land ontwikkelden zich grote stapelwolken. Omdat er niet veel wind stond zou doorvaren naar Wangeroog te lang duren en verlegde ik mijn koers naar Langeoog. In het zeegat tussen Langeoog en Baltrum kreeg ik een tropische bui over me heen waarbij het zicht niet meer dan een meter of twintig was, maar de wind viel helemaal weg. Toen de bui oostwaarts trok en beschenen werd door de namiddagzon vormde zich een schitterende regenboog. Een zeehond kwam vlakbij de boot een kijkje nemen en keek me aan alsof hij wilde zeggen: "Dat was een lekker buitje schipper". Bij de havenmeester, die vloeiend Nederlands sprak en lid bleek te zijn van de Stichting Behoud Hoogaars, kon ik voor de volgende morgen lekkere broodjes bestellen, een service die je vaak in Duitse havens aantreft. De volgende twee dagen benutte ik om op mijn vouwfietsje het eiland te verkennen en inkopen te doen. Vanwege de windwaarschuwingen en het overtrekken van een onweersfront was doorzeilen niet verantwoord.

De dag erna was het ideaal weer om door te varen naar Wangeroog. Ik wilde dat over het wad doen, maar dan moest ik over twee wantijen heen. Als ik twee uur voor hoog water zou vertrekken, was dat volgens de havenmeester geen enkel probleem. Varend over de Duitse Waddenzee besepte ik hoe verwend wij in Nederland zijn wat betreft betonning. Behalve op de drukke vaarwegen liggen er in Duitsland in het algemeen veel minder boeien dan bij ons. Een Duitse buurman die ik later in Denemarken ontmoette, grapte: "In Nederland loop je een grotere kans om tegen een boei op te varen dan vast te lopen". Groene boeien en lichtboeien ontbreken vaak en langs de geultjes staan meestal

maar aan één zijde prikken. Het geultje naar de haven van Wangeroog had alleen maar aan bakboord prikken. Als solozeiler moet je in havens niet voor verrassingen komen te staan. Ik zorg daarom altijd dat ruim voor het invaren de zeilen gestreken zijn, de willen overboord hangen en de voor- en achterlijnen zo over de railing hangen dat ze zowel voor mijzelf als voor mensen op de wal of op andere schepen direct pakbaar zijn. Ook nu was dat het geval, maar bij het indraaien van het havengeultje zag ik dat de een van de voorlijnen niet helemaal goed lag. Ik zette het roer daarom even op de stuurautomaat en liep snel naar voren om de lijn goed te leggen. Toen ik daar was gearriveerd, ging echter het dieptealarm af. Shit, ik zat toch te veel naar stuurboord, hoewel het groene havenlicht, ongeveer tweehonderd meter verderop, nog zeker twintig meter naar stuurboord stond. Snel naar achteren dus, maar het was al te laat, het schip zat vast en dat terwijl het afgaand tij was! Met vol gas probeerde ik het schip naar bakboord te draaien. Dat lukte wel, maar veel beweging zat er verder niet in. Snel rolde ik de genua uit en zette hem bak om de boot wat helling te geven. Het effect was helaas nihil, de boot zat muurvast, ik was bezig in het zicht van de haven te stranden. Ik zag daar wel een reddingsboot liggen, misschien kon die me met een sleepje uit mijn benarde positie verlossen. Via kanaal 16 probeerde ik hem te bereiken, maar er werd niet gereageerd. Later begreep ik waarom: ik had in de haast niet de rode knop met het cijfer 16 ingetoetst, maar de toetsen 1 en 6. Stom natuurlijk.

Het was nu ongeveer half drie en vannacht om een uur of een was het weer hoog water. Er dus zat niets anders op dan hier nog een uur of negen te wachten tot het schip weer voldoende water onder de kiel had. Ik had vanmiddag graag een fietstochtje over het eiland willen maken, maar dat kon ik nu wel vergeten. Meer dan afwachten kon ik voorlopig niet doen. Nadat ik de motor had uitgezet en de genua weer had ingerold, zette ik een pot thee en ging in de kuip een boek lezen. Na een half uurtje begon het schip wat te hellen en na een uur kon ik de bodem al zien. Stenen die de huid zouden kunnen beschadigen of kraken lagen er zo te zien gelukkig niet. Ik zag alleen zand. Wat me opviel was dat het water hard richting de geul stroomde en daarbij dwars op de kiel botste. Rondom de kiel stroomde het daarom nog harder. Daardoor werd er veel

zand meegevoerd en vormde zich rond de kiel een soort badkuip waarin het schip snel wegzonk. Het helde daarom veel minder sterk dan ik verwacht had. Nog een uur later begon alles droog te vallen en kon ik via het vrijboord dat op het zand steunde overboord stappen en een wandelingetje rond het schip maken. Ik zag dat er aan de stuurboordzijde van het havengeultje ook prikken hadden gestaan, maar daarvan waren nog slechts stompjes over. Nog een geluk dat het schip daar niet met zijn vrijboord was opgekomen. Nadat ik wat foto's had gemaakt pakte ik een kampeerstoel en zette die aan de lijzijde van het schip, waar ik lekker uit de wind en volop in de zon en met een pilsje onder handbereik, mijn boek uit kon lezen. Mijn enige metgezellen waren een paar steltlopers en een eenzame meeuw. De reddingsboot voer ook nog even langs. De bemanning zag dat het goed met me ging en zwaaide vriendelijk. Hoewel het enige acrobatiek vergde, slaagde ik erin om een eenvoudige maar voedzame maaltijd te bereiden en die op de zandplaat te verorberen. Net zo snel als het water van de plaat af was gestroomd, stroomde het weer terug. In een oogwenk stond alles onder water en ik moest me haasten om mijn stoel, boek en bierglas nog met droge voeten op het schip te krijgen. Toen het een uur of elf was begon het schip weer te bewegen en om half twaalf startte ik de motor. Direct wegvaren ging nog niet, maar na wat gehobbel over het zand bereikte ik het havengeultje en lag ik tien minuten later veilig afgemeerd. Het klinkt misschien gek, maar ik had deze ervaring niet willen missen. Een fietstochtje maken over het eiland kon altijd nog, maar stranden in het zicht van de haven is toch iets unieks, althans dat hoop ik.

De volgende morgen was ik weer vroeg uit de veren, want om in Cuxhaven te komen had ik de vloedstroom nodig. Op de Elbe, en zeker voor Cuxhaven, staat zo'n harde stroom dat ertegenin varen vrijwel zinloos is. Ik herinner me nog dat we vijftwintig jaar geleden vlakbij Cuxhaven stroom tegen kregen en toen over de laatste driehonderd meter een uur deden. Om half zeven ging de wekker en een half uurtje later voer ik, met nog een klein beetje afgaand tij, de haven van Wangeroog uit. Bij het wegvaren merkte ik hoe ondiep het hier was geworden. Het dieptealarm ging voortdurend af en ik moest zo nu en dan door het slib heen ploegen om naar buiten te komen. In het zeegat

tussen Wangeroog en Spiekeroog stond al een lichte vloedstroom. Alhoewel ik mijn koersen nauwkeurig had uitgezet en op de plotter goed kon zien waar ik was, was de navigatie hier niet eenvoudig vanwege de spaarzame betonning en ondieptes. Op het meest ondiepe gedeelte lagen alleen een paar rode tonnen. Een paar maal ging het dieptealarm af en raakte ik zelfs even de bodem, hoewel de tonnenlijn toch een klein beetje stuurboord van me lag en waar ik voer meer dan twee meter water zou moeten staan. Gelukkig stond er weinig wind en was er nauwelijks deining, maar met windkracht vier of meer was dit zeegat levensgevaarlijk. Ik besloot hier niet meer te komen.

Op de Noordzee kwam er wat wind. In rap tempo stak ik de Jade- en Wesermond over en voer ik de Elbe op. Omstreeks half twaalf was ik al in Cuxhaven. Na getankt en geluncht te hebben, had ik de hele middag de tijd om mijn reis naar Hamburg voor te bereiden. De afstand was ruim vijftig mijl en de vraag was of ik die in een ruk kon overbruggen. Ik moest dus weten hoe hard ik gemiddeld moest varen, wanneer ik stroom mee zou hebben en tegen zou krijgen en welke havens ik eventueel binnen zou kunnen lopen als zou blijken dat de afstand te lang was. Tussen Cuxhaven en Hamburg liggen behoorlijk wat havens, maar veel ervan zijn getijdehavens of kunnen alleen binnengelopen worden via sluisen die maar beperkt bediend worden. Na het nodige reken- en uitzoekwerk was het duidelijk: als ik de volgende dag om twaalf uur zou vertrekken zou ik tot 's avond zeven uur stroom mee hebben. Alle potentiële tussenhaven, met de tijden waarop ik ze binnen kon lopen en de dag erna weer uit kon varen, noteerde ik in mijn logboek.

Om kwart voor twaalf voer ik de haven uit. Helaas was de wind pal tegen, zodat ik het hele traject zou moeten motoren. Eerst had ik nog een klein beetje stroom tegen, maar na een uur begon de vloed goed door te zetten en liep ik ruim acht mijl over de grond. Met deze snelheid zou ik waarschijnlijk in één ruk naar Hamburg kunnen varen. De Elbe is een brede rivier, te vergelijken met de Westerschelde, met aan beide zijden dijken waarop schapen grazen. De scheepvaart is tot Brunsbüttel



Gestrand bij Wangeroog.

zeer intensief, maar de meeste schepen gaan daar de sluis in van het Noord-Oostzee-kanaal. Ook voorbij Brunsbüttel blijft de rivier erg breed. Soms liggen er beboste eilanden en langs de oevers zijn veel natuurgebieden. Industrie is er alleen bij Freiburg, halverwege Cuxhaven en Hamburg.

Zo ´n zes kilometer voor Hamburg versmalt de rivier zich en maken de dijken aan de noordoostoever plaats voor heuvels waarop een soort `Wassenaar aan de Elbe` met paleisachtige villa`s ligt.



‘Wassenaar aan de Elbe’

De bewoners hebben bepaald geen slecht uitzicht. Ze zien de zeeschepen voor de deur varen en kijken uit op de natuurgebieden aan de andere oever. Het werd hier ook steeds drukker. Er varen veel ponten, de meeste parallel aan de oever, waar om de vijfhonderd meter een aanlegsteiger ligt. Omdat het een mooie zomeravond was, werd er

ook druk met open bootjes gezeild en met speedboten gevaren. Op een gegeven moment maken de natuurgebieden aan de stuurboordzijde plaats voor industriegebieden. Ik passeerde een gigantische fabriek van Airbus, daarna voer ik langs scheepswerven en havens en schuin voor me zag ik de kerktorens en gebouwen van Hamburg al opdoemen. Het werd hier nog drukker, vooral met rondvaartboten die vaak onverwacht vanuit een haven of zijkanaal de rivier opvoeren. Daartussendoor voer ook nog een groot vrachtschip, vergezeld van een paar sleepboten en een loodsboot die voor een behoorlijke deining zorgde. Ondanks de drukte lukte het me om een paar foto's te maken, maar het was hier behoorlijk uitkijken geblazen. Een keer had ik pas na een geluidsein in de gaten dat er vlak achter me een rondvaartboot zat die me wilde passeren. Mijn doel was de Hamburg-City-Sporthafen, in het centrum van de stad. Nadat ik een grote driemaster was gepasseerd die als museumschip voor het stadscentrum ligt afgemeerd, zag ik de jachthaven. Ik wachtte even totdat een paar binnenvaartschepen me gepasseerd waren en draaide toen vol gas de rivier over. Even na zevenen, precies voordat ik stroom tegen zou krijgen, voer ik een box binnen. Mijn lijnen werden aangepakt door een vriendelijke, praatgrage Duitser, die in de box naast me bivakkeerde in een in Nederland gebouwde motorkruiser die hij als een soort pied-à-terre gebruikte. De reis had veel langer geduurd dan ik gepland had, maar na alle elektronica-ellende, het verwaaid liggen in Makkum en Langeoog en de stranding bij Wangeroog, was ik blij dat ik na bijna vier weken mijn eerste grote stop had bereikt. Hoe mijn reis verder verliep, zal ik in de volgende Geus vertellen.

Jaap van der Harst



De Hamburg-City-Sporthafen ligt aan de overkant, nu snel de rivier over.



Het museumschip voor het stadscentrum van Hamburg.



Ruime sortering van watersport artikelen

Watersport Oost
Middenweg 105-107
1098 AH
Amsterdam
Tel :020 - 6946 042
Fax :020 - 6945 595
www.watersportoost.com
info@watersportoost.com

Leden van de W.S.V. de Watergeuzen
10 % korting

openingstijden :

Dinsdag t/m Vrijdag 9.00 - 18.00
Zaterdag 9.00 - 17.00
Zondag en Maandag gesloten
's winters halfuur eerder gesloten

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** 



Mobiele Boten Service

uw watersportspecialist op locatie!

Onderhoud	Installatie
Reparatie	Pechhulpservice
Levering accessoires en onderdelen van alle merken	Motortechnische aankoopkeuring

Internet: www.mobielebotenservice.nl
E-mail: info@mobielebotenservice.nl
Tel: 06-41361080

 **VETUS** **MAXWELL** **MAREX**