

*

"De Geus" september

2013

1

DE GEUS

Jaargang 87 nr. 4

September 2013

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 4** *Bestuur en Commissies*
- 5** *Van de redactie*
- 6** *Simon zegt...*
- 6** *Van de bestuurstafel*
- 9** *Officiële mededelingen*
- 9** *In memoriam Cornelis Nootboom*
- 11** *Hellingschema*
- 14** *Werkplicht Vinkeveen*
- 14** *Nacht van Neptunus*
- 16** *Vlagvertoon in crisistijd*
- 17** *Reisverslag: De veenvaart*
- 23** *Buitenboordmotor pleite*
- 24** *Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee*



Van de redactie

Beste Geuzen,

De redactie hoopt dat jullie hebben genoten van het prachtige zomerweer en mooie tochten hebben gemaakt. Blijkens het reisverslag van Jan Kors geldt dat zeker voor hem en zijn partner. Verder vinden jullie in deze Geus een instructief stukje van Jan van Mierlo over het besparen van geld bij de aanschaf van buitenlandse gastenvlaggetjes en een stukje van Willem Kooiman. Helaas is het dievengilde weer eens actief geweest in Durgerdam en heeft daar zijn buitenboordmotor meegenomen. Willem blijkt zich opmerkelijk goed in te kunnen leven in de motieven van de daders. Of is het ironie? Je mag het zelf uitmaken. Het laatste deel van het verslag van de Oostzeereis die ik verleden jaar maakte, staat ook in deze Geus.

Dat het vaarseizoen zijn einde begint te naderen blijkt uit het hellingschema voor de haven aan de Diemerzeedijk en het stukje over de werkplicht en de winterstalling in Vinkeveen. Wat het bestuur ons meldt valt te lezen in Van de Bestuurstafel. Verder bevat deze Geus uiteraard de Officiële Mededelingen en helaas ook een droevig bericht: een in memoriam bij het overlijden van ons oud-bestuurslid Cornelis Nooteboom. In het midden van deze Geus zijn de notulen van de laatste ledenvergadering tussengevoegd.

Vanaf de Deense wateren, waar ik op het moment dat ik dit redactiestukje schrijf nog vertoef, wens ik jullie veel leesplezier toe.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Die zomer leek wel
eindeloos..... en het
hellingwerk is dat ook

Simon Watergeus
havencommissaris



Van de bestuurstafel

Het voorjaar was koud, de zomer is nog steeds mooi, maar het winterseizoen nadert. De plannen voor het volgende seizoen worden al besproken. Maar voor het zover is moet er nog veel gebeuren. Het schip behoeft onderhoud. Maar voor het zover is. En daar gaat het dit keer vooral over.

In de Algemene Vergadering zijn ruimere termijnen vastgesteld voor het aan- en afmelden voor de winter- en zomerstalling. Ik weet niet of het daardoor komt, maar de winterberging is volgeboekt en de indeling en het hellingschema zijn nu al af. Iedereen kan zich ruim op tijd voorbereiden voor het hellingen en het onderhoud van het schip.

Hellingen is een van de echte groepsactiviteiten in de vereniging, samen met de andere groepsleden worden de schepen op het droge gezet. Het is ook een verantwoordelijke activiteit die alleen maar in goede samenwerking tot een goed einde kan worden gebracht. Voorkom irritaties door op tijd aanwezig te zijn. Zorg dat het soepel verloopt door alle materialen op orde te hebben en zorg dat alle vragen van tevoren

beantwoord zijn. Dus niet op de dag van het hellingen nog de onderstopping bij elkaar zoeken, de mast strijken of de preekstoel verwijderen. Weet waar de balken in de hellingkar moeten. Bedenk ook dat het afspuiten van het schip gebeurt in de tijd van de hele groep. Beperk de afspuittijd dus tot een minuut of tien, dan is het onderwaterschip nog niet spic en span, maar dat komt wel in je eigen tijd. Dit is niet alleen een kwestie van zorgvuldigheid tegenover de andere groepsleden, efficiënt werken voorkomt ook vermoeidheid en het maken van fouten en bevordert daarmee de veiligheid.

Veiligheid is ook een belangrijk criterium bij het zoeken naar een verbetering van het hellingsysteem. Het uitgangspunt dat iedereen zelf verantwoordelijk is voor de onderstopping van zijn boot heeft tot constructies geleid die de toets van de kritiek op het punt van veiligheid niet kunnen doorstaan of tot constructies die in de zomer en in de winter zeer veel meer ruimte innemen of onhanteerbaar zwaar zijn. Het is daarbij ook de vraag of de huidige grote vrijheid nog verantwoord is nu veiligheid en milieu meer dan ooit ook een verantwoordelijkheid van de vereniging zijn. We zijn er nog lang niet uit, maar het is goed te weten dat eraan gewerkt wordt.

Maar voordat we kunnen hellingen is het belangrijk eerst opruiming te houden. Een rondgang door de loods laat veel zaken zien die soms onverantwoord zijn of op zijn minst verbetering behoeven. Er staan gevaarlijke ladders en schragen, kisten van mensen die reeds overleden zijn, spullen die geen eigenaar kennen en wellicht nog wel een keer gebruikt zouden kunnen worden, maar hoogstwaarschijnlijk nooit zullen worden. Het is tijd voor een grote schoonmaak, waarbij zo ongeveer alles van de kant gaat en het nodige een andere plaats krijgt of wordt weggegooid. Zorg dus dat alles van een naam voorzien wordt, overleg van tevoren met de havencommissaris en kom minimaal op een van de twee opruimingsdagen: zaterdag 21 september en zondag 6 oktober. Uitgangspunt bij de inrichting is dat in de loods eigendommen van de vereniging en onderstoppingen en werkkisten voor schepen in de winterberging staan. Daarnaast is er beperkte ruimte voor andere werkkisten en zaken als masten, dat alles voorzien van de naam van de

eigenaar, na overleg met de havencommissaris. Of alles klopt, kunt u zien aan de factuur die u van onze onvolprezen penningmeester krijgt.

De winterberging krijgt erg veel ruimte, dat betekent niet dat er in de andere havens niets gebeurt, integendeel. Theo is hard aan de slag om een nieuwe clubgebouw in Vinkeveen neer te zetten. De eerste plannen zien er veelbelovend uit, al kan ik nog geen details geven. Zodra die er zijn komt er een extra algemene vergadering om de plannen aan de leden voor te leggen.

In Durgerdam is de situatie minder duidelijk. De dijkverzwaring komt, maar met name over de uitvoering is nog niet veel bekend noch over de gevolgen voor de haven en voor de vereniging tijdens en na de aanleg.

Er gebeurt veel, ik hoop dat iedereen toch nog even kan genieten van mooie vaardagen in september en oktober.

André van Oostveen

Officiële mededelingen september 2013

Aangemeld als lid:

Tori van Oostveen

Overleden:

de heer C. Nootboom

In memoriam: Cornelis Nootboom

De eerste bestuursvergadering met Cornelis Nootboom zal me nog lang heugen. De stemming in het bestuur was tot het nulpunt gedaald. In dezelfde algemene vergadering waarin Cornelis gekozen was, werden ook de plannen voor een nieuwe loods afgestemd. Een paar jaar bestuurswerk kon zo in de prullenbak en zicht op een oplossing voor de bouwvallige loods was er niet. De discussie ging er allereerst over of we nog wel zin hadden om door te gaan. Het uiteindelijke besluit om de vereniging niet te laten vallen werd aanzienlijk vergemakkelijkt door het positieve aanbod van Cornelis om de verantwoordelijkheid voor de loods op zich te nemen.

En hij deed dat op zijn eigen degelijke manier. Hij bracht mensen bij elkaar, formeerde een commissie, overlegde met adviseurs en aannemers en dat alles met een tomeloze energie, groot doorzettingsvermogen en veel deskundigheid. Cornelis kon bogen op veel ervaring, opgedaan bij de nieuwbouw van de Theaterschool in

Amsterdam, Hij was gepokt en gemazeld, maar dat ook een veel kleiner project als het slopen van een deel van de loods en het verharden van het buitenterrein zou vereisen dat hij zich nog een paar keer opnieuw moest uitvinden, zoals hij dat noemde, had hij niet voorzien. Het tekent zijn betrokkenheid dat hij nooit het bijltje erbij heeft neergegoid. Hij had de verantwoordelijkheid op zich genomen, hij rondde het af en van het resultaat genieten we nog iedere dag.

Cornelis was een enthousiast watersporter, hij had eigenhandig een houten sloep tot zeilsloep verbouwd en in de zomer voer hij ermee vanuit Monnickendam. Zijn dochters liet hij alle verborgen hoekjes van het IJsselmeer zien. Voor de watergeuzen was de Ursus slechts in de winterstalling te bewonderen. Vijf jaar geleden moest hij hem verkopen vanwege zijn gezondheid. Het was geen reden om het rustig aan te doen. Op de motor gingen de reizen naar Zuid-Frankrijk, de laatste twee jaar vanuit zijn woonplaats Nijmegen.

Zijn gezondheid was voor Cornelis niet echt een item, maar legde wel steeds meer beperkingen op. Op 1 juni stopte zijn hart. Op 7 juni hebben we afscheid van hem genomen. Veel mensen zullen hem missen, niet in het minst zijn twee dochters en Thea. Hun zij heel veel sterkte gewenst.

André van Oostveen

Hellingschema najaar 2013

Al vóór Zaterdag 26 oktober staan reeds op het buitenterrein:	Ook vóór 26 oktober hellingen:
---	--------------------------------

<p>P. Radsma F. Koopman</p>	<p>T. Keyzer B. Mulder J van Efferen A. Berendsen R. Vlaanderen A. Dirkmaat W. Dietz (op trailer)</p>
<p>Zaterdag 26 oktober:</p> <p>A. Ferwerda N. Ruyter L. de Geijer R. Vlaardingen G. van Noort *</p>	<p>Zondag 27 oktober:</p> <p>L. de Boer R. Bijlsma * O. Dettmers F. Mulder C. Visser</p>
<p>Zaterdag 2 november:</p> <p>P. Ridderikhof * P. Paul</p>	<p>Tussendoor worden de schepen van de volgende leden gehellingd, vòòr in de loods:</p>

<p>J. Karper</p> <p>en daarna voor in de loods:</p> <p>P. Veening</p> <p>M. van Huijstee</p> <p>M. Kieft</p>	<p>C. van der Laar</p> <p>L. Kat</p> <p>E. van der Wal (op trailer)</p> <p>E. Voogel</p> <p>A. van Oostveen</p> <p>T. van Oostveen</p>
<p>Zondag 3 november:</p> <p>J. Helling</p> <p>A. Esenbrink</p> <p>L. Smulders</p> <p>J. de Schaaf *</p> <p>A. Strijkel</p> <p>R. Cornelissen</p>	<p>Zaterdag 9 november:</p> <p>R. Duursma *</p> <p>T. Broekhof</p> <p>N. Barends</p> <p>H. Schroeder</p> <p>N. Rietbergen</p>
<p>Zondag 10 november:</p> <p>S. van Hout</p> <p>E. Roelandse</p>	

W. Herremans Y. Deinema A(rno) Caltenhouwer A. Kliphuis	
--	--

De met een * aangemerkte leden vragen wij die dag als hellingbaas te fungeren.

U dient zelf zorg te dragen voor het materiaal waarmee u uw schip kunt ondersteunen.

Vanzelfsprekend dient u ook zorg te dragen voor werkhandschoenen, werkschoenen met stalen neuzen en werkkleding.

Verder verwijzen wij naar de diverse publicatie die i.v.m. de veiligheid van het hellingen zijn verschenen.

VINKEVEEN

Data werkplicht en boten uit het water

De dagen voor de werkplicht zijn zaterdag **12** en **19 oktober** a.s.

Graag aanmelden voor de werkplicht bij Rinus.

Zaterdag **26 oktober** a.s. gaan de boten weer op de kant.

Als je boot de kant op moet, geef dit dan in verband met de planning vooraf door aan Rinus of Theo.

Nacht van Neptunus in Vinkeveen

Op zaterdag 7 september hebben wij de Watergeuzen vertegenwoordigd tijdens de Nacht van Neptunus. Wij hadden in Vinkeveen weer eens een mooie nacht met veel verlichte boten. Neptunus kwam met zijn gevolg aan varen om iedereen dansend een groet te brengen. Dit, als afscheid van de mooie zomer die we dit jaar hebben mogen beleven, na het koude en droge voorjaar.

Wij hebben, naar goed gebruik, met onze versierde boot Neptunus gevolgd bij zijn rondvaart over de Vinkeveense Plassen. De tocht verliep van Starttoren Eiland 8 langs de eilanden 7,6,5,4,3,2,1,12,11,10 en 9. Op Eiland 8 kwamen we rond middernacht weer terug: het bleef nog geruime tijd gezellig, met muziek, dans en af en toe wat vuurwerk. En verder natuurlijk een hapje en een drankje.

Bij zo'n ronde in donker over de plassen, tussen al die verlichte boten, is het net of de wereld om je heen draait.

Trouwens: ik wist wel dat de wereld draaide, maar dat de wereld om ons, Vinkeveeners, draaide wist ik niet.

Met vriendelijke groeten,

Maikel, Laura, Manon, Kitty, Pieter Boele, Ieneke, Jeffri, Evertjan, Romain en Sandra.

Vlagvertoon in crisistijd

Wanneer je een grotere tocht maakt blijkt bijna altijd wel dat je iets thuis hebt gelaten wat je toch echt wel mee had moeten nemen. Zo ben ik nu voor het tweede jaar al vergeten om de vlaggetjes mee te nemen van de landen die ik wil bezoeken. In 2012 kwamen wij, Corrie en ik, met de boot in het Halligengebied terecht. Dat ligt in Duitsland. Nu kun je voor zo'n vlaggetje in bijna elke haven in een watersportwinkel terecht voor € 18. Maar het is crisis. Dus verzin je een list. In iedere snoeptent of krantenkiosk aan de haven vind je voor een habbekrats nationale vlaggetjes aan een stokje voor de verkoop aan kinderen. De list is:

- * Koop zo'n prul
- * Haal het stokje uit het zoompje van het vlaggetje
- * Schuif een stukje touw door het zoompje van het vlaggetje
- * Knoop een lusje in het bovineind van het touwtje
- * Bevestig met plakband of desnoods met naald en draad (veel mooier) het touwtje aan boven- en onderkant van het vlaggetje.

En klaar is ie.

Een gastenvlaggetje hijs je in het stuurboordwant, om .. , ja, waarom?

De Nederlandse vlag heb je achterop. Je hijst het gastenvlaggetje om te laten zien dat je als Nederlander weet dat je in een buitenland bent en dat je ook weet in welk buitenland je te gast bent.

Dit jaar fabriceerde ik op die manier al een Deens en een Zweeds vlaggetje. Beide wapperden lustig in het stuurboordwant van de *ANNA P.* alsof ze echt waren. Onze bedoeling is om ook Noorwegen aan te doen. We gaan weer geld verdienen.

Jan van Mierlo

De veenvaart

een reisverslag uit 2013.

Deze reisbeschrijving is speciaal voor mensen die van veel manoeuvreren voor bruggen en sluizen houden (en de tijd ervoor nemen).

Toen we de datum van onze grote trip van dit jaar hadden vastgesteld stuitte we automatisch op de volgende vraag: waar gaan we heen? Een speurtocht op internet maakte de provincies Drenthe en Groningen erg aantrekkelijk maar leverde een onduidelijkheid op. Er werd gesuggereerd dat er een stuk kanaal in zuidoost-Drenthe ergens dit jaar zou worden geopend, maar nergens was ook maar wat meer concrete informatie te vinden. Uiteindelijk besloten we om in ieder geval die kant op te gaan. Dus vertrokken we op maandag 27 mei vol goede moed richting noordoost-Nederland en koersten naar onze eerste pleisterplaats, Weesp. Dat is weliswaar dichtbij maar het was een bewuste keuze: onze medeopvarende, de kat Marly, ook wel dhr. Pieterse genoemd, heeft dan helaas wel een stuk Amsterdam-Rijnkanaal voor de kiezen maar dat is maar kort. De tuinen aan het begin van 't Smalweesp kent hij als zijn broekzak en voor ons is het makkelijker om bij Muiden het Markermeer op te duiken en onder de eilanden door naar de Hollandse brug te varen, vooral als er windkracht 4 tot 5 staat, wat vooral het begin van deze reis wel elke dag het geval was. En zo voeren wij dan ook de tweede dag naar Spakenburg met een zuidoosten wind 4 tot 5 op de kop.

De dag daarop was zwaar bewolkt met buien en iets minder wind. We zijn doorgevaren naar Elburg. Voorbij Nijkerk hingen de onderkanten van de wolken op het wateroppervlak, maar gelukkig konden we steeds van boei naar boei kijken. Het was wel een adembenemend uitzicht, vooral op het Wolderwijd, waar je geen spoor meer zag van welke oever dan ook.

Op donderdag voeren wij door via de Roggebotsluis, de IJsselmond en het Ganzendiep naar Grafhorst, waar wij aan een stukje kade wild zijn gaan liggen, om daarna door te varen naar Zwartsluis en daar gebruik te maken van douches, en water en proviand bij te vullen. Dat was ook meteen de eerste plaats waar men ons wist te vertellen dat op 8 juni het nieuwe stuk kanaal (het Koning Willem Alexander-kanaal) officieel geopend zou worden.

Wij hadden ook ontdekt waarom onze scheepskat 's morgens meestal onvindbaar was. Hij had zich, in het verleden al een meester betoond in het openen van deuren en lades. En daar heb ik er een heleboel van aan boord. Meestal zag je dan een lade halfopen staan en keken een paar gele oogjes je zeer betrapt aan. Maar nu stond een lade half open en was verder leeg. We hadden ons er al half bij neergelegd dat dit de gebruikelijke vertraging van vertrek zou inhouden tot ik in een opwelling de lade daarnaast wilde inspecteren en dus mijn vinger in het daartoe gemaakte gaatje stak. Geheel onvoorbereid stuitte mijn vinger op een kattenlijfje. Meneer had dus zijn eigen 'kindergarten' gecreëerd door de ene lade half open te zetten en leeg te maken, erin te klimmen en zich tussen matras en lade door te wurmen naar de naastgelegen lade waar hij, totaal van de buitenwereld afgesloten, zijn rust kon vinden.

We zijn op zaterdag via Meppel de Drentse Hoofdvaart opgevaren tot Havelterbrug, waar we afmeerden. Het stuk voorbij Meppel is een beeldschoon stuk om te varen en heel toepasselijk heet de eerste sluis op de Drentse hoofdvaart de Paradijssluis. De hele tocht door Drenthe en Groningen was trouwens beeldschoon. Kenmerkend is ook dat als je een brug passeert, je de volgende alweer ziet liggen en dat het overgrote deel van de bruggen en de vele sluizen nog grotendeels met de hand moet worden bediend. Een brugwachter verplaatst zich gemotoriseerd van brug tot brug om een konvooi schepen te begeleiden, zelfs als, zoals in ons geval, het konvooi uit één schip bestaat. Na zo'n brug of tien roept die man dat je wordt "uitgeleverd", waarmee hij bedoelt dat hij een collega van verderop heeft gebeld die de volgende acht of tien bruggen voor zijn rekening neemt. Men noemt dat "begeleid varen". En zo "begeleid" kwamen wij in Assen waar wij afmeerden

midden in het centrum aan De Vaart, waar een splinternieuwe kade met goede afmeervoorzieningen, stroom etc. is en in het havenkantoor ook nagelnieuw sanitair en zelfs een wasmachine.

Na wat aangenaam stappen in Assen hadden wij onze portie stadsleven wel weer gehad, dus de volgende dag voeren we door tot een van de vele afmeerplekken die langs de hele tocht te vinden zijn. Zo kwamen wij terecht in De Punt. Alleen de havens in de grotere plaatsen heffen havengeld, die bij de kleine dorpen en gehuchten zijn allemaal gratis, evenals sluizen en de enorme hoeveelheid bruggen.

De volgende dag gingen we in konvooi (wel twee schepen) naar en door Groningen, maar ons hoofd stond nog niet naar een stadsbezoek dus voeren we Groningen door. We gingen verder via het Winschoterdiep, het Drentsche diep en het Zuidlaardermeer om een ligplaats te nemen na de sluis in de verbindingsvaart tussen het Zuidlaardermeer en het Kielsterdiep.

De volgende ochtend om 9 uur meldde zich een brugwachter op een bromfiets met de mededeling dat de sluis richting stadskanaal stuk was en dat dat wel de hele dag kon duren. Het werd dus een rustdag, maar het mooie weer maakte ook dat je vanzelf wat kleine klusjes op en aan de boot gaat doen, zodat we de volgende morgen, ook weer om 9 uur, met dezelfde brugwachter afspraken dat wij om 9.30 uur verder konden varen. Zo kwamen wij rond 16 uur in Stadskanaal aan een luxe steiger bij de Eurobrug te liggen. Helaas is het 'centrum' van Stadskanaal naar mijn smaak een toneeldecor. De Eurobrug en de bebouwing daaromheen is grondig door projectontwikkelaars op de schop genomen en veranderd in een grote shoppingmall. Als je het centrale pleintje oversteekt kijk je zo weer de landerijen in. Voor één overnachting is het te doen, dus gingen we de volgende dag door via vele bruggen en sluizen naar Ter Apel, waar we afmeerden in een heuse jachtheven, De Runde. Weer een nachtje stroom en een warme douche. Daar informeerden we nader over de nieuwe verbinding en hoorden dat die de volgende morgen (8 juni) voor de scheepvaart gestremd zou zijn i.v.m. de officiële opening. 's Middags zou hij dan weer bevaarbaar zijn.

Wij zijn dus 's morgens afgereisd en kwamen rond 15.00 uur aan in het Veenpark, het openluchtmuseum te Barger Compascum. Een aanrader. Goede aanlegplaatsen, stroom en op een ingewikkelde manier douches. Het ingewikkelde zit erin dat het openluchtmuseum omgeven is door water en de aanlegplaatsen aan de landzijde liggen en niet aan de museumkant. Er zijn twee oplossingen: pal noordelijk van de aanlegplaats is een ophaalbrug die openstaat. Maar tussen 10 en 17 uur gaat daar een veentreintje met toeristen over naar een veenafgraving. En dat treintje gaat dan om 5 min. voor het uur heen en komt om 15 min voor het volgende uur weer terug. Je kan op die twee momenten de brug oversteken en naar de receptie lopen en inchecken, dan krijg je ook een sleutel in bruikleen waarmee je aan de 'scheepskant' door een hek naar buiten kunt en dan via de hoofdingang er weer in om bij de douches en toiletten te komen. Gelukkig is de brug tussen 17 uur 's avonds en 10 uur 's morgens gewoon continu dicht.

Het openluchtmuseum is meer dan de moeite waard. Wij zijn daar een hele dag zoet geweest.

Voor het afmeren betaal je € 1,- per meter, het park kost € 12,50 pp, maar als je met de boot komt betaal je voor één dag museum voor 2 personen € 20,- entree en liggeld, en voor de volgende nacht € 1,- per meter.

Het werd tijd om verder te gaan en dus vertrokken we op maandag 10 juni naar Erica. We hebben nog even over de dijkjes gekeken, maar zagen geen spoor van Daniel Lohuus.

Meneer Pieterse legde zijn gebruikelijke tuinbezoeken af, zoals hij dat altijd doet als we ergens afgemeerd liggen, maar rond 19.30 uur kwam hij uit de struiken stuiven met een niets ontziende snelheid, stoof voor aanstormende auto's langs, sprong aan boord, rende ook daar heel hard rond, stoof weer de wal op en herhaalde dit gedrag zo'n 20 minuten. Toen konden wij hem eindelijk klem zetten en zagen een klein kattenlijfje dat heel spastisch schokte en waar hij als een bezetene aan likte en in beet. In arren moede zijn we naar het eerste het beste huis gelopen, hebben een gele gids gebietst en een dierenambulance gebeld

die toezegde binnen 20 minuten aanwezig te kunnen zijn en tot mijn grote vreugde ook wist welke dierenarts 's avonds in die buurt open was. Dus 45 minuten later stond ik bij een dierenarts in Emmen die het beest grondig onderzocht en wat injecteerde en dacht aan beten van insecten van de vliegende soort. Teruggebracht door de ambulance keerde er wat rust terug aan boord. Nooit gedacht dat ik als watersporter een donatie aan een dierenambulance net zo graag zou geven als aan de KNRM. Op de verdere tocht bleek onze Pieterse nog steeds, maar in afnemende mate, paranoia voor hoog gezoem. Of dat nu van een bromvlieg was of ver weg van een grasmaaiër, zijn lijfje begon te schokken en hij likte zich als een wilde. Met veel kalmerende woorden en aandacht is dit gelukkig nu geheel verdwenen.

Welgemoed gingen we dus weer op weg, ditmaal naar Noorseschut, onder Hoogeveen. Prima afmeerplek, helaas was het zeer uitnodigend uitzijnde café die avond gesloten. Dus voeren we weer door, ditmaal naar Rogat. We zijn afgemeerd voor de sluis en de volgende dag hebben we de vouwfietsen uitgegraven voor een rondje Meppel, Koekange, de Wijk. A sentimental journey. 34 Jaar geleden ontmoette ik mijn hofmeester (Maaïke) en die bleek toen in Ruinen te wonen maar verhuisde een maand later naar Koekange, dus Meppel was de plek om te stappen. Maar goed, het werd tijd om de fietsen weer op te bergen en verder te varen.

Vrijdag 14 juni gingen we verder naar Zwartsluis voor weer een dosis douche, water en stroom. De volgende dag voeren we via het Ganzendiep naar Kampen om een eethuisje op te zoeken dat al jaren tot onze favorieten behoort. Ik kwam op de IJssel wel tot de ontdekking dat de waterstand op de Rijn nogal hoog was. De stroming maakte het invaren in de Buitenhaven tot een heel bijzondere manoeuvre, maar het is gelukt. En het bezoek aan het restaurantje ook!

De rest van de thuisreis, via Elburg, Spakenburg, de Dooie Hond, Weesp en Landje Diem, verliep moeiteloos tot het afmeren in de box op de Diemerzeedijk. Op dat moment brak er in volle hevigheid een wolkbreuk los waarin ook nog wat windvlagen verstopt bleken te zitten. We hebben

er daarom een half uur over gedaan om af te meren zonder schade, terwijl we binnen een minuut al doorweekt waren. Door de vele in- en uitstapopeningen die uiteraard in het dekzeil zitten was het in de boot ook een waterballet. Ik was niet verbaasd dat er geen stroom op het walcontact stond, want dat gebeurt regelmatig. Maar toen ik, twee dagen later een en ander op mijn gemak wilde uitzoeken bleek ik zelf de oorzaak. Er zat water in mijn eigen stopcontact. Voor dit ongemak bied ik mijn medeleden van de club mijn zeer gemeende excuses aan.

Bij de Paradijssluis ontvingen wij van de sluismeester een heel handig boekje met de titel "Drenthe rond over het water". Het bevat alle mogelijke informatie over de route inclusief handige water- en fietskaarten die makkelijker lezen dan de ANWB Waterkaart.

Overigens zou ik iedereen aanraden om de route juist andersom te doen, dus van Zwartsluis via Hogeveen/Erica naar het noorden. De Hogeveense Vaart valt wat tegen in vergelijking met de rest van de route en die heb je dan meteen maar gehad.

Lekker en gezellig eten:

Assen: in het verlengde van de Vaart ligt een pleintje met snackbarachtige pizzeria's, maar als je daar rechtdoor een straatje doorgaat vind je op 30 meter van het plein een kleine pizzeria (in witgrijze en donkerbruine kleuren). Klein maar bijzonder gezellig en heel lekker.

In Kampen: vanuit de Buitenhaven naar de brug lopen langs de oude kazerne. In het winkelstraatje net voorbij de kazerne aan de rechterzijde is Da Enzo, ook een Italiaan, bijzonder goed, goedkoop en derhalve ook erg druk.

Behouden vaart

Jan Kors, Maaïke van der Wilt, Meneer Pieterse.

Buitenboordmotor pleite?

Het is voorjaar en op een van die weinige mooie dagen vaar ik mijn Friendship 23 , de X, naar Durgerdam. Zoals gewoonlijk doe ik een groene tuinzak om de buitenboordmotor, zodat hij niet direct opvalt.

Na een korte, koude, maar mooie motorvakantie, fiets ik natuurlijk even naar mijn bootje, wil de motor starten maar hé, waar is die gebleven? De ketting is keurig afgeknipt en mijn antenne ook! Balen, ik drink maar een biertje als troost.

's Nachts heb ik het nog niet verwerkt en droom ik dat ik de dieven tegenkom. Mijn dieven blijken zeer sociaal bewogen types te zijn. Wij zijn eigenlijk ook geen dieven, dat is een scheldwoord. Het is gewoon een beroep, helaas met weinig maatschappelijke waardering. Ons beroep hangt ergens tussen psychologie en filantropie in. Aan de ene kant helpen we mensen van hun bijna overtollige bezit af, zodat ze zich er niet meer druk over hoeven te maken. Aan de andere kant worden de goederen weer betaalbaar voor armere mensen, zodat die er ook van kunnen genieten. Je denkt toch niet dat we dit voor onze lol doen? Omdat de maatschappij ons niet begrijpt lopen we daarnaast nog de kans om gestraft te worden. Door van andere dieven te jatten brengen we hen op het goede pad. Immers, als het jezelf overkomt kijk je er ineens heel anders tegen aan. Veel mensen uit een Wassenaarse omgeving hebben last van het Dagobert-Ducksyndroom. Door hun bezit vroegtijdig af te nemen zien ze het zinloze in van altijd maar geld verzamelen en veranderen we ze in meer sociale wezens. We willen eigenlijk ook eens bij de Nederlandse Bank kijken, daar liggen goudstaven, die niet gebruikt worden. Dan gaan we als schoonmakers de zaak eens schoonvegen. Daar merken ze toch niets van. Ha, ha! Het is onrechtvaardig dat ons edele beroep zo in een verdomhoekje zit.

Na zo'n betoog bekijk je de zaak echt heel anders, vandaar mijn vraagteken.

Willem Kooiman

p.s. Mocht u een zwarte 5 pk Mercury-buitenboordmotor tegenkomen met zelfgemaakte ontsteking nummer OP 197714, zou u dan zo vriendelijk willen zijn me dat te melden?

Met de Nehalennia naar de Oostzee

Verslag van een avontuurlijke reis

Deel 4: Gdansk – Kopenhagen – Durgerdam

Het was inmiddels 23 augustus en hoog tijd om de terugreis te aanvaarden. Ik had in Gdansk vijf schitterende dagen doorgebracht. Omdat het wisselvalig weer was met een wind die in buien kon oplopen tot kracht zes, legde ik voor de zekerheid in de haven al een dubbel rif in mijn grootzeil. Toen ik naar een uur motoren de monding van de Wisla had bereikt, stond er echter niet meer dan windkracht drie. Het rif kon er dus weer uit. Met een mooie halve wind uit het westen, die langzaam toenam tot vier, en nauwelijks golven, was het oversteken van de Bocht van Gdansk een makkie. De haven van Hel, die ik op de heenreis had aangedaan, kon ik overslaan. Wlasydlawowo, de volgende haven, kon ik misschien hoog aan de wind in één slag halen.

Op de Oostzee was het echter minder comfortabel. De golven waren behoorlijk hoog, kort en vooral steil, waarschijnlijk omdat het water door de harde noordwestenwind van de vorige dagen was opgestuwd naar de

zuidoosthoek van de Oostzee en nu terugstroomde. Omdat de wind nog wat toenam moest er weer een rif gezet worden, dankzij mijn aangepaste reefsysteem een fluitje van een cent. Ondanks dat het schip zo nu en dan een paaltje pikte, ploegde het zich prima door de golven. Maar op een gegeven moment gebeurde er iets vervelends. Er kwam een steile golf aan, gevolgd door een diep dal. Het schip viel er met een behoorlijke klap in en de boeg verdween in de daarop volgende golf. De combinatie van de klap en de opwaartse druk van het water zorgde ervoor dat het anker even opwipte en van de rol schoot. Het zat gelukkig nog vast maar hing wel aan de lijzijde tegen het vrijboord aan te klappen, wat uiteraard de gelcoat zou beschadigen. Zou het lang duren dan zou er een gat in de romp geslagen kunnen worden, iets waar ik bepaald niet op zat te wachten. Er zat niets anders op dan naar voren te gaan en te proberen het anker weer op de rol te krijgen. Dubbel aangelijnd kroop ik naar voren, maar omdat het anker aan de lage kant hing kreeg ik het niet goed omhoog. Ik besloot daarom om overstag te gaan. Het anker hing nu aan de hoge kant en het lukte me nu wel om het op zijn plaats te krijgen. Opgelucht kroop ik weer voorzichtig naar de kuip. De hele operatie was ook de ultieme waterdichtheidstest van mijn zeilpak en laarzen. De Waterkampioen zou zich voor een consumententest geen betere omstandigheden kunnen wensen. Hoewel ik zo nu en dan tot mijn knieën in het water zat en het spatwater over me heen gutste, bleef ik helemaal droog.

Wlasdylawowo kon ik niet in één slag halen, maar aan het eind van de middag voer ik de haven binnen, waar vooral bij de haveningang veel hengelaars hun lijntje hadden uitgewooid. Om geen vislijn in mijn schroef te krijgen voer ik zo veel mogelijk in het midden. Toen ik lag aangemeerd, verscheen er een man bij de boot met twee hengels in zijn hand. In gebarentaal legde hij me uit dat hij twee vislijnen had verspeeld. Eén was er achter de kiel blijven steken en de andere achter de scheg of het staartstuk van de saildrive. Ik baalde ervan, want een restant van een vislijn had al eens de afdichting van het staartstuk beschadigd, waardoor er water in was gekomen. Hij vroeg me om door middel van een lijn te kijken of de afgebroken lijntjes er misschien nog hingen. Ik

haalde een lijn onder het schip door en probeerde ook nog met een pikhaak te vinden of er iets hing, maar tevergeefs. Vanwege mijn rood, wit en blauw dacht dat de man dat ik uit "Francia" kwam. Nadat ik dit wel vaker voorkomend misverstand had rechtgezet, bedankte hij me voor de moeite en ging huiswaarts.

De haven die de volgende dag op het programma stond, was Leba. Het was een stuk rustiger dan de vorige dag en bij kaap Rozewie, de noordpunt van Polen, viel de wind bijna helemaal weg, zodat ik verder op de motor moest varen. De dag erna nam hij weer flink toe, tot ruim zes, zodat ik besloot om nog een dag in Leba te blijven en op mijn vouwfietsje een bezoek te brengen aan het grootste stuifduinengebied van Europa, zo'n tien kilometer ten westen van het plaatsje. Vanaf zee had ik ze op de heenreis al zien liggen. In de Tweede Wereldoorlog heeft generaal Rommel de duinen gebruikt als oefenterrein voor zijn veldtocht in Noord-Afrika. Vanaf de toppen heb je een schitterend uitzicht over de Oostzee en het Lebameer, dat vlak achter de duinen ligt. Via Ustka, waar de kermis gelukkig was verdwenen en ook geen discodreunen meer over de haven denderden, voer ik verder naar Darlowo en meerde ik weer af voor de sanitaircontainer bij de ligplaats voor de jachten. De meisjes die op de heenreis het havengeld hadden geïnd kwamen niet langs en de zwervers die me om een financiële ondersteuning hadden gevraagd, zag ik niet meer.

Toen ik aanmeerde was het windstil, maar op mijn tablet zag ik dat Windguru voor vanavond en vannacht windkracht zes tot zeven uit het noorden verwachtte. Zoals ik in mijn vorige verslag schreef, zijn de meeste Poolse havens slecht beschermd tegen harde noordelijke winden. Dat geldt in het bijzonder voor Darlowo, omdat de opening tussen de havendammen daar precies op het noorden ligt. Vanuit de kuip kon ik de Oostzee goed zien liggen. Om goed voorbereid te zijn op de deining legde ik het schip vast met zo lang mogelijke lijnen. De hele avond was het echter volkomen windstil en dat was ook nog het geval toen ik naar bed ging. Maar om een uur of twee stak de wind op en begon er een steeds hogere deining binnen te lopen. Zo te zien hielden de lijnen het goed, maar slapen was vrijwel onmogelijk. De avond tevoren lag er

achter me een Duits jachtje met vier jongens aan boord, studenten uit Berlijn die met de boot van de vader van een van hen op stap waren. Toen ik 's morgens opstond lag het er niet meer. Wat verder naar de haveningang lag een vrij groot Pools jacht dat er de vorige avond nog niet lag. Het was de vorige morgen samen met mij uit Ustka vertrokken, maar koerste toen naar het noordwesten. Toen ik zat te ontbijten, kwam de eigenaar even langs om een praatje te maken. Hij vertelde dat hij op weg was naar Bornholm en 's nachts midden op de Oostzee in een storm met windkracht acht terecht was gekomen. Hij besloot toen om koers te zetten naar Darlowo. Hoewel de brug 's nachts niet bediend werd, was de brugwachter bereid geweest die voor hem te openen. Hij had inmiddels al vier lijnen verspeeld. Ik prees me gelukkig dat mijn lijnen nog in orde was, maar die vreugde duurde niet lang. In de loop van de morgen brak plotseling mijn achterlijn. Het achterschip draaide weg en de punt bonkte tegen de wal. Snel zette ik een nieuwe achterlijn bij, maar ik kon helaas niet verhinderen dat de boeg wat gelcoatschade opliep. Er was ook wat verf van eigenaar gewisseld. De boeg van mijn schip was een beetje geel geworden van de verf die op de stalen rand van de kademuur zat. 's Middags kwamen twee opvarenden van het Duitse jachtje dat achter me had gelegen, een praatje maken. Nadat hun schip 's nachts tegen de kade was gesmakt, waren ze naar de vissershaven, ongeveer driehonderd meter verderop, verkast, waar het een stuk rustiger was. Ze vertelden dat er nog een plaatsje vrij was. Officieel mag je er met een jacht niet liggen, maar in Polen kijkt men niet zo nauw, dat had ik inmiddels wel gemerkt. Ik besloot dus om ook te verkassen. Omdat het nog steeds stevig woei voer één van de jongens met me mee. Toen ik in de vissershaven was aangemeerd bood ik ze een drankje aan. Het waren keurige jongens. Voordat ze aan boord stapten deden ze netjes hun schoenen uit.

De volgende dagen was het rustig weer en voer ik naar Kolobrzeg. Omdat het toeristenseizoen op zijn einde liep, speelde er gelukkig geen bandje meer in het fort naast de jachthaven en ook de visrokerij was niet meer actief. Dziwnow, een klein vissersplaatsje dat ik op de heenreis

had overgeslagen, was mijn volgende bestemming. In het leuke haventje waren alle plekken direct aan de wal bezet door vissersschepen en kleinere schepen dan de mijne, maar in de hoek zag ik een Duitse motorsailer van een meter of tien liggen waarlangs ik mooi kon afmeren. Toen ik langszij kwam zag ik dat er in de kajuit een wat oudere man zat te dutten. Op het moment dat ik met de voorlijn op zijn schip wilde stappen, werd hij wakker. Hij vloog de kajuit uit en rende op mij af, onderwijl roepend "Wie können Sie so anlegen!". Ik was verbaasd, wat was hier nu mis? Ik had bij het aanleggen niets geraakt en lag keurig langszij met drie willen tussen onze schepen. Hij vond echter dat die een paar centimeter te laag hingen. Zelf had hij overigens niet de moeite genomen om willen op te hangen, vermoedelijk om andere schippers niet op het idee te brengen om aan zijn schip aan te meren. Ik legde hem uit dat ik natuurlijk onmogelijk op hetzelfde moment mijn lijnen kon vastmaken en ook nog drie willen exact op de goede hoogte kon hangen. Hij haalde zelf vijf willen tevoorschijn. Met in totaal acht willen tussen onze schepen en de springen erbij kon er weinig meer gebeuren. Toen de buurman merkte dat ik alleen was, draaide hij bij. Hij vertelde dat hij ook alleen voer sinds zijn vrouw elf jaar geleden was overleden. 's Avonds hebben we nog samen met een Poolse achterbuurman gezellig staan praten. Dat hij bepaald geen makkelijke man was, bleek ook de volgende morgen. De Poolse achterbuurman had ik al in Darlowo ontmoet en daarna in Kolobrzeg. Hij had een boot van een meter of zeven en zeilde met zijn vrouw en twee jonge kinderen de Poolse kust langs. Toen ik hem vroeg of een bezoek aan Szczecin de moeite waard was, vertelde hij dat daar woonde en beslist bij hem langs moest komen als ik er was. Voordat hij vertrok stapte hij even op het schip van mijn Duitse buurman om mij een briefje met zijn naam, telefoonnummer en e-mailadres te overhandigen. Zijn jongste kind, een jongetje van een jaar of vier, speelde op de wal. Toen hij zag dat zijn vader op het schip van mijn buurman stond, stapte hij ook aan boord. De buurman stormde daarop de kajuit uit en blafte de Pool toe: "Ich will keine Kinder auf meinem Schiff, verstehen Sie das!" Die was totaal verbouwereerd en stamelde zijn excuses. Waar ik mij in de vorige havens en ook nu weer over verwonderde was dat geen van de opvarenden van het Poolse

jachtje bij het uitvaren een zwemvest droeg. Het jongste kind, dat waarschijnlijk nog niet kon zwemmen, zat op het kajuitdak en zijn oudere broertje zat op het voordek. Ook tijdens het spelen op de wal hadden de kinderen geen zwemvest aan. Veiligheid vonden de ouders blijkbaar niet erg belangrijk, hoewel de vader de vorige avond had verteld dat hij de attracties op de kermis van Wladyslawowo erg onveilig vond. Zijn kinderen waren er bijna verongelukt.

Toen ik 's avond na een relaxte zeildag in Swinoucjé arriveerde moest ik beslissen waar ik de volgende dag naar toe zou varen, naar Szczecin of naar Duitsland. Omdat een deel van de Noord-Duitse kust tussen Fehmarn en de Kieler Fjord vanaf 15 augustus doordeweeks afgesloten was vanwege schietoefeningen en er bovendien de volgende week vrij krachtige wind uit westelijke richtingen verwacht werd, was ik van plan via Denemarken westwaarts te varen. Tussen de Zuid-Deense eilanden zou de vaart een stuk rustiger zijn. Szczecin lag ongeveer 80 kilometer landinwaarts. Een bezoek aan de stad zou zeker drie tot vier dagen kosten. Als ik snel in Denemarken was kon ik er ook voor kiezen om nog naar Kopenhagen te varen. Met de vriend met wie ik op de heenreis een gezellige week op en rond Rügen had doorgebracht, had ik afgesproken dat hij in Denemarken weer een week zou meevaren. In Kopenhagen kon hij gemakkelijk opstappen. Omdat ik het ook wel een beetje gezien had in Polen, besloot ik om de volgende dag door te varen naar Duitsland.

Om de eerstvolgende haven te bereiken moest ik eerst ongeveer 50 kilometer naar het noordwesten varen, langs de kust van Usedom. Daarna kon ik weer via het kronkelige geultje op de Greifswalder Bodden komen. Omdat de wind ook uit het noordwesten kwam en ongeveer eind vier, begin vijf was, werd het een lange tocht. De dichtstbijzijnde haven was Freest. Het ligt tegenover Peenemünde, waar in de Tweede Wereldoorlog onder leiding van Werner von Braun in het diepste geheim de V1- en V2-raketten werden ontwikkeld. Het complex, met de lanceerbasis, is nu een lucht- en ruimtevaartmuseum. De jachthaven van Freest, een brede sloot met aan beide zijden rietkragen en boxen in een vlak landschap, deed me een beetje aan Durgerdam denken. Toen ik

een box binnen draaide sprong er onmiddellijk een vrouw uit het schip ernaast de wal op om mijn schip op te vangen en de lijnen aan te pakken. Ik voelde me weer helemaal thuis. Na wat inkopen te hebben gedaan voer ik de volgende dag over de Greifswalder Bodden naar Lauterbach, aan de heuvelachtige zuidkust van Rügen. Hoewel de wind aan het eind van de middag behoorlijk toenam, was het vanwege het lekkere zonnetje en de relatief lage golven een mooie tocht. 's Avonds had ik nog wat tijd om op mijn vouwfiets van het lieflijke landschap te genieten. De dag erna zeilde ik verder naar Stralsund, door de Strelasund, het nauwe, door lage heuvels omzoomde vaarwater tussen Rügen en het vasteland. Omdat het een zonnige zondagmiddag was, was het er behoorlijk druk. Het was mijn bedoeling om de dag erna door te varen naar de kleine marina van Barhöft, ongeveer 20 kilometer ten noorden van Stralsund. Vandaaruit wilde ik oversteken naar Klintholm op Mön, het meest zuidoostelijke eiland van Denemarken. Toen ik na anderhalf uur varen al bij Barhöft was, was het schitterend zeilweer geworden. Er stond een matig westenwindje, de zon scheen uitbundig en vanwege het vrijwel ontbreken van golven liep het schip als een trein. Ik vond het zonde om nu al te stoppen en besloot door te varen naar Kloster op Dornbusch, een mooi haventje waar ik op de heenreis ook al was geweest. Een voordeel was dat ik de volgende morgen al een stuk noordelijker was. Omdat de koers richting Mön noordwest was, kon dat echter ook een nadeel zijn. Als de wind west zou blijven moest ik hoger aan de wind varen of wellicht een extra slag maken. Ik had de volgende dag echter geluk: de wind was naar het zuidwesten gedraaid en ruim aan de wind kon ik Klintholm in één keer halen. Hoewel er niet verwacht werd dat de wind zou ruimen, stuurde ik zekerheidshalve wat hoger en kon ik behoorlijk afvallen toen de haven in zicht kwam. Vanwege de vrij krachtige wind was het zeilen op volle zee echter een stuk minder comfortabel dan op de beschutte Bodden.

De Oostzee is een druk bevaren zee. Omdat het heel helder was, kon ik tijdens mijn oversteek naar Mön de shipping lane ten zuiden van Denemarken en Zweden al snel zien. Voortdurende schoven er dekhuisen en schoorstenen over de horizon. Bij een grote oversteek vind

ik niet de wind en de golven het spannendst, maar de confrontatie met de grote beroepsvaart. Shipping lanes moet je loodrecht oversteken en je weet dat de schepen die er varen voorrang hebben, maar het is vaak lastig om in te schatten of een schip dat je als een klein stipje aan de horizon ziet verschijnen, achter of voor je zal passeren of op ramkoers ligt. Bij de geringste twijfel neem ik altijd het zekere voor het onzekere en verleg ik mijn koers of ga ik even bijliggen. Nog lastiger kan het zijn als een schip buiten de shipping lane vaart. Een onder zeil varende vaartuig heeft weliswaar voorrang, maar krijg je die ook? Omdat ik het sturen aan de stuurautomaat overliet, had ik alle tijd om ieder schip met behulp van mijn AIS te identificeren. Ik vind het sowieso leuk om te weten onder welke vlag een schip vaart, waar het naartoe gaat en vandaan komt en hoe hard het vaart, ook al is er geen enkel gevaar voor aanvaring. Tijdens mijn tocht over de Oostzee en ook in het Noord-Oostzeekanaal, had ik al veel Nederlandse schepen zien varen, vooral kleine handelsvaart met als thuishaven Delfzijl of Harlingen. Ook nu viel het me weer op hoeveel Nederlandse schepen er door de shipping lane voeren. Toen ik nog maar een paar mijl boven de kust van Dornbusch voer zag ik aan de oostelijke horizon een vrachtschip verschijnen dat niet in de shipping lane voer, de Silver Paper, varende onder Cypriotische vlag. Het was op weg naar Wanemünde en zou dus waarschijnlijk een zuidwestelijke koers blijven volgen. Zo te zien zou ik er ruim voorlangs kunnen varen, maar toen het snel dichterbij kwam werd dat toch wat twijfelachtig. Toen het schip nog ongeveer vierhonderd meter van mij verwijderd was lag het duidelijk op ramkoers. Zou het niet uitwijken dan kon ik een aanvaring alleen nog vermijden door wat vaart te minderen of ook een zuidwestelijke koers te gaan varen. Maar als het zijn koers naar bakboord zou verleggen om achter me langs varen zou dat juist een gevaarlijke situatie kunnen opleveren. Mijn marifoon stond bij op kanaal 16 en precies op het moment dat ik de Silver Paper wilde oproepen om te vragen wat hij van plan was, verlegde hij zijn koers en voer ongeveer vijftig meter achter mij langs. Opgelucht haalde ik adem.

Toen ik de noordelijke shipping lane was gepasseerd werd Mön steeds duidelijker zichtbaar. De oostwaarts oplopende heuvels ten oosten van

Klintholm werden beschenen door de namiddagzon en over kronkelige landweggetjes zag ik een paar piepkleine auto's en een bus omhoogklimmen. In de haven lagen nog twee Nederlandse schepen, waaronder een voormalig directievaartuig van Rijkswaterstaat, de De Blocq van Kuffeler. Waarschijnlijk waren ze op terugreis. Voor mij zat de terugreis er nog niet direct in, ik wilde eerst een bezoek brengen aan Kopenhagen. Ik heb nog even overwogen om de volgende dag vanuit Klintholm de heuvels op te fietsen naar de krijtrotsen, maar dat kon ook op de terugweg. Kopenhagen lag te ver weg om in één dag te halen, ik moest eerst naar Rödvig, aan de zuidoostkust van Seeland. De volgende dag was het weer bijna hetzelfde als tijdens mijn oversteek: een afwisseling van cumuluswolken en opklaringen en een stevige wind die naar het noordwesten was gedraaid. Bij dit soort weer leg ik meestal al in de haven een rif in het grootzeil en als het even kan hijs ik het ook al in de haven, bij voorkeur als ik nog lig aangemeerd. Iedere handeling die je buitengaats niet meer hoeft te verrichten komt je veiligheid ten goede. Met het dubbel gereefde grootzeil al gehesen gooide ik de lijnen los. Buitengaats rolde ik de genua uit en koerste ik voor de wind naar de zuidoostpunt van Mön. Toen ik die had gerond werd het een stuk rustiger. Ik voer in de luwte van de krijtrotsen die lagen te schitteren in de ochtendzon. De krijtrotsen van Rügen zijn ongeveer 45 meter hoog, die van Mön 145 meter. Bovendien is de krijtrotskust van Mön veel langer, ruim acht kilometer, en hebben de rotsen schitterende vormen. De Engels krijtrotsen zijn ook mooi, maar van alle krijtrotskusten die ik tot nog toe heb gezien, vind ik die van Mön het mooist. De volgende dag kon ik weer van een mooi uitzicht genieten, want ook de zuidoostkust van Seeland bestaat uit krijtrotsen, alleen zijn die hooguit twintig meter hoog. Na ongeveer vier uur varen kwamen de industrieën van Kopenhagen in zicht en was aan de overkant van de Sont duidelijk de kust van Zweden te zien. In de Sont was druk scheepvaartverkeer, maar door dicht onder de wal te varen kon ik net buiten de vaargeul blijven. Aan het eind van de middag rondde ik de noordpunt van het eiland Amargard en lag Kopenhagen met haar mooie, historische skyline, voor me. Na enig zoeken vond ik een leuk plekje in het Christianshavnkanal, een rustig grachtje in het oude centrum van de stad.

Het was mijn vierde bezoek aan Denemarken en iedere keer vallen me weer de overeenkomsten met Nederland op. Het landschap en de architectuur verschillen duidelijk, maar de inwoners zijn op het eerste gezicht wat betreft omgangsvormen en uiterlijk, niet van Nederlanders te onderscheiden.

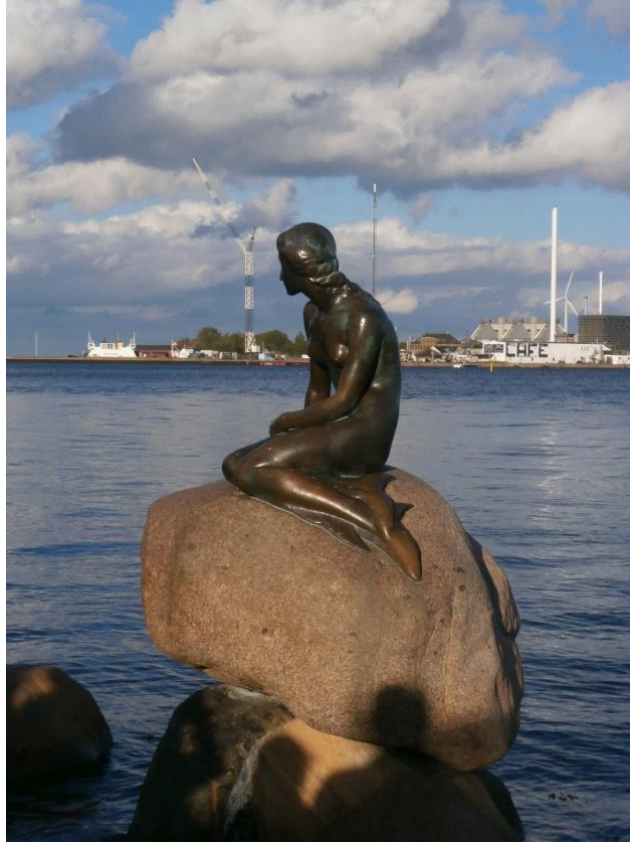
Hooguit zie je in Denemarken wat meer blonde mensen. Het is een echt fietsland, alleen dragen nogal wat fietsers een helm, maar lang niet zo veel als in Duitsland. Je kunt er ook vaak de woonkamers binnenkijken. In Duitsland en ook in Polen is dat vanwege de dikke vitrages meestal onmogelijk.

Kopenhagen heeft wat betreft ligging en atmosfeer wel wat weg van Amsterdam. De stad ligt niet direct aan de Sont, maar aan een stroom die ongeveer even breed is als het binnen-IJ ter hoogte van het Centraal Station. Het oorspronkelijke oude centrum ligt aan de westoever. In het begin van de 17^e eeuw heeft koning Christian aan de oostoever op een aangeplempt eiland een nieuwe havenbuurt, Christianshavn, laten aanleggen. De buurt wordt doorsneden door een aantal grachten, waaronder het grachtje waar ik met mijn boot lag. In de stadsfolder worden de grachten in Christianshavn vergeleken met die van Amsterdam, maar dat vind ik wat overdreven. Hals-, klok- of trapgevels tref je er niet aan, evenmin als op andere plaatsen in de stad. De ouderwetse, roodbruine lantarenpaal naast de boot, waartegen een aantal fietsen stonden gestald, deed me wel sterk aan Amsterdam denken. In Kopenhagen is het bijna even druk met fietsers als in Amsterdam. De wat bredere straten hebben allemaal een fietspad. De bekende bakfietsen met kindertjes erin zie je hier ook overal. Verschillende Nederlanders hebben in Kopenhagen hun sporen nagelaten. Het schitterende, rond zestienhonderd gebouwde beursgebouw is een ontwerp van Hans Vredeman de Vries, dezelfde bouwmeester die in Danzig het interieur van het oude stadhuis heeft ontworpen en ook in andere Oostzeesteden actief is geweest. Verder staan er in het centrum van Kopenhagen twee beeldbepalende 17^e-eeuwse kerktorens die

ontworpen zijn door Nederlandse bouwmeesters en vlakbij het beroemde zeemeerminnetje ligt een groot fort dat ontworpen is door een uit Drenthe afkomstige militaire architect. In het museum van de geschiedenis van de Deense marine, waarop ik vanuit de kuip een mooi uitzicht had, hangt een groot schilderij waarop de Nederlandse vloot te zien is die in 1658 bij de slag in de Sont de Denen bijstond in hun oorlog met Zweden. In dezelfde oorlog bevrijdde de Nederlandse vloot onder leiding van Michiel de Ruyter in 1659 het Deense eiland Fünen van de Zweden. De admiraal werd hiervoor in de Deense adelstand verheven. Van hem hangt in het museum een portret.

De ligplaatsen in het Christianhavnkanal worden beheerd door een watersportvereniging. Iedere dag kwam er een vriendelijk omaatje op de fiets langs om het havengeld op te halen. Denemarken is een duur land, wat ik in Polen had bespaard, ging er hier weer even hard uit. Voor een overnachting betaalde ik overal omgerekend 20 euro. Naast de plek waar ik lag aangemeerd stond een groot, ongeveer honderd jaar oud gebouw met appartementen voor oud-zeelieden en zeemansweduwen. De oud-zeelieden hielden uiteraard van bootjes kijken en er ligt niet zo vaak een Nederlands jacht voor de deur. Ik kreeg dan ook al snel contact met de bewoners, die dingen over mijn schip en mijn reis wilden weten. Toen één van hen ontdekte dat mijn thuishaven Durgerdam was, was hij blij verrast. Hij had er ongeveer twintig jaren geleden vanwege motorproblemen twee weken doorgebracht. Ondanks de pech had hij er goede herinneringen aan. Hij kende nog één Nederlands zinnetje dat hij iedere keer hoorde als hij met zijn bemanning het plaatselijke restaurant binnenstapte: "Daar komen de Denen weer eten". Hij sprak het accentloos uit. In de buurt stonden nogal wat oude pakhuizen waarin nu kantoren zaten. Als ik tussen acht en negen in de kuip zat te ontbijten zag ik elke keer dezelfde mensen naar hun werk lopen. Na een paar dagen begonnen we elkaar te groeten. Ik begon me steeds meer een deel van de buurt te voelen.

Behalve musea, kerken en koninklijke paleizen, bezocht ik ook de voormalige hippiekolonie Christiania. Vanaf mijn schip was het nog geen tien minuten lopen. Dat Christiania niet ver weg lag, had ik al de eerste



Kopenhagen: het beroemde zeemeerminnetje



Kopenhagen, Nyhavn

“De Geus” september

avond van mijn verblijf gemerkt. Toen ik even de buurt ging verkennen, passeerde ik een groepje uitgelaten, buitenlandse jongeren die mij ongevraagd meedeelden dat ze naar Christiania gingen om daar lekker "smoke, smoke" te doen. Het gebruik en de verkoop van zowel hard- als softdrugs is in Denemarken verboden, maar in Christiania wordt de verkoop en het roken van softdrugs getolereerd. Mijn eerste indruk van het Deense 'gedoogbeleid' was niet al te positief. Toen ik één van de toegangspoorten van het voormalige fort was gepasseerd, was het eerste wat ik zag een man die bewusteloos in de goot lag, wellicht ten gevolge van een overdosis. Geen mens keek naar hem om. Een deel van het grote binnenterrein was bestempeld tot 'groene zone', met kraampjes waar hasj werd verkocht. Er hingen overal bordjes dat fotograferen niet was toegestaan. Ook hard lopen was verboden. Waarschijnlijk was men bang dat dat paniek zou veroorzaken omdat de bezoekers zouden kunnen denken dat er sprake was van een politie-inval. Christiania ligt aan de rand van een stadsbolwerk waarvan, net als in veel Nederlandse steden, een park is gemaakt. Overal op het bolwerk zaten jongeren van een joint te genieten. Bij een andere toegangspoort stond een politieagent, kennelijk om erop toe te zien dat men niet met een joint in de mond of hasj op zak de stad in zou lopen. Omdat de andere toegangspoorten niet gecontroleerd werden, was zijn aanwezigheid volslagen zinloos. Als ik gewild had, had ik zo een portie softdrugs naar de boot kunnen meenemen.

Na vijf heerlijk dagen in Kopenhagen, werd het weer tijd om te vertrekken. De dagen werden snel korter en als ik half oktober in Durgerdam wilde zijn, had ik vier weken de tijd. Op 11 september arriveerde die vriend die een week met mij mee zou varen. Hij was 's morgens om acht vanaf Schiphol vertrokken en om kwart over twaalf zaten we al samen in de kuip van een kop koffie te genieten. De volgende dag vertrokken we. Via Rödvig zeilden we in twee dagen naar Stege, de hoofdplaats van het eiland Mön. De eerste zeildag was het buiig weer met een stevige wind, maar de tweede dag was het met een lekker zonnetje en windkracht drie, ideaal zeilweer. Toen we in Stege



de Nehalennia in het Christianshavn



de Oostzee vanaf de krijtrotsen
"De Geus" september

waren sloeg het weer echter om. De windverwachting voor de komende dagen was zeven tot zes, zodat er niets anders opzat dan een paar dagen in Stege te blijven, wat overigens geen straf was. Stege is een aardig, historisch provinciestadje met een oude stadspoort en een kerk waarin schitterende middeleeuwse fresco's zijn te bewonderen. De fresco's zijn niet religieus, het zijn wat primitief geschilderde jachtaferelen. Op de tweede dag van ons verblijf zijn we met de bus naar Klintholm gegaan, van waaruit we over de landweggetjes die ik bij de nadering van Mön vanuit de boot had gezien, naar de krijtrotsen zijn gewandeld. Over de krijtrotsen loopt door de bossen een pad met schitterende doorkijkjes over de Oostzee, die diep onder ons lag. Na twee dagen was het weer aanzienlijk verbeterd en konden we doorvaren naar Vordingborg, aan de zuidkust van Seeland. Omdat we de wind pal tegen hadden en de vaargeul te smal was om te kunnen kruisen, voeren we hoofdzakelijk op de motor. In mijn eerste verslag schreef ik dat wij in vergelijking met Duitsland wat betreft betonning en bebakening betreft, behoorlijk verwend zijn. De Deense betonning is echter nog een stuk soberder. Waar wij ons over verbaasden was dat de laterale boeien die we op weg naar Vordingborg passeerden geen nummers en merktekens hadden. Hier zonder plotter in dichte mist varen, is ondoenlijk.

Vanuit Vordingborg ging het de volgende dag verder westwaarts. De wind, ruim vier, was pal tegen west. Omdat we nu in ruim water voeren, hadden we echter alle ruimte om flinke slagen te maken. Vanwege de zeer spaarzame betonning was de navigatie niet altijd eenvoudig. Ten oosten van het eiland Femö ligt een grote ondiepte die alleen op één plaats via een smal geultje gepasseerd kan worden. De ingang van het geultje wordt gemarkeerd door een kardinaal boeitje. Op de plotter was te zien dat het vlak voor ons lag, maar door het tegenlicht van de laagstaande namiddagzon en het feit dat het hooguit vijf decimeter hoog was, zagen we het pas toen het een meter of veertig voor ons lag. De bestemming was Kragenaes, niet veel meer dan een jachthaven met een camping, een veerhaven en een handvol huizen. De vakantie van mijn bemanning zat er weer op en de volgende morgen vertrok hij per bus en trein richting Kopenhagen om daar het vliegtuig naar Amsterdam te

nemen. We hadden ons afscheid willen vieren in het plaatselijke restaurant, maar dat bleek gesloten te zijn. Omdat ook de supermarkt al dicht was, zat er niets anders op dan voor ons afscheidsmaal wat noodvoorraden aan te spreken. Met alweer een stevige westenwind pal tegen, zeilde ik de volgende dag naar Spodsbjerg, aan de oostkust van Langeland. Vooral aan het eind van de middag kreeg ik een paar stevige buien over me heen. Vanwege de drukke beroepsvaart was het oversteken van de Grote Belt niet makkelijk. Ik moest een tijdje bijliggen om een tanker en een groot containerschip te laten passeren. De dag erna ging de tocht naar Bagenkop, de laatste Deense haven, aan de zuidwestpunt van Langeland. Vandaaruit wilde ik oversteken naar Duitsland. Er stond weer een stevige westelijke wind en zo nu en dan

kreeg ik een bui over me heen, maar onder de beschutting van de Langelandse kust was het, ruim aan de wind, vrij comfortabel varen. Ik was dan ook vrij snel bij de zuidpunt van het eiland. Omdat ik nu op open water kwam, was het daar echter afgelopen met de pret. Er stonden flinke golven, maar het schip ploegde er hoog aan de wind goed doorheen. Toen ik de havendammen van Bagenkop al kon zien, hoorde ik plotseling een alarm dat afkomstig was van de plotter. Hij deed het nog wel, maar op het scherm stond de mededeling dat er iets mis was met één van de apparaten van het seatalksysteem. Toen ik op het scherm van mijn oude GPS-klokje keek zag ik wat er aan de hand was: het gaf mijn positie niet goed weer. Tien minuten later functioneerde het echter weer normaal. Ik hoopte maar dat het een tijdelijke storing was, want als de GPS-klok het niet meer deed zou de stuurautomaat waarschijnlijk ook niet functioneren. Helaas, toen het tijd werd om de zeilen te strijken en ik de helmstok aan de stuurautomaat wilde koppelen, ging het alarm weer af. De GPS gaf geen data door en de stuurautomaat was geblokkeerd. Tot overmaat van ramp kwam er ook nog een zware onweersbui aan. Ik liet de helmstok los en rolde zo snel mogelijk de genua in. Dankzij de grootzeilbediening van de kuip en de lazyjacks lukte het me ook om het grootzeil te strijken voordat de bui losbarstte. Aan de lucht achter de bui was te zien dat het over pakweg een half uurtje weer zou opklaren. Ik wachtte daarom met binnenlopen tot de bui was

overgetrokken. Het aanleggen aan hoger wal was vanwege de nog steeds vrij stevige wind niet gemakkelijk, maar gelukkig stond er een ploegje van zes Duitsers klaar om mijn lijnen aan te pakken.

Toen ik helemaal was aangemeerd, voegde ik me bij de opvangploeg. Er kwamen nog een paar Duitse schepen binnen en toen het al een beetje begon te schemeren vingen we een Deense solozeiler op. Hij had een lange, bizarre reis achter de rug. De man was, net als ik, in het voorjaar gestopt met werken. Hij wilde het kille noorden verruilen voor het warme zuiden en besloot daarom naar de Middellandse zee te varen om daar lekker van zijn pensioen te genieten. Vanuit zijn thuishaven in het noorden van Seeland zeilde hij naar Lübeck. Hij streek daar de mast en motorde via de Noord-Duitse kanalen, de Rijn, de Waal, de Maas en de Rhone, naar de Middellandse Zee. Daar ontdekte hij tot zijn schrik dat hij voor een overnachting met zijn schip van 10 meter gemiddeld 100 euro moest neertellen. Dat kon bruin niet rekken. Hij besloot om weer helemaal terug te varen, via dezelfde route.

De volgende morgen vroeg ik aan de havenmeester of hij iemand kende die mijn elektronikaprobleem zou kunnen oplossen. Hij adviseerde mij om mijn licht op te steken bij een plaatselijk metaal- en scheepsmotorenbedrijf. Daar verwees men mij door naar Nielsen, de eigenaar van een elektrowinkeltje, die ook elektrawerkzaamheden op de vissersschepen verrichtte. Zijn winkeltje was een soort uitdragerij van twee- en derdehands elektronica. Het stond vol met half gesloopte apparaten waar de draadjes uitstaken en overal lagen printplaten. In gebrekkig Engels vertelde hij me dat hij aan het eind van de middag wel tijd had om langs te komen. Veel vertrouwen had ik er niet in, maar wie weet, misschien kon hij mijn probleem toch oplossen. Rond vijven was hij bij de boot. Het eerste wat hij zei toen hij aan boord stapte was dat hij niets kon doormeten. De panelen waarachter de bedrading van het seataalksyteem liep had ik al losgeschroefd. Toen hij de spaghetti aan draden zag, zei hij geschrokken: "Oh no, you need an expert". Daar was ik al bang voor. Willem Kooiman had ongetwijfeld raad geweten, maar om die nu te vragen om even op de motor naar Bagenkop te komen ging een beetje te ver. Het telefoonnummer van de dichtstbijzijnde

Raymarine-dealer kon ik op mijn tablet niet vinden en ik vroeg daarom aan de havenmeester of hij me kon helpen. Toen ik hem over mijn ervaringen met Nielsen vertelde, begon hij schamper te lachen. Nielsen, die kende alleen het verschil tussen plus en min. De dichtstbijzijnde Raymarine-dealer zat in Svendborg, op het eiland Fünen, een flink eind weg. Toen ik vrijdagmorgen belde, kreeg ik een monteur aan de lijn die me vertelde dat hij in de loop van de maandagmorgen langs kon komen. Er zat dus niets anders op dan het weekend in Bagenkop door te brengen en op zijn vroegst dinsdag over te steken naar Duitsland. Zaterdag miste ik niet veel, want er stond teveel wind voor een oversteek, maar zondag was het fantastisch weer, de laatste zomerse dag van het seizoen. Ik maakte maar weer van de nood een deugd, kocht een fietskaart bij de plaatselijke souvenirwinkel en maakte op mijn vouwfiets een mooie tocht. Bagenkop is een vrij karakterloos vissersdorp, maar ten oosten van het plaatsje liggen schitterende natuurgebieden met bossen en kleine, vogelrijke meertjes. Ik bezocht ook een hunebed, het best geconserveerde van Denemarken. Van onze hunebedden resten alleen nog het stenen geraamte, het hunebed bij Bagenkop was nog helemaal bedekt met leem en plaggen. Het had de vorm van een iglo.

Maandagmorgen kwam de Raymarine-monteur langs, maar je zal het net zien, de stuurautomaat deed het nu wel. De monteur kon daardoor niet zien wat er aan hand was. Ik vertelde hem wat mijn diagnose was: de stuurautomaat was via het klokje van de GPS opgenomen in het seataalksyteem, als dat klokje geen data aan de stuurautomaat kon doorgeven gaf die er ook de brui aan. Ik stelde daarom voor om de GPS helemaal los te koppelen en ervoor te zorgen dat de stuurautomaat rechtstreeks verbonden werd met de plotter, waarin ook een GPS zit. De monteur kon zich wel in mijn verhaal vinden en koppelde het oude GPS-klokje af. De stuurautomaat deed het ook nu goed en ik was ervan verzekerd dat de oude GPS geen storingen meer kon veroorzaken. Het was, na de dieptemeter, het log en de afstandsbediening van de stuurautomaat, het vierde apparaat dat tijdens deze reis niet meer functioneerde. De monteur mat ook nog de afstandsbediening door en probeerde via het menu te achterhalen of er wellicht sprake was van een

softwareprobleem, maar helaas, het apparaat bleef aangeven dat hij geen contact met de stuurautomaat kon maken. Waarschijnlijk was er iets mis met de hardware.

Dinsdag was het redelijk weer voor het maken van de oversteek naar Duitsland. De koers was zuidwest en omdat de wind pal zuid was, was de route grotendeels bezeild. Toen ik in de Duitse wateren was beland, kreeg ik echter wind tegen en bij het invaren van de Kieler Fjord viel hij helemaal weg en begon het flink te regenen. Toen ik aanmeerde in het haventje naast de sluis van Kiel-Holtenau begon het al donker te worden. De volgende morgen plensde het nog steeds, maar goed ingepakt besloot ik om het Noord-Oostzeekanaal in te varen. Na een tussenstop in Rendsburg, kwam ik de dag erna 's avonds in Brunsbüttel aan. De daarop volgende dag was het tij vanaf een uur of twaalf gunstig om de Elbe af te varen naar Cuxhaven. Nu kwam het moeilijkste traject: de oversteek naar de Duitse Waddeneilanden. Zoals ik in mijn eerste verslag schreef, heeft tegen de stroom in varen op de Elbe weinig zin, je moet met de stroom meevaren. Bij een westelijke of noordwestelijke wind betekent dat echter wind tegen stroom, wat boven de windkracht vier in het mondingsgebied leidt tot een gevaarlijke golfslag. Om de stroom mee te hebben zou ik dus tijdens of net na hoogwater moeten vertrekken. Dat betekende echter dat het laagwater zou zijn als ik bij Wangeroog aankwam. Gezien mijn ervaringen op de heenreis zou het dan levensgevaarlijk zijn om het zeegat daar in te varen. Mijn buurman in Cuxhaven vertelde me dat een Nederlands jacht er de afgelopen zomer in grondzeeën terecht was gekomen. De kiel raakte daarbij zo hard de bodem dat hij door het vlak heen ging. Hij stond midden in de kajuit. Het schip zonk en de bemanning kon ternauwernood worden gered. Binnenlopen bij Spiekeroog zou veiliger zijn omdat het zeegat daar veel dieper is en het water bovendien al behoorlijk zou zijn gestegen als ik daar aankwam. Het eiland heeft echter een getijdehaven die droogvalt en maar een paar uur voor of na hoogwater binnengelopen kan worden. Alleen de haven van Norderney kan zonder problemen bij elke waterstand worden binnengelopen. Een ander probleem was dat ik graag voor het invallen van de duisternis in de haven wilde zijn.

Norderney was met een gemiddelde snelheid over de grond van 6 mijl ruim 12 uur varen. Omdat het al omstreeks half acht donker was, moest ik dus 's morgens vroeg vertrekken. De komende dagen was het echter rond of net na het middaguur en middernacht hoogwater. Er zat dus niet veel anders op dan te wachten totdat het vroeg in de morgen hoogwater zou zijn. Dat betekende dat ik nog zeker vier of vijf dagen in Cuxhaven moest blijven.

Cuxhaven is een havenplaats die je vrijwel altijd aandoet als je via het Noord-Oostzeekanaal een reis naar de Oostzee maakt. Een wonder van schoonheid en gezelligheid is het helaas niet. Wat betreft ligging, grootte en karakter(loosheid) deed het me aan Terneuzen denken. Eén van de weinige mooie gebouwen is een oud kasteel, waarin een vrij prijzig restaurant is gevestigd. Ik ontdekte op mijn vouwfietsje dat het achterland echter de moeite waard was. Vlak ten zuiden van de stad doet het landschap aan dat in het oosten van Friesland denken: kleinschalige weiden met veel bomen eromheen en slootjes en meertjes ertussen. Fiets je nog wat verder naar het zuiden dan kom je in een groot natuurgebied dat sterk lijkt op de Veluwe. De bossen en heidevelden aan de westzijde lopen helemaal door tot aan de dijk van de Waddenzee. Waar die eindigt en de Elbemonding begint, liggen tot ongeveer vier kilometer ten westen van Cuxhaven zandstranden met een aantal moderne badplaatsen. Vanwege het redelijk goede weer was het er op de laatste zondag van september nog behoorlijk druk. Overal werden "Strandkorben" verhuurd, comfortabele, overkapte rieten stoelen waar je met z'n tweeën in kunt zitten. Ze lijken veel op de rieten strandstoelen die in mijn jeugd op het Vlissingse badstrand werden verhuurd, maar daarin kon maar één persoon zitten.

Op woensdag 3 oktober zou het om half vijf 's morgens hoogwater zijn, en mijn plan was om dan te vertrekken naar Norderney, mits het natuurlijk niet te veel waaide. Omdat er zuidwestenwind werd verwacht zou ik de hele reis tegenwind hebben. Op de Elbe moest ik sowieso op de motor varen en als ik op de Noordzee zou kruisen zou ik niet voor donker in Norderney zijn. Ik gooide dus de tank vol en bereidde me voor op een lange reis op de motor. De verwachte windkracht was ruim vier.

Daar kwam ik met mijn 28 pk wel tegenin. De wekker ging om vier uur af en tussen half vijf en vijf uur voer ik met gehesen grootzeil de donkere Elbe op. De vraag was of ik aan de stuurboords- of aan de bakboordzijde de rivier af moest varen. De stuurboordzijde was het veiligst, maar dan moest ik twee maal de drukke rivier oversteken, wat ook weer de nodige risico's met zich meebracht. Aan de bakboordzijde zou ik net buiten de boeienlijn moeten varen, maar daar kon ik tegenliggers verwachten omdat ik op de heenreis had gezien had dat daar nogal eens binnenvaartschepen voeren. Omdat het er geen scheepvaart was toen ik de jachthaven uitvoer, kon ik makkelijk oversteken en koos ik ervoor om aan de stuurboordzijde naar zee varen. De navigatie was vanwege de vele lichtboeien en verlichte bakens vrij gemakkelijk. Na een uur of drie begon het al wat schemerig te worden en kwam de monding van de rivier in zicht. Het werd langzamerhand tijd om de steven naar het zuidwesten te wenden en de rivier over te steken, maar helaas kwam er een pluk schepen de rivier op varen. Op mijn plotter zag ik dat er nog meer in aantocht waren. Ook achter mij doken wat schepen op. Het werd daarom een oversteek in etappes: eerst achter een schip dat ook de rivier afvoer recht de rivier oversteken tot het midvaarwater en dat aanhouden tot ik veilig achter een opvarend schip mijn oversteek kon vervolgen. Het probleem was dat de schepen vrij dicht achter elkaar de rivier op voeren, zodat ik vrij lang in het midvaarwater moest blijven. Na deze spannende oversteek werd het een stuk rustiger. De matige tot vrij krachtige wind was pal tegen en dat zou vrijwel de hele reis zo blijven. Alleen ter hoogte van Spiekeroog werd hij een tijdje noordwest en kon ik hoog aan de wind zeilen. De ruiming had echter ook tot gevolg dat de golfslag toenam. Voor Norderney kromp de wind weer en moest ik op de motor verder. Alleen de laatste paar mijlen tot de haven, toen de koers zuid tot zuidoost werd, kon ik even zeilen. Dankzij mijn AIS met transponder kon het thuisfront me precies vertellen hoe laat ik aanmeerde. In ieder geval precies op tijd, want toen ik de huik over het grootzeil legde begon het al te schemeren.

Het weerbericht voor de komende dagen zag er niet echt goed uit: de volgende dag een straffe zuidwesten- tot westenwind, eerst windkracht

zeven, de dagen daarna windkracht vijf op de wadden en zes op Noordzee. Ik besloot daarom de Noordzee vaarwel te zeggen en via het wad naar Delfzijl te varen. Daarna kon ik via de staandemastroute naar het IJsselmeer varen. Vanwege de harde wind moest ik nog een dag in Norderney blijven. De dag erna ging het via de kronkelige Waddengeultjes over het wantij onder Juist naar Greetsiel, op het Oost-Friese vasteland. De betonning en bebakening zorgden even voor verwarring. De geul onder Juist was vanaf het begin maar aan één zijde betond en beprikt, met bakboordtonnen en –prikken. Omdat ik vanuit het zeegat naar een wantij voer lag het voor de hand dat ik die aan bakboord moest houden. Niet dus, de betonningsrichting was precies omgekeerd. Na een mooie tocht, eerst op de motor, maar het laatste stuk zeilend, kwam ik aan het eind van de middag aan in Greetsiel, een goed geconserveerd vissersplaatsje, wat betreft trap-, hals- en klokgeveltjes en de molen op het bolwerk, niet van een Nederlands stadje is te onderscheiden. Wat me ook opviel was dat er op veel winkels Nederlandse achternamen stonden, zoals Jansen en De Vries, en dat de stadskerk niet luthers, maar gereformeerd was. Waarschijnlijk woonden hier nog veel nakomelingen van Nederlandse Calvinisten die aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog naar Oost-Friesland gevlucht waren. Dat was toen een toevluchtsoord voor protestanten die vluchtten voor de Spaanse repressie.

De volgende dag woei het stevig, eind vijf, begin zes. De Nederlandse Kustwacht gaf voor district Rottum zelfs stormwaarschuwing zeven af. Toen ik vertrok stond er echter niet meer dan een dikke vijf en ik waagde het er maar op. Direct na de passage van de sluis moest ik om op de Oostereems te komen een wantij over. De havenmeester had me gewaarschuwd dat het daar behoorlijk ondiep was geworden en ik er pas twee uur voor hoogwater overheen kon. Ik was daarom wat later vertrokken dan ik eerst van plan was. Ondanks dat de spaarzame tonnen vanwege het tegenlicht moeilijk te zien waren, ging alles perfect. Na nog een wantijpassage was ik op de Westereems. Vanwege de tegenwind had ik het hele stuk op de motor gevaren. Omdat de koers nu zuidoost was, kon ik voor het lapje verder en rolde ik dus de genua uit. Het schip

liep lekker, maar helaas, de vreugde was van korte duur. Bij het voorlijk van de genna sprongen twee naden van een van de middelste banen los en voordat ik het zeil helemaal had ingerold waren er al twee banen uitgewaaid. De restanten woeien de Eems in. Het werd nog bij elkaar gehouden door het voorlijk. Verrast was ik niet, want het zeil had in de vier maanden die ik nu onderweg was ongelooflijk op zijn donder gehad. Gelukkig had ik nog een reservegenna aan boord, maar er zat nu niet veel anders op dan op de motor verder te varen naar Delfzijl.

De volgende morgen voer ik door naar Groningen, waar ik in de gezellige Oosterhaven, midden in de stad, overnachtte. Het was rustig herfstweer geworden en omdat er bijna geen wind stond kon ik mooi mijn gehavende zeil vervangen door mijn reservegenna. Omdat ik flink wat inkopen moest doen en het marktdag was, heb ik nog een dag van het Groningse stedenschoon genoten. Waar ik wel weer aan moest wennen, waren de vele fietsers. Vooral met het oversteken van smalle straten met veel fietsverkeer had ik in het begin moeite. De passage door de Groningse grachten, met zijn vele bruggen en de sluiswachters die met je meefietsten, was weer een belevenis. Na een uurtje was ik op het Reitdiep. Een grotere tegenstelling tussen de vaart door het doodstille, verlaten Groningse land en het verblijf in de levendige stad was nauwelijks denkbaar. Ik ben tussen Groningen en Zoutkamp één schip tegengekomen en zo nu en dan zag ik een ploegende boer die me vanaf zijn tractor groette. Ik had door willen varen naar Dokkum, maar vlak voor de schemering heb ik een plekje gezocht in een grote marina even ten westen van het Lauwersmeer. Na een korte tussenstop in het fraaie Dokkum, waar ik even wat brood moest kopen, meerde ik de volgende avond aan aan de schitterende Prinsentuin in Leeuwarden. Tijdens mijn avondwandeling door de historische binnenstad vroeg ik me af waarom ik al die moeite had gedaan om van het verre stedenschoon in Duitsland, Polen en Denemarken te genieten, terwijl het hier voor het oprapen lag. Ik denk dat het de behoefte was om nieuwe dingen te ontdekken en mijn horizon te verleggen, en de zucht naar avontuur.

Het avontuur was nog niet helemaal ten einde, ik moest nog door naar mijn thuishaven. De vraag was hoe ik bij het IJsselmeer moest komen,

via Lemmer of Harlingen. Het leek me leuk om weer eens dwars door Friesland te varen, maar omdat er voor de komende dagen alsmear zuidwestenwind werd verwacht, was Lemmer een slechte uitvalsbasis om het IJsselmeer op te varen. Het werd daarom Harlingen. In de stromende regen vertrok ik en ruim drie uur later was ik bij de zeesluis in Harlingen. De sluismeester had aan beide zijden de sluisdeuren open gezet. Omdat de waterstand in het kanaal toch wat hoger was dan aan de buitenzijde, vloog ik als een razende door de sluis. De volgende dag was ik al snel op het IJsselmeer. Hoog aan de wind voer ik eerst een tijdje richting Stavoren, maar de wind draaide zo dat ik uiteindelijk in Medemblik belandde. De dag erna was een dag zoals ik er vele op mijn reis had meegemaakt. Er stond een straffe zuidwestenwind waarbij opklaringen en buiige cumuluswolken elkaar afwisselden. Om in Durgerdam te komen, zou ik het hele eind moeten kruisen en daar erg laat aankomen. Ik besloot daarom naar Hoorn te varen, de favoriete bestemming van mijn weekendtripjes. De volgende dag was het exact hetzelfde weer, maar omdat de wind west tot noordwest was geworden, was alles goed bezeild. Een betere en snellere laatste etappe had ik me niet kunnen wensen. Met een dubbel gevoel meerde ik aan in mijn box. Enerzijds was ik blij dat ik gezond en wel en zonder veel schade weer op mijn vertrouwde plekje lag en straks het thuisfront weer terugzag. De reis had ook niet veel langer moeten duren omdat het steeds herfstiger werd en ik de laatste weken steeds meer last kreeg van condens in de boot. Anderzijds was het nomadische bestaan waarbij ik iedere keer weer op een leuk plekje lag van waaruit ik de omgeving kon verkennen, erg verslavend. De beste herinneringen heb ik aan de plekjes in de mooie steden. De hele Oostzee was ik niet rondgevaren, zoals ik in mijn optimisme had gedacht, maar omdat er verschrikkelijk veel valt te zien, zal de volgende reis waarschijnlijk weer een Oostzee-reis worden. Ik hoop alleen dat alle elektronica- en motoravonturen me dan bespaard blijven.

Jaap van der Harst



Geacht bestuur en leden van de Watersportvereniging,

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

De Geuzen september

45

(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.



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 halfluur eerder gesloten

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?

