

# DE GEUS

Jaargang 88 nr.3

Mei 2014

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***
- 8 Officiële mededelingen***
- 9 Hellingschema***
- 10 Aanmelding zomerligplaats (herinnering)***
- 11 De nieuwjaarsreceptie***
- 13 Waarom heet jouw boot....?***
- 15 Vlagvertoon in crisistijd***
- 16 Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee***
- 31 Reisverslag: Altijd maar haast***

## Bestuur en Commissies

### *Voorzitter*

André van Oostveen  
Herengracht 310  
1016 CD Amsterdam  
T: 020 427 32 05  
E: [hofmoos@xs4all.nl](mailto:hofmoos@xs4all.nl)

### *Vice-voorzitter*

Arthur Goedhart  
Vossestraat 31  
1273 TP Huizen  
T: 035 5250567  
E: [arthurgoedhart@gmail.com](mailto:arthurgoedhart@gmail.com)

### *Secretaris*

Roel Habiecht  
De Maalkom 3  
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel  
T: 020 496 44 99  
E: [habiecht@hetnet.nl](mailto:habiecht@hetnet.nl)

### *Tweede Secretaris*

Marja Hartgerink  
Schaarbeekstraat 20  
1066WH Amsterdam  
T: 020 615 16 28  
E: [marjahartgerink@hetnet.nl](mailto:marjahartgerink@hetnet.nl)

### *Penningmeester*

René Duursma  
Prinses Marijkestraat 18  
1077 XC Amsterdam  
T: 020 675 34 34  
E: [rene.duursma@wxs.nl](mailto:rene.duursma@wxs.nl)

### *Tweede Penningmeester* Vacature

### *Leden*

Jan Kors  
Pieter Pauwstraat 10-2<sup>de</sup>  
1017 ZJ Amsterdam  
T: 020 420 45 38  
E: [jan.kors@tiscali.nl](mailto:jan.kors@tiscali.nl)

### *Evenementencommissie* Vacatures

### *Havencommissaris Amsterdam*

Guus Taschner  
Mauritskade 48 hs  
1092 AC Amsterdam  
T: 06-40867154  
E: [gkhtaschner@gmail.com](mailto:gkhtaschner@gmail.com)

### *Havencommissaris Durgerdam*

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

### *Havencommissaris Vinkeveen*

Theo van der Molen  
Femini Mullerstraat 327  
2135 ML Hoofddorp  
T: 023 562 8869  
E: [tommy.watergeus@gmail.com](mailto:tommy.watergeus@gmail.com)

### *Ballotagecommissie*

Arjan Ferweda T: 020 684 05 53  
Jaap v.d. Harst T: 020 693 10 22  
Koos Werneke T: 029 429 19 67

### *Redactiecommissie*

Jaap v.d. Harst T: 020 693 10 22  
Gijs van Noort T: 020-622 88 99  
Piet Johan Radsma T: 020 632 74 49

Kopij: [gijsvannoort@online.nl](mailto:gijsvannoort@online.nl)

Cc: [vanderharst.jaap@gmail.com](mailto:vanderharst.jaap@gmail.com)

### *Clubhuis*

Diemerzeedijk 34  
1095 KK Amsterdam  
T: 020 692 08 43

### *Correspondentieadres*

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

### *Financiën*

Postbanknummer: 43740  
WSV. de Watergeuzen  
te Amsterdam

### *Internetadres:*

[www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl](http://www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl)

## Van de redactie

Beste lezer,

De meeste boten liggen weer in het water en veel geuzen zullen waarschijnlijk al genoten hebben van een mooie tocht op het water. Alleen tijdens de feestelijke opening van het seizoen, op 27 april, lieten de weergoden het even afweten. In deze Geus kun je lezen welk opmerkelijk initiatief voorzitter André daar in zijn openingstoespraak lanceerde. Lees daarvoor ook zijn bestuurstafelstukje. Verder staan in deze mei-Geus weer de **Officiële Mededelingen** en een nieuwe versie van de **jaaragenda**.

Dat het wat gezelligheid en sociale contacten bij onze Vinkeveners wel goed zit, kun je lezen in het verslagje **Het was weer zover**, van de traditionele bowlingavond, geschreven door Cathy Schenk. De rest van de Geus wordt gevuld door het laatste verslag van mijn reis naar Zweden.

De redactie wenst iedereen een heel mooi vaarseizoen toe. Hopelijk levert het een superdikke september-Geus op, vol met leuke reisverhalen. Ik zal in ieder geval mijn best doen.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs en Noort

Simon Watergeus  
havencommissaris

Bleek alles wéér te blijven  
drijven na het te water  
gaan.



## Van de bestuurtafel

Varen doe je samen, zegt Rijkswaterstaat, maar in de praktijk werken we samen aan de verbetering van de havens, onderhouden we wat nog niet aan vernieuwing toe is, en daarna varen we uit in alle richtingen. De vereniging heeft drie havens en een winterberging en daarin een grote verscheidenheid aan schepen, van visbootje tot noordzeekruiser. Het is wel duidelijk waaraan de wedstrijdcommissie is overleden, van zo'n diversiteit aan activiteiten valt moeilijk een mooie ranglijst te maken met een onbetwiste nummer één. Het is duidelijk, watersport bij de Watergeuzen kan alleen een jurysport zijn. Een volstrekt onpartijdige jury zal na het seizoen op een gezellige avond geuzenvlaggen uitreiken aan de leden die nu eens niet het hardst voor de vereniging geklust hebben, maar aan de leden die zich ware geuzen op het water betoond hebben. Over de uitslag wordt niet gecorrespondeerd, de criteria worden niet vooraf bekend gemaakt, er is maar één voorwaarde voor deelname. Laat aan het eind van het vaarseizoen wat van u horen of zien. Zo wordt ook het vaarseizoen iets dat we samen doen.

In de havens wordt samen geklust. De Durgerdammers zullen ontdekken dat de haven veel dieper is dan ze denken, grote hulde aan Adri en Jan. In Vinkeveen zijn de eerste lijnen zichtbaar van wat een nieuw clubhuis gaat worden; Theo en consorten nog veel steun gewenst. Aan de Diemerzeedijk wordt kritisch gekeken naar de steiger, de elektriciteit en het dak van de loods, Guus is ongetwijfeld weer aan het plannen. Het bestuur heeft Job mogen verwelkomen, een versterking die het mogelijk maakt om meer werk te maken van zaken als het veiliger en hanteerbaarder maken van het hellingsysteem en de afstemming van alle informatie binnen de vereniging.

Sommige plannen zijn al uitgevoerd, sommige zijn in uitvoering, sommige zijn in ontwikkeling, maar aan het eind van het seizoen kijken we in ieder geval gezamenlijk terug op een hopelijk geslaagd vaarseizoen.

André van Oostveen

## Officiële mededelingen mei 2014

### Aspirant-leden:

Fons Andriessen	Karel Doormanweg 14	3621 JZ Breukelen
Danny Guicherit	Van Oosten de Bruijnstraat 216	2014 VT Haarlem
Karin van der Meer	Hunzestraat 8III	1079 WC Amsterdam
Mark Vlietstra	Buitenlust 35	1111 JK Diemen

### Opgezegd:

Herko de Graaf  
Ton Hollenberg/Diny Nagtegaal  
Sierk van Hout  
Lex Wemer

## Jaaragenda 2014 De Watergeuzen

Bestuursvergadering	20 mei
Ballotage	11 juni
Bestuursvergadering	24 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergadering (PM)	24 juli (PM) vervalt
Ballotage	13 augustus
Bestuursvergadering	26 augustus
Geus copy	6 september
Ballotage	10 september
Bestuursvergadering	16 september
Ballotage	8 oktober
Bestuursvergadering	18 oktober
Geus copy	1 november
Ballotage	5 november
Bestuursvergadering	13 november
Ballotage	10 december
Bestuursvergadering	9 december

## Regels winterberging

Twee hoofdregels:

1. Heb je de afgelopen winter in de winterberging gelegen en wil je ook komende winter weer in de winterberging, *verandert er dus niets, dan hoef je niets te doen.*
2. Wil je graag in de winterberging, of juist eruit, wil je van de loods

naar het buitenterrein of omgekeerd, wil je één winter niet, maar wil je wel je vaste plaats reserveren, heb je een andere boot, *kortom, verandert er iets, dan moet je voor 1 juli het wijzigingsformulier invullen en opsturen naar de secretaris, de heer Habiecht.*

Ter informatie:

- Toewijzing geschiedt op basis van beschikbare ruimte en rangnummer, in de bestuursvergadering van 26 augustus.
- Afgelopen winter waren nog een paar plaatsen op het buitenterrein vrij. Of er ook plaatsen in de loods vrijkomen, is nog niet te zeggen.
- Indien na 1 juli alsnog wordt afgezien van een ligplaats, kunnen kosten in rekening worden gebracht.
- Het wijzigingsformulier zit ook in deze Geus.

André van Oostveen

## **Winters talling 2014-2015**

Als je vorig seizoen in de winterstalling bent geweest en je wilt volgend seizoen onder dezelfde condities weer in de stalling, dan kan je volstaan met een simpele mail of telefoontje.

We gebruiken dan je gegevens van vorig jaar. Als je niet meer wilt moet je het even melden.

Als je voor de eerste keer in de winterstalling wilt vul dan dit formulier in en stuur het op.

Voor alle aanmeldingen en wijzigingen geldt dit jaar voor het eerst de uiterste datum van

1 juli 2013

Indien er meer aanmeldingen zijn dan beschikbare plaatsen geldt de volgorde van aanmelding.

Naam lid :

Haven :

E-mail :

Telefoon :

Meldt zich aan voor: (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is)

Winterberging buiten € 13,70 /m<sup>2</sup>

Winterberging binnen € 27,35 /m<sup>2</sup>

Naam schip :

Lengte:

Breedte :

Totale hoogte, inclusief onderwaterschip :

Gewicht :

Handtekening:

Dit formulier moet uiterlijk 1 juli 2013 in het bezit zijn van:

Roel Habiecht

De Maalkom 3

1191 LP Ouderkerk a/d Amstel

PS: leden dienen zelf zorg te dragen voor een betrouwbare en veilige bok en stuwmetaal!!

## Opening van het seizoen



De vaarplannen worden doorgenomen.

Op 27 april was het zover: de feestelijke opening van het vaarseizoen in ons clubhuis aan de Diemerzeedijk. Elly en Maaike hadden weer voor heerlijke hapjes gezorgd en omdat de koningsdag nog vers in het geheugen lag werd er ook oranjebitter geserveerd. Erg veelbelovend zag het weer er helaas niet uit. Het regende gestaag en dat zal wellicht de reden zijn geweest dat de opkomst iets lager was dan in vorige jaren.

Traditiegetrouw hield voorzitter André weer zijn openingstoespraak. Hij wees op de zeer verschillende manieren waarop onze leden watersport bedrijven. Dat is er mede de doorzaak van dat er al lange tijd geen zeilwedstrijden meer georganiseerd worden. Maar, zo ging hij verder, dat hoeft geen belemmering om toch trofeeën uit te reiken, bijvoorbeeld aan de geus die de meeste energie en tijd besteed aan het opknappen en verfraaien van zijn boot of de langste reizen maakt. Bij het laatste wees

hij naar ondergetekende, maar om anderen ook een kans te geven bombardeerde hij mij gelijk tot jurylid zodat ik in ieder geval niet meer mee kan dingen.

Nadat traditiegetrouw de geuzenvlag was gehesen door ons oudste aanwezige lid, Gerard Hofdijk, spoedde iedereen zich weer naar binnen om verder te genieten van de hapjes en drankjes en elkaar te informeren over de vaarplannen voor dit seizoen.

Jaap van der Harst

## **Het was weer zover!**

De winter is voor watersporters een periode van rust. De boot staat in een loods, buiten op de wal of ligt afgedekt in de haven. Het contact met de 'medehavenbewoners' staat ook een beetje op een laag pitje en dan .... komt het telefoontje van Ria Faber !! "Hebben jullie zin om weer te gaan bowlen?" Zo langzaam aan is dit een jaarlijks terugkerend feestje geworden. Zo ook op **zondag 9 maart jl. !**

Begonnen met een klein groepje is het dit jaar uitgegroeid tot een club van 22 personen. Om half zes 's avonds kwamen we bijeen in **Bowling de Kegel in Amstelveen**. Het werd weer een hartelijke begroeting en om zes uur gingen de 4 bowlingbanen voor ons open. Onder het genot van een drankje en gezellige muziek werd er 'gestreden' om de 'prijzen'. Héél relaxt en vooral met veel plezier. Na een uur sloten de banen en gingen we naar het restaurant voor een gezellig etentje à la carte. (De keuzemogelijkheden waren van te voren door Ria opgevraagd en doorgegeven). Er viel veel te kiezen en iedereen was zeer tevreden. Nadat de rekening was opgemaakt werd er door iedereen afgerekend en werden Ria en Hans bedankt voor de organisatie. En nogmaals werd duidelijk dat dit jaarlijkse uitje voor herhaling vatbaar blijft!

Om een uur op negen namen we weer afscheid van elkaar met een :  
"Tot gauw in de jachthaven !"

Cathy Schenk

# Met de Nehalennia naar Zweden

Verslag van mijn tweede grote Oostzeereis

## Deel 4: Göteborg – Durgerdam

Na een verblijf van bijna twee maanden in Zweden was het moment gekomen om afscheid te nemen van dit mooie, gezellige land. Het was nu 25 augustus en ik wilde uiterlijk half oktober weer in Durgerdam zijn. Mijn plan was om eerst het Kattegat over te steken naar het Deense eiland Laesö en van daaruit naar Jutland te varen. Kattegat en Skagerrak zijn beruchte windgaten waar het gemiddeld twee beaufort harder waait dan elders in Noordwest-Europa. Terwijl ik met windkracht drie of vier relaxt langs de Oost-Zweedse kust zeilde, had ik de kustwacht voor deze wateren vaak waarschuwingen horen geven voor windkracht zes tot zeven. Ik zag dan ook een beetje tegen de oversteek op, zeker als de wind zuidwest zou zijn, precies de richting die ik uit moest. Maar de weergoden waren me zeer goed gezind. Op de dag van mijn vertrek was het stralend zomerweer en de wind was oost. Een betere oversteek kon ik me nauwelijks wensen. Omdat ik ruim veertig mijl te gaan had, wilde ik vroeg vertrekken, maar een dot waterplanten gooide wat roet in het eten. Om te verhinderen dat andere passanten zouden struikelen over mijn elektriciteitskabel had ik die in de gleuf tussen twee drijvende steigerpontons gelegd. De kabel was wat in het water gezakt en precies op die plek was een enorme dot drijvende waterplanten onder de pontons terecht gekomen en gedeeltelijk over de kabel geschoven. Die zat nu helemaal vast tussen de oersterke stengels. Pogingen om ze kapot te trekken hadden geen succes, ik zou eerder de kabel kapot trekken. Met de ijzeren meerboeihaak lukte het me om stukken waterplant los te trekken en uit het water te halen. Nadat ik ongeveer een halve kubieke meter waterplant had verwijderd, kwam de kabel eindelijk vrij.

Na dit klusje ben ik op de motor de Göta afgevaren, genietend van het uitzicht op de stad. Voordat ik op het Kattegat kwam moest ik eerst nog een mijl of vijf tussen de scheren varen. Die zijn vanwege de harde westenwinden en het zoutere water duidelijk wat kaler dan de scheren aan de Zweedse oostkust. Varen tussen de scheren eist veel van je navigatiekunde, maar vanwege de goede bebakening en betoning waren de geulen waarop ik mijn koersen had uitgezet vrij gemakkelijk te volgen. Zeker voor Zweedse begrippen was het op deze zonnige zondag

behoorlijk druk met zeiljachten, rondscheurende motorboten en af en aan varende veerboten. Toen er wat wind kwam hees ik de zeilen en kon ik zeilend open water bereiken. Daar viel de wind helaas grotendeels weg en moest ik op de motor verder. Boven het open water was de lucht wolkeloos, maar aan de groep cumuluswolken die midden boven het Kattegat hing kon ik al zien waar het eiland Laesö lag. Nog verder weg was de wolkenrij te zien die boven het Deense vasteland hing. Met enige weemoed zag ik de eveneens licht bewolkte Zweedse kust langzaam uit het zicht verdwijnen. Na ongeveer anderhalf uur kon ik de motor gelukkig weer uitzetten. Er stak een lekker windje op, niet meer uit het oosten maar uit het noordwesten, waardoor het ook wat frisser werd. Ik kon nu halve wind verder zeilen en om een uur of zes was de oostkust van Laesö al te zien. Omdat het nog wel een paar uur zou duren voordat ik in de haven zou zijn, bereidde ik midden op zee een eenvoudige maar voedzame pastamaaltijd, met dank aan de firma Knorr, die speciaal voor dit soort omstandigheden zulke handige zakjes Spaghetteria op de markt heeft gebracht. Nog een paar mijl verwijderd van de haven was ik getuige van een schitterende zonsondergang en toen het al een beetje schemerig begon te worden, meerde ik aan in de haven van Vesterö. Mijn lijnen werden aangepakt door een Deense buurman.

Aan de bebouwing rond het haventje was duidelijk te zien dat ik niet meer in Zweden was. Hier geen robuuste roodbruin geverfde houten huizen meer, maar dezelfde soort lage bakstenen dorpshuizen die je ook bij ons hebt. De volgende morgen heb ik een leuk fietstochtje gemaakt. Het landschap deed sterk denken aan dat van Terschelling: stukjes naald- en loofbos, afgewisseld met heidevelden en bouwland, alleen was het veel platter. 's Middags ben ik naar Asaa gevaren, een klein vissers- en jachthaventje op Jutland. Vandaar ben ik de dag erna naar Hals gezeild, een flink dorp aan de oostelijke monding van de Limfjord. De Limfjord bestaat uit een aantal met elkaar en door rivieren en kanaaltjes verbonden meren die een verbinding vormen tussen het Kattegat en de Noordzee. Bij het strijken van het grootzeil in de monding van de Limfjord ontdekte ik dat één van de lijntjes van de lazyjacks los was geraakt van de giek. Omdat het nog halverwege de giek en de zaling bungelde heb ik nog even geprobeerd het met de pikhaak te pakken te krijgen, maar omdat op een wiebelend dek met een omhoog geheven pikhaak in je hand staan niet van gevaar is ontbloot, ben ik hier maar mee gestopt. Toen ik was aangemeerd zag ik dat het clubhuis van de watersportvereniging op de eerste verdieping een terras aan het water had. Met hulp van de havenmeester heb ik de volgende morgen pal ernaast afgemeerd en vanaf het terras was het een fluitje van een cent om met de pikhaak het katrolletje te pakken waar het losgeschoten lijntje

doorheen loopt en dat vervolgens naar beneden te trekken. Nu maar hopen dat de dubbele schootsteek waarmee ik het lijntje aan de giek heb bevestigd, niet weer los zou schieten.

De volgende ben ik de Limfjord opgevaren naar Aalborg, in grootte de vierde stad van Denemarken. De Limfjord heeft tot Aalborg het karakter van een brede rivier, met aan beide zijden lage boomrijke oevers. De laatste vijf kilometer bestaat hoofdzakelijk uit haven- en industriegebieden. Aalborg bleek zeer de moeite waard. Het heeft de kleinste, maar volgens mijn reisgidsje ook de mooiste kathedraal van Denemarken. De kerk was inderdaad schitterend. Verder heb ik een bezoek gebracht aan het museum voor moderne Kunst, dat een grote Cobra-collectie heeft van de Deense schilders van deze beweging. Toevallig was er ook een mooie tentoonstelling van werken van 19<sup>e</sup>-eeuwse schilders, hoofdzakelijk impressionisten en realisten, die in Normandië hadden gewoond en gewerkt. Er hing ook een schilderij bij van de Nederlandse schilder Jongkind. Qua karakter en omvang deed het museum me aan ons Kröller-Müller denken. Het heeft ook een kleine beeldentuin. Ook de gezellige binnenstad van Aalborg, met een aantal goed geconserveerde middeleeuwse en 17<sup>e</sup>-eeuwse gebouwen, was de moeite waard van de kleine omweg over de Limfjord waard. Een andere overweging om naar Aalborg te varen was dat ik daar een prepaidkaartje voor mijn laptop en tablet kon kopen. Mijn KPN-EU-abonnement bleek tijdens mijn hele reis buiten Nederland niet goed te werken. Als ik op internet wilde kreeg ik in de helft van de gevallen de melding dat er geen netwerk beschikbaar was. Had ik wel verbinding dan viel die vaak weg.

Als ik de Limfjord helemaal door zou varen en dan via de westkust van Jutland en Sleeswijk naar de Duitse Bocht zou zeilen, zou dat de kortste terugreis zijn. Ik heb hiervoor niet gekozen omdat er langs de westkust van Jutland lang niet zoveel havens liggen als langs de oostkust en de plaatsen aan de oostkust ook interessanter zijn. Bovendien is het bij westenwind veel veiliger om in de beschutting van de Jutlandse oostkust te varen dan via de Noordzee. Daarom ben ik na mijn tweedaagse bezoek aan Aalborg weer terug gevaren naar Hals. Ik was van plan de volgende dagen via de Aalborg Bocht en de Kleine Belt naar het zuiden af te zakken, maar verder varen zat er even niet in. Windguru verwachtte windkracht zes tot zeven. De dag na mijn aankomst en ook de dag erna floot de wind door het want. Omdat hij dwars op het schip stond, schommelde het soms behoorlijk. De daarop volgende dag stond er nog steeds een harde wind en leek het erop dat ik nog een dag in Hals moest blijven, maar toen ik Windguru raadpleegde gaf die aan dat de wind vanaf een uur of twaalf geleidelijk zou afnemen tot windkracht drie in de

avond. Dat zag er goed uit. De wind was bovendien noordwest en ik moest naar het zuidoosten, dwars de Aalborg Bocht over. Met alleen de genua helemaal uitgerold vertrok ik rond de middag. Van de weersverwachting klopte echter niet veel, het bleef gemiddeld vrij krachtig tot krachtig waaien en heel de middag was ik omringd door schuimkoppen. Het voordeel was wel dat ik hard liep, gemiddeld zo'n zeven knopen en soms op een golftop planerend wel acht. De stroom hielp me ook een handje. Als er een paar dagen een stevige westenwind staat wordt het water van de Noordzee door het Skagerak het Kattegat in gestuwd en staat daar een flinke stroming van noord naar zuid. De bestemming was Bönnerup, een klein plaatsje aan de zuidzijde van de Aalborg Bocht. Na een dikke vier uur varen had ik de afstand Hals-Bönnerup, ruim dertig mijl, al overbrugd en legde ik aan in de jachthaven.

De volgende morgen was de wind behoorlijk afgenomen, sterker nog, er stond bijna helemaal geen wind. Zeilen had geen enkele zin, de dag begon als een motordag. Ik wilde naar Ebeltoft, volgens de reisgids een mooi oud stadje, gelegen aan een baai aan de zuidkant van Djursland, de landpunt van Jutland die ver het Kattegat insteekt en de Aalborg Bocht van de Aarhus Bocht scheidt. De stroom die me de vorige dag zo had geholpen, was nu helaas een tegenstroom geworden. Al het water dat hard het Kattegat en de Belten was ingestuwd kwam door het wegvallen van de wind weer even hard terug. Vooral aan de oostkust van Djursland was dat goed te merken. Ik liep met een op ruim driekwart van het vermogen draaiende motor niet veel harder dan drie of vier mijl. Toen ik aan de zuidkust was beland nam de tegenstroom gelukkig sterk af. Er stak ook een zwak tot matig noordwestenwindje op, zodat ik mijn reis ruim aan de wind zeilend kon voortzetten. Omdat ik onder de hoge wal voer waren er nauwelijks golven en liep het schip het schip gemiddeld zo'n zes mijl. Behalve van het relaxte zeilen genoot ik ook van het uitzicht op de fraaie kust. Beboste heuvels, keileemkliffen en baaitjes met een laag gelegen achterland en strandjes, wisselden elkaar voortdurend af. De zon had de hele dag niet geschenen, maar toen ik de baai van Ebeltoft binnenvoer, kwam hij een uur voordat hij onderging nog even tevoorschijn en verlichtte de prachtige heuvels.

Toen ik naar bed ging was het helemaal opgeklaard en stonden de sterren aan de hemel, maar de volgende morgen miezerde het en was er van de mooie heuvels om de baai weinig te zien. Geen weer om te zeilen, maar dat was ik ook niet van plan, ik wilde eerst Ebeltoft bekijken. Het bleek inderdaad een mooi geconserveerd historisch plaatsje te zijn met fraaie vakwerkhuisjes, een mooi kerkje en een oud raadhuis. Na van

dit stedenschoon te hebben genoten, heb ik nog een bezoek gebracht aan een geheel gerestaureerd museumschip, het 19<sup>e</sup>-eeuwse stoomzeilfregat Jylland, dat in 1864 in de oorlog tegen Pruisen en Oostenrijk, als een van de weinige Deense schepen de slag bij Helgoland heeft overleefd. De oorlog draaide om het bezit van Sleeswijk, in 1920 na een volksstemming gesplitst in een Deens en een Duits deel. Omdat het aan het eind van de middag opklaarde besloot ik 's avonds op de fiets het landschap te verkennen dat ik vanaf de boot al had bewonderd. Ik kocht daarom bij het toeristeninformatiebureau een kaart met fietsroutes. De fietstocht was schitterend, eerst over een voormalige spoordijk die dwars door een natuurgebied liep, daarna door een mooi heuvellandschap met vergezichten over het water dat ik de dag ervoor bevaren had. Onderweg kwam ik verschillende keren herten tegen, die me aankeken met een blik van "Wat doet die man op dat rare vouwfietsje hier?"

Omdat het schitterend weer was geworden, besloot ik om de volgende dag nog niet door te zeilen naar Aarhus, maar naar een klein haventje in een met oostenwind zeer beschutte baai aan de noordwestkant van het schiereiland Helgø. Ik wilde daar weer een fietstochtje maken. Volgens mijn reisgidsje heeft Helgø een van de mooiste landschappen van Denemarken. Om bij de baai te komen moest ik bijna helemaal om het eiland heen varen. Zowel de zeil- als de fietstocht waren schitterend. 's Morgens had ik vanaf de boot al van verre de hoogste heuvel van het eiland zien liggen en het witte kerkje gezien dat eenzaam in het midden van het eiland stond. 's Middags beklom ik de top van de heuvel en bezocht ik het kerkje. De dag erop wilde ik het leven in de fraaie natuur even verruilen voor het stadsleven van Aarhus. Met een stevige oostenwind op de kont was ik er vrij snel. 's Middags en 's avonds heb ik lekker door de tweede stad van Denemarken gestruind. Aarhus heeft een schitterende domkerk die wat het interieur betreft sterk doet denken aan de kerken die ik verleden jaar in Lübeck en andere Hanzesteden heb gezien. De preekstoel, uit 1588, is gemaakt door een Nederlander, Michael van Groningen. Architectonisch is Aarhus een wat rommelige stad, met veel 19<sup>e</sup>-eeuwse huizen en gebouwen waar soms weer lage traditioneel Deense huisjes tussen staan, maar het is wel erg levendig en gezellig, mede omdat het een echte studentenstad is. Op een bankje voor het studentikoze restaurantje Haute Friture heb ik genoten van een lekkere cocq au vin. 's Avonds was er op een plein bij de kerk muziek waarbij op straat werd gedanst.

Zaterdag was het weer mooi weer. Ik wilde weer een dag van het zeilen in de schitterende baaien genieten en nog een fietstochtje maken, ditmaal vanuit Knebelbro, een gehucht aan de zuidoostkant van een

beschutte, door heuvels omzoomde baai ten noordoosten van Aarhus. Er stond een lekker windje en ook de fietstocht door het heuvelachtige landschap met hier en daar een gehuchtje en een schitterend, witgekalkt kerkje, was zeer de moeite waard. Van alle gebieden in Denemarken waar ik tot nu toe ben geweest is dit gebied, het zuiden van Djursland, het mooist. Het leent zich uitstekend voor een zeil-fietsvakantie en ik hoop er dan ook nog eens terug te komen. De volgende dag wilde ik weer zuidwaarts varen, naar het eilandje Tunö, midden in de Aarhus Bocht, maar omdat het steeds harder begon te waaien en Gijs me een hoop kopij voor De Geus had gestuurd die snel geredigeerd moest worden, heb ik de hele dag achter mijn laptop doorgebracht. Later op de dag begon het ook nog te regenen. De volgende morgen was het nog steeds regenachtig, maar tussen de middag regende het bijna niet meer en besloot ik te vertrekken. De windrichting was westnoordwest en de verwachte windkracht was ruim vier, ideaal dus om met alleen de genua uitgerold naar het zuidoosten te varen. Dat beetje regen moest ik maar op de koop toe nemen.

Om de baai uit te komen, moest ik eerst een paar mijl op de motor varen, daarna ging alles voor het lapje. Vervelend was alleen dat de regen weer begon toe te nemen en hoe verder ik naar het zuiden voer hoe donkerder de wolken werden. Wolken zijn goede weer- en windvoorspellers en tijdens het varen kijk ik er dan ook voortdurend naar. Wat me opviel was dat het in de lucht een zootje was: de laagste wolken woeien ongeveer dezelfde richting uit als die wind die ik had, daarboven woeien wolken in een richting die daar dwars op stond en daarboven woeien weer wolken in de tegenovergestelde richting. Dat duidde op veel turbulentie en dus veel wind. Het begon dan ook steeds harder te waaien, van windkracht vier was al gauw geen sprake meer en op een gegeven moment gaf de windmeter zelfs 26 knopen aan. Als je daar nog de ruim 7 knopen bij optelt die het schip bijna voor de wind voer, woei het dus meer dan 30 knopen, windkracht zeven. Omdat ik niet zo ver van de kust voer stonden er gelukkig geen hoge golven. Het schip spoot er bijna planerend overheen en Tunö kwam al snel in zicht. Vervelend was dat door de aanhoudende regen mijn handen erg koud waren geworden. Ik had er bijna geen gevoel en bijgevolg ook veel minder kracht in, wat in dit soort omstandigheden natuurlijk gevaarlijk kan zijn. De les die ik eruit getrokken heb is dat ik voor de volgende reis een paar warme winterzeilhandschoenen aanschaf, in de Waterkampioen had ik er toevallig net een artikeltje over gelezen. Om wat warmer te worden zette ik de stuurautomaat uit en stuurde zelf. Dat hielp.

Alhoewel het in de luwte van het eiland wat rustiger was, lukte het maar net om de genua op de hand in te rollen. Ik had ook de lierhandel kunnen gebruiken, maar dat gaat veel langzamer en bovendien voel je niet meer of je iets aan het kapot trekken bent. Omdat ik alle ruimte had om langs zij een steiger te gaan liggen was het aanmeren gelukkig een makkie, maar de hele avond en ook 's nachts woei het ook in de goed beschutte haven nog behoorlijk. Er lag nog een Nederlands schip, een stoere motorboot die ik ook al in Aarhus had zien liggen. Toen ik de volgende morgen wakker werd, stond er nauwelijks wind meer, scheen de zon uitbundig en kon ik lekker buiten ontbijten. Tunö is vanwege zijn schoonheid een populair eiland. 's Morgens ben ik van de haven naar de noordpunt van het eiland gefietst, over het enige weggetje dat het autovrije eiland rijk is. Tunö bleek inderdaad een pareltje. Het heeft een zacht glooiend landschap met een mooie afwisseling van met meidoornhagen omzoomde weilanden, akkers en stukjes bos. Bij de noordpunt heb ik even een wandeling gemaakt over het kiezelstrand langs de keileemkliffen, die vol zaten met holletjes van oeverzwaluwen. Het dorpje op het eiland bestaat geheel uit lage witte vakwerkhuisjes met rieten daken. Ook het kleine dorpskerkje met een toren die ook dienstdoet als vuurtoren, was schitterend. Van de cultuurhistorische dingen die Denemarken rijk is vind ik de plattelandskerkjes het mooist. Het zijn bijna allemaal romaanse kerkjes, gebouwd rond 1200. Zowel van buiten als van binnen zijn ze wit gepleisterd. Ze zijn sober ingericht, maar niet kaal. De gewelven hebben bijna altijd mooie fresco's en de preekstoel, meestal daterend uit de 16<sup>e</sup> of 17<sup>e</sup> eeuw, is vaak fraai gebeeldhouwd. Er hangt altijd een model van een zeilschip en er zijn mooie grafmonumenten, vaak met een schilderij van de voorname familie die er begraven ligt.

Na de middag heb ik de zeilen weer gehesen en ben ik met een zwak tot matig zuidoostenwindje naar het volgende eilandje gevaren, Endelave, ongeveer twintig kilometer boven Fünen. Na ook hier weer het fraaie kerkje te hebben bewonderd, ben ik aan het eind van de ochtend verder gezeild, richting Middelfart, een stad aan de noordingang Van de Kleine Belt. De weersomstandigheden waren bijna hetzelfde als de vorige dag, alleen stond er minder wind. Omdat het schip zeilend niet harder dan een knoop of drie liep, te weinig om de te varen afstand binnen afzienbare tijd af te leggen, was ik helaas genoodzaakt om de motor te starten. Toen ik bij de ingang van de Kleine Belt was begon het harder te waaien en kon ik op de zeilen verder. De stroom hielp ook nog een handje en aan het eind van de middag meerde ik af in het oude, sfeervolle stadshaventje van Middelfart, waar ook een paar historische zeilschepen lagen. Er is ook een scheepswerfje waar houten kottertjes

gerepareerd worden. Het historische centrum van het stadje, met de middeleeuwse kerk, ligt vlak naast de haven. De volgende dag heb ik er even een wandelingetje gemaakt en de mooie vakwerkhuisen en de kerk bewonderd. Het orgel werd bespeeld, de organist was zo te horen bezig met geven van orgelles. Daarna heb ik Middelfart verlaten en koers gezet naar Arö, een eiland in de Kleine Belt. Mijn overweging om niet via de Grote Belt terug te varen was dat de Kleine Belt veel mooier is. Het is een afwisselend vaarwater met aan beide zijden een heuvelachtige, vaak beboste kust en hier en daar keileemkliffen. Bij Middelfart is het vaarwater smal en kronkelig, daarna wordt het breder. Samen met de Aarhus Bocht aan de zuidkust van Djursland vind ik het een van de mooiste vaargebieden van Denemarken. Verder heeft de route via de Kleine Belt het voordeel dat je om bij het Noord-Oostzeekanaal te komen gewoon de oostkust van Sleeswijk kan volgen en dus niet vanuit Langeland een lange oversteek naar het zuidwesten hoeft te maken. Net zoals de dag tevoren stond er ook nu weer bijna geen wind en moest ik het hele stuk op de motor afleggen. Helaas viel er geruime tijd van de mooie oevers niet veel te zien, want het begon te motregen en het zicht verslechterde. Pas toen ik niet ver meer van het eiland verwijderd werd klaarde het helemaal op en werd het een mooie namiddag en avond. De volgende morgen heb ik even een fietstochtje over het tamelijk vlakke eiland gemaakt. De met hoge meidoorns omzoomde weggetjes deden me sterk denken aan de binnenweggetjes op mijn geboorte-eiland Walcheren.

's Middags ben ik verder zuidwaarts gevaren. Het wordt een eentonig verhaal, maar ook nu was er weer te weinig wind om te zeilen. Ik kon alvast een beetje wennen aan het idee dat ik te oud zou zijn om nog te zeilen en zou moeten overstappen op een motorboot, zoals ik een aantal oudere Geuzen heb zien doen. Waar ik precies naartoe wilde varen wist ik nog niet. Ik zat te twifelen tussen Aabenraa, een stadje met een mooi oud centrum, waar ik dertig jaar geleden al eens met mijn vorige boot was geweest, of Dyvig, een natuurhaven in een fjord op het eiland Als. Omdat Aabenraa een bepaald niet idyllische grote marina heeft die aan een ongezellige, vrij drukke straat met jaren-vijftig-flats ligt, besloot ik op het laatste moment om niet de Aabenraa Fjord binnen te varen maar de Dyvig Fjord. Ik had er bepaald geen spijt van. De fjord is schitterend. Om bij het verenigingshaventje te komen moest ik een zeer smal kronkelig geultje doorvaren. Ik kwam toen in een kleine baai, helemaal omsloten door groene, boomrijke heuvels. Het was een van de mooiste plekken van de hele reis.

De volgende morgen heb ik een kort fietstochtje in de fraaie omgeving gemaakt. Het was toen nog mooi weer, maar toen ik 's middags vertrok richting Sönderborg, de laatste Deense haven, begon de lucht te betrekken en ging het wat harder te waaien. Dat had wel als voordeel dat ik in de Als Sund, het vaarwater tussen het eiland Als en het vasteland van Jutland, weer kon zeilen, maar erg lang duurde die vreugde niet. Na een paar uur moest de motor aan omdat ik het nauwe, laatste deel van het vaarwater naar Sönderborg de wind pal tegen had. Het begon bovendien behoorlijk te regenen. Van de fraaie boomrijke oevers met mooie villa's en buitenhuizen was niet veel meer te zien. Om zes uur opende de brugwachter de brug voor me en even later legde ik aan aan de kaai van de oude stadshaven. Het was een leuk plekje, met vanuit de kuip naar achteren uitzicht op de kerk en de kerktoren. Naar voren keek uit op het Sönderborg Slot, een groot middeleeuws kasteel. Het nadeel was alleen dat er nogal wat deining stond, vooral 's nachts lag het schip flink te snokken aan de lijnen. Ik was bang dat er van slapen niets terecht zou komen, maar het tegendeel was het geval, ik werd vrij snel in slaap geslingerd.

Het Duitse scheepvaartweerbericht voorspelde voor de komende dagen niet veel goeds. Voor de volgende dag werd er in de westelijke Oostzee windkracht zes tot zeven verwacht en de twee dagen erna zou het niet veel beter zijn. Pas over vier dagen zou de wind tijdelijk iets afnemen. Omdat het nog niet zo hard woei wilde ik de dag na mijn aankomst in Sönderborg vertrekken naar Maasholm, een plaatsje in Duitsland halverwege de afstand Sönderborg-Kiel, maar ik wilde eerst een uurtje rondkijken in het Sönderborg Slot, waarin een museum over de geschiedenis van Zuid-Jutland zit. Het museum was echter zo interessant dat ik er geen uur, maar de hele middag heb doorgebracht. Er werd uitvoerig informatie gegeven over de roerige geschiedenis van Sleeswijk-Holstein, tot 1864 helemaal Deens. Wat me verbaasde was dat er in de 19<sup>e</sup> eeuw in het uiterste zuidwesten, op het nu Duitse eiland Nordstrand, nog Nederlands werd gesproken. In de 17<sup>e</sup> eeuw is dit gebied ingepolderd door Nederlanders, Remonstrantse vluchtelingen hebben er rond 1620 langs het riviertje de Eider het stadje Friederichstadt gesticht. Het gevolg van mijn museumbezoek en de slechte weersberichten was dat mijn verblijf in Denemarken wat langer duurde, wat zeker geen ramp was. De volgende morgen heb ik de fraaie stadskerk bezichtigd en toen het 's middags wat opklaarde heb ik een wandelingetje gemaakt naar een oude militaire schans op een hoge heuvel even buiten de stad. In 1864 hebben de Pruisen daar het Deense leger verslagen en vervolgens Sleeswijk-Holstein ingelijfd. In de schans

was daarover een historisch informatiecentrum. Samen met een Deense schoolklas heb ik er naar een film over de strijd bij de schans gekeken.

De volgende dag was het weer iets beter, het Duitse scheepvaartweerbericht verwachtte windkracht vier tot vijf, maar ook buien met ruim windkracht zeven. Ik was het gedein in de haven een beetje beu, de nacht tevoren kon ik niet meer in de punt slapen omdat die veel te veel op en neer ging. Daarom besloot ik om te vertrekken naar Maasholm. Het hele traject was ruim bezeild en lag dichtbij de kust, zodat ik niet al hoge golven kon verwachten. In zulke omstandigheden kan het schip wel een buitje met harde wind hebben. Ik kreeg ik inderdaad een paar fikse buien met een dikke zeven over me heen, maar met een dubbel rif in het grootzeil en een voor de helft ingerolde fok liep het schip er goed doorheen. Onderweg kwam ik behoorlijk wat Nederlandse schepen van de bruine vloot tegen die richting Sønderborg voeren. Toen ik daar was lagen er iedere dag wel drie of vier Nederlandse clippers, bijna allemaal met Duitse schoolklassen aan boord.

Maasholm ligt aan de Schlei, een mooie kronkelige rivier die naar Schleswig, de hoofdstad van Sleeswijk, toeloopt. Aan de naam van het dorp en een aantal oude vakwerkhuisjes met rieten daken zie je nog dat het vroeger Deens is geweest, maar aan de dikke vitrages die bijna overal voor de ramen hingen was goed te zien dat ik niet meer in Denemarken was. In Denemarken en Zweden kun je, net als bij ons, bijna overal naar binnen kijken. Duitsers houden daar duidelijk niet van. 's Avonds stond er nog een forse wind en was het nog steeds buiig, maar de volgende dag was de wind bijna helemaal verdwenen en was het schitterend weer. Ik heb nog even overwogen om de Schlei op te varen en Schleswig te bezoeken, maar het leek met verstandiger om zo snel mogelijk door te varen naar Cuxhaven, waar ik verleden jaar bijna een week heb moeten wachten voordat de omstandigheden gunstig waren voor de oversteek naar de Duitse Waddeneilanden. De steeds korter wordende avonden maakten die oversteek steeds moeilijker. Nadat ik even door Maasholm had gewandeld ben ik vertrokken naar Kiel-Holtenau, waar het Noord-Oostzeekanaal begint. Wind was er nauwelijks, die kwam pas toen ik de Kieler Fjord invoer, maar toen was het helaas te laat om nog de zeilen te hijsen. De passage van de sluis, de volgende ochtend, ging vrij snel en aan het eind van de middag heb ik aangelegd in Rendsburg. De dag daarop ben ik doorgevaren naar Brunsbüttel, alles op de motor uiteraard, want zeilen is in het kanaal verboden.

De volgende morgen heb ik eerst wat inkopen gedaan in Brunsbüttel. Het was lekker weer en de terrasjes in de hoofdstraat zaten vol met taartjes etend publiek. Duitsers zijn enorme taartensnoepers. Ieder stadje heeft wel een aantal konditoreien, die zeker in het weekend aan het eind van de morgen en de middag bomvol zitten. 's Middags ben ik naar Cuxhaven gevaren, vanwege de tegenwind helaas op de motor. Het liefst wilde ik de volgende dag de grote oversteek maken naar de Duitse Waddeneilanden. De Elbe afvaren kan alleen met de stroom mee. Ik had uitgerekend dat ik vanaf half zes 's morgens stroom mee had. Staat er een westenwind van meer dan windkracht vier, dan wordt door het wind-tegen-stroomeffect de golfslag te hoog om verantwoord de rivier af te varen. Het advies is daarom om de rivier bij voorkeur met oostenwind af te varen, maar die waait helaas niet zo vaak. Vorig jaar was had ik de oversteek gemaakt met een westenwind van windkracht vier tegen, en dat was goed gegaan. Het weerbericht voorspelde nu voor de Elbe tussen Cuxhaven en de monding windkracht drie, dat was dus beter dan vorig jaar. Helaas zou hij zuidwest zijn, dus pal tegen. Omdat hij op zee zou toenemen tot vier en later zelfs tot begin vijf, leek het me beter om niet helemaal door te varen naar Norderney, zoals ik vorig jaar had gedaan, maar Spiekeroog aan te lopen. Het zeegat bij dat eiland is van alle zeegaten tussen de Duitse Waddeneilanden één van de veiligste en als ik om half zes zou vertrekken kon ik daar 's middags met hoogwater zijn.

Ik zette de wekker op kwart voor vijf, smeerde alvast mijn boterhammen voor de volgende dag en na een douche en een kop extra sterke koffie voer ik de volgende morgen om half zes de donkere Elbe op. Omdat ik waarschijnlijk het hele stuk op de motor zou moeten varen zat de dieseltank bomvol. In verband met de stabiliteit voer ik met gehesen grootzeil. Het eerste uur ging alles vrij relaxt, er stond inderdaad niet veel meer dan windkracht drie. Alleen was het zicht een stuk slechter dan vorig jaar, zodat de boeien veel minder makkelijk te zien waren. Naarmate ik dichterbij de monding kwam begon het echter steeds harder te waaien, het was allang geen windkracht drie meer, maar ruim vier, begin vijf. In de vaargids staat dat het bij deze windkracht in de monding van de Elbe een heksenketel wordt, en dat werd het inderdaad. Het schip stampte behoorlijk en begon steeds meer water over te nemen, zodat ik me goed moest verschansen achter de buiskap. Op de snelheid hadden de golven echter geen enkele invloed. Er stond hier zo'n geweldige stroom dat het schip met zo'n acht tot tien mijl over de grond, naar zee werd gesleurd. Toen ik daar eenmaal was, werd het gelukkig wat rustiger, maar vanwege de vrij krachtige wind stonden er toch behoorlijke golven. Het duurde ook niet lang meer of ik kreeg

stroom tegen, zodat de snelheid flink terug zakte. Om op tijd bij Spiekeroog te zijn moest ik minimaal vier mijl over de grond lopen. Met een bijna op volle kracht draaiende motor stampte het schip er goed doorheen, maar het betekende wel dat er enorm veel water over kwam en het schip regelmatig een paaltje pikte. Toen ik even in de kajuit zat hoorde ik het kraken. Een erg comfortabele tocht werd het niet en ik was dan ook blij toen Spiekeroog in zicht kwam.

Om de koers te kunnen volgen door het zeegat moest ik eerst de verkenningston zien te vinden. Het was me opgevallen dat de positie die de ton op mijn papieren zeekaart had, totaal niet overeenkwam met de positie op mijn plotter. Toen ik volgens de plotter tegen de ton zou moeten zijn opgevaren was die nergens te zien. Volgens de kaart lag hij ongeveer twee mijl westelijker. Als het helder weer was geweest zou ik hem waarschijnlijk al lang hebben gezien. Door op de zeekaart uit te meten op welke hoogte en breedte de ton moest liggen, kon ik hem vrij gemakkelijk vinden. Hij lag echter toch niet precies waar hij op de kaart stond getekend. Toen ik dit later aan de havenmeester meldde, vertelde die dat de toegangsheuvel tot het zeegat voortdurend westwaarts schuift en dat de tonnenlegger verleden week de verkenningston weer een eindje naar het westen had verlegd. De enige manier om niet verrast te worden door dit soort veranderingen, is minstens eenmaal per week, of beter nog iedere avond, de Berichten voor Zeevarenden te lezen, maar daarvan komt in de praktijk natuurlijk weinig terecht.

Toen ik eenmaal de verkenningston had gevonden en koers zette naar het zeegat, had ik de wind niet meer pal tegen. Met het gebonk tegen de golven was het nu afgelopen en kon ik zelfs nog even lekker zeilen. Het invaren van het havengeultje was wel een beetje verwarrend. Het zag er zowel op mijn papieren als op mijn elektronische kaart van het begin tot het einde uit als een kaarsrecht geultje. Bij de ingang stond aan bakboord een grote rode paal. Ik ging er vanuit dat die de bakboordingang van het geultje markeerde en koerste dus iets stuurboord van de paal. Toen ik op het moment dat ik hem passeerde naar stuurboord keek zag ik echter een meter of twintig van me vandaan een klein rood boeitje liggen dat niet op de kaart stond aangegeven. Niet de rode paal maar dat boeitje markeerde de bakboordingang van het geultje. Ik passeerde het aan de verkeerde kant, maar het was al te laat om terug te draaien. Het dieptealarm meldde ook dat ik verkeerd zat maar gelukkig stond er zoveel water dat ik zonder de grond te raken in het geultje terecht kwam, anders was ik weer in het zicht van de haven gestrand, net als verleden jaar bij Wangeroog. De havenmeester vertelde me dat veel mensen die hier niet bekend zijn de geul verkeerd

invaren en dat daarom besloten is om binnenkort de kronkel bij de ingang van het geultje weg te halen zodat het geultje precies loopt zoals het op de kaart staat getekend.

Op de Duitse Waddeneilanden zijn de dorpjes niet zo goed geconserveerd als op de Nederlandse Waddeneilanden, maar Spiekeroog is een uitzondering. Het is een autoloos eiland met een mooi lommerrijk dorpje dat aan Oosterburen op Schiermonnikoog doet denken. 's Avonds heb ik er een wandelingetje gemaakt en de volgende morgen ben ik over het wad naar Langeoog gevaren. Onderweg kwam ik een zeehond tegen die zich ver uit het water oprichtte om te zien wie daar nu langs voer. Hij staaarde me met een verbaasde blik aan. Langeoog heeft, net als Spiekeroog, een getijdenhaven. Toen ik er 's middags een paar uur voor hoogwater binnenvoer stond de haven nog vol water, maar 's avonds en de volgende morgen was het een moddervlakte waarop talloze steltlopers en meeuwen ijverig naar voedsel aan het zoeken waren. De kiel van het schip was helemaal recht in de modder gezakt. Nadat het schip aan het begin van de middag weer uit de modder was herrezen en de meeuwen weer in het water van de haven lagen te dobberen, ben ik vertrokken naar Norderney. Het liefst was ik er over het wad naartoe gevaren, maar dan had ik onder het eiland Baltrum over een zeer ondiep wantij moeten varen. In de vaargids stond dat het bij hoogwater springtij 1,40 m diep was, maar volgens de havenmeester klopte dat niet meer. Volgens de laatste metingen was het er nu 1,55 m diep en bovendien was er vanwege de noordwestenwind 10 cm verhoging. Hoewel het schip 1,45 m steekt, vond ik het risico van vastlopen iets te groot en ben ik over de Noordzee naar Norderney gezeild. Vanwege het wind-tegen-stroomeffect stonden er in het zeegat behoorlijke golven, maar op zee kon ik lekker zeilen.

De volgende twee dagen waren weer twee echte waddendagen. Eerst ben ik naar Greetsiel gevaren, een goed geconserveerd, zeer Nederlandse uitzienend stadje met grachtjes, klokgeveltjes en een mooie oude kerk, niet luthers, zoals overal elders in Noord-Duitsland, maar gereformeerd. Het weer was vrij saai: grijs, weinig wind en zo nu en dan een beetje motregen. In de nacht van woensdag op donderdag was al te merken dat het weer flink ging veranderen. Er stak een stevige wind op, eerst noordwest maar 's morgens was hij al naar het noordoosten gedraaid. De zon scheen volop, maar het Duitse scheepvaartweerbericht gaf een windwaarschuwing af voor windkracht zes. De oostenwind die voor de komende dagen was voorspeld, was weliswaar gunstig om over de Noordzee naar Lauwersoog en Vlieland te varen, maar omdat het de komende dagen steeds aan het eind van de middag hoog water was,

zou ik dan de hele dag stroom tegen hebben. Daarom koos ik ervoor om naar Delfzijl te varen en, net als verleden jaar, via de staandemastroute richting IJsselmeer te gaan. De Duitse windwaarschuwing werd tussen de middag ingetrokken en het Nederlandse scheepvaartweerbericht gaf voor district Delfzijl windkracht 3 tot 4 af, ideaal zeilweer dus. Om vanuit Greetsiel op de Westereems te komen moest ik twee vrij ondiepe wantijen over. Daar stond nu nog wat minder water, want vanwege de oostenwind werd er bij komend hoogwater een verlaging van twee decimeter verwacht. Vorig jaar was ik twee uur voor hoogwater zonder problemen over het eerste, meest ondiepe, wantij gevaren. Vanwege de aangekondigde verlaging ging ik er nu wat later overheen, maar ik liep toch vast. De dieptemeter gaf aan dat mijn kiel 15 centimeter in het slib zat. Door de motor wat harder te laten draaien en geholpen door de stijging van het water, lukte het om er langzaam doorheen te ploegen en dieper water te bereiken. Omdat het al bijna hoogwater was, was de passage van het volgende wantij geen enkel probleem. De motor, die ik vrijwel de hele tijd had bijgezet om daar voor hoog water te kunnen zijn, kon nu uit en zeilend bereikte ik aan het begin van de avond Delfzijl.

De volgende morgen ben ik het Eemskanaal opgevaren, naar Appingedam. Het jachthaventje van het stadje ligt in het centrum. Vanuit de kuip had ik een schitterend uitzicht op de met grote kastanjabomen omzoomde oude kerk. Ik heb eerst een wandelingetje door het historische stadje gemaakt en de over het Damsterdiep hangende geveltjes bewonderd. Daarna heb ik op de fiets het polderland verkend dat achter de dijk ligt die ik de dag tevoren vanuit de boot had gezien. Het was zeer zonnig en bijna windstil, ideaal fietsweer dus. De mooie dorpjes waar ik doorheen reed waren piepklein, maar hadden allemaal een fraai romaans dorpskerkje. Hierboven schreef ik dat de cultuurhistorisch mooiste dingen in Denemarken de romaanse dorpskerkjes zijn. Ik denk dat ik over de provincie Groningen hetzelfde kan zeggen. De kerkjes die ik op mijn korte fietstochtje zag, waren in ieder geval juweeltjes. Hoewel Groningen voor Nederlandse begrippen dun bevolkt is, viel het me toch hoe vol het hier is, vergeleken met Scandinavië. Als ik een dorpje uit was gefietst zag ik vijf kilometer verder alweer het net boven de bomen uitstekende kerktorentje van het volgende dorpje. In Denemarken en Zweden liggen de dorpjes veel verder uit elkaar en zijn ze vaak zo klein dat ze niet eens een kerk hebben. Na dit leuke uitstapje op het Groningse platteland ben ik de volgende dag doorgevaren naar de stad Groningen, waar ik in de Oosterhaven, midden in het gezellige centrum, aanmeerde.

De dag erna kwam Gerard, een van de vrienden die me in het Götakanaal had vergezeld, me een weekje gezelschap houden. We hebben samen de stad verkend en de Martinikerk bezocht, waar een enthousiaste studentenpastor ons uitvoerig over de kerk vertelde. Het Martinikerkhof vonden we het mooiste deel van de stad. Bij toeval ontdekten we de schitterende 18<sup>e</sup>-eeuwse tuin achter het Princehof. De volgende dag zijn we over het Reitdiep naar Zoutkamp gevaren. Om vanuit de Oosterhaven, op het Reitdiep te komen, moesten we eerst een flink stuk door de stad varen, waarbij we in totaal 12 bruggen passeerden. Het was een leuke belevenis. De fraaie gevels waar we de dag ervoor langs gewandeld waren, zagen we nu vanaf het water. De laatste twee bruggen worden via camera's op afstand bediend, maar in de stad fietsten de brugwachters met ons mee. Het was mooi zonnig weer, maar er stond een koude, vrij krachtige wind. Omdat hij oost was en wij naar het noordwesten voeren, konden we bijna het hele traject over het Reitdiep zeilend afleggen. Kwam er een brug dan rolden we de genua snel in en ging even de motor aan. Het Reitdiep is een mooi vaarwater. Het meandert als een rivier door het verlaten Groningse land. Eerst is het vrij smal, maar dichterbij Zoutkamp wordt het steeds breder.

Na een kort wandelingetje door Zoutkamp zijn we de volgende dag eerst even het Lauwersmeer op gezeild. De bedoeling was om vervolgens naar Dokkum te varen. In de geul die naar de Dokkumer Ee toe leidt deed zich voor het eerst tijdens deze reis een vervelend elektraprobleem voor. Toen ik de motor wilde starten deed de startmotor het niet. De startaccu bleek vrijwel leeg te zijn, hoewel hij de hele nacht was opgeladen. Al in Zweden had ik gemerkt dat het koud starten minder vlot ging dan ik gewend was. In een van de havens aan het Vänern bleek de accu na twee nachten zonder walstroom te weinig kracht te hebben om de motor te starten. Later heb ik hetzelfde nog een keer meegemaakt in Denemarken, hoewel ik uit voorzorg 's avonds de koelkast had uitgezet. Omdat de garantietermijn van de drie jaar oude accu nog maar net verstreken was kon ik me niet voorstellen dat daar het probleem lag. Ik dacht in eerste instantie dat de startmotor vanwege een of ander mankement de accu leeg trok.

Omdat we niet konden starten dreven we stuurloos in het geultje. Mijn bedoeling was om bij een jachthaven een stukje verderop diesel tanken. Het zou mooi geweest zijn als we daar zeilend naartoe hadden kunnen varen. Zeilen was echter onmogelijk omdat de bomen langs het geultje de wind vrijwel helemaal wegnamen en de weinige wind bovendien het eerste stukje ook nog bijna pal tegen was. Gelukkig heb ik voor dit soort calamiteiten twee accukabels bij me en door de startaccu te verbinden

met de volle boordaccu lukte het om de motor te starten. In de jachthaven waar we tankten vertelde ik dat we een startprobleem hadden. De eigenaar van de haven kon weinig voor ons doen maar gaf me het telefoonnummer van de monteur van een jachtservice een stukje verderop. Ik belde hem en gelukkig kon hij ons direct helpen. Toen hij de startaccu doormat bleek dat daar het probleem lag. De accu had het begeven omdat een van de cellen kapot was. Na weer een start met behulp van de accukabels zijn we doorgevaren naar Dokkum, waar de monteur de volgende ochtend de accu heeft vervangen. Daarna hebben we onze reis over de Ee verder vervolgd, richting Leeuwarden. Net als de dag ervoor stond er ook nu een stevige oostenwind en konden we het traject weer bijna helemaal zeilend afleggen. Aan het begin van de avond legden we aan aan de schitterende Prinsentuin in Leeuwarden, op een steenworp afstand van het oude centrum.

De tocht over de Dokkumer Ee en het Reitdiep was weliswaar niet zo spectaculair als die door het Götakanaal, maar het is een schitterend traject. Gerard vond het zelfs nog ietsje mooier dan de vaart door het Götakanaal, vooral vanwege de doorvaart door de stad Groningen, het mooie Dokkum en de dorpjes Birdaard en het van de Elfstedentocht bekende Bartlehiem, waar je dwars doorheen vaart. Ik geef zelf de voorkeur aan het afwisselende boomrijke heuvellandschap van Zweden en Denemarken, maar wat historisch steden- en dorps schoon betreft kunnen deze landen moeilijk aan Nederland tippen. Vooral het feit dat je dwars door een leuk dorpje of een mooie stad vaart, maakt het varen in Nederland uniek. Ook Leeuwarden was de moeite waard. We hebben er een dag rondgewandeld en het Fries Museum bezocht, een nieuw gebouw met interessante informatie over de geschiedenis van Friesland. De dag erna is Gerard weer vertrokken en ben ik verder zuidwaarts gevaren. Omdat ik al bijna dertig jaar geleden niet meer in Sneek en Lemmer was geweest, wilde ik via die plaatsen naar het IJsselmeer varen. Vrijdag wilde ik eerst naar Grou, waar ik nog nooit was geweest. De passage van de eerste drie bruggen in Leeuwarden ging vlot, maar in het Van Harinxmakanaal was men bezig met het aanleggen van een aquaduct. De eerste spoorbrug die ik tegenkwam werd maar beperkt bediend, waardoor ik drie kwartier moest wachten. Daardoor was ik vijf minuten te laat bij de volgende spoorbrug, wat een wachttijd van twee uur opleverde. Ik heb maar van de nood een deugd gemaakt en aan het wachtsteigertje voor de brug een warme maaltijd bereid. Omdat de bruggen die ik nog zou tegenkomen tot zeven uur werden bediend, kon ik Grou wel op mijn buik schrijven. Ik betwijfel of ieder nadeel zijn voordeel heeft, zoals een bekende voetballer eens beweerde, maar het nadeel van het lange wachten had in ieder geval wel een voordeel. Het

eerste dorp waar ik zou kunnen overnachten was Wargea, ongeveer vijf kilometer ten zuiden van Leeuwarden. Ik had er nog nooit van gehoord. Nog net op tijd, om vijf voor zeven, passeerde ik de brug die toegang geeft tot de doorvaart door het dorp. Die was schitterend. Een smal boomrijk grachtje met aan weerszijden fraaie historische pandjes voerde naar de ligplaats voor passanten. Het zijn juist dit soort onverwachte ontdekkingen die een vaarvakantie leuk en afwisselend maken. Voordat het donker werd, heb ik nog even door het dorpje gewandeld.

De volgende morgen was Wargea en omgeving in dikke mist gehuld. Toen die opgetrokken was heb ik mijn zuidwaartse koers verder vervolgd. Dit deel van de staandemastroute, tussen het Van Harinxmakanaal en Grou, deed me sterk aan de Dokkumer Ee denken. Als een meanderend riviertje slingert het door het vlakke weidelandschap. Er stond een zwak westenwindje en een flink deel van het traject kon ik zeilend afleggen. In de haven van Grou heb ik even aangelegd om een bezoekje aan de plaats te brengen. Het was de moeite waard. Vooral de oude, romaanse, St-Pieterskerk met de kring pittoreske huisjes eromheen is schitterend. Jammer is alleen dat de kerken hier niet altijd open zijn, zoals in Denemarken. Na dit leuke intermezzo ben ik over het kaarsrechte en brede Prinses Margriet Kanaal en het Snekermeer doorgevaren naar Sneek, waar ik een plekje vond aan een passantensteiger vlakbij het centrum. De volgende morgen heb ik een mooie wandeling gemaakt langs de stadgrachtjes en 's middags heb ik het Fries Scheepvaartmuseum bezocht. Er is onder andere te zien welke beperkte leefruimte een gezin op een skutsje had. Het roefje, waar vaak wel vier of vijf personen woonden, was nog kleiner dan de kajuit van mijn schip.

De volgende dag ben ik via Lemmer in één ruk doorgevaren naar Enkhuisen en een dag erna, op 6 oktober, lag ik weer op mijn vertrouwde plekje in Durgerdam. Ik kon terugblikken op een schitterende reis naar de Oostzee. Omdat ik er nog lang niet ben uitgekeken staat er weer een Oostzeereis op stapel, nu naar Letland, Estland en Finland. Ik hoop dat ook die een aantal verhalen oplevert.

Jaap van der Harst

## Advertentie

Alles voor op het water



# Kroese Watersport



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

**e-mail: [info@kroesewatersport.nl](mailto:info@kroesewatersport.nl)**  
**[www.kroesewatersport.nl](http://www.kroesewatersport.nl)**

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



**Compleet programma**





## Ruime sortering van watersport artikelen

**Watersport Oost**  
Middenweg 105-107  
1098 AH  
Amsterdam  
Tel :020 - 6946 042  
Fax :020 - 6945 595  
[www.watersportoost.com](http://www.watersportoost.com)  
[info@watersportoost.com](mailto: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	



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

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

Ga naar onze webshop [www.sailinox](http://www.sailinox) volg de aanwijzingen bij het afrekenen, het is heel eenvoudig en u heeft snel en verassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox



"De Geus" mei 2014

# Watersleep

## Zeilmakerij

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

020-468 2464  
Internetstraat 14 box 111  
1023 CV Amsterdam



[www.watersleep.nl](http://www.watersleep.nl)  
[info@watersleep.nl](mailto:info@watersleep.nl)  
Belt u eerst voor u komt?

# Watersleep

## Zeilmakerij

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

020-468 2464  
Internetstraat 14 box 111  
1023 CV Amsterdam



[www.watersleep.nl](http://www.watersleep.nl)  
[info@watersleep.nl](mailto:info@watersleep.nl)  
Belt u eerst voor u komt?

