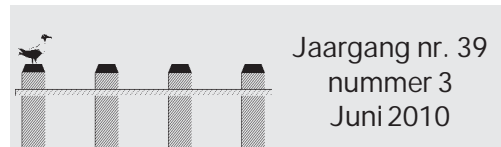


# Langszij



*Verschijnt vijfmaal per jaar en is het officieel orgaan van de **Watersportvereniging Flevo** opgericht 9 Juli 1931 te Harderwijk en aangesloten bij het Watersportverbond onder nr. 89.*

## ● In dit nummer:

*pagina nr.*

Van de voorzitter	2
Van de penningmeester	6
In Memoriam	6
Jaarprogramma	7
Wat geweest is...	8
Wat nog komt...	13
Het lijntje doorgeven	14
Only the lonely	15
Rondje Duitsland	17
Harderwijk Göthenburg	26
Gedicht	36

*Bij de voorplaat:  
"Voorjaar op de haven."*

# Van de voorzitter

Je vraagt je af hoe het gelukt is, maar je hebt het zelf kunnen zien. Alle boten zijn van de parkeerplaats af, liggen in het water of een enkeling nog op de lasplaats. De havenmeester heeft ze weer gehoord. Alle excuses, redenen en verzoeken om te mogen blijven staan en later in het water te mogen. Een bloemlezingetje. Ik heb het zo druk met mijn werk. We hebben een nest met puppies. Als ik vrij kon nemen was het geen weer om te schilderen. Ik lig in scheiding. De kat (zal wel poes bedoeld zijn) moet bevallen. Ben net terug, ben 3 maanden in Spanje geweest. Schilderwerk is niet mooi genoeg geworden; het moet nog een keer over.

Interessant was ook de opmerking van een lid, dat hij niet met de havencommissaris kon communiceren. En dat terwijl deze duidelijk schriftelijk zijn besluit had geformuleerd; geen reden voor uitstel. Ook geen communicatieprobleem, maar een probleem met de basiskennis van de Nederlandse taal. De betreffende persoon denkt namelijk dat het woord communicatieprobleem een synoniem is voor: "ik heb mijn zin niet gekregen en dat pik ik niet." Tenslotte over dit onderwerp. We hebben een havenmeestersteam met bijna 10 jaar ervaring. Maar ook de meer dan 15 jaar daarvoor was het niet anders. Méér dan 25 jaar exploitatie ervaring met de Knar leert ons, dat het op een uitzondering na, eigenlijk altijd dezelfde personen zijn, die probleem hebben en soms ook zelf veroorzaken.

## *Vervangende havenmeester*

Samen met anderen, heeft ook uw voorzitter, dat gedurende de 2 weken van de vakantie van Willem en Lyda gedaan. Dat deed Jurjen ten Hove in het verleden, maar omdat hij wat in de lappenmand ligt, ging dat dus deze keer niet. Intussen is Jur alweer regelmatig gesignaleerd met een gif blauw gekleurd voertuig. Kan, vinden zijn maten, prima over de steiger rijden en draaien bij de drijvende steigers, moet met wat oefenen volgens ons wel lukken.

Vervangen is leuk, maar vooral ook leerzaam. Dan maak je de problemen van het havenmeestersteam in de praktijk mee. Leden die hun schip zonder enig overleg aan de kade afmeren om te laden, te lossen of gewoon te wassen. En dat dan uren lang.

Auto's niet in de parkeervakken, maar 5 meter dicht (waar de gele streep al jaren staat), bij de ligplaats. Niet te begrijpen door de vervanger, maar het team begreep dit ook al jaren niet.

### **V**oortgang Verplaatsing De Knar

Ook als je wat langer in het havenkantoor bent en de vervangend havenmeester speelt, worden er veel vragen gesteld over de vorderingen met betrekking tot het verplaatsen van De Knar en de vorderingen met de bouw. Het jammerlijkste is wel, dat een overgrote meerderheid, echt waar, een overgrote meerderheid, niet gelooft dat de Knar verplaatst gaat worden. Het gaat vast niet door, Harderwijk kan het niet betalen, ze zijn gestoord, veel te groot voor Harderwijk, stelletje dwazen/gekken/idioten. Vul maar in.

Nu had ik mijzelf voorgenomen om niets meer te schrijven over dit onderwerp tot er echt nieuws zou zijn. Nou ja... Misschien is dit dan wel nieuws. Sommige dingen weten de bewoners van Harderwijk wel, maar anderen mogelijk niet, vandaar.

De VVD is in Harderwijk bij de laatste gemeenteraadsverkiezingen de grootste partij geworden. Dat heeft er toe geleid, dat een ambitieuze, gewaardeerde en ervaren wethouder van de VVD, Rob Daamen eigenlijk alles wat met de bouw toekomst van Harderwijk te maken heeft, in zijn portefeuille heeft. Mijn persoonlijke zorg is eigenlijk slechts, dat hij te vroeg gaat opteren voor een burgemeesterschap elders. (Sorry Rob: Lino)

Wisseling van de wacht dus. Wij kennen natuurlijk Rob's voorgangers. Pieter Den Besten, Henk Eijsenga en Kees Kooijman in het Waterfront van Harderwijk proces. Als de ambtenaren en de ingehuurde Waterfront teamgenoten, de hen bekende informatie tijdig, zonder enige terughoudendheid en accuraat doorgeven, sneuvelt er geen wethouder. Zelfs het bedrijf dat een analyse over het Waterfront tot nu toe maakte, verwondert zich er over, dat slechts de wethouder Henk Eijsenga het slachtoffer geworden is en er geen anderen zijn afgetreden. Via [www.harderwijk.nl](http://www.harderwijk.nl), zijn de twee erg interessante rapporten van het ingehuurde onafhankelijke bureau Balance te downloaden.

Doe dat, lees ze en huiver. Enerzijds te gek dat het kon gebeuren, anderzijds is het nu eenmaal gebeurd en hetzelfde bureau constateert gelukkig dat er sprake is van verbetering. Overigens is het ook aardig om de tevredenheid van Balance over hetgeen Balance zelf presteerde te lezen. Dat lukt hier: [http://www.balance.nl/files/documenten/Projectscan\\_Waterfront\\_Harderwijk\\_S.pdf](http://www.balance.nl/files/documenten/Projectscan_Waterfront_Harderwijk_S.pdf)

Intussen heeft er al wel een architecten selectie plaats gevonden. Architecten die de twee gebouwen op De Nieuwe Knar gaan ontwerpen. Gemeente Harderwijk, Jos van Eldonk, Consortium en W.V.Flevo selecteerden.

Na de definitieve keuze nodigden wij het uitverkoren architectenbureau uit voor een uiterst informeel gebeuren. Kom een biertje op de haven drinken; gewoon de sfeer proeven. Dan snap je hoe wij / De W.V. Flevo in elkaar zitten en wat we willen. Informeler kon niet. Ze waren er zaterdag 1 mei j.l. en zijn aan allen die er waren voorgesteld. Zij hebben het bezoek op prijs gesteld en hebben bevestigd dat het beeld dat zij van ons gekregen hebben alleen maar kan leiden tot een resultaat dat ook wij wensen.

Het gaat overigens om twee studie vrienden, die een jaar of 2 geleden samengegaan zijn en het architectenbureau met de naam *Woltjerberkhout Architecten* hebben gevormd. Jaco Woltjer en Tom Berkhout. Bezoek hun Internetsite ([www.woltjerberkhout.nl](http://www.woltjerberkhout.nl)) en je weet heel aardig wat de mannen gedaan hebben en kunnen. Ze hebben allebei een prima staat van dienst en veel ervaring. Ze vullen elkaar prima aan en we hebben het idee dat ze voor ons de opstellen zullen kunnen ontwerpen die wij willen. En wat we willen is vast nog ingewikkeld genoeg.

*Een ding is echter 100% zeker, wij zullen uiteindelijk de jachthaven krijgen die wij willen en zullen met minder beslist geen genoegen nemen. Wij moeten hem immers betalen!*

Het besluitvormingsproces binnen onze vereniging is wat Jachthaven de Knar betreft, al jaren bekend. Het is niet anders dan we altijd hebben geschreven en hebben verteld. In het hart van deze Langszij is deze


werkwijze nog eens gevisualiseerd. Opperste duidelijkheid dus, intern en ook extern.

Al schrijvend komt het idee op, om de volgende (misschien de daarop volgende) Langzij heel behoorlijk aan de Nieuwe Knar te gaan wijden. Als de redactie het er mee eens is, zouden we aan het woord kunnen laten: Wethouder Rob Daamen. Van de gemeente Hans Glastra, Derk van Schoten, Frank Brouwer. Van Bos Kalis Cees de Boer, van Koopmans TBI Bouw Gerard Nijkamp, van projectontwikkelaar Synchroon Tobias Verhoeven. En natuurlijk de mannen die de opstallen gaan ontwerpen, de architecten Jaco Woltjer en Tom Berkhout. Natuurlijk moeten ze het zelf wel willen. Maar mij lijkt het een ideale mogelijkheid tot profilering binnen het gigantische project Waterfront van Harderwijk.

Zo, dat is weer een van de voorzitter. Een dag na Pinksteren ingeleverd. Het was prachtig watersport weer. En dat wordt u ook de komende maanden van harte toegewenst.

**Lino Bijnen**  
**Uw voorzitter**



 Duitman

# Van de penningmeester

U heeft eind april (aan de late kant) de acceptgirokaart ontvangen om het zomerliggeld te betalen. Ons zomerseizoen is inmiddels ruim twee maanden oud. (1 april-31 oktober). Heel veel ligplaatshouders hebben aan hun financiële verplichtingen voldaan. Bent u daar niet bij, maak het even in orde.

Het winterliggeld en de contributie is natuurlijk allang betaald. Als er problemen zijn omtrent de betalingen van e.e.a. schroom dan niet dit kenbaar te maken. Niets weten betekent herinnering op herinnering en daarna het incassoburo.



**Antje Meijer-Brouwer**

## In Memoriam

In de Langszij van Januari 2009 stond een klein interview met Tine en Hans van Polen. Net voordat de kopy van deze Langszij naar de drukker ging ontvingen wij het bericht dat Hendrik (Hans) van Polen op 23 mei 2010 is overleden. Hans is 89 jaar geworden. Wij wensen Tine en verdere familie veel sterkte toe.

# Jaarprogramma



Juni	19	Midzomernachtfeest
	26-27	WSV Zeewolde Zeewolde
Augustus	28-29	WV Het Bovenwater te Lelystad
September	3	Palaver Rondje Polder
	4-5	Rondje Polder
	18-19	Motorbootweekend
Oktober	30	Sluiting vaarseizoen met mosselavond
November	27	Sinterklaasfeest aanvang 15.00 uur
December	10	AV (Algemene Ledenvergadering)

Alle avondevenementen beginnen om 20.00 uur tenzij anders vermeld.

De Krasse Knarren oefenen in de winterperiode van september t/m april iedere donderdagavond in het verenigingsgebouw.

In de maanden Mei, Juni, Juli en Augustus zijn er iedere woensdagavond onderlinge zeilwedstrijden. Zie voor verdere informatie de Flevo website: [www.wvflevo.nl](http://www.wvflevo.nl)



Er staan in iedere Langsij verdere bijzonderheden over de evenementen voor zover die plaatsvinden voor het uitkomen van het daaropvolgend clubblad. Ook worden de aankondigingen angeplakt bij de looppoort van onze jachthaven.

# Wat geweest is...

## Avond Arie

De laatste lezing van het winterseizoen werd verzorgd door (alweer) een Flevolid: Arie v.d. Meijden. Arie had er geen plaatjes bij want in de jaren zestig/zeventig werd het meeste fotowerk nog in zwart/wit uitgevoerd. Gemist hebben de ongeveer 30 aanwezigen het niet. Arie gebruikte de flipover om e.e.a. te verduidelijken. Ook had hij een echte duikersklok en een mes ter illustratie meegenomen.

Als beroepsmilitair werd hij opgeleid tot genieduiker. Over het hoe en wat wist hij boeiend te vertellen, waarbij grappen en grollen veelvuldig over tafel gingen. Het werd een avond waar veel gelachen is. Jammer dat niet meer Flevoleden van hun belangstelling blijk gaven.

Heeft u nu een idee voor een avond voor het komende winterseizoen laat het ons weten. Misschien heeft u elders een lezing bijgewoond waarvan u zegt: dat is ook wel wat om bij Flevo te doen. Of u heeft als Flevolid ons iets te vertellen of te laten zien, zoals afgelopen seizoen Cees Zomers, Bernhard Munneke, Hans Ooms of zoals deze laatste avond Arie v.d. Meijden, u bent welkom. U kunt contact opnemen met de evenementencommissie.

Als ik dit stukje schrijf is het zondag 25 april. Gisteren was het net zo'n prachtige dag als vandaag en hadden we de nautische Markt en 's avonds troubadour/entertainer Rob Meyer. Zo halverwege het Flevojaar maken we de "evenementen" balans eens op. De sluitingsavond van het seizoen, Sint Nicolaas, de Nieuwjaarsreceptie, het Paaseieren zoeken voor de kinderen werden stuk voor stuk goed bezocht. Een viertal avonden verzorgd door Flevoleden en één avond Ben Hoekendijk. Met ruim 700 leden een laag bezoekersaantal van gemiddeld 45 personen.

Dan opening vaarseizoen. De evenementencommissie heeft er alles aan gedaan. Stukjes in de plaatselijke bladen, natuurlijk de aankondigingen in onze kalender, de Langszij, de website en zelfs een interview van onze voorzitter op de lokale radio. Op de dag zelf posters bij het toegangshek, Ed van der Kooi aanwezig met touwen en lijnen, het springkussen van lucht voorzien, het clubhuis open, Noelle en Sebastiaan verkopen shirts te bedrukken met wat u maar wilt, en niet te vergeten de zeilopleiding die paraat is om informatie te geven. Suze verkoopt vlaggen, badges,

wenskaarten en tweedehands boeken. Er is speelgoed te koop en welgeteld 3 Flevoleden hebben tweedehands nautische artikelen te koop. Willem de havenmeester heeft samen met havenjuf Lyda voor wat tafels gezorgd en er is ruimte op het parkeerterrein. Het bezoekersaantal????????????????????? Ik durf het niet te schrijven!

Hetzelfde geldt voor de avond. Prima muziek, je kunt erbij praten en je kunt erop dansen. Een zeer gezellige avond met de ca. 50 Flevoleden die aanwezig waren. Als we de vergoeding voor Rob Meyer hoofdelijk zouden omslaan zou iedere aanwezige 10 euro moeten betalen.



## **ZO KAN HET NIET DOORGAAN**

*Vraag: Doen wij iets verkeerd en zo ja wat?*

Graag zou de evenementencommissie hierop antwoord willen hebben. De commissie beraadt zich er nog op wat we voor het komende winterseizoen gaan doen. Toch maar stug doorgaan en hopen op betere tijden? (lees meer deelnemers) of tevreden zijn met zo'n laag bezoekersaantal? of er helemaal mee stoppen? Dat zou dan wel heel jammer zijn voor diegene die er bijna altijd bijzijn. We hopen op een reactie van u als lezers.



Antje Meijer-Brouwer

*Zo gezellig was het.....*

*Wat geweest is...*

## **Bezem in de mast**

Het was goed te zien dat zo'n kleine 15 Flevoleden de bezems door de haven hadden laten vliegen. Een aangeveegd terrein, alle troep van de afgelopen winterperiode uit de bosjes. Namens alle leden: BEDANKT.

## **Rondje Noord-Holland**

Dit jaar is het rondje Noord-Holland een tikje anders verlopen dan gepland vanwege de weersomstandigheden, iedereen bleek echter accoord met een 'alternatieve' route.

### *Dag 1*

Het flotielje bestond uit 8 boten. De Socia en wij, Jack Peter en Nenna met de Grace, vertrokken vanuit Lelystad. De Jambonny vertrok vanuit Naarden en was dus al voor 7.00 uur vertrokken en de rest; de Smile, Take five 9's, de Samoa, de Morning Star en 'last but not least' de Silja vertrokken in de ochtend vanuit Harderwijk onder de bezielende leiding van Hillebrand die zich vrijwillig had opgeworpen als flotieljeleider voor de eerste etappe. Het windje was aangenaam en het zonnetje verstopte zich vooraksnog een beetje... het was eigenlijk best koud, dus zeilpakken, warme kleding, bontmutsen en mofjes en natte neuzen natuurlijk, maarr... genoten!



*Zo bij het straalkacheltje is het wel uit te houden!*

Gelukkig hadden we warme versnaperingen aan boord die ons nog een beetje warm hielden. Vanuit Lelystad was het aangenaam zeilen met ca. 10 knopen wind. Om ca 15.00 arriveerden wij in de haven van Urk waar we zelf een mooi plekje voor de groep hebben opgezocht omdat de havenmeester tijdelijk onbereikbaar bleek. De jambonny uit Naarden was ook snel maar dit werd misschien veroorzaakt door een niet goed functionerend toilet dat ze waarschijnlijk over boord hebben gekiept waardoor de boot aanzienlijk sneller kon varen. De rest van de boten kwam vrij snel daarna behalve de Samoa hetgeen werd veroorzaakt door De Ketelbrug die eerst niet open wilde en daarna niet dicht of omgekeerd. Gelukkig zijn Monique en John wel echte bijtertjes dus omstreeks 21.00 liepen ook zij uitgehongerd maar voldaan en gelukkig de haven binnen. Inmiddels had de hele groep al uitgebreid onder grote lokale belangstelling en onder de bezielende leiding van Willem met zijn Trekzak alle zeemansliederen van de krasse knarrenclub gezongen, de stemming steeg navenant zeker toen we met z'n allen op de boot van Bert en Wilma aanschoven waar we werden onthaald op verschillende soorten bier, wijn en wildzwijnpaté op een bedje van salade met een snuifje koriander. Toevalligerwijs bleek Hillebrand dit menu ook op zijn bootje te serveren en was hij zo galant de hele groep van diverse bijpassende chardonnay wijnen te voorzien, erg aangenaam en zeer luidruchtig, dat wel... Hierdoor werd helaas de havenmeester gealarmeerd waardoor we extra moesten betalen maar na een kwartiertje onderhandelen en twee verzoeknummers van de havenmeester door Willem gespeeld kregen we gelukkig alsnog de beoogde korting. Daarna zijn we leunend op elkaars schouders vanwege het groepsgevoel verrukkelijk gaan eten in het Achterhuis met verschillende soorten vlees, vis en enorme grand desserts. De restjes hebben we aan Hans gegeven omdat hij het wel kan hebben. Moe maar voldaan zijn we heerlijk rozig gaan slapen.

## *Dag 2*

Omdat de Sllja op dag 1 als ena laatste was binnengekomen en zij dus een beetje in het midden van de haven lagen was de bemanning hiervan wat onrustig omdat zij het risico liepen 's morgens vroeg gewekt te worden om de Urker vissersboten door te laten, dit viel gelukkig nog mee. Door hun strategische ligging hadden zij de volgende dag wel een geweldige voorsprong op het flotielje richting Medemblik. De rest van de vloot

### *Wat geweest is...*

hield een 'oogje in het zeil' om te voorkomen dat we onze leadzanger Willem zouden kwijtraken. Inmiddels was het weer zeer aangenaam met een gezellig zonnetje en een matig windje van 8 tot 10 knopen waardoor we lekkere konden genieten van het zeilen. Helaas klonk er bij aankomst geen muziek uit de haven omdat Willem zijn beide handen de vorige avond wat had overbelast op de Trekzak, dat was een beetje jammer maar de sfeer was ook zonder Trekzak nog goed omdat Maro spontaan aanbod op zijn doedelzak te spelen, een aangename verrassing voor de aanwezigen en omwonenden Succes verzekerd en plotsklaps was extra ruimte om ons heen waardoor de Silja uiteindelijk ook een fijn plekje kon krijgen. Hillebrand had een beperkte voorraad zuidafrikaanse Chardonnay aan boord waar wij helaas niets van hebben mogen nuttigen omdat wij iets later binnenkwamen, Hillebrand: we houden dit graag nog van je tegoed. Het was een heerlijke mooie zeildag en we zijn weer moe maar voldaan gaan slapen.

### *Dag 3*

Zoals gebruikelijk werd bij het Palaver om klokslag 9.00 de route voor deze dag bepaald, dit keer naar Muiden vanwege goede ervaringen vanuit het verleden met ome Ko enzo. Inmiddels werd het weer steeds beter met een vriendelijk zonnetje en een westenwind variërend van 10 tot 15 knopen die aan het einde van de middag zelfs nog aantrok tot ca. 20 knopen. Heerlijke zeildag en ook in Muiden steeg de stemming opnieuw doordat Hillebrand de hele groep op zijn boot inviteerde voor een aangeklede borrel. We moesten wel behoorlijk opletten dat het gewicht van ongeveer 18 mensen goed over de boot verdeeld werd maar ook dat werd in goede harmonie door Monique geregeld. Vervolgens is een grote groep bij Graaf Floris gaan eten en hebben wij alle kliekjes opgebakken. Omstreeks middernacht werd het even iets rumoerig maar dat was snel weer over. Alweer een fantastische zeildag voorbij.

### *Dag 4*

In plaats van Palaver om 9.00 sharp heeft iedereen innig afscheid genomen van elkaar waarna iedereen bij inmiddels stralend weer naar zijn thuishaven is gevaren. We hebben genoten van het weer, het zeilen en de uitstekende sfeer en houden ons aanbevolen voor volgend jaar, gelukkig hebben we de foto's nog. **Groet, jack en Nenna**

# Wat nog komt...

*19 Juni*

Midzomernachtfeest. Super Cup zeilwedstrijd en warm/koud buffet. Voor opgeven van de maaltijd zie de intekenlijsten in het havenkantoor en het clubhuis. V.w.b. de Super Cup: aankondigingen op de woensdagavond en op de website.

*3-4-5 september*

Rondje Polder. Ook voor dit evenement geldt hetzelfde als voor het Midzomernachtfeest: intekenlijst in het havenkantoor en in het clubhuis, palaver vrijdagavond 3 sept. 20.00 uur.

*18 september*

Motorbootweekend. De organisatie is in handen van Arie en Afke v.d. Meijden. Intekenlijst weer op het havenkantoor en in het clubhuis.

Voor vragen kunt u altijd terecht bij de evenementencommissie t.w. Everlien Mons, tel.06 81 48 98 06 of Antje Meijer-Brouwer tel. 0341-456674.

In het Gemeentehuis van Harderwijk is tot begin juli in de stadswinkel een bijzondere expositie te zien van 8 scheepsmodellen. Eén van de makers is onze eigen Bert Aartsen. Samen met zijn collega Nico Petersen hebben zij heel wat uren besteed aan de modelbouw. Interessant om te gaan bekijken tijdens de openingstijden van het Gemeentehuis.



# Het lijntje doorgeven

Zoals u kunt lezen in deze rubriek "Het lijntje doorgeven" is deze niet geschreven door Jan Gründlehner zoals ik in de vorige Langsij aangaf, maar door Joke de Jong, die zich met echtgenoot voorstelt aan de Flevoleden.

Joke en Henk de Jong willen zich graag aan u voorstellen.

Ik Henk, heb mijn jeugd in Harderwijk doorgebracht en daar is dan ook mijn liefde voor de watersport ontstaan. In Zwolle heb ik Joke ontmoet en samen hebben we 35 jaar ons bedrijf in Zwolle gerund. Van Zwolle zijn we naar Lelystad verhuisd om dicht bij het grote water te zijn.

Ons zeilschip, "Kind of Magic" is een 12 meter lang "Koopmans" ontwerp dat we 7 jaar geleden zelf gebouwd hebben, speciaal om er lange reizen mee te maken. Dat doen we nu dan ook al vanaf 2004. We hebben o.a. reizen gemaakt naar Letland, Estland, Finland, Zweden en uiteraard ook Denemarken en Noorwegen. In Noorwegen hebben we de Lofoten bezocht, wat een onvergetelijke reis was. Verder zijn we naar Schotland geweest, zowel de oost als westkust, oost en zuid Engeland inclusief de Scilly eilanden en de kanaal eilanden. Sinds 2007 zijn we de meer zuidelijke breedten gaan opzoeken en hebben zo ongeveer alle havens van de Franse westkust, Spaanse noordwestkust en Portugal bezocht. Afgelopen jaar zijn we naar de Spaanse Costa del Sol gevaren en hebben ons schip voor de winter in Spanje achter gelaten om dit voorjaar weer verder te trekken.

We hebben dus zagezegd al heel wat zout gehad en vinden het nog steeds leuk. Door onze vrienden, Bernhard en Ina Munneke zijn we in aanraking gekomen met WSV Flevo en omdat ik, Henk, bij de "Knasse Karren" zing, zijn we nu alweer ongeveer twee jaar lid. We vinden het erg gezellig bij de vereniging en hopen nog heel veel leuke bijeenkomsten te mogen meemaken.

**Groeten, Joke en Henk**

# Only the lonely



Michelle Blaauw – KNRM

Soms ben je alleen aan boord. Omdat dat zo uitkomt, omdat je alleen maar even iets wilt ophalen, omdat je een klus moet doen waar je niemand bij nodig hebt. Omdat je niet met meer mensen aan boord kunt zijn, bijvoorbeeld in een kano of op een surfplank. Daar kleven alleen toch wat bezwaren aan.

## *Lastig!*

Alleen is maar alleen. Vertrekken, zonder dat er iemand is om je na te wuiven. Overboord vallen en je boot zien doorvaren op de stuurautomaat. Niemand om je in de mast te hijsen. Even naar binnen om iets te pakken en je boot die zijn eigen weg kiest recht op een steiger af. Net heelhuids de Noordzee overgevaren en de sluis bij IJmuiden door, dan even naar binnen een kopje koffie zetten en knalhard op een ton lopen. Je kiest er niet voor.

## *Even wat doen*

Kent u dat verhaal van die man die een klusje in de bakskist doet als de deksel dichtvalt en ook de beugel over de sluiting? Daar zijn meer voorbeelden van. In dit geval heeft de man in kwestie alleen een sleutelbos bij zich. Met de moed der wanhoop ziet hij kans, de scharnieren van de bakskist los te draaien met een van zijn sleutels. Hij heeft daar flink wat tijd voor nodig. Ziet u het voor u?

De andere man heeft gelukkig zijn mobiele telefoon in zijn zak en daarin staat het nummer van de havenmeester. Onder grote hilariteit komt zij aan boord en opent het deksel van de bakskist om de onfortuinlijke schipper te bevrijden. Achteraf kun je er om lachen...

## *Uitglijer*

Een van de redders van Scheveningen heeft zelf ook een jachtje. Het ligt in de winter in de haven. Door een schuiver aan dek struikelt hij over de preekstoel, blijft met één been haken en komt gedeeltelijk in het water terecht. Hij doet verwoede pogingen om zoveel mogelijk uit het water te blijven, maar ziet geen kans om zelf los te komen uit zijn benarde positie. Door stom geluk wordt hij opgemerkt door een vrouw die op haar balkon gaat staan roken. De vrouw belt 112 en de redder wordt gered, in onderkoelde toestand. Toch maar even langs het ziekenhuis.

## *Only the lonely*

### *Solo varen*

Een langere tocht in je eentje ondernemen kan, maar er zijn wel wat extra risico's die in aanmerking genomen moeten worden. Vermoeidheid bijvoorbeeld door slaapttekort. De aandacht bij het uitkijk houden kan verslappen. Nu zijn daar wel allerlei hulpmiddeltjes voor, zoals een verklikker die afgaat zodra er een schip met radar in de buurt komt, of een AIS ontvanger waarmee je de meeste schepen (niet alle!) kunt zien. De omgeving van Nederland wordt gekenmerkt door grote drukte op het water. Midden op de oceaan kun je wat makkelijker een slaapje pakken. De KNRM raadt het niemand aan.

### *Minimaal twee*

Op eenpersoonsvaartuigjes als een surfplank of een kano is het zaak met een medewatersporter af te spreken omdat je samen toch een hoop sterker staat. Gelukkig hebben de meeste (kite-)surfers en kanoërs dat zelf ook wel in de gaten en verenigingen zullen altijd aanbevelen om niet alleen op pad te gaan.

De Redding Maatschappij is er heel kort over. De reddingboten hebben een minimale bezetting van drie opvarenden en met minder wordt er gewoon niet uitgevaren. Ook niet bij uitzondering.



📷 Dick Teske

# Rondje Duitsland

## ➤ *Zaterdagmorgen 1 mei*

Om 08.00 uur vertrek uit Harderwijk, weersvoorspelling koud, regen, wind, wat zullen we nog meer krijgen? Wij varen met twee boten t.w. ms Helena Louise met John en Antje en ms Albatros met Maarten en Mieps. Vandaag is Lemmer het einddoel. Rond 11.30 uur varen we de Roggebotsluis uit, waar een flink aantal boten van de KNMC liggen te wachten om in te varen. Zo te zien liggen hun thuishavens in Zuid-Holland. Het is koud dus zetten we de kachel nog maar een standje hoger. Op het Ketelmeer varen wat clippers en driemasters uit Kampen voor ons uit, die zullen straks wel onder zeil gaan, maar het zicht is slecht. Het is intussen flink gaan regenen, wel een groot contrast met vorige week met 26 gr. en nu maar 14. Onder de Ketelbrug steekt de wind nog meer op en wij hebben hem dwars, wat ons doet besluiten om bij Urk naar binnen te gaan en via de N.O.P. naar Lemmer te varen. Wel moeten we een uur wachten om geschut te worden. Na de tocht door de polder varen wij om 16.45 uur Lemmer in en kijken onze ogen uit zo vol. Rond 17.15 uur varen we Lemmer uit en nu nog een plekje voor de nacht. Om 18.00 uur liggen we afgemeerd aan een van die mooie Marrekrite plekjes waarvan er zoveel zijn in Friesland.

## ➤ *Zondagmorgen 2 mei*

Niets uitslapen, vertrek om 08.00 uur want we willen vanavond in Groningen liggen. De weersverwachting voor vandaag is regen, regen, en nog eens regen, maar wij hebben geluk, we beginnen met zon en rond 13.30 uur betreft lucht pas. Het Prinses Margrietkanaal is wat landschap betreft een zeer afwisselend water met meren, slootjes, vaartjes, dorpjes en weilanden, terwijl het van Starckenborghkanaal wat eentoniger is. Om 15.30 uur liggen we te wachten voor de Oostersluis om geschut te worden en om 16.15 uur liggen we afgemeerd midden in de stad Groningen. Het is nog steeds droog maar wel erg fris. Om 18.30 uur komt de havenmeester langs en we zijn blij dat we een tolk bij ons hebben. Helaas begint het nu ook flink te regenen.

## ➤ *Maandag 3 mei*

We blijven een dag in de stad Groningen liggen. In de loop van de middag maken we een wandeling door het centrum en nemen

natuurlijk een kijkje in de snuffelwinkel. Als je iets gebruiken kunt is het de moeite waard om daar te "snuffelen". De oude korenbeurs is een prachtig oud pand om te zien. Er is nu een AH gehuisvest. Verder heeft Groningen veel oude gevel-tjes en natuurlijk de wereld bekende Martinatoren. De terrasjes waren helaas nog niet open. Groningen, een mooie stad om door heen te dwalen.

➤ *Dinsdag 4 mei*

Eerst nog even over de markt en de laatste boodschapjes doen, daarna maar weer snel aan boord, want het blijft koud, typisch nederlands weer, felle opklaringen en af en toe zelfs een spat regen.

We vertrekken om 11.00 uur richting Delfzijl. Het Eemskanaal is een strak en recht kanaal. Voor de zeesluis ligt een hagelnieuwe coaster te wachten om geschut te worden maar wij hebben geluk, we mogen nog net voor. Het zou wel anderhalf tot twee uur duren voordat die coaster er door zou zijn. Om 14.00 uur liggen we afgemeerd in de buitenhaven van Delfzijl. De mannen gaan snel met de fiets naar de sluis om het schutten van die coaster mee te maken.

➤ *Woensdag 5 mei*

Bevrijdingsdag. Het is half bewolkt maar het ziet er goed uit. Omdat het rond 11.00 uur laagwater is besluiten we om maar eerst even door Delfzijl te lopen, alleen de ene winkel is open de andere niet. Dus wat jij net wil kopen, pech, want die winkel is nou net gesloten. Om 12.30 uur gooien we los en varen via de Dollard, een brede modderige zee-arm (althans met laagwater) de Eems op Duitsland in. Het weer is ons zeer goed gezind, heldere lucht, hier en daar een wolkje en niet al te veel wind, dus genieten.



*Zo mooi is Groningen*

Als we zo naar de betonningen kijken lijkt het wel of we een speedboot hebben, de vaart zit er goed in. De bochtige rivier is goed bebakend en er liggen kleine getijdehaventjes, waarvan er dan ook enkele drooggevallen zijn. Hier en daar zie je een molentje of torenspitsje boven de hoge dijken. 2,5 uur later en 45 kilometer verder varen we om 15.00 uur de Leda op, vergeleken met de Eems is dit een smalle kronkelende rivier. Hier moeten wij wachten tot 17.30 uur om naar binnen geschut te worden. We kunnen lekker even in de zon zitten! Eenmaal binnen worden we door de havenmeester van Leer verwelkomt aan een zeer fraaie kade, met een prachtig uitzicht op nieuwe appartementen.

➤ *Donderdag 6 mei*

Het is bewolkt als we `s morgens Leer in gaan. Het is een heel leuk plaatsje en we drinken ergens koffie maar het blijft maar smerig koud. Zelfs hier kom je een "Harderwyksteg" tegen. Om 14.15 uur kunnen we weer naar buiten geschut worden. Vandaag varen we naar Papenburg slechts 12 kilometer, om morgen de "Meyer Werf" te gaan bezichtigen. Om 15.10 uur varen we de sluis van Leer in en om 16.15 uur liggen we voor de sluis van Papenburg, waar we uiteindelijk om 17.30 uur geschut worden. `s Avonds om 18.10 uur liggen we eindelijk afgemeerd in de haven van Papenburg. Nu het VVV nog zoeken, het schijnt lopend hier twintig minuten vandaan te zijn, want daar hebben we de kaarten voor de "Meyer Werf" besteld. De haven waar we nu liggen is heel klein en er is verder niets. Het is overigens wel de haven van Hennings waar alle grote Linssen boten liggen die verhuurd worden.

➤ *Vrijdag 7 mei*

Het is regenachtig en koud als we ons om 09.30 uur melden bij de VVV in Papenburg. We halen de kaarten op en er is nog tijd voor koffie. We worden afgehaald met een bus van de werf Meyer, en tot onze verbazing gaat een volle bus naar de werf. Daar aangekomen blijken er nog meer bussen te staan. Dan gaat er een wereld voor ons open waarvan je de grootte niet kunt vatten. Een werf waar de groten der aarde gemaakt worden. Schepen wel te verstaan. Een schip zo groot dat er 4000 passagiers opgaan en 1250 man aan crew, personeel

## *Rondje Duitsland*

ect., 14 deks hoog en met 220.000 liter verf op de huid. Een waterglijbaan voor de kids van 233 meter... bouwkosten € 330.000.000,- .....(Driehonderddertig miljoen) maar dan heb je ook wat!! Dit is het grootste schip ooit in Duitsland gebouwd. Het is zo imposant dat je het eigenlijk niet kunt verwoorden, dus wie er meer van wil weten bekijk dan de site van de werf [www.meyerwerft.de](http://www.meyerwerft.de). De rondleiding die we krijgen duurt twee en een half uur. Zeer zeker de moeite waard. Het schip dat er nu gebouwd wordt komt zo rond eind oktober naar buiten. Dan wordt verder gewerkt aan de inrichting en toebehoren. 's Middags bekijken we nog een paar winkels en 's avonds eten we een lekker hapje buiten de deur.

### ➤ *Zaterdag 8 mei*

Het is nog steeds regenachtig als we om 12.30 uur vertrekken. We kunnen om 14.00 uur naar buiten geschut worden, want we varen nog steeds op een getijde rivier. Omdat we nog stroom tegen zullen hebben wachten we een uurtje. We lopen naar de sluis waar die grote cruiseschepen uitvaren, dat is slechts een enkele deur en daar wacht men dan op gelijke waterstand, open en uitvaren (uiteraard gaat dat niet zo makkelijk als dat ik op papier schrijf). Om 16.00 uur proberen we weg te varen. Het resultaat is: 3 meter uit de kant en dan vet vast zitten in de klei, dus nog maar een uurtje wachten. Eindelijk los, een uurtje naar de sluis, schutten en dan varen we eindelijk weer op het kanaal en zijn dus niet meer afhankelijk van eb en vloed. Om 18.30 uur meren we midden in de natuur af aan een kleine steiger, achter sluis Herbrum. Dit wordt vast een heerlijke rustige nacht.



*Vet vast in de klei...*

➤ *Zondag 9 mei*

Het weer: zwaarbewolkt. We vertrekken om 08.30 uur, want omdat wij gisteren niet zo ver zijn gekomen moeten we vandaag wat kilometers varen. Veel tijd hebben we er niet voor daar de sluisen op zonen feestdagen maar tot 14.00 uur schutten. We zien wel hoe ver we komen, gelukkig hebben we de sluisen mee. Het DEK (Dortmund-Emskanaal) meandert hier erg mooi door het landschap, wat zeker met zon nog meer tot zijn recht zou zijn gekomen. Soms zie je een boerderij, of wat woonhuizen en een enkele keer een dorpje en vrij veel paarden in de weilanden. Om 13.40 uur meren we af in een mooie natuurrijke arm van het Dortmund-Emskanaal bij jachthaven Meppen, waar een vriendelijke havenmeester ons staat op te wachten. 's Middags gaan we op de fiets naar Meppen, een mooie plaats met schitterende oude gebouwen. 's Avonds eten we in het jachthaven restaurant.

➤ *Maandag 10 mei*

Zowaar er schijnt een zonnetje als we om 08.30 uur vertrekken. Als het 11.30 uur is hebben we 2 sluisen gehad en 15 km. Afgelegd. Ik moet er wel bij vertellen dat het verval van deze sluisen resp. 7.50 en 3.50 meter is en dat we een tegenschut hebben. We zien wel waar we terecht komen vandaag. Het vaarwater is een recht kanaal.

De kanten zijn echter zo dicht bebost dat we er niet doorheen kunnen kijken. We varen met nog een motorboot en een olietanker, waardoor het passeren van een sluis wat sneller gaat. Ook is het intussen weer bewolkt geworden maar de temperatuur is wat milder. We hebben intussen 7 sluisen gehad en zijn in totaal zo'n 31.80 meter gestegen. Na zo'n lange vaardag hebben we onze zinnen gezet op een grote "Bratwurst". Maarten heeft met vrienden van ons, ooit in Dusseldorf een hele grote



*Bijna 70 centimeter*

bratwurst gezien, (wat ik niet geloofde) maar helaas we kunnen nergens heen, want het hek van de steiger zit op slot en we liggen in "the middle of nowhere," misschien morgen dan.

➤ *Dinsdag 11 mei*

We worden wakker met een strak blauwe lucht en zon en vertrekken om 09.00 uur. Vandaag is het reisdoel Munster. Het DEK is bij het kruispunt Mittellandkanaal schitterend, je kijkt ver van je af en alles is glooiend, maar naarmate je dichterbij Munster komt wordt het weer een recht kanaal, waar wij helaas niet overheen kunnen kijken omdat we binnen moeten sturen want het is intussen ook weer koud en bewolkt geworden. In het traject van vandaag hebben we twee sluizen met een verval van resp. 8.10 en 6.20 meter. In totaal zijn wij ruim 64 meter gestegen, het hoogste punt is in Munster bereikt, vanaf nu gaan wij weer zakken. In een dode rivierarm tegenover ettelijke restaurants meren wij om 15.15 uur af, en het is intussen echt koud geworden, wat gaat het weer toch doen?

's Middags fietsen we nog even naar de Altstadt, lopen rondom de Dom, die trouwens erg fraai is. Ook in de winkelstraat met al die bogen en overkappingen, een typisch kenmerk voor Munster, van alles te zien.

➤ *Woensdag 12 mei*

Het heeft de hele nacht geregend en het regent nog steeds.

We houden even palaver en besluiten dat we na het boodschappen doen maar verder gaan varen. Het is te koud en te nat om gezellig naar de stad te gaan. Om 11.15 uur maken we los en varen richting Datteln. Hier is het DEK wel mooi om van je af te kijken maar door vaarwegwerkzaamheden is het vrij nauw en zeer druk met beroepsvaart, dus extra opletten! Het is intussen droog geworden en het lijkt iets te klaren.

We varen een dode arm van het kanaal in om te overnachten, maar we kunnen niet van de haven af, er is geen stroom, er is niemand, en dat om 15.00 uur. We vinden het te vroeg om te wachten tot de volgende dag, dus besluiten we om toch maar door te varen naar Datteln kreuz. Een zeer vriendelijke nederlander wil zijn boot wel verhalen, zodat wij er nog bij kunnen.

➤ *Donderdag 13 mei*

Hemelvaartsdag en Vatertag in Duitsland. Het is bewolkt maar niet zo koud meer. Gisteren hebben we eindelijk de "Bratwurst" gegeten waar we al dagen naar uitkeken, en wat ik niet wist, is dat er inderdaad "bratwurst" van 70 centimeter bestaan, maar die zijn we nog niet tegengekomen.

Vanmorgen om 08.20 uur zijn we met een vrachtschip de sluis ingevaren en zijn nu op het Wesel-Datteln-Kanaal. We gaan nu weer afschutten. In het begin zijn er hele mooie huizen maar naarmate we dichterbij Dorsten komen is er steeds meer industrie langs het water. Eindelijk de laatste sluis, nu nog een plekje voor de nacht. We zijn intussen wel alweer 28 meter gezakt! In de eerste jachthaven is wel plek maar niet geschikt voor onze boten. De tweede aanlegplaats idem dito, dus dan maar aan de kade. Om 14.15 uur liggen we afge-meerd. We gaan Dorsten in. Het is een hele mooie stad met een gezellige winkelstraat en de dames mogen rustig winkelen van de heren, alleen hebben zij pech (de dames welteverstaan), het is zondag! We drinken ergens een drankje en gaan weer terug naar boord, waar we de avondmaaltijd bereiden.

➤ *Vrijdag 14 mei*

Het is niet zo dik bewolkt vandaag en we halen eerst maar even brood en doen nog wat kleine dingetjes. Om 11.15 uur gooien we los.



*Daar is niets mis mee*

Er is nl. net een poolse vrachtboot gepasseerd dus proberen we bij te blijven zodat we direkt mee kunnen schutten. Het vrachtverkeer is wel verrassend voor ons, de ene brengt kolen naar boven en een andere neemt weer kolen mee naar beneden, zo gebeurt dat ook met zand, al met al druk verkeer. Het kanaal is niet kaarsrecht maar verloopt met flauwe bochten, soms vaar je door bebost gebied dan weer langs weiden en akkers. En soms wordt je oog gestreeld door een mooie vakwerkboerderij. De twee sluizen van vandaag hebben we mee, dus meren om 14.15 uur af op de Rijn bij Yachtclub Wesel.

## *Rondje Duitsland*

### ➤ *Zaterdag 15 mei*

Zowaar de zon schijnt en dat voelt gelijk wat prettiger aan. We vertrekken om 09.00 uur en varen vandaag naar Doesburg. Na die twee kanalen vaart dit toch wel weer heel anders, breed stromend water zonder sluizen of lage bruggen. Er is wel heel wat internationale vrachtvaart, duwbakken, containerschepen, en jachtjes. Met een snelheid van 17 à 18 kilometer per uur fluiten we er overheen. Nog 50 kilometer en we varen weer op Nederlands grondgebied, en nog slechts 1 sluis te gaan dan zijn we weer in Harderwijk, maar zover zijn we nog niet. We passeren de plaatsen Wesel, Rees en Emmerich, deze plaatsen hebben wel een kademuur, doch zijn uitsluitend bestemd voor passagiersschepen. Het zou voor pleziervaarttuigen veel te onrustig zijn. De Rijn is fascinerend om te varen, al die grote jongens die met het grootste gemak van de wereld een zesbaksduw-eenheid beheersen dwingt respect af. Ook is het opvallend dat in Duitsland op de Rijn de kilometerborden groot met zwarte rand en zwarte cijfers aan beide zijden van de oever te zien zijn, maar in Nederland niet. Daar staan de kilometerborden maar aan een kant en zijn kleiner van formaat en niet zo goed zichtbaar als van onze Duitse burens. Om 12.00 uur draaien we het Pannerdensch-kanaal op. Nog even en we hebben voor vandaag ons doel weer bereikt, en de zon schijnt nog steeds. Om even voor tweeën meren af we in Doesburg. In 5 uur tijd wel even 87 kilometer afgelegd. Nadat we het havengeld betaald hebben lopen we Doesburg in, een oude Hanzestad. Er is veel te bekijken zoals de grote Martinikerk uit de vijftiende eeuw, oude pandjes, een streek museum met een tabakskerverij en een nog in bedrijf zijnde Mosterdfabriek. We kopen er uiteraard Doesburgsche Mosterd en genieten op een terrasje van een pilsje en van alle flanerende mensen.

### ➤ *Zondag 16 mei*

Zonnig!! We vertrekken om 10.00 uur, het is nog rustig op de Geldersche IJssel, de dag begint zo mooi, maar bewolkt al snel. Ook deze rivier blijft mooi om af te varen, schitterende vergezichten, af en toe een dorpje en zo meandert zij door het landschap. We varen langs Zutphen en daar ligt nog een boot uit onze haven en wel de Cyndi. Met een stevige wind, af en toe bewolking en een zonnetje

meren wij af in Hattem, waar wij onze ogen uitkijken. De haven is enorm uitgebreid. Een nadeel van Hattem: er staat altijd wind! Via de vijftiende-eeuwse Dijkpoort kom je zo door een smal straatje uit bij de kerk, er zijn verschillende zeventiende-eeuwse huizen, het Bakkerij museum "het Warme Land" en het bekende Anton Pieckmuseum zijn een bezoek waard.

➤ *Maandag 17 mei*

Weer zonnig! We vertrekken om 09.00 uur en varen vandaag naar Elburg en het begint al aardig "een thuis gevoel" te krijgen. Bij Zwolle varen we onder de nieuwe Hanzebrug door. Wat een bouwwerk! Langs Kampen dat altijd een leuk gezicht is vanaf het water, varen we via de kop van de IJssel en de Ketelmond naar Elburg waar we om 13.00 uur afmeren. Aan de langsteiger ligt de Hennie P uit Harderwijk. Elburg is in de veertiende eeuw gebouwd en een deel van de middeleeuwse ommuring is nog bewaard gebleven. Ook de zestiende-eeuwse Vispoort, de kanonkelders in de wallen, en ook de vestinggracht zijn het bekijken waard.

➤ *Dinsdag 18 mei*

Alweer zonnig!! We varen vandaag weer naar de thuishaven, jachthaven de Knar in Harderwijk. Onderweg komen we nog een lid uit de haven tegen en wel de Baja. Als we rond de middag afmeren en in onze boxen liggen hebben we: 77 motor uren gedraaid, 31 sluisen gehad en hebben we ongeveer 778 kilometer afgelegd. Het weer heeft ons in de steek gelaten om er optimaal van te genieten, het was helaas te koud. Het was een hele interessante tocht met als hoogtepunt toch wel de Meyerwerf.

**Mieps Kranenburg  
ms Albatros**

# Harderwijk Göthenburg

Aanvankelijk hadden we het plan opgevat om langere tijd vrij te nemen en een grote tocht tot in de Finse golf te maken. Maar met het vorderen van de tijd bleek de geplande tijd die nodig was voor de tocht steeds korter te worden. Uiteindelijk resulteerde dit in het plan om via de wadden naar het zuiden van Noorwegen te varen, over te steken naar Zweden en via de Oostzee en via het Kieler kanaal weer terug te varen. Omdat de tocht over een groot stuk over open zee zou voeren werd er nogal aandacht aan de veiligheidsuitrusting besteed van onze 1 jaar jonge bavaria 38.

Ik had een 19 jaar oud reddingsvlot, ooit gekocht via marktplaats, maar dat had voor zover ik kon nagaan nooit een servicebeurt gehad. Daarom werd een nieuw vlot aangeschaft, in een container, en dit vond zijn plaats aan de hekstoel. Het oude vlot hebben we in de haven gebruikt om te oefenen (het werkte nog). Omdat een stuk van de reis buiten A1 gebied viel schafte ik nog een SART en EPIRB aan. De SART werd besteld in de V.S., hij was met invoerrechten en BTW nog veel goedkoper dan als ik hem hier had aangeschaft. De EPIRB heb ik in verband met het programmeren van mijn mmsi-nummer in Nederland gekocht.

Naast de standaard uitrusting is onze boot uitgerust met een radar/plotter en een DSC-marifoon en navtex. We hebben het life-tag "man-over-boord" systeem van Raymarine. De bemanningsleden dragen een polsbandje dat met een centrale unit communiceert. Als het contact met die unit en het polsbandje verbroken wordt gaat het systeem op alarm en wordt er automatisch een mob-markering in het navigatiesysteem aangebracht, met het idee om zo de plaats van de drenkeling terug te kunnen vinden. Voor optimale zichtbaarheid op zee heb ik naast de trilens-radarreflector vlak voor vertrek een AIS-transponder geïnstalleerd. De papieren zeekaarten heb ik ingescand en gecalibreerd, zodat die voor elektronische navigatie op de laptop gebruikt konden worden. De navigatie werd dubbel uitgevoerd "ouderwets" met kaarten en logboek en elektronisch met behulp van een laptop. Voor de energievoorziening, met 2 serviceaccu's, was het voldoende om elke dag één uur de motor met een redelijk toerental bij te hebben. De belangrijke stroomverbruikers stuurautomaat, koelkast en laptop en verlichting konden zo ongehinderd functioneren.

De bemanning: 2 zoons gingen mee (Bob en Pieter), een broer (Frank) tevens ervaren zeiler, mijn buurman (Teun) ook een ervaren zeiler en

piloot en een collega (Dries), een fervent platbodemzeiler, waar ik al sinds zo'n vijftientig jaar af en toe zeiltochten mee maak. Een tijd voor het vertrek bleek een van onze zoons niet mee te kunnen en werd via mijn broer voor een vervanger (Koen) gezorgd. Omdat niet alle leden van de bemanning elkaar kenden, hebben we een maand voor vertrek een palaver gehad waarbij kennis gemaakt werd en er afspraken werden gemaakt over de tocht. Dit resulteerde in een wachtschema: van 's ochtens 8 tot 's avonds 8 uur 3 wacht-periodes van 4 uur en 's nachts 4 periodes van 3 uur. Er werden 3 koppels gevormd, waarbij steeds 2 personen tijdens een wacht voor het zeilen en de navigatie verantwoordelijk waren. De 7 wachtperiodes zorgden er tevens voor dat de shifts steeds verschoven, zodat je niet dezelfde wacht zou hebben. Mijn broer Frank heeft naar aanleiding van de afspraken de "tien geboden" voor de tocht opgesteld. Ik was wat bezorgd hoe de tocht zou verlopen met een bemanning waarvan niet iedereen elkaar onderling kende, maar tot ons geluk zijn de onderlinge verhoudingen optimaal geweest.

Het schip: Al vlak na aanschaf hebben we een kleinere high aspect fok aangeschaft. Ik vind de standaard geleverde genua nogal groot voor gebruik op zee en zeil liever wat rechter op met een kleiner zeil dan met een gedeeltelijk weggerolde genua. In 2008 zijn we naar Engeland en Frankrijk geweest en daar bleek dat wat kleinere zeil prima te bevallen op zee. Tijdens deze tocht hebben we een paar keer de genua en high-aspect fok gewisseld. Voor de ruimere koersen hadden we de beschikking over een genaker en een spinnaker, de laatste hebben we overigens niet gebruikt. Op de banken in de kajuit heb ik slingerzeiltjes gemonteerd. Ik had ze bij de zeilmaker laten maken: 1 meter lang en 30 cm hoog, met een tunneltje erin aan beide lange zijden. Door de onderste tunnel gaat een aluminium strip, waarmee ze onder de kussens van de banken zijn vastgeschroefd en door de bovenste tunnel kun je hem met een lijntje vastmaken. (De hoogte had beter 10 tot 15 cm hoger kunnen zijn). Over de verlichting in de keuken heb ik een rood filter geplakt en een kaartleeslamp in de navigatiehoek is ook rood als nachtverlichting. Daags voor vertrek werd gefoerageerd. Ik had het idee dat we voor een week voedsel en drinken moesten hebben. Vooral over de voorgebakken en vacuümverpakte broodjes was iedereen enthousiast, omdat we zo steeds vers brood hadden. Achteraf bleek dat we erg ruim gerekend hadden!

Op zaterdag 16 mei is het dan zo ver. 's Ochtends wordt er ingescheept in de haven van Harderwijk. Frank, Koen, Pieter, Teun en Cees. Na het vullen van de water- en dieseltanks vertrekken we even na tien de randmeren op. De bediening van de brug in Elburg, de Roggebotsluis en de Ketelbrug gaat zonder oponthoud. Om 19.00 pikken we Dries, die in Friesland woont, op bij de sluis in Stavoren. 2 uur later zijn we geschut in Kornwederzand en zitten we voor de komende weken op zout water. De boot lijkt er zin in te krijgen. Om 22.40 lopen we net aan de grond in de Boontjes ter hoogte van de BO29. Ondanks alles wat we aan navigatie aan boord hebben en het zicht op de verlichtte tonnen ontspint er zich een discussie aan welke kant zich dieper water moet bevinden. Dries geeft de doorslag en we zijn al snel weer vlot. Het ingestelde dienstschema schuiven we even ter zijde. De buien, met soms matig zicht zorgen ervoor dat we het nodig vinden tot bijna aan de verkenningston van het zeegat van Terschelling met meer man aan dek te zijn. Pas om 's nachts 4.00 gaat ons afgesproken wachtschema definitief in.

Ik ben erg blij met het geïnstalleerde AIS-systeem. Bij het oversteken van het verkeersscheidingsysteem geeft het een duidelijk overzicht van de grote scheepvaart. De berekende CPA (closest point of approach) en TCPA (time of closest point of approach) zijn veel duidelijker dan het navigeren op de radar. Bovendien weet je lang van tevoren wat voor vlees je in de kuip hebt, hoewel je natuurlijk probeert dit vlees in de kuip te krijgen. Het bereik van de AIS is zo'n 25 tot 30 zeemijl!



Na het oversteken van het TSS is er voor de komende dagen de spanning van af. De wind is steeds ruim. Overdag varen we met grootzeil en genaker, tijdens de korte nachten met de genua als voorzeil. Het wachtschema bevalt prima. Op eerdere tochten naar Engeland zondigden we vaak tegen zo'n schema, met als gevolg dat je moe aankwam. Door de lengte

van de tocht en de "tien geboden" verloopt dat aanzienlijk beter en komt iedereen aan zijn rust toe. Het dagritme wordt elke dag twee keer

onderbroken door het motoruurtje en de afgesproken "man-over-boord" manoeuvre, we hadden afgesproken om dat te doen totdat dat perfect verliep.

Op maandag 18 mei om iets over zessen 's avonds (We zijn dan ten noorden van de breedte van Thyboron) horen we gesis en gedruis naast de boot. "Dolfijnen!" Gedurende meer dan een kwartier zijn we omringd door zo'n 7 à 8 dolfijnen. Die rondom de boot blijven. De hele bemanning is



onder de indruk van deze ontmoeting. Later op de avond probeer ik de mogelijkheden van de AIS nog eens uit. Uit het Skagerrak komt een cruise-schip. Als hij op 20 mijl afstand is roep ik hem aan. Uit het AIS-systeem weet ik zijn mmsi-nummer. Dit geef ik in de DSC-marifoon voor een selective call, met een werkkanaal erbij. Snel na het verzenden van de oproep krijg ik een "acknowledgment" en heb ik meteen verbinding op het werkkanaal. Ze hebben me al een hele tijd in beeld. De CPA is minder dan een halve zeemijl is na vindt plaats na 24 minuten! Ze zijn onderweg naar Zeebrugge, en vragen wat ik doe. Ik antwoord dat mijn bestemming Mandal is. Dan volgt hun antwoord: "Maintain course and speed, we alter our course to starboard for 4 degrees and we keep you on our port side". Even later doemt het schip op en schuift aan bakboord op enige afstand voorbij. Even later land er een zwaluw aan boord, telkens als we hem proberen weg te jagen komt hij terug en vliegt de kajuit in. Na een nachtje gezelschap van dit diertje, fladdert hij de volgende ochtend vrolijk weer weg. De laatste nacht valt. Het wordt niet echt donker meer. Je zou verwachten dat het aan de zuidelijke horizon het meeste licht is. Vreemd genoeg komt het meeste licht van het noorden. De nachten zijn bar koud, ondanks het mooie weer zijn zeilkleding, truien en fleece onontbeerlijk.

's Ochtends vroeg nog in de schemering lopen we Noorwegen aan; gastenvlag omhoog. Maar nog steeds geen land in zicht. Het is heilig, pas openekele mijlen wordt de kust zichtbaar. Grijsz rotsen in de ochtendnevel. De aanloop van Mandal loopt via pittoreske vuurtorens en bakens op rotsen. Even voor zeven uur maken we vast aan de kade. Koen bereid een



heerlijke maaltijd die we met een berenburger erbij op de kade nuttigen. De eerste mensen die naar hun werk gaan kijken wat verbaasd naar ons om. Als de visafslag open gaat halen we een flinke hoeveelheid Noorse garnalen, die zich met een sausje en de genoemde berenburger goed laten smaken. We hebben ruim een dag om uit te rusten, Mandal te verkennen en lekker te gaan dineren.

De volgende dag op naar Kristiansand, tussen rotsdoorgangen en scheren. Omdat het water hier zeer diep is vindt de "betonning" plaats door bakens die op (onderwater-)rotsen staan. Een "handje" aan het baken geeft dan aan

welke kant je kunt passeren. Teun zegt daarom dat het zo eenvoudig is dat het systeem intuïtief is. Pieter schrijft over die tocht het volgende in het logboek: "10.15 vertrek uit Mandal na de eerste nacht normaal slapen op deze reis. Eenmaal op het water vergapen we ons aan het prachtige landschap. Toch vergeten we niet te navigeren door een smalle rotsachtige doorvaart niet breder dan 30 meter. Na ongeveer een uurtje varen nemen we toch onbewust een keuze die de stemming het komende uur drastisch zal veranderen. Een ongelofelijke klap! Adrenaline door m'n lijf, nog een klap. Shit rotsen! Machteloos neem ik gas terug, want meer kan je toch niet doen. Iedereen weet wat er is gebeurd, maar toch blijft het een aantal pijnlijke seconden stil. Wat is de schade en hoe kon dit gebeuren? Is het eerste dat in me opkomt na de schrik. Een stomme fout door misinterpretatie van een baken. De schade lijkt beperkt, enkele kapotte glazen, accu los en geen problemen aan de kielbouten. (Tot nu want we hebben het onderwaterschip niet meteen onderzocht, al hebben we een duikset aan boord). Wel weer een mooi verhaal voor thuis. De rest van de trip ging gesmeerd op het vissen na. 4 dagen gevist nog niets gevangen. Het rookoventje dus niet gebruikt".

We hebben met de kiel een rots geraakt met een gekarteerde diepte van

2 meter door een baken aan de verkeerde te passeren en dat is toch wat anders dan dat je in onze contreien aan de grond loopt.

Kristiansand. Ook hier in de haven nauwelijks leven. We horen dat het seizoen hier pas over 4 tot 6 weken begint. Dus ook net als in Mandal geen havenmeester. Even flaneren over de haven. Er ligt een dwarsgetuigde driemastbark de "Sørlandet". We worden vriendelijk aan boord uitgenodigd en Dries heeft een vrolijke ontmoeting met een van de bemanningsleden, die hij nog kent van een trip van een jaar geleden op de bark "Europa" van Argentinië naar Antarctica. Daarna lekker gedineerd in een prima restaurant in het kleine centrum.

Teun schrijft voor de volgende dag in het logboek: "Cees heeft een plan: op 90 mijl van Kristiansand, op de route naar Göthenburg, ligt Skagen, de noordelijke punt van Denemarken. Een hele lange zandtong, te vergelijken met Farewell Spit in Nieuw Zeeland. Ik heb het wel eens vanuit de lucht bekeken en dat zag er mooi uit. Het plan is om vroeg te vertrekken en laat in de avond, nog bij daglicht, Skagen te verkennen en vervolgens door te varen naar Göthenburg. Na wat rekenwerk komen we uit op een vertrektijd van 05.00 uur. Een voordeel was hier weer dat we geen havengeld hoeven (kunnen) betalen en geen douaneformaliteiten hoeven te voldoen. Omdat het gisterenavond wel héél gezekking is geworden, met misschien wel een glaasje appelsap te veel, valt het niet mee om op te staan, maar gelukkig zijn er drie dappere mannen die om kwart voor vijf naast hun kooi staan. Als ik uren later (inderdaad...) opsta verdwijnt de Noorse kust net in de wolkenluiers aan de horizon. De superspeed ferry naar Harstholm spuit met 26 knopen voorbij. Wij doen het ook niet zo slecht, maar de wind zakt van 20-25 knopen naar 15, genaker erop, 10,5... Genaker eraf en de motor aan. Grootschoot strak en gas erop. Meteen lijkt het alsof de wind aantrekt. Schone schijnbare wind, de windmeter staat nog steeds op 4 knots, maar in ieder geval hebben we druk in het zeil en dat scheelt in het slingeren. In ruil hebben we een stralend zonnetje gekregen, strakblauwe lucht, wat hebben we geboft met het weer. Ik weet zeker dat het Kattegat er met NW7, hagelbuien, squall's etc. een stuk minder gezellig uitziet. De schipper leest zich in de diepere geheimen van de autopilot in. Pieter is aan het freestylen in een zelfgemaakte trapeze en ik... ga zo direct mijn spullen maar eens bij elkaar zoeken. Morgenochtend ga ik van boord, met de KLM terug naar AMS. En door naar H'wijk naar Alja



en de kinderen." Na het passeren van Skagen met zijn vuurtoren op de landtong is het wat manoeuvreren om de drukke shipping lane uit het Kattegat over te steken. Al het verkeer uit de Oostzee dat bovenlangs naar de Noorzee vaart passeert hier. In de loop van de nacht verslechterd het weer en Lyngby Radio, geeft

"thunderstorms with moderate to poor visibility" af voor ons gebied. Met in de buien: "Gusts, wind forecast: 8-16 m/s west to southwest." (De Deense kustwacht geeft de windsnelheden in m/s op, 1 meter per seconde is twee knopen). De nacht verloopt onrustig met veel wind en heel veel onweersbuien, het weerlicht overal om ons heen. Ook is het oppassen geblazen met de vissersschepen die niet op de AIS te zien zijn en vaak pas laat zichtbaar worden met het slechte zicht. We sturen aan op "Trubaduren" een vuurtoren op een rots in de aanloop van Göthenburg. Onrealistisch en luguber draaien zijn stralenbundels door de nacht, die de immense striemende regenvlagen spookachtig verlichten. Als de witte sector verandert in groen lijkt dat ook het sein voor weersverbetering. De regen neemt tenminste af. Om 6.30 uur knopen we vast in Lilla Bommen de jachtheven van Göthenburg, Tussen de schouwburg en de driemaster "Viking" die tot hotelschip is omgebouwd. Teun vertrekt vroeg naar het vliegveld. 's Middags halen we Astrid op van het station dat op loopafstand van de haven is. We blijven nog twee dagen met de bemanning in Göthenburg, die dan ook naar huis vliegt. Astrid en Cees varen via het Kattegat, Kleine Belt en Nord-Ostsee Kanal terug.



## **“De tien geboden”, veiligheidsregels/boordregels**

### 1. *Algemeen*

Men dient zodanig te eten , drinken, slapen en voor zichzelf te zorgen dat men fit is om binnen een dienst te functioneren, en buiten een dienst stand-by te zijn.

### 2. *Alcohol*

Tijdens het varen op zee en de uren ervoor wordt geen alcohol gedronken. De schipper kan echter onder bijzondere omstandigheden toestemming voor een oorlam te verlenen.

### 3. *Life lines en zwemvesten*

Bij windkracht 4 en meer moeten de lifelines gebruikt worden.

Bij donker moeten de lifelines gebruikt worden.

Als je alleen buiten de kajuit bent, moet je de lifeline gebruiken.

### 4. *MOB polsbandjes*

Degene die wacht heeft dient steeds de MOB polsbandjes te dragen, verder: idem als boven.

### 5. *Wachtrooster*

De wachten worden in onderling overleg geregeld, zie boven.

### 6. *Plassen*

Niet overboord plassen i.v.m. gevaar van overboord slaan.

Altijd plassen op WC-tje binnen. (en altijd zittend i.v.m. hygiëne).

### 7. *Veiligheidsoefening*

Dagelijks wordt een man-overboord (MOB) -manoeuvre gemaakt ,

waarbij iedereen betrokken is. De dagelijkse oefening vervalt zodra

er overeenstemming is dat deze oefeningen vlot verlopen.

### 8. *Veiligheidsvoorzieningen*

Eenieder dient bekend te zijn met de plaats en de werking van de veiligheidsmiddelen: brandblussers, het reddingsvlot, de lifelines, reddingsboei en -licht / joon, noodsignaal van de marifoon,

SART en vuurpijlen.

9. *Bij windkracht 7* wordt er niet uitgevaren, bij windkracht 6 alleen na overleg en bij goede weersverwachting.
10. *Schipper* van de dienst beslist, bij twijfel of in voorkomende gevallen beslist de schipper van het schip: Cees.



*Hotelschip de "Viking"*

De kopy voor de volgende Langsij moet voor 20 augustus ingeleverd zijn op het bekende adres:  
Postbus 333, 3840 AH Harderwijk of per e-mail:  
[redactie@wvflevo.nl](mailto:redactie@wvflevo.nl), inleveren bij de havenmeester kan ook altijd.

## **Gebruikte boeken en kaarten**

### *Overzeilers*

(Nederlandse kaart	1014	North Sea Southern Sheet)
Engelse Zeekaart	2182b	North Sea Central Sheet
Deense Zeekaart	92	Skagerrak

### *Detailkaarten*

Nederlandse hydrografische detailkaarten 1810,1811,1812

Duitse Jachtkaarten 3014 Zwischen Elbe, Weser und Helgoland  
3015 Ostfriesische Inseln  
(3009 Nord-Ostseekanal und Eider)

Noorse Jachtsets D (Torunger Fyr – Lindesnes)

C (Sandefjord – Porsgrunn – Torungen Fyr)

NV-Verlag Combipack-koffer met papieren kaarten, Cd's met  
electronische kaarten en havenhandboeken

1 Rund Fünen - Kieler Bucht

2 Lübecker Bucht - Bornholm - Kopenhagen

3 Samsø -Sund - Kattegat

4 Rund Rügen -Boddenewässer -Stettin

en los:

5, Zweedse Westkust

De Deense en Noorse kaarten zijn niet altijd even eenvoudig te verkrijgen, je moet ze dus ruim op tijd bestellen. De kaarten tussen haakjes had ik voor deze tocht niet nodig of waren overlappend.

## **Pilots en Almanakken**

- The Reed's Nautical Almanac
- Vaarwijzer: Scandinavië en Oostzee (René Vleuts - uitgeverij Hollandia)
- The Baltic Sea (The Royal Cruising Club - Imray)
- Norway (The Royal Cruising Club - Imray)
- Cruising Guide to Germany an Denmark (Brian Navin - Imray)

*Vaarseizoen geopend*

*De jaren beginnen zwaarder te wegen,  
maar we kregen het wéér voor elkaar.  
Dat viel ons toevallig eens niet tegen  
en op de dag van opening was hij klaar.  
Voor het eerst gebruikten wij deze keer,  
een voor dit doel ideale elektrische lier.  
Volgend jaar doen wij zulks zeker weer,  
de mast omhoog, je beroert geen spier.*

*Ik ben er ook wat koopjes wezen halen,  
diverse nuttige of heel handige spullen.  
Ze, met dank aan Roel, kunnen betalen,  
dat wil ik hier toch graag even onthullen.  
's Avonds beleefden wij het hoogtepunt:  
Een muzikant zó goed als nooit tevoren.  
Wie zomaar weg bleef lijkt écht 'n rund,  
deze man hadden jullie moeten hóren!*

*Hij maakte muziek; goed als 't origineel,  
zijn repertoire was zeker van topkwaliteit.  
Verzoeknummers? Hij speelde er veel  
en zorgde zo voor sfeer en gezelligheid.  
Veel dank aan de mensen achter de bar,  
en verder allen die dit mogelijk maakten.  
Graag weer zo een avond volgend jaar,  
deze was waarvan wij in extase raakten.*

*Maar ook moest ik helaas constateren,  
toen de boot weer naar de ligplaats ging.  
Dat de stootwil om onze boot te keren,  
niet meer aan de A steiger op 387 hing.  
Kennelijk wisselde hij stil van "eigenaar"  
het láátste dat ik bij Flevo had verwacht.  
Hopelijk propte de dief hem dáár, waar  
Manke Nelis 'n leverworst had gedacht.*

(zacht) Eitje