

In de serie Hollandia Vaarwijzers zijn verschenen:

Olav Cox en Erna Vader, *Vaarwijzer Het Deltagebied*

Jan Heuff, *Vaarwijzer De Waddenzee*

Clemens Kok, *Vaarwijzer Het Kanaal*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Belgische binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Nederlandse binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Noord-Franse binnenwateren*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer De Noordzeekust*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer Het IJsselmeer*

Anje Valk, *Vaarwijzer De Engelse oostkust*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



SCANDINAVIË EN DE OOSTZEE

RENÉ VLEUT



HOLLANDIA

*Voor mijn vader, de kleine man van staal,
die mij de liefde voor bootjes bijbracht,
en mijn moeder, de zachtaardige vrouw,
die zich daarom altijd zorgen om mij maakte.*

Hollandia, zevende, herziene druk 2021

© 2005, 2021 René Vleut

© 2005, 2021 Uitgeverij Hollandia BV, Postbus 317, 2000 AH Haarlem

(e-mail: info@gottmer.nl)

Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de Gottmer Uitgevers Groep BV

Omslagontwerp en vormgeving: Villa Grafica, Diemen

Redactionele begeleiding: Annemieke Sluiter

Cartografie: Yde Bouma, Leusden; René Vleut, Lelystad

Foto's: Daniel Giltay Veth (p. 100), Annemieke Sluiter (pp. 379, 380 en 383), René Vleut (alle overige)

ISBN 978 90 6410 747 4 / NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



INHOUD

	Woord vooraf	8
	Inleiding	10
DEEL I	VOORDAT JE HET ZEEGAT KIEST	
	1 Schip en bemanning	15
	2 Over de grens	21
	3 Kaarten	25
	4 Boeken	29
	5 Betonning, bebakening en scheepvaartroutes	33
	6 Spelletje met het weer	39
	7 Scheepvaartweerberichten	47
	8 Getijden en stromen	55
	9 Hoofdroutes	59
DEEL II	DE VAARGEBIEDEN	
VAARGEBIED A	Door de Duitse Bocht naar Kiel	63
	A1 Door de Duitse Bocht	63
	A2 Door het Noord-Oostzeekanaal (N.O.K.)	75
	A3 Over de Eider	83
VAARGEBIED B	Rondje Deense eilanden, de Belten en de Sont	86
	B1 Door de Kieler Fjord en over de Kieler Bocht	86
	B2 Door de wateren ten zuiden van Funen	95
	B3 Door de Kleine Belt en de wateren west van Samsø	104
	B4 Door de Grote Belt naar het Kattegat	121
	B5 Door het Sjællands Rev naar de Sont en Kopenhagen	128
	B6 Door het Smålandsvaarwater naar de Sont en Kopenhagen	138
VAARGEBIED C	Rondje zuidelijke Oostzee: Duitse Oostzeekust, Bornholm, de zuidkust van Zweden en Møn	145
	C1 Langs de Duitse Oostzeekust naar Rügen	146
	C2 Rondje Bornholm	159
	C3 Langs de zuidkust van Zweden en langs Møn	168



TEN GELEIDE

VAARGEBIED D De Boddengewässer en Polen	177
D1 De Boddengewässer inclusief het Haf van Szczecin (Zalew Szczeński)	177
D2 De Poolse kust inclusief de Bocht van Gdańsk	200
VAARGEBIED E Over het Kattegat en door de Limfjord	213
E1 Over het Kattegat	213
E2 Door de Limfjord	223
VAARGEBIED F Naar de kop van Denemarken en over het Skagerrak	235
F1 Langs de Noord-Duitse en Deense waddenkust tot aan Esbjerg	236
F2 Door het Horns Rev en langs de Deense westkust naar Thyborøn	242
F3 Over het Skagerrak	245
VAARGEBIED G Langs de zuid- en zuidoostkust van Noorwegen	249
G1 Naar de Noorse zuidkust	253
G2 Langs de zuidoostkust van Noorwegen	262
G3 Over de Oslofjord	274
VAARGEBIED H Langs de westkust van Zweden	283
H1 Door de scheren van Strömstad naar Göteborg	286
H2 Achter Orust en Tjörn om	302
VAARGEBIED I Naar de Noorse fjorden aan de westkust	307
I1 Langs de zuidwestkust van Noorwegen	309
I2 Door het Ryfylke-fjordengebied	314
I3 Door het Hardanger-fjordengebied en naar Bergen	320
VAARGEBIED J Naar de oostkust van Zweden, Gotland en Stockholm	331
J1 Door de Hanöbukten en de Kalmarsund	332
J2 Door de scheren langs de oostkust	344
J3 Naar de Stockholmer scheren en Stockholm	359
J4 Via Gotland naar de scheren bij Stockholm	370
VAARGEBIED K Dwars door Zweden door het Göta- en Trollhättekanal	375
K1 Door het Götakanal	375
K2 Over het Vänern	383
K3 Door het Trollhättekanal	388
Internetadressen	394
Register	395

Menige zeiler heeft in zijn boekenkast aan boord een hele serie pilots staan. Sommige boeken zijn geschreven voor de beroepsvaart, andere wel erg overduidelijk door een zeiler die zijn reisverslag in gidsvorm uit wist te brengen. Nu eens is de informatie pijnlijk nauwkeurig, dan weer beschrijft een gids het gebied in algemeenheden. Er zijn gidsen met kaarten die beter zijn dan de 'echte' zeekaarten, en ook doe-het-zelfpilots met rudimentaire schetsen. Voor de serie Hollandia Vaarwijzers zijn uitgever en auteurs teruggegaan naar de vraag 'Hoe gebruikt een zeiler een vaargids?'. Omdat die ene zeiler niet bestaat, brachten de auteurs een profiel in van de beoogde gebruikers van de gids in hun vaargebied. Over één ding waren we het snel eens: iedereen heeft altijd een zeekaart aan boord. Dat betekende dat we ervan uitgingen dat het boek een functie moest hebben naast de kaart. Samen op de kaartentafel dus. Henk Bezemer introduceerde ooit opnieuw de in onbruik geraakte benaming 'leeskaart'. De Hollandia Vaarwijzers geven die aanvullende informatie die nodig is om zo'n kaart te kunnen lezen. Daardoor was het niet meer nodig om de kaart als navigatiehulpmiddel in de gidsen op te nemen. De routekaarten in deze gids zijn dan ook veel meer bedoeld om snel een overzicht te geven van de hoogtepunten en de mogelijke knelpunten in een route. Een ander aspect van het profiel van de lezer was dat de Nederlandse zeiler zijn passie vooral beleeft tijdens de vakantie. Een vakantiereis is daarom vaak het hoogtepunt van het seizoen. Wil die reis de moeite waard worden,

dan is het prettig als de auteur vertelt waar de mooie plekken zijn, waar het uitdagende vaarwater zich bevindt en vooral waarom men dit vaargebied dient te bezoeken.

Afgezien van de voorpret die hij je verschaft over het te bevaren gebied, is een Hollandia Vaarwijzer vooral een middel om de reis goed voor te bereiden, door het beantwoorden van vragen als: welke kaarten zijn er nodig, hoe zit het met het weer daar, wat is een realistisch plan voor de reis?

De Hollandia Vaarwijzers zijn gemaakt met de grootst mogelijke aandacht en geschreven door auteurs die het gebied jarenlang bevaren hebben. Het is echter geenszins onmogelijk dat er tussendoor ergens iets veranderd is: een nieuwe jachthaven aangelegd, een brug gebouwd of een vaarwater verzand. Uitgever en auteurs houden zich dan ook aanbevolen voor commentaar en suggesties van gebruikers. Het opsturen van een foto, een schetsje en een tekst over een verandering wordt bijzonder op prijs gesteld.

We wensen je een prachtige reis toe.

Uitgeverij Hollandia



WOORD VOORAF

In de afgelopen decennia zeilde ik, met de totaal aan mijn solozeilen aangepaste *Uglyduck*, een polyester Phantom 34, zo'n 25 keer noord of oost om stukje bij beetje de vaargebieden van Scandinavië te ontdekken. Zo bevoer ik alle kusten van Bergen aan de westkust van Noorwegen tot Helsinki aan de zuidkust van Finland. Een immens zeilgebied waarop ik nog lang niet uitgekeken ben.

Zeilen brengt de zwerver in me boven. Nergens zijn de einders zo weids als op zee. Nergens licht de zee zo mooi op als in de Duitse Bocht. Altijd is er weer dat moment van totale voldoening als na een oversteek de veilige haven is bereikt.

Als solozeiler ben ik me bewust van mijn fysieke beperkingen. Een bloedhekel heb ik aan aandewinds zeilen op open zee. Als het

niet anders kan gaat gewoon de motor bij. Liever met geen wind op de motor naar huis dan liggen hakken in de golven. Het moet aangenaam aan boord blijven, je bent immers op vakantie. Aan de held uithangen heb ik een broertje dood.

Toen Hollandia mij benaderde om mijn ervaringen in een boek te bundelen, had ik zo mijn bedenkingen. Er zijn immers uitstekende

buitenlandse pilots en havengidsen van deze gebieden in overvloed. Ik heb daar nauwelijks iets aan toe te voegen. 'Maar daar gaat het juist om,' verzekerde de uitgever mij. 'Dit boek moet een *vaarwijzer* in de ware betekenis van het woord worden. Een boek dat de informatie uit de diverse pilots bundelt tot een handzame Vaarwijzer, gezien vanuit het Nederlandse perspectief. Jij bent overal geweest en kunt daar vanuit de kuip over vertellen. Als iemand nog niet zoveel zeilervaring heeft, moet dit boek hem of haar in jouw kielzog meenemen. Hoe zeil je ernaartoe en welke overwegingen spelen hierbij een rol? Wat maakt een gebied nou zo boeiend om juist daar te zeilen? Wat zijn de leuke havens en ankerplekken en wat is er te beleven? Welke kaarten en boeken heb je ervoor nodig, en hoe kun je het beste gebruikmaken van de aldaar heersende weersgesteldheid? Beschrijf per gebied de belangrijkste havens en ankerplekken. Dat zal dan verre van volledig zijn, daarvoor is het vaargebied gewoonweg veel te groot, maar dat hoeft ook niet. Er moet altijd nog iets zelf te ontdekken overblijven.'

Scandinavië en de Oostzee wil de fascinatie voor het zeilen naar Scandinavië bij je wakker maken. De vonk moet overslaan. 'Skagerak und Kattegat' moeten als muziek in je oren gaan klinken. Als de zon op 21 juni zijn hoogste punt op het noordelijk halfrond heeft bereikt, moet er nog maar één verlangen zijn: naar het noorden, het zwoele diepblauwe licht van de Scandinavische nachten tegemoet. Eindeloos verstopperige spelen achter de rotsen. Je moet er niet genoeg van willen krijgen.

Lelystad, voorjaar 2021

HELP MEE AAN DEZE VAARWIJZER DOOR MEE TE DOEN AAN ZEILNOORD

Het samenstellen van een Vaarwijzer is een ingewikkelde en precieze klus. Daarbij ben ik me er zeer goed van bewust dat veel gegevens in dit boek momentopnames zijn, en dat het steeds een paar jaar duurt voor er weer een geactualiseerde herdruk verschijnt waarin alle veranderingen zijn opgenomen. En juist hier ligt het probleem. Het is voor mij onmogelijk om alle havens jaarlijks te bezoeken en de veranderingen bij te houden. Maar jij gaat er met deze Vaarwijzer op uit, en jij kunt beoordelen of ik het bij het rechte eind heb of niet. Daarom heb ik het volgende verzoek: houd me op de hoogte van alle gegevens die niet (meer) kloppen in dit boek. Het kan immers zijn dat ik een fout heb gemaakt of dat de situatie wezenlijk is veranderd.

Maak een duidelijke beschrijving, liefst met een foto, en stuur die naar: uglyduck@hetnet.nl. Ik zal je commentaar na beoordeling met naam en toenaam publiceren op de de Facebookgroep ZeilNoord, waar ik beheerder van ben. Je kunt natuurlijk ook zelf (na aanmelding) je op- en/of aanmerkingen publiceren op ZeilNoord; dan is je commentaar direct voor iedereen toegankelijk. Uiteindelijk zal ik je commentaar verwerken in de volgende druk van deze Vaarwijzer.





INLEIDING

Er gaat niets boven Groningen. Met deze slogan lokt de provincie Groningen mensen om zich hier te vestigen. Daarachter is niets meer.

Maar ze hebben het mis. Op nog geen 200 tot 300 mijl achter Groningen liggen naar mijn mening de mooiste zeilgebieden van West-Europa. Honderden mijlen kustlijn met een variatie die haar weerga niet kent. Van fjorden tot duinen, van rotsachtige scheren tot zanderige baaien met kapen. Je vindt het er allemaal. En weet je: langs de Noorse kust zijn diverse eilandjes met de naam Grønningen te vinden. Noem dat maar toeval!

Deze Vaarwijzer beschrijft de schitterende vaargebieden van Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Polen en Zweden, en hoe je er veilig naartoe vaart en weer terug naar huis komt. Tussen ons kikkerlandje en al dat moois ligt immers wel de Noordzee met al zijn nukken. En hier ligt een contradictio in terminis. Zeilen langs de Scandinavische kusten is betrekkelijk eenvoudig. Wie op het IJsselmeer kan zeilen, kan dat daar ook. Er is nauwelijks tij, het water is betrekkelijk beschut en de afstanden zijn zo groot als je ze zelf wilt maken. Altijd is er wel een haventje of ankerplekje in de buurt. Maar om er te komen, moet je over een van de moeilijkste gebieden van de Noordzee zeilen. De Duitse Bocht stelt eisen aan zowel het schip als aan de bemanning. Elk hedendaags goed uitgerust schip is daartoe in staat. Daar gaat het niet om. Doorslaggevend zijn de zeewaardigheid en het inschattingsvermogen van de bemanning, waardoor het doel

bereikt wordt en de reis een droomvakantie wordt. Inherent aan het zeilen is de afhankelijkheid van het weer. Een misvatting is dat het in het noorden altijd koud is. Niets is minder waar. Mede door de lange dagen kan het daar flink zomeren. Dat neemt niet weg dat er altijd kans is op van die weken dat het met de zomer maar niet lukken wil. Een depressietrein kan behoorlijk veel roet in het eten gooien. Wie dan per se van A naar B wil, kan het zwaar te verduren krijgen. Berucht zijn de door tijdsdruk gedwongen tochten tegen harde westenwind in, vanuit Cuxhaven door de Duitse Bocht terug naar Nederland. Wie echter zijn kansen afwacht en zeilt waar de wind hem brengt, heeft meestal de mooiste zeiltochten in het verschiet. En daar gaat het toch om? Scandinavië is een gebied waar je je leven lang kunt zeilen zonder erop uitgekeken te raken. In dat opzicht maakt het eigenlijk niet zoveel uit waar je terecht komt. Je hoeft alleen maar de juiste kaarten aan boord te hebben om van de van tevoren bedachte paden te kunnen afdwalen. Menigmaal ben ik, door omstandigheden gedwongen, naar plekken gezeild die ik van tevoren nooit had kunnen bedenken. Achteraf bleek vrijwel altijd dat het dan gewoon zo had moeten zijn en dat ik zo'n haventje om de een of andere reden nooit had willen missen. Investeren in kaarten loont zich echter niet

alleen daarom. Hier verandert in de loop der jaren weinig, waardoor de kaarten vele jaren bruikbaar zijn. Natuurlijk blijft het zaak de kaarten zo goed mogelijk bij te houden. Dit kan onder meer door de *Berichten aan Zeevarenden* te volgen, of van de diensten gebruik te maken die uitgevers van kaarten daarin bieden.

ScandinaviëndeOostzeebeoogt een stevige leidraad te verschaffen voor dit gebied. Het is een boek waarmee zeiltochten naar Scandinavië voorbereid en zeilroutes verkend kunnen worden. Daarnaast kan het dienen als direct naslagwerk tijdens de vaart, waarmee havens en ankerplaatsen aangegeven kunnen worden.

In deel I 'Voordat je het zeegat kiest' wordt ingegaan op zaken die noodzakelijk zijn om zeilreizen naar Scandinavië en de Oostzee op een verantwoorde manier voor te bereiden en uit te voeren. De doelgroep hierbij is de zeiler die minimaal een cursus kustnavigatie heeft gevolgd, of anderszins ruime zeilervaring heeft opgedaan op open water zoals het IJsselmeer of de Waddenzee, en die nu zijn grenzen verder op open zee wil gaan verleggen. Niet de grootte van de boot, maar de voorbereiding van de bemanning speelt hierbij een doorslaggevende rol.

In deel II 'De vaargebieden' worden de verschillende zeilgebieden zelf beschreven. Via de meest logische route word je door het zeilgebied heen geloodst, waarbij alle zaken die voor de navigatie van belang zijn de revue passeren. Onder meer wordt ingegaan op die



plaatsen en mogelijke situaties waar fundamentele keuzen met betrekking tot koers en bestemming kunnen worden genomen. Van veel havens en ankerplekjes in het gebied wordt een beschrijving gegeven. Motto van deze beschrijvingen is steeds: waarom wil je hier zeilen, en wat is hier op nautisch gebied te beleven? Een overzichtskaart van het gebied met de havens en ankerplekken compleeteert dan het beeld.



Boze bui in Arkösund.

donateur van Nautin wordt. Dan heb je meteen ook toegang tot QuickTide voor de getijden in de Duitse Bocht en de laatste posities van boeien, die je kunt downloaden voor je plotter of navigatiesoftware.

Weerberichten in de praktijk

Wie regelmatig weerberichten van de verschillende landelijke weerdiensten raadpleegt, zal daar ongetwijfeld verschillen in opmerken. Dit komt doordat weerberichten altijd interpretaties van computermodellen zijn. In Europa staan twee grote weercomputers: Bracknell Engeland en Offenbach Duitsland. Deze computers hoeven het a priori niet altijd met elkaar eens te zijn. Verschillen in de weersverwachting zijn het gevolg. Hierdoor ontstaat er grotere onzekerheid: wat gaat het

weer nu werkelijk doen? De ervaring leert dat meteorologen hun eigen gebied het best voorstellen. Ook komt het regelmatig voor dat met westelijke winden de Duitsers voor de Duitse Bocht 1 beaufort meer wind opgeven dan de Nederlanders. Dat komt doordat het in de binnenkant van de Duitse Bocht met westenwind in de regel harder waait dan op het gedeelte van de Duitse Bocht dat aan onze waddenkust grenst. Eenzelfde fenomeen doet zich voor in de zuidelijke Oostzee. Onder de Zweedse kust is het vaak heel ander weer dan aan de Duitse zijde. Het gevolg is dat de windverwachtingen tussen het Zweedse en het Duitse weerbericht voor dit district aanzienlijk kunnen verschillen. Het hangt van je zeilgebied af aan welk weerbericht je de meeste waarde hecht.



GETIJDEN EN STROMEN

Op de Noordzee en de Oostzee zijn verschillende soorten stromen. Eén ding hebben ze met elkaar gemeen: ze beïnvloeden het zeilen. We kennen drie soorten stromen:

1. stromen die door getijden ontstaan;
2. stromen die door wind ontstaan;
3. stromen die door afwatering ontstaan.

Getijdenstromen in de Duitse Bocht

Van de beschreven zeilgebieden in dit boek is alleen de Duitse Bocht echt getijdenwater. Door een samenloop van geografische en fysische factoren is er ten noorden van het Horns Rev tot en met Bergen aan de westkust van Noorwegen nauwelijks enig tij. De getijden in de Noordzee worden veroorzaakt door de getijdengolf die van de Atlantische Oceaan komt. Deze dringt om de noord bij Schotland de Noordzee binnen. Door de draaiing van de aarde ontstaan er allerlei afbuigingen in deze getijdengolf, waardoor er op bepaalde plaatsen in de Noordzee plekken ontstaan waar weinig of geen tij staat. Een van deze plekken ligt vlak voor de zuidwestkust van Noorwegen, een andere op zo'n 100 mijl westelijk van Esbjerg in Denemarken. Het gevolg hiervan is dat in de praktijk alleen in de Duitse Bocht ten zuiden van het Horns Rev serieus rekening moet worden gehouden met het tij. De vloedstroom in de Duitse Bocht komt vanuit het westen binnen. Het punt van hoogwater verplaatst zich van west

naar oost. Hierdoor wordt het in die richting steeds later hoogwater. De ebstroom loopt in omgekeerde richting. Een totale tijcyclus duurt ongeveer 13 uur. Bij het bezeilen van deze wateren zijn onderstaande getijtafels onontbeerlijk.

- HP33, Dienst der Hydrografie
- *Gezeitenkalender, Hoch und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete*, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

In alle vaargebieden ten noorden van het Horns Rev tot aan Bergen aan de westkust van Noorwegen, maar ook in het Skagerrak en de gehele Oostzee staat zo weinig tij dat daar nauwelijks rekening mee hoeft worden gehouden.

De enige plek die daar mogelijk een uitzondering op vormt, is de ingang van het Thyborøns Kanal. Dit is een smal kanaal en hoewel het



Stromen op de Noordzee en de Oostzee.



De vuurtoren van Helgoland.

VAARGEBIED A

Door de Duitse Bocht naar Kiel

Wie voor het eerst noord of oost zeilt, wil de zaak graag zo overzichtelijk mogelijk houden. De spanning van de nieuwe ervaring, het zeegat uit en voor het eerst op volle zee, is een stap op zich. Moeilijker zaken zoals 's nachts zeilen worden het liefst nog even uitgesteld.

De keuze zal dan al gauw vallen op de route via de Duitse Bocht en het Noord-Oostzeekanaal naar Kiel aan de Oostzee. Het is de kortste weg over open zee en deze route kan in zijn geheel al 'havenhoppend' in dagtochten worden gedaan. Bekende trajecten zijn: Vlieland–Lauwersoog; Lauwersoog–Norderney; Delfzijl–Norderney (Waddenroute); Norderney–Brunsbüttel met eventueel een tussenstop op Helgoland of in Cuxhaven. Na Brunsbüttel is het op de motor door het 100 kilometer lange Noord-Oostzeekanaal naar Kiel, met eventueel een tussenstop in Rendsburg.

Toch zit bij deze 'havenhoppmethode' een addertje onder het gras. Omdat de tijd van een vakantie beperkt is en Scandinavië redelijk ver weg, ligt het succes van een lange vakantie in het favoriete vaargebied in een snelle overtocht ernaartoe. Waddenhavens zoals Lauwersoog, Borkum en Norderney liggen zo'n 10 mijl naar binnen, waardoor de af te leggen weg veel langer wordt. Daarbij komt dat de kans van een aantal dagen aaneengesloten mooi zeilweer in ons wisselende klimaat niet erg groot is. Wanneer je al een paar dagen aan het begin van je vakantie in een Waddenhaven verwaaid hebt gelegen, komt al gauw de vraag bovendrijven of het niet beter is – indien de weersgesteldheid dat toelaat – meteen maar door de Duitse Bocht de Elbe op te varen.

De afstand van Vlieland naar Brunsbüttel bedraagt zo'n 168 mijl en is met een lopend windje met een gemiddelde snelheid van 5,5 knopen in ongeveer 30 uur te doen. Het betekent echter wel een nachtje doorgaan. Een methode die veel zeilers toepassen is om met een zeevaste bemanning de boot in één keer door de Duitse Bocht te zeilen, terwijl de rest van het gezin pas in Cuxhaven, Brunsbüttel of Kiel aan boord komt.

De beschrijving van dit vaargebied valt in drie vaarroutes uiteen:

- A1** Door de Duitse Bocht
- A2** Door het Noord-Oostzeekanaal (N.O.K.)
- A3** Over de Eider

A1

DOOR DE DUITSE BOCHT

De Duitse Bocht is het grote, bijna vierkante zeegebied ten noorden van de Nederlandse en Duitse Wadden, zo'n beetje tot de hoogte van het Horns Rev aan de Deense westkust. Het gebied wordt van west naar oost doorkruist door twee belangrijke scheepvaartroutes: de diepwaterroute, ongeveer 35 mijl ten noorden van de Wadden, en het verkeersscheidingsstelsel Terschelling–German Bight, ongeveer 10 mijl ten noorden van de Wadden. Tussen dit verkeersscheidingsstelsel en de Waddenkust ligt de zogenaamde kustverkeerszone. Dit is



Vaarroute A1: Door de Duitse Bocht.

het vaargebied dat toerzeilers meestal benutten om van en naar de Elbe te komen.

De binnenste Duitse Bocht en het aanloopgebied van de Elbe

Het aanloopgebied van de Elbe is een van de verraderlijkste zeegebieden van de Noordzee.

De oorzaken zijn:

- Het land maakt hier een haakse bocht. Hierdoor wordt de vloedgolf opgestuwd, met als gevolg zeer sterke getijdenstromen, vooral rond Helgoland en in de Elbmond zelf.
- Door deze zelfde haakse bocht in het land wordt de heersende westenwind vaak door het zogeheten tunneleffect versterkt. In de binnenste Duitse Bocht waait het in de regel 1 tot 2 beaufort harder dan in de aangrenzende zeegebieden. Ook heeft de wind de neiging veel langer door te staan.
- De Elbe zelf is een rivier met een zeer groot debiet. Hierdoor is de ebstroom een van de felste van West-Europa. Met 11 knopen over de grond en afgaand tij Cuxhaven voorbij

scheuren is geen uitzondering. Uitgerekend met de heersende westenwind veroorzaakt dit gierende tij in de Elbmond altijd een zeer warrige zee die bij harde wind zeer gevaarlijk kan zijn. Zelfs voor de kade van Cuxhaven vormt een noordwest 6 met halftij een staande golf van zo'n 2 meter hoogte.

Dit betekent dat als je de Elbe met westenwind wilt opvaren, dit met het inkomende tij moet gebeuren. Wil je de Elbe met het afgaande tij uitvaren, dan moet het rustig weer zijn of de wind moet niet uit richtingen tussen zuidwest en noordwest komen.

De getijdengolf

De getijdengolf in de Duitse Bocht beweegt zich van west naar oost. Deze getijdengolf doet er gemiddeld 5,5 uur over om van Vlieland naar Brunsbüttel te komen. Als je de Duitse Bocht van west naar oost bevaart, heb je deze getijdengolf mee. Maar van oost naar west heb je hem tegen. Dit betekent dat op

VANUIT DE KUIP

DOOR DE DUITSE BOCHT ALS HET MEEZIT

Na meer dan een week harde noordwestenwind op de Noordzee doet zich plotseling een weergat voor. Een rug van hoge druk zal voor zo'n 24 tot 36 uur voor een zuiden- tot zuidoostenwind van 3 tot 4 beaufort in de Duitse Bocht zorgen. Door een behoorlijke onweersdepressie zal het weer hierna opnieuw een paar dagen onrustig zijn. Op zondagmorgen vertrek ik om 8.00 uur uit Vlieland. Het is hoogwater en ik neem het uitgaande tij naar buiten. Vanaf Vlieland is het zo'n 168 mijl naar Brunsbüttel. Het eerste stuk op zee, rond de Terschellinger gronden, 2 mijl onder de TE-route, heb ik het uitgaande tij tegen. Ik zeil met 6,5 knopen, maar schiet over de grond maar met 5 knopen op. Rond 16.00 uur verandert dat. Het tij komt mee te staan. Weliswaar is de wind behoorlijk afgenomen, maar dankzij het tij doe ik 6,5 knopen over de grond. Rond middernacht valt boven Borkum de wind helemaal weg en moet de motor aan. Ook komt nu weer het tij tegen te staan. Ik zorg ervoor dat de snelheid over de grond niet onder de 4,5 knopen komt. Het is nacht, de zee is prachtig. Nergens licht de zee zo mooi als in de Duitse Bocht. Om 7.30 uur, bij de scheidingston tussen de Jade- en de TE-route, kentert het tij weer. Het komt nu sterk mee te staan en ik doe al gauw 7,5 knopen over de grond. Om 10.00 uur loop ik de Elbe op. De snelheid is inmiddels opgelopen tot zo'n 8 knopen en ik gier naar binnen. Om 13.15 uur zal het hoogwater in Cuxhaven zijn. Ik ben er om 12.30 uur en het tij giert nog steeds mee. Om 14.45 uur bereik ik Brunsbüttel. Hoewel het nu een halfuur na hoogwater is staat het tij nog steeds mee. Maar niet meer voor lang. Nog voor ik de sluisen een halfuur later mag invaren komt de kentering. Geeft niets, ik ben binnen.

Dit voorbeeld laat zien hoe door een nacht door te varen een snelle overtocht gerealiseerd kan

worden. Ik klokte 165 mijl in 31 uur. Een dag later was ik al door het Noord-Oostzeekanaal in Kiel en kon de vakantie echt beginnen.

Lang niet altijd zal een tocht door de Duitse Bocht zo voorspoedig verlopen. Vooral op de terugreis kan dat het geval zijn. Een aanhoudende depressietrein kan voor langdurige harde westelijke winden in dit gebied zorgen. Samen met de sterk uitgaande ebstroom van de Elbe kan dit in de Elbmond voor een gevaarlijke zee zorgen. Dan ligt de jachthaven van Cuxhaven altijd barstensvol Nederlandse jachten, die liggen te wachten tot ze naar Nederland kunnen vertrekken.

'Mit west Windstärke 6, bis Tonne 6,' zeggen ze in Cuxhaven, 'weiter geht's nicht.' Wie het dagenlang verwaaid liggen in Cuxhaven op de thuisreis wil voorkomen, doet er goed aan in de omgeving van Kiel te wachten tot het eerste werkelijke weergat zich voordoet. Onder een weergat versta ik in dit geval een weerssituatie waarin minimaal meteen van Brunsbüttel naar Helgoland gevaren kan worden. Bij westweer betekent dit dat je gebruikmaakt van de zwakke ruggen van hoge druk, die zich tussen de voorbijtrekkende fronten van de depressies voordoen. Omdat Helgoland noordwest van de Elbmond ligt, is dit in de regel al bezield met zuidzuidwestenwind. Deze situatie doet zich voor bij de nadering van een warmtefront. Met een beetje geluk is de wind dan zelfs zuidoost. Vanuit Helgoland is dan met noordwestenwind Norderney te bezeilen. Deze situatie doet zich voor na de passage van het koufront dat volgt op het eerdere warmtefront. Vanaf Norderney hoeft niet verder over zee gevaren te worden. Er ligt een voor kieljachten diep genoeg en redelijk beschutte Waddenroute (Mommert Wattfahrwasser), die onder Juist via de Osterems uiteindelijk naar Delfzijl voert. Vandaar kan via de Staande Mastroute door Groningen en Friesland de thuishaven worden bereikt.



Vaargebied B: Rondje Deense eilanden, de Belten en de Sont.

- Heb je de wind tegen, dan heb je ook de stroom tegen. Vooral in trechtvormige vaarwaters kan opkruisen dan een zeer langdurige aangelegenheid worden.

Betonning en bebakening

De wateren in de Oostzee kennen veel ondieptes. Vooral tussen de Deense eilanden kan het zo ondiep zijn dat in vaargeulen gevaren moet worden. Weliswaar zijn de boeien klein, maar de vaargeulen uitstekend betond. Het is altijd een kwestie van tussen rood en groen blijven en aan de juiste zijde de kardinale boeien voorbijvaren. Boeien hebben hier geen naam of nummer, zodat je extra goed in de gaten moet houden welke boei je al wel of nog niet bent voorbijgelopen. Een gelukkige bijkomstigheid

is dat daar waar geen betonning is, er ook geen gevaren zijn.

Havens

Moderne jachthavens zijn er volop in dit vaargebied en ze bieden stuk voor stuk uitstekende voorzieningen zoals de moderne zeiler die gewend is. Ze liggen over het algemeen bij de grotere plaatsen op het vasteland van Sleeswijk-Holstein en Jutland, en op de grotere eilanden zoals Funen en Seeland. In de Oostzee hanteren ze een handig systeem voor passanten die een box in een jachthaven zoeken. De boxen met een groen bordje zijn vrij, die met een rood bordje – ook al ligt er geen schip in – zijn dat niet. Vaak heeft de eigenaar van de box aangegeven tot welke

datum de box vrij is. De boxen zijn hier dikwijls lang en smal, waardoor het soms lastig afmeren is. Dit komt omdat Scandinavische zeiljachten, vooral de wat oudere, veel slanker zijn dan onze schepen.

Toch zijn deze jachthavens niet de interessantste plekken. Veel liever vertoef ik tijdens mijn vakantie in de kleine, van oorsprong vissershaventjes op de vele eilanden. Wie van vis houdt, zit hier helemaal goed. Overal zijn kleine vishandeltjes, waar de lokaal gevangen vis wordt verkocht. Vooral de kleine gerookte Oostzeemakreel is een lekkernij waar ik nooit van af kan blijven. Met een beetje geluk koop je verse vis ook direct van een visser aan de haven, zoals schol en dors, een klein soort kabeljauw. Dan staat niets een heerlijke barbecue meer in de weg. Bijna elke jachthaven heeft een beschut en speciaal ingericht hoekje om te barbecuen, vaak compleet met picknicktafels en een vaste barbecueplaats.

Ankeren

Rond de Deense eilanden zijn, afhankelijk van de wind, diverse zeer geschikte ankerbaaien te vinden. Over het algemeen geldt dat een ankerbaai veilig is zolang de wind, en daarmee de golven, aflandig zijn en niet via de ingang de ankerbaai in lopen. Ankerdiepten variëren van 2 tot 10 meter, wat betekent dat een ankerketting van 25 tot 50 meter voldoet. De ankergrond varieert van zand tot slik of klei, dat regelmatig begroeid is met zeegras. Ook komt het voor dat her en der grote stenen in het water liggen. Eenmaal geankerd moet overdag een zwarte bal en 's nachts een rondschoonend wit licht gevoerd worden. Vooral in Duitsland wordt daar streng op gecontroleerd. Op sommige ankerplaatsen kan het in het hoogseizoen zeer druk zijn. Door de plek waar het anker ligt aan te geven met een ankerboei voorkom je dat iemand anders onbewust over je heen ankert. Op ankerplekken langs smalle vaarwaters, zoals in de Svendborgsund

bij Troense en de Kleine Belt bij Middelfart, komen door windstroom regelmatig stroomwervelingen voor. Hier moet je zo ankeren dat het schip vrij rond het anker kan draaien. Ankerplaatsen liggen vaak idyllisch omzoomd door beboste kapen en zandstrandjes. Deze nodigen natuurlijk uit tot een verkenningstocht of een heerlijke barbecue op het strand. Een bijboot, met eventueel een kleine buitenboordmotor, is hierbij onmisbaar.

Grote scheepvaart en schietgebieden

Ook de grote scheepvaart maakt gebruik van de Oostzee. Anders dan op de Noordzee, waar langs onze kusten de grote scheepvaart door een verkeersscheidingsstelsel vaart, volgt op de Oostzee deze scheepvaart de met een letter aangegeven routes (route A, B, C enz.) die op de kaart met rood zijn aangegeven. Deze routes worden gemarkeerd door rood-witte midvaarwaterboeien voorzien van een wit lichtkarakter. Deze scheepvaartroutes zijn slechts aanbevolen routes en geen verkeersscheidingsstelsels. Iedereen mag overal varen, maar het is natuurlijk niet verstandig om juist daar te zeilen waar de grote scheepvaart zit. Vooral koersen die maar een kleine hoek maken met een scheepvaartroute garanderen dat je lange tijd het gevoel hebt op ramkoers te liggen. Liever toch maar haaks oversteken, dan ben je die grote jongens het snelst kwijt. In het hele Oostzeegebied zijn maar een paar korte stukjes met verkeersscheidingsstelsels zoals we die op de Noordzee kennen. Deze verkeersscheidingsstelsels mogen uitsluitend haaks worden overgestoken. Op andere plaatsen, zoals in de Kieler Fjord en de Grote Belt, zijn hoofdvaartroutes bebakend met sectorlichten en boeien. In deze betonde vaarwaters is stuurboord houden plicht.

Rond Denemarken zijn diverse schietgebieden. Als daar geschoten wordt mag je er niet doorheen varen. Informatie over schietdagen en schiettijden vind je op de uitstekende



De vuurtoren van Dornbusch.

VAARGEBIED C

Rondje zuidelijke Oostzee: Duitse Oostzeekust, Bornholm, de zuidkust van Zweden en Møn

In dit vaargebied maak je een rondje langs de Duitse, Zweedse en Deense kusten van de zuidelijke Oostzee en het eiland Bornholm. Wie oost zeilt, zeilt in de sfeer van de Hanze. Vooral Duitse plaatsen als Wismar, Rostock, Warnemünde en Stralsund zijn nogal trots op hun Hanzegeschiedenis en dat laten ze maar al te graag met allerlei festiviteiten aan je weten.

Maar ook veel verder in Scandinavië is deze Hanze-invloed nog steeds merkbaar. De kans bestaat dat je de replica van de Bremer kogge ergens in deze wateren tegenkomt. Ook het landschap laat niets aan de verbeelding over. Op het Deense eiland Møn ligt dominant aan deze wateren Møns Klint. Deze 143 meter hoge krijtrotsen zijn van verre al te zien en het is een ware belevenis hier een nacht voor anker te liggen. Maar ook de andere eilanden in dit gebied, met hun eigen hoge kapen, mogen er zijn. Zo is er aan de Duitse zijde het langgerekte eilandje Hiddensee met zijn unieke sfeer. En wat dacht je van het voornamelijk uit graniet bestaande Deense eiland Bornholm? Zeilen in dit gebied betekent veelal zeilen over open water. Hier heb je volop de ruimte om je zeilershart op te halen en prachtige oversteken te maken. De afstanden zijn van dien aard dat in principe alles in dagtochten gevaren kan worden. Maar niets houdt je tegen om een nachtje op deze vrije wateren door te zeilen en zo een grote klap te maken.

Het weer

De weerpatronen in dit vaargebied wijken niet wezenlijk af van de weerpatronen zoals we die ook in Nederland kennen. Toch geldt evenals bij Vaargebied B: vooral met westweer houden de weerpatronen hier langer aan dan we in Nederland gewend zijn. Dit heeft te maken met de grote landmassa's die hier liggen en die de treksnelheid van de fronten vertragen, maar niet de wind zelf. Die kan in zulke situaties lang en pittig doorstaan. Ook hebben de kapen behoorlijk veel invloed op de windkracht en -richting. Aan de loefzijde van een kaap waait het meestal het hardst, terwijl aan de lijzijde de wind vaak afzwakt en tevens van richting verandert. In lichtweerscondities heb ik meermalen meegemaakt dat na het passeren van een kaap de wind uit de totaal tegenovergestelde richting kwam. Vlak onder de Zweedse zuidkust zijn weer en wind regelmatig anders dan aan de Duitse overkant. Het in deze Vaarwijzer gepredikte Duitse scheepvaartweerbericht heeft dan zijn beperkingen omdat het meer op de Duitse zijde is afgestemd. Wie in de buurt van de Zuid-Zweedse kust of Bornholm zeilt, raad ik



De vuurtoren van Kolobrzeg.

VAARGEBIED D

De Boddengewässer en Polen

Met het wegvallen van het IJzeren Gordijn zijn er in de zuidoostelijke Oostzee aantrekkelijke vaarbestemmingen bij gekomen. In het vroegere Oost-Duitsland, nu de deelstaat Mecklenburg-Voor-Pommeren, zijn dat de Boddengewässer.

Dit hafachtige zeilgebied achter de (schier) eilanden Zingst, Rügen en Usedom krijgt in zijn uiterste oosthoek een klein vervolg in Polen. Na de Tweede Wereldoorlog is namelijk bepaald dat de monding van de rivier de Oder nooit meer in handen van Duitsland mocht komen. Daarom is het uiterste puntje van Usedom ook Poolse, en kreeg het van oorsprong Duitse stadje Swinemünde de naam Świnoujście.

Ook verder langs de Poolse kust naar het oosten zijn na de Tweede Wereldoorlog de Duitse plaatsnamen vervangen door Poolse. Zo werd onder andere Kolberg Kotobrzeg en Danzig Gdańsk. Deze laatste plaats is de eindbestemming van de routebeschrijving in deze Vaarwijzer langs de Poolse kust. Het is vanwege haar bijzondere schoonheid een stad waar je minstens één keer in je leven naartoe moet zijn gezeild.

Qua karakter zijn de Boddengewässer en de Poolse kust totaal verschillend. In de Boddengewässer vaar je in een zeer aantrekkelijk landschap op meestal redelijk beschut water. De Poolse kust is daarentegen een vrij saaie duinenkust, met een breed strand ervoor. Het is hier gewoon open zee, met vanwege zijn west-oostoriëntatie ook nog eens bij ruig weer een lastige aanloop van de havens. Pas in de Golf van Gdańsk is dan misschien enige beschutting te vinden. Maar wie van een beetje avontuur houdt, en het ook niet erg vindt dat alles nog niet zo op orde

is zoals we misschien gewend zijn, zal hier beslist aan zijn trekken komen. Voor het geld hoef je het niet te laten want Polen is naar onze maatstaven nog steeds zeer goedkoop. Toen ik langs deze kust voer, kwam ik niet meer mijn kombuis in. In elke havenplaats stikt het gewoon van de goedkope restaurants. Vanwege dit verschil in karakter valt dit Vaargebied in twee (deel)vaargebieden uiteen, namelijk:

- D1** De Boddengewässer inclusief het Haf van Szczecin (Zalew Szczecinski)
- D2** De Poolse kust inclusief de Bocht van Gdańsk

D1

DE BODDENGEWÄSSER INCLUSIEF HET HAF VAN SZCZECIN (ZALEW SZCZECINSKI)

De Boddengewässer danken hun ontstaan aan de laatste ijstijd. Zo'n 20.000 jaar geleden begon het voortkruisende landijs krijtlagen die al zo'n 75 miljoen jaar eerder waren ontstaan, omhoog te drukken. Toen het ijs eenmaal begon te smelten, liet dit heuvels in het landschap achter waar het krijt tot bijna aan de oppervlakte komt. Door het smelten van het landijs steeg ook de zeespiegel. Wind en zee hadden nu vrij spel en door erosie ontstonden zo de krijtklippen van de Dornbusch, Kaap Arkona, Stubbenkammer en die van het Deense eiland Møn.

Ondanks dat de Oostzee geen tij kent, staat hier wel door wind veroorzaakte stroom in



Vaarroute D1: De Boddenegwässer inclusief het Haf van Szczecin (Zalew Szczeciński).

het water. Geërodeerd materiaal werd door deze stromen meegenomen en elders weer als strandwallen afgezet. De grillige vorm van Rügen en de foetusvorm van het eiland Hiddensee zijn daar typische voorbeelden van. Ook het schiereiland Zingst groeide zo met de strandwal Fischland aan het vasteland vast. Achter deze krijtrotsen en strandwallen ontstond in de loop der tijd het vaargebied dat we tegenwoordig als de Boddenegwässer kennen: een stelsel van niet al te diepe, grillig gevormde, meerachtige wateren, die door

stroomgeulen met elkaar verbonden zijn. Nog steeds vindt hier sedimentatie plaats en zijn er vele ondieptes waar terdege rekening mee moet worden gehouden. Gelukkig zijn deze wateren tegenwoordig uitstekend betond en zijn vrijwel alle plaatsen met een diepgang van 2 meter te bereiken. Wie niet van haventjes houdt, vindt in de Boddenegwässer een gebied waar volop geankerd kan worden. Misschien is dit wel een van de grootste charms van deze wateren. Vanwege de grillig gevormde oevers, met

ARBEIDERSOLIDARITEIT

In een klein achteraf verenigingshaventje, waar mijn Duitse vrienden hun thuishaven hebben, raak ik aan de praat met Ralph. Vol trots laat hij zijn zelfgebouwde zeilboot zien. Het blijkt een polyester zeilschip met houten opbouw van zo'n 9,5 meter te zijn. Op het eerste gezicht heeft het wel wat weg van een oude Kolibri, maar dan veel groter en met achterkajuit toch weer net even anders. De mast is van hout en vrij laag, en de tuigage ziet er zeer eenvoudig uit. Hij heeft het schip in 1985 gebouwd, dus nog in de tijd van de DDR. Ervan uitgaande dat moderne kunstharsen en glasvezels uitsluitend in het westen te verkrijgen waren, vraag ik hem: 'Hadden jullie in die tijd dan polyester?' Ralph schiet in de lach. 'Nee, polyester was niet in de winkels te koop, maar we hadden wel paling. Hier barst het van deze vissen, en samen met de lokale vissers hebben wij bij nacht en ontij illegale fuiken uitgezet, waarvan de vangsten buiten de verplichte afleveringen aan de 'Genossenschaft van de vissers' gehouden werden. Paling was in de toenmalige DDR een

zeer dure delicatess, die alleen de partijbonzen van de communistische partij zich konden veroorloven. Maar diezelfde paling opende ook deuren. Zo ruilden we deze paling met de Genossen van de 'Trabantwerke' voor polyester, en met de Genossen van 'Kernkraftwerk Lubmin' voor roestvrij staal. Van de buizen maakten we dan zelf de scepters of we draaiden wantspanners.' Ralph vertelt me van hele netwerken tussen gewone arbeiders die onder het juk van een zogenaamde heilstaat waar iedereen gelijk is, het hoofd boven water moesten zien te houden. 'Vergeet niet dat wij ook toen al zeilden. We mochten er weliswaar niet uit, maar zolang we op de Boddenegwässer zelf bleven, konden we in onze vrije tijd doen en laten wat we wilden. Als lid van een zeilvereniging kon je hier altijd de eerste nacht gratis in een andere verenigingshaven liggen. Zonder deze solidariteit was het uitgesloten een hobby als zeilen erop na te houden, want geld om een boot te kopen had je gewoon niet.'

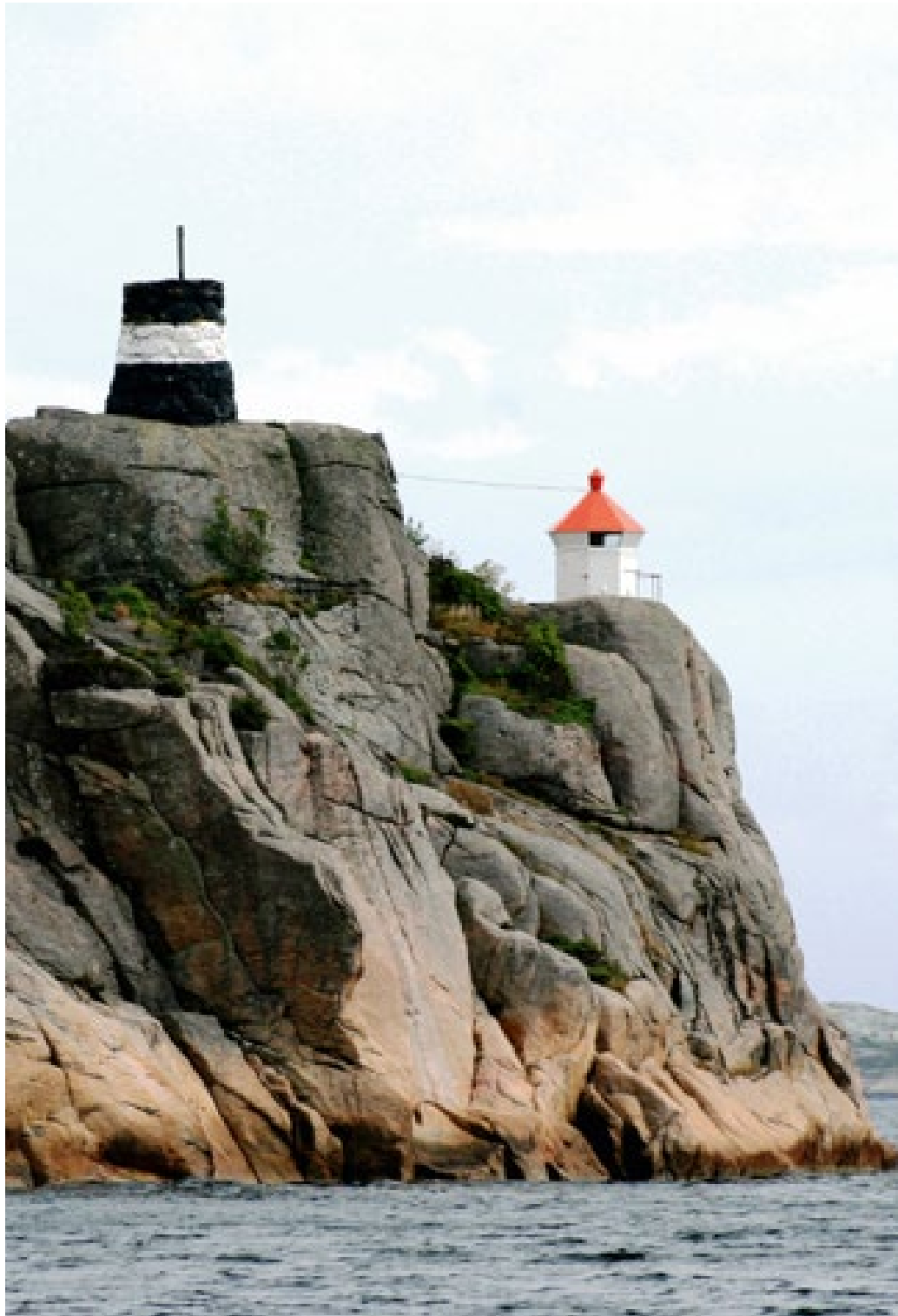
soms ook stukjes steile kust, zijn er goede oppertjes te vinden waar op een mooie zomeravond totaal beschut van een prachtige zonsondergang kan worden genoten. Er daalt dan een serene rust over deze wateren neer, af en toe onderbroken door het krijsen van een meeuw of het plonsen van een vis. Veel romantischer kan het niet worden.

Voor dit vaargebied worden de volgende vaarroutes beschreven:

- D1a** De noordelijke Bodden
- D1b** De Strelasund en Greifswalder Bodden
- D1c** De Peenestrom, het Kleines Haff en het Haf van Szczecin (Zalew Szczeciński)

D1a DE NOORDELIJKE BODDEN

Onder de noordelijke Bodden verstaan we die gedeelten van de Boddenegwässer die ten noorden van de Hanzestad Stralsund liggen. Stralsund is hier de centrale stad en vanaf zee heb je de keuze tussen twee routes om deze Hanzestad te bereiken. De meest westelijke is de Gellenstrom, tussen de zuidpunt van Hiddensee en het eilandje Bock. De andere vaarweg ligt ten oosten van de Dornbusch, tussen de kop van Hiddensee en het schiereiland Bug, dat aan Rügen vastzit (zie Vaargebied C 'Rondje zuidelijke Oostzee'). Welke van de twee je ook kiest, eenmaal binnen kom je onmiddellijk op relatief ondiep water. Wie in Friesland heeft leren zeilen, zal onmiddellijk een gevoel van herkenning



Baken en sectorlicht.

VAARGEBIED I

Naar de Noorse fjorden aan de westkust

Menig zeezeiler zal het beweren: wie naar de grote fjorden van Noorwegen wil, doet er het best aan meteen noordelijk over de Noordzee naar de ingang van bijvoorbeeld de Skudenesfjord bij Stavanger te varen. Dat is weliswaar een tocht van 3 etmalen (ongeveer 350 mijl), maar dan ben je er ook, en kan het grootste deel van de vakantietijd aan het bezeilen van deze indrukwekkende wateren besteed worden. Gelijk hebben ze. Voor wie een goede zeevaste bemanning tot zijn beschikking heeft, die ook als het er allemaal wat harder aan toegaat zijn mannetje of vrouwtje staat, is dit een prima optie.

Met het overwegende westweer op de Noordzee is de westkust van Denemarken ver weg, waardoor er ruimte genoeg is om onverhoopt harde of stormachtige wind uit te rijden. Het alternatief is in dagtochten langs de kust te zeilen om het allemaal overzichtelijk te houden. Zoals we in Vaargebied F gezien hebben, is de Noorse zuidkust met stabiel zomerweer redelijk in dagtochten via Helgoland, langs de westkust van Denemarken en over het Skagerrak te bereiken. De vraag is: 'Hoe kom je van deze zuidkust naar de westkust van Noorwegen?' Het antwoord is duidelijk: 'Lang niet altijd.' Zoals bij Vaargebied G 'Langs de zuid- en zuidoostkust van Noorwegen' al bleek, heb je met westweer – en de kans daarop is dus groot – de wind pal op de kop. Dit effect wordt versterkt door de Noorse bergen, die ervoor zorgen dat langs de zuidwestkust van Noorwegen de wind dan altijd noordwest is en ook sterker doorstaat dan verder op zee. Daarbij komt dat westelijk van Lista deze kust een ongenaakbare kust is, waar de wind vrij spel heeft en waar voordat de

fjorden worden bereikt maar twee geschikte havens zijn, namelijk Egersund en Tananger.

Wanneer wel en wanneer niet

Bij aanhoudend westweer lijkt het onverstandig om van de zuidkust naar de fjorden te zeilen. Niet alleen omdat je kunt verwachten dat er pittig tegen de noordwestenwind langs deze kust opgekruipt moet worden, maar ook omdat er dan veel regen aan de westkust is. Bergen staat bekend als een van de natste plekken van Europa. Dat komt doordat fronten behorend bij depressies vanaf de Noordzee uitregenen tegen de Noorse bergen. Wil je er in dit soort condities toch naartoe, dan is de verstandigste keuze een stuk zee te kiezen en daarop te kruisen. Hoe verder je uit de kust komt, des te groter is de kans dat de wind meer westelijk in plaats van noordwestelijk wordt. Bij stralend oostweer wordt deze situatie echter geheel anders. Een hoog boven Scandinavië kan in een stabiele zomer lang standhouden. Aan deze kust heeft dit een zuidoostelijke wind tot gevolg.



De brug bij Haugesund.

AANLOOP

Vanaf het zuiden uit de Karmsund rechtstreeks de Smedasund in en onder de brug door. De aanlegkade is aan stuurboord. Wie niet onder de brug door kan, moet omvaren langs Risøya, dat samen met Hasseløy ten westen van Haugesund ligt. Tussen Risøya en Hasseløy gaat het dan in oostelijke richting de haven in.

BIJZONDERHEDEN

Haugesund is een industriestadje en dat is aan alles te merken. Op Risøya staat een grote werf waar voor de offshore-industrie wordt gewerkt. Het havenfront wordt gedomineerd door van die moderne gebouwen die, zoals overal ter wereld, het oorspronkelijke aanzien van de stad verpesten. De haven is druk en smerig – hier geen glashelder Noors water. Waarom dan toch hiernaartoe? Omdat je hier alles kunt kopen wat je mogelijk nodig mocht hebben, iets wat verder de Hardangerfjord in niet overal mogelijk zal zijn.

13

DOOR HET HARDANGER-FJORDENGEBIED EN NAAR BERGEN

De Hardangerfjord bestaat uit een aantal aansluitende, zeer grillig gevormde fjorden,

die uiteindelijk zo'n 90 mijl landinwaarts bij Odda aan de Sør fjord eindigen. Daarmee is het Hardanger-fjordengebied het op een na grootste fjordengebied van Noorwegen en wordt alleen nog in omvang overtroffen door de Sognefjord ten noorden van Bergen. Evenals deze grotere broer hebben we hier te maken met een zeer diepe fjord. Naarmate je verder landinwaarts komt, worden de oevers meer en meer gevormd door steile bergwanden, waar watervallen zich tomeloos de diepte in storten. Dit bergland is wel meer dan 1500 meter hoog en dat is op deze breedten al zo hoog, dat daar eeuwig sneeuw en ijs op liggen. De Folgefonnigletsjer is op verschillende plaatsen vanaf de Hardangerfjord te bewonderen.

Varen op deze fjorden is varen op groot water. De Noren gebruiken deze wateren vooral voor hun offshore-industrie. De kans bestaat dat je hier zomaar een gigantisch olieboorplatform tegenkomt dat met een aantal reusachtige slepers naar zee wordt gesleept. Ook hier zul je weer overal veerponten en snelboten tegenkomen.

Met de wind diep in de Hardangerfjord is het net zo gesteld als in alle fjorden. Er zijn maar twee richtingen: erin of eruit. Aan de kust is dat anders. Daar overheersen de winden zoals we die al eerder voor dit vaargebied hebben beschreven.



Vaarroute I3: Door het Hardanger-fjordengebied en naar Bergen.

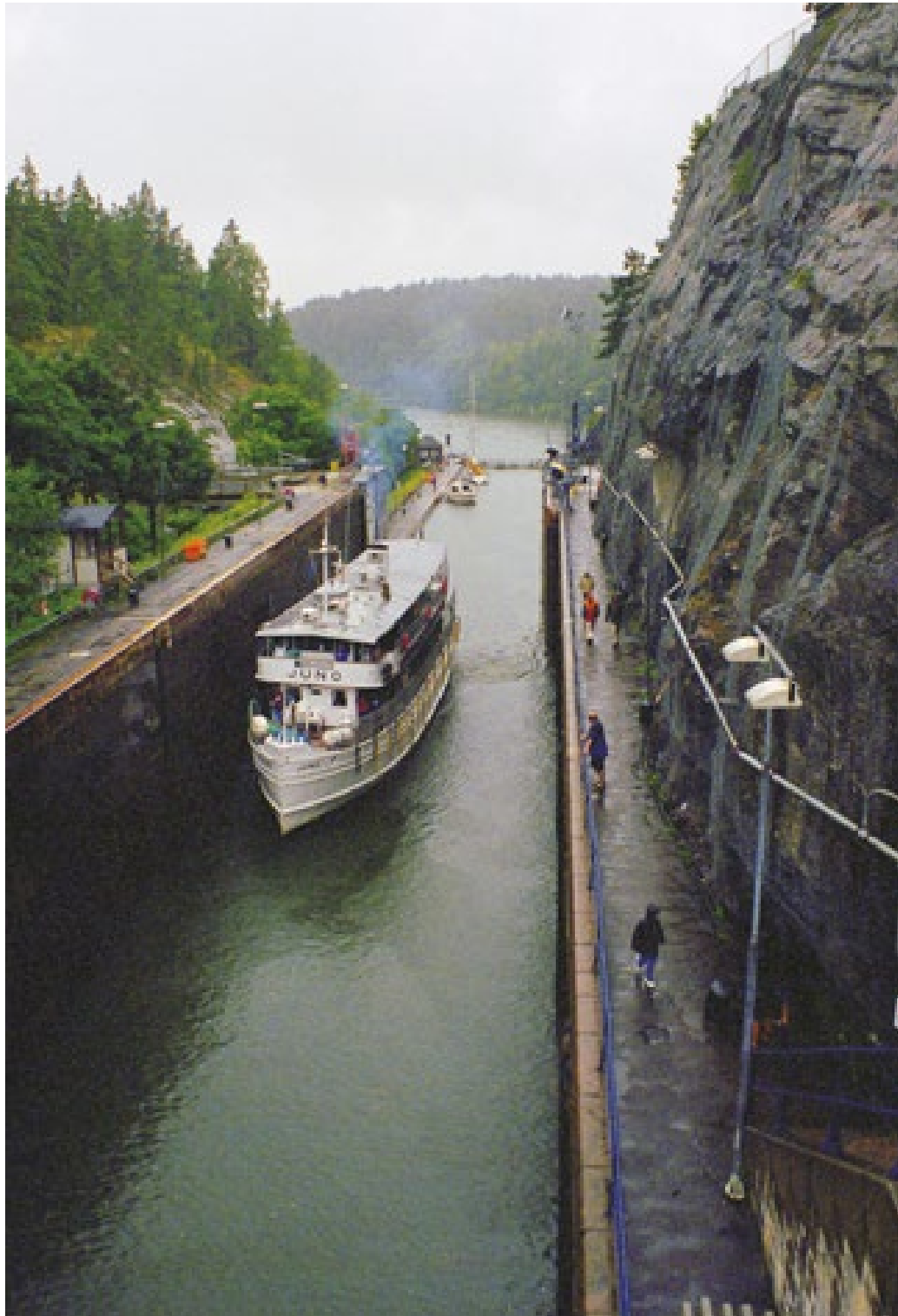
In de wateren aan de kust wordt naar het noorden toe de Salhustroom steeds beter merkbaar. Toch is de sterkte nog steeds niet van dien aard dat er echt rekening mee moet worden gehouden. Pas boven Bergen worden eb en vloed weer zo sterk dat het zinnig wordt je vaart daarop af te stemmen. Ook in dit vaargebied vraagt zeilen een degelijke planning. De ankerplekken en havens zijn dun gezaaid en liggen vrij ver uit elkaar. Je moet er dus zeker van zijn dat je op je bestemming

kunt aankomen. In deze Vaarwijzer trek ik vanaf Haugesund eerst het gebied van de Hardangerfjord in. Hierna vaar ik door de Lukksund naar de wateren ten zuiden van Bergen, om uiteindelijk in deze hoofdstad van de provincie Hordaland aan te komen.

ROUTE

HAUGESUND–NORHEIMSUND (70 MIJL)

Is de wind je gunstig gezind, dan ligt het voor de hand om gelijk zo diep mogelijk



De *Juno* in de slustrap van Trollhättan.

VAARGEBIED K

Dwars door Zweden door het Göta- en Trollhättekanaal

Wie de oostkust van Zweden heeft bezeild, heeft twee verschillende routes om terug naar Nederland te varen: via de route over de zuidelijke Oostzee of dwars door Zweden via het Göta- en Trollhättekanaal naar Göteborg. Voor de laatste route valt veel te zeggen.

Het bevaren van dit 216 mijl blauwe lint door Zweden is een belevenis op zich, dwars door het landelijke en in de zomer vaak ook landerige Zweden. Het is een tocht door schitterende landschappen, langs pittoreske plaatsen en natuurlijk over de twee grootste meren die dit land rijk is. Östergötland en Västergötland vormen samen het hart van Zweden. Wil je echt van de unieke sfeer genieten en ook nog een beetje zeilen op het Vättermeer en het Vänern, dan moet je minimaal 14 dagen voor deze tocht uittrekken. Bovendien, wie wil er nou niet zijn record hoogtezeilen verbeteren? Viken is het hoogste meer op deze route en ligt 92 meter boven de zeespiegel.

Wel zijn het Göta- en Trollhättekanaal kanalen waar gemotord moet worden. Alleen op de grote meren kan gezeild worden. Bovendien moeten er in totaal 64 sluizen genomen worden, een belevenis op zich. De handen moeten dus uit de mouwen. Alle havens op het kanaal zijn gratis. De kanaaltarieven liegen er dan ook niet om. Ook zijn hier muggen, maar die zijn voornamelijk in de schemering actief; door de korte nachten in de zomer slapen ze gelukkig lang. Toch een welgemeend advies: neem goede horren mee, waarmee je de boot kunt afsluiten.

Dit vaargebied valt in de volgende vaarroutes uiteen:

- K1** Door het Götakanaal
- K2** Over het Vänern
- K3** Door het Trollhättekanaal

K1

DOOR HET GÖTAKANAAL

Het Götakanaal verbindt Mem aan de oostkust van Zweden met Sjötorp aan het Vänern. Tussen deze twee plaatsen liggen de 58 authentieke sluizen waar het kanaal zo beroemd om is. Deze sluizen zien er allemaal ongeveer hetzelfde uit: ze zijn 35,63 meter lang, 7,18 meter breed en 2,97 meter diep. Het niveauverschil is 2 tot 3,5 meter per sluis. Alle sluizen, op twee na, werken hydraulisch. De twee bij Borensberg en Tåtorp worden met de hand bediend. Men verwacht er dat je meehelpt met het schutten. Bij aardig wat sluizen krijg je te maken met een slustrap; hier zijn twee of meer sluiskolken achter elkaar gesitueerd: als je in de ene geschut bent, vaar je door in de volgende kolk. De beroemdste slustrap is wel de Carl Johansluis bij Berg. Hier zijn maar liefst zeven sluiskolken achter elkaar. Om wachttijden te voorkomen is het schutten en de doorvaart door het kanaal vrij strak georganiseerd. Je mag de sluizen pas invaren