



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

DE GEUZE

Jaargang 91 nr.1

maart 2017

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 4 Van de redactie**
- 5 Simon zegt...**
- 5 Van de bestuurstafel**
- 7 Officiële mededelingen**
- 7 Nieuwjaarsreceptie**
- 10 Watergeuzen Pub Quiz**
- 11 Verslag Franse avond**
- 12 Met de Nehalennia voor de tweede maal naar de Noorse fjorden**
Deel 2: Grimstad - Hardangerfjord



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T. 020 6022228
E: voorzitter
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: secretaris
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start
Weerdesteyn 4
1187 DM Amstelveen
T: 020 647 61 57
E: robinstart63@gmail.com

Ballotagecommissie

Arjan Ferweda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 020-622 88 99

Kopij: gijsvannoort@online.nl

Cc: vanderharst.jaap@gmail.com

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

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

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV. de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl

gebruikersnaam: watergeus

wachtwoord: 1928wsv

Van de redactie

Beste lezer,

Maart is niet alleen de maand waarin er weer een nieuwe Geus verschijnt, het is vooral de maand waarin we hard klussen aan ons schip en het is ook de maand waarin de Algemene Ledenvergadering plaatsvindt, ditmaal op 22 maart. In *Van de Bestuurstafel* schrijft voorzitter Peter dat er een aantal belangrijke besluiten moeten worden genomen over de faciliteiten in onze havens. Kom dus op 22 maart naar het clubhuis!

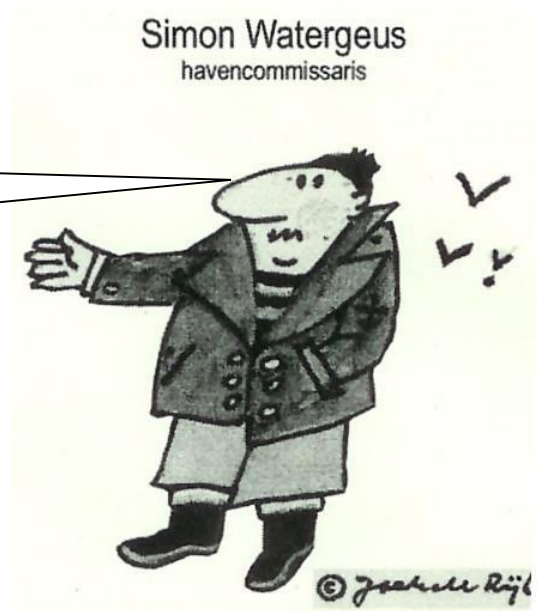
Behalve Peters bestuurstafelstuk en de *Officiële Mededelingen* staan er in deze Geus twee verslagen van ons gezellige verenigingsleven. Allereerst een verslag van de nieuwjaarsreceptie en een verslag van de zeer geslaagde pub quiz die Stephan en Kim voor de tweede keer organiseerden. Verder tref je in deze Geus weer een reisverslag aan, deze keer van mijn avontuurlijke tocht van Grimstad naar de Hardangerfjord.

Alle kopij in deze Geus is afkomstig van het bestuur en de redactie. We realiseren ons dat velen het druk, druk, druk hebben, maar heb je wat beleefd dat het vertellen waard is, ga dan achter je PC zitten en maak er een leuk verhaal van. We plaatsen het graag. Gaarne aanleveren als Word-bestand!

Veel leesplezier toegewenst en hopelijk tot ziens op de Algemene Ledenvergadering.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort.

Laat maar komen dat voorjaar!



Van de bestuurstafel

Op het moment van schrijven geeft het KNMI code geel af. En toch begint bij mij het voorjaarsgevoel alweer te komen. Nog een paar weken en dan kunnen we echt aan de slag met de boot.

Ook de aanstaande ledenvergadering op 22 maart is weer een teken dat er een nieuw vaarseizoen is aangebroken. Het bestuur is al enige tijd bezig met de voorbereidingen. We zullen een aantal belangrijke investeringsbesluiten moeten nemen om onze havens op peil te houden. Het gaat dan om de elektra in de loods en op de steigers op de Diemerzee-

dijk. De keuken in het clubhuis is nodig aan vervanging toe. Voor Vinkeveen komen we met een voorstel om de takels te vervangen. Veiligheid is voor het bestuur een belangrijk onderwerp. Wij hebben er voor te zorgen dat we aan de veiligheidseisen voldoen. Het bestuur is bezig om een risico-inventarisatie te maken. Dit betekent dat alle onderdelen en handelingen op hun veiligheid getoetst worden. We moeten voorkomen dat leden onveilige handelingen kunnen verrichten. Mocht u als lid een onveilige situatie aantreffen, meldt dat dan. U kunt er mee voorkomen dat een ander lid een ongeluk krijgt.

Guus, onze havencommissaris op de Diemerzeedijk, heeft aangegeven dat hij stopt met zijn werkzaamheden. HC zijn op de Diemerzeedijk vraagt een behoorlijke inzet en Guus is van mening dat hij die, gezien zijn gezondheid, niet voldoende meer kan leveren. Het bestuur betreurt het ten zeerste, maar snapt goed waarom hij dit doet. Dat Guus een groot woord van dank verdient staat buiten kijf. Job Bruggeman zal voorlopig als HC optreden. Job zal ondersteund worden door een aantal 'havenmeesters' die de dagelijkse werkzaamheden op zich nemen. Daarnaast zal een min of meer vaste ploeg zorgen dat het onderhoud uitgevoerd wordt. Het is goed om te merken dat een aantal leden zich hiertoe al bereid verklaard heeft.

Zaterdag 26 februari zijn zo'n 40 Geuzen met elkaar de strijd aangegaan in de Pub Quiz, ook dit jaar weer uitstekend verzorgd door Kim en Stephan. Het bestuur is blij met zulke initiatieven van leden. Ideeën en initiatieven zijn welkom. Wie neemt de handschoen op?

De dijkverbetering in Durgerdam heeft 3 maanden uitstel gekregen van het ministerie. Er is veel weerstand van de Durgerdammers tegen de gekozen oplossingen. Afwachten dus maar.

We zien elkaar ongetwijfeld op de Algemene ledenvergadering op 22 maart.

Peter Weesendorp

Officiële Mededelingen 2017 - I

Opgezegd:

E. de Vries

J.C. Westervoorde

B. Vos

Roel Habiecht, secretaris

Nieuwjaarsreceptie

Op zondag 8 januari was het weer gezellig druk in het clubhuis aan de Diemerzeedijk, waar de Watergeuzen elkaar een goed en gezond 2017 en een goed vaarseizoen toewensten.



De voormalige voorzitter luistert aandachtig naar de nieuwe.

Een half uur na aanvang begon Peter met zijn nieuwjaarstoespraak, de eerste in zijn carrière als voorzitter. Op een paar punten week zijn toespraak af van die van zijn voorgangers. Hij brak hij met de traditie om alle Watergeuzen die dit jaar 25, 40 of 50 jaar lid zijn te noemen en hij gebruikte de beamer om een aantal punten uit zijn speech te illustreren. Aan de orde kwamen de dijkverzwaring in Durgerdam, waarvan de consequenties voor ons nog onduidelijk zijn, en de renovatie van de lepenslotersluis, waar we een mooi en breed pad naar het hek van onze haven aan de Diemerzeedijk aan hebben overgehouden. Ook noemde hij

de vergrijzing in watersportland die in veel havens tot leegstand leidt maar bij ons (nog) niet. Een punt van zorg is de veiligheid rondom het hellingen. Afgelopen najaar kwam een zeiljacht muurvast te zitten toen de bulb van de kiel onder een van de balken van de hellingkar schoot. Havenmeester Guus heeft het probleem kunnen oplossen door de hulp in te roepen van de kraanmachinist die bij de Iepenslotersluis aan het werk was. Verder gebruikte Peter zijn toespraak om te wijzen op de nieuwe facebookpagina, waar ieder clublid zich voor kan aanmelden. Ook deed hij een oproep aan de leden om zich in te zetten voor de vereniging. Die draait nu te veel op het werk van een kleine groep mensen. Bemoedigend is wel dat een paar relatief jonge leden een clubquiz hebben georganiseerd, maar voor de evenementencommissie zijn er nog vacatures.

Na de toespraak werd er onder het genot van een lekker drankje en heerlijke hapjes, dit keer voor het laatst verzorgd door Maaike van der Wilt, nog geruime tijd nagepraat over het afgelopen vaarseizoen en vooruitgeblikt naar het komende seizoen.

Jaap van der Harst

(Gijs heeft de informatie voor dit verslagje aangeleverd, ikzelf was helaas geveld door een griepvirus.)

Watergeuzen Pub Quiz



Kim legt de quizregels uit.

Het begint al bijna een traditie te worden: de pub quiz. Vorig jaar organiseerden Stephan Kap en zijn partner Kim die voor het eerst. Het werd een groot succes en 26 februari jl. werd er voor de tweede maal een pubquiz georganiseerd. Dit keer was het nog een beetje drukker dan vorig jaar. Meer dan veertig clubleden waren naar het clubhuis gekomen om onder het genot van een drankje en heerlijke hapjes talloze vragen te beantwoorden. De deelnemers werden in zes groepen verdeeld en Kim legde de regels uit. Iedere groep kreeg per ronde een formulier waarop binnen een bepaalde tijd de antwoorden moest worden opgeschreven. Voor de groep met de meeste goede antwoorden stond er mand met

lekkere dranken en versnaperingen klaar, dus iedereen deed verschrikkelijk zijn best.

De vragen waren weer zeer divers en vaak niet gemakkelijk. Zo moesten we bij de afbeeldingen van een aantal exotische nationaliteitsvlaggen het bijbehorende land schrijven en we hoorden filmmelodieën waarbij we de titel van de film moesten raden. Eén van de voor watersporters belangrijke vragen was wat de aanduiding “iso-8” bij een lichtboei betekent. In ons groepje zorgde dat voor de nodige discussie.

Na iedere ronde werden op het scorebord de tussenstanden genoteerd. De posities wisselden regelmatig, maar aan het eind van de avond was het duidelijk dat de groep “Vuile Wind” met een kleine voorsprong de winnaar was geworden. Voorzitter Peter en een van de andere aanwezigen bedankten Stephan en Kim hartelijk voor deze zeer geslaagde en gezellige avond en ik wil dat hier nog een keer doen: Kim en Stephan, hartstikke bedankt en volgend jaar graag weer een pubquiz!

Jaap van der Harst

Met de Nehalennia voor de tweede maal naar de Noorse fjorden

Verslag van mijn vijfde grote (Oost)zeereis

Deel 2: Grimstad – Hardangerfjord



De gastenhaven in het centrum van Grimstad. Rechts ligt de Nehalennia.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na een soms spannende reis van ruim drie weken veilig was aangekomen in Grimstad, aan de Noorse zuidoostkust. Na mijn aankomst wilde ik het een beetje rustig aan doen. Mijn hoofddoel was weliswaar om naar de grote fjorden aan de westkust

te varen, maar daar had ik nog ruim de tijd voor. Ik wilde eerst nog wat plekken bezoeken die ik verleden jaar had overgeslagen. 's Morgens heb ik eerst Grimstad verkend, een mooi, goed geconserveerd stadje met schilderachtige huizen en straatjes. Vanaf de heuvel waar de kerk op staat had ik een schitterend uitzicht over het scheregebied waar ik de vorige avond doorheen was gevaren. Onder mij zag ik mijn boot liggen. Ik had 's middags nog wel de tijd gehad om door te varen naar het nabij gelegen Lillesand, maar omdat het ging regenen ben ik in Grimstad gebleven. Ook de volgende dag was het geen zeilweer. Het was grijs, er viel wat motregen en aan het eind van de morgen werd het behoorlijk mistig, de kerktoren was niet meer te zien. 's Middags heb ik een bezoekje gebracht aan het oude huis met de apotheek waar de beroemde toneelschrijver Henrik Ibsen een tijd heeft gewerkt. Het is nu een museum. 's Avonds klaarde het gelukkig helemaal op en heb ik een mooie fietstocht gemaakt langs de kust.

Ook de volgende morgen was het zonnig weer en glashelder. Aan de sluierbewolking in het zuidwesten was echter al te zien dat er weer een depressie op komst was. Nadat ik de brandstoftank vol had gegooid voer ik op de motor richting het Skagerrak. Mijn bestemming was Lillesand. Om er te komen moest ik een stuk over open water. Toen ik alle eilandjes en gevaarlijke rotsblokken achter me had gelaten heb ik zeilend mijn weg vervolgd. De zwakke tot matige wind was zuidwest en dus pal tegen, zodat ik moest kruisen. Omdat Lillesand relatief dichtbij lag en het bovendien schitterend zeilweer was, was dat geen enkel probleem. Eerst maakte ik een lange slag naar het zuiden, ver het Skagerrak op. Toen het langzamerhand tijd werd om overstag te gaan voor de slag richting Lillesand, kwam er uit noordoostelijke richting een groot containerschip op mij afvaren. Ik had het al lange tijd zien aankomen. Op volle zee moeten op de motor varende schepen die niet in een shipping lane varen voorrang geven aan zeilvaartuigen. Omdat ik toch overstag wilde en bovendien het vrachtschip een nodeloze uitwijkmanoeuvre wilde besparen, bereidde ik me voor op de overstagmanoeuvre. Maar net toen ik daarmee wilde beginnen verlegde het schip, dat nog ruim drie mijl van mij verwijderd was, zijn koers zodanig dat het achter mij langs kon varen. Als ik nu overstag ging zou ik hem zeker hinderen. Ik besloot daarom om te wachten totdat ik ruim achter hem langs kon. Daardoor werd de slag

in zuidelijke richting langer dan gepland en kon ik tijdens de volgende slag ruim aan de wind naar Lillesand varen.

Na ruim drie uur heerlijk zeilen voer ik de jachthaven binnen. Daar was het behoorlijk druk, vooral met motorboten van het grote, snelle soort. Open plaatsen direct aan de steigers waren er niet meer en ik legde vast aan een Noors zeiljacht. De vrouw die aan boord was vertelde dat men boodschappen ging doen en over een half uur wilde vertrekken. Geen probleem, dan kon ik op de plaats van het jacht aan de steiger liggen. Toen de opvarenden na anderhalf nog niet terug waren en er een motorboot van de tegenoverliggende steiger vertrok heb ik snel de opengevalen plaats in bezit genomen.

Na het avondeten heb ik nog even een wandeling door het schilderachtige plaatsje gemaakt. Het was het feest der herkenning. Op mijn eerste reis naar Noorwegen was ik er in juli ook geweest en op de terugweg had ik er drie dagen in de stromende regen verwaaid gelegen. Toen was het een verlaten boel, nu zaten de terrassen van de cafés en restaurants langs de haven bomvol. Rustig was het er bepaald niet. Ondanks de toegenomen bewolking was het een aangename zomeravond en de Noren vierden dat door buiten in feeststemming liters bier door de dorstige kelen te gieten. Over de steigers liepen voortdurend groepjes motorbootvaarders met bierblikjes in de hand, die elkaar op hun schepen opzochten. Naarmate de avond vorderde werd de tred steeds onzekerder, maar ik heb geen mens in het water zien vallen. Er werd ook een havenconcert gegeven. Op een podium aan de haven traden de Hellbillies op, een soort Noorse verse van de Achterhoekse band Normaal. Noors en Achterhoeks lijken van een afstandje precies op elkaar, één keer meende ik zelfs het tragische lied "Oerend hard" te horen. Voor het podium was een afgezet terrein met biertentjes, waarvoor je entree moest betalen, maar het geluidsvolume was zodanig dat ik ook op de boot geen noot miste.

Toen ik ondanks de herrie buiten een boek probeerde te lezen, stopte er bij de boot een groepje al behoorlijk aangeschoten Noren. Ze probeerden hardop de naam van mijn thuishaven te lezen, maar vanwege de moeilijke Nederlandse uitspraak en het waarschijnlijk ook nogal hoge alcoholpromillage, lukte dat maar matig. Eén van de Noren probeerde een praatje te beginnen over schaatsen. Ik diepte uit mijn geheugen de naam



Vissersschuurtje langs de Blindleia.

op van de bekende Noorse schaatser Kos, uit de tijd dat Noorwegen en Nederland op schaatsgebied nog geduchte concurrenten waren. Die werd herkend, maar de conversatie verzandde al snel en mij een heel plezierig verblijf in Noorwegen wensend waggelde het groepje vrolijk verder. Naar bed gaan en proberen te slapen had geen enkele zin, maar om half één stopte de muziek en zocht ik mijn kooi op.

De volgende morgen was het voorbij met het zomerweer. Het was zwaarbewolkt en het motregende. Windfinder gaf aan dat er om een uur of twee nog een bui zou vallen, maar daarna zou het droog worden en zelfs wat opklaren. Toen de hemel boven het Skagerrak rond twaalven al wat lichter begon te worden, leken de opklaringen er al aan te komen. Ik gooide daarom de trossen los en zette koers naar Kristianssand. Om er te komen moest ik eerst de Blindleia door, een nauw en lang, bijna kaarsrecht vaarwater door een aaneengesloten scherengebied. Hier en

daar is het maar een meter of tien breed en het wordt zo nu en dan onderbroken door een klein stukje open water. Net als verleden jaar heb ik weer genoten van het uitzicht op de hoge en vaak steile beboste oevers en rotswanden. De weersvoorspelling van Windfinder bleek aardig te kloppen, rond tweeën begon het behoorlijk te motregen en werd het ook even wat mistig, maar daarna klaarde het gelukkig op.

De westelijke uitgang van de Blindleia bestaat uit een doolhof van geulen die allemaal naar open water leiden. Ik had mijn koers uitgezet op de makkelijkst te bevaren uitgang, maar als ik die zou nemen betekende dat wel dat ik een flink stuk open water over moest. Omdat de wind, die ik pal tegen had, behoorlijk was toegenomen, vond ik dat geen prettig vooruitzicht. Ik besloot te kiezen voor een route waarbij ik veel langer lekker in de beschutting van de scheren kon varen. De schipper van een kleine motorboot die voor me voer, was blijkbaar hetzelfde van plan had en ik besloot hem te volgen. Toen ik op een gegeven moment met een scherpe haarspeldbocht om een eilandje heen voer zag ik een groot geel bord op de wal staan dat waarschuwde voor een hoogspanningskabel die 12 meter boven het water hing. Het motorbootje kon daar natuurlijk makkelijk onderdoor, maar mijn masthoogte was 12,5 meter. Ik ben direct teruggedraaid en via een andere uitgang naar open water gevaren. Daar was het vanwege tegenwind en golven niet aangenaam, maar na een half uur kwam ik in de grote, tamelijk beschutte baai voor Kristiansand. Er voer ook een Duitse onderzeeboot naar binnen. Hoewel er in de jachthaven helaas geen mens was die mijn voorlijnen kon aanpakken en er verschrikkelijk onhandige drijfbalken lagen, ging het aanmeren prima. Ik moest wel met mijn voorlijnen in mijn hand een behoorlijke sprong maken om op de zeer lage steiger te komen.

De volgende dag was het bepaald geen zeilweer. Het regende de hele tijd en ik ben daarom niet vertrokken. Verveeld heb ik me niet, ik moest flink wat proviand inslaan, een prepaidkaartje voor mijn notebook aanschaffen en bij een watersportwinkel vier nieuwe lijnen kopen omdat de oude ernstig te lijden hadden gehad van het schuren door aanmeerringen. De jongeman die me het prepaidkaartje verkocht vertelde dat hij voor zijn stage twee maanden in Amersfoort had gewoond. Hij miste de Nederlandse gezelligheid en de cafés. "Gezelligheid" sprak hij goed uit, net als "Doei, doei" toen ik wegging.



Eén van idyllische privéhaventjes tussen Kristianssand en Mandal.

De dag erop zag het er stukken beter uit. Ik kon weer lekker buiten in de zon ontbijten en erg hard woei het niet. Aan het eind van de morgen heb ik dan ook de lijnen weer losgegooid en ben ik naar Mandal gevaren, de zuidelijkste stad van Noorwegen. Hoewel ik vanwege de tegenwind het hele stuk op de motor moest varen, was het een schitterende tocht. Zo nu en dan voer ik door zeer nauwe doorgangen tussen idyllische eilandjes met schilderachtige witgeverfde houten vissershuisjes en daarna volgde er weer een stuk open water van waaraf ik een mooi uitzicht had op de heuvels en bergen aan de kust. De reis was daarom afwisselender dan die van twee dagen ervoor. Hoewel de schoolvakanties al waren begonnen en het wat drukker begon te worden, vond ik in de jachthaven van Mandal snel een plekje, met een schitterend uitzicht over de rivier en op de Uranienborg, een hoge heuvel met een uitkijkpunt. Na de maaltijd in de kuip heb ik nog even door het mooie stadje gewandeld en vanaf de



Mandal, uitzicht vanaf de Uraniënborg. Aan de kop van de steiger rechts van het midden ligt de Nehalennia.

Uranienborg heb ik het scherengebied en mijn boot vanaf grote hoogte bekeken.

Na deze mooie dag volgde er weer een dag met uitgesproken rotweer. Met de wind viel het wel mee, maar de hele morgen en ook 's middags regende het gestaag. 's Nachts moest ik nog even mijn bed uit omdat de wind naar het oosten was gedraaid en het schip soms even met de boeg tegen de steiger drukte. Met een stevige spring was dit probleem snel verholpen. Ik was er al vanuit gegaan dat ik in Mandal zou blijven, maar toen het aan het eind van de middag ophield met regenen en Windfinder voorspelde dat het droog zou blijven, begon ik ernstig te twijfelen. Windfinder gaf namelijk ook aan dat de wind vandaag nog even oost zou blijven en later zou draaien naar zuidoost en zuid, maar daarna zou hij zeker de hele week west zijn en steeds meer toenemen. Vanuit Mandal

wilde ik naar de zuidwestkust varen. Om daar te komen moest ik Kaap Lindesnes ronden, de uiterste zuidpunt van Noorwegen, die berucht is vanwege de harde wind en gevaarlijke zee. Met een niet al te sterke oostenwind in de rug zou dat natuurlijk een stuk gemakkelijker gaan dan met een westelijke tegenwind. Bovendien was de golfhoogte bij Kaap Lindesnes nu ruim een meter, maar de volgende dag zou hij meer dan twee meter zijn. Het was een beetje een nu-of-nooitverhaal, als ik vandaag niet zou vertrekken zou ik wellicht nog week of langer in Mandal moeten blijven. Hoewel het al vijf uur was geweest begon ik er sterk over te denken om naar de zuidwestkust te zeilen. Een groot voordeel van varen in Scandinavië in juni en juli is dat het pas tegen twaalf schemerig wordt en helemaal donker wordt het ook 's nachts niet. Het liefst wilde ik naar Farsund, maar als ik te veel trek zou krijgen in mijn avondeten of als het te laat zou worden, kon ik ook afmeren in het schilderachtige gehuchtje Korshamn, ruim een mijl na Kaap Lindesnes. Ik hakte daarom om kwart over vijf de knoop door, gooide de lijnen los en voer op de motor richting het Skagerrak.

Toen ik daar was aangekomen en mijn koers naar het westen verlegde om op de genua met een ruime tot halve wind lekker relaxt naar Kaap Lindesnes te zeilen, wachtte mij een onaangename verrassing. De stuurautomaat gaf een alarm af en waarschuwde dat het elektronische kompas een afwijking had die ver buiten de limiet viel. Ik zeilde recht naar het westen, maar volgens het kompas voer ik pal naar het noorden. De stuurautomaat werkte ook niet meer goed, het schip slingerde alle kanten uit. Er zat niets anders op dan zelf te sturen en als ik dat even beu was, zette ik de helmstok vast op de automaat, die ik in de standbystand zette. Ik moest dan wel om de vijf minuten de koers corrigeren omdat het schip door stroom en wind niet precies de gewenste richting uitvoer. Ik baalde er behoorlijk van omdat ik op het IJsselmeer ook al problemen met het gloednieuwe apparaat had gehad en de Raymarine-dealer bij wie ik het had gekocht me alleen maar had geadviseerd om het kompas nog een keer te richten. Toen er daarna nog problemen waren had hij niet op mijn pogingen tot telefonisch contact en sms'jes gereageerd.

Het rondenvan de kaap verliep vlekkeloos, maar vanwege het geslinger van het schip en de niet al te harde wind was ik er pas rond tien. Ik

kreeg honger en besloot om in Korshamn te overnachten. De krappe gastensteiger was echter helemaal bezet en omdat het inmiddels al tegen elven liep wilde ik niet langs een ander schip aanmeren omdat ik dan wellicht mensen wakker zou maken. Toen ik nog wat doorvoer zag ik voor een rij vakantieappartementen een houten kade waar ik kon aanleggen. Van slapen kwam helaas niet veel terecht. Ondanks dat de kade in de luwte lag stond er toch nogal wat deining en 's morgens om half zes hoorde ik zo nu en dan een schurend geluid onder de boot. Blijkbaar was het water wat gezakt en raakte mijn kiel een steen. Ik ben daarom snel weggevaren en omdat ik toch nog wat wilde slapen ben ik in het kleine dorpshaventje gaan liggen. Als dat niet mocht zou ik het 's morgens wel merken. Toen ik net had ontbeten liep er een man over de wal die in het Noors tegen me zei dat de haven privébezit was en dat ik maar een plekje naast één van de jachten aan de gastensteiger moest zoeken. Engels sprak hij niet, maar wat later hoorde ik hem met een Duitse toerist Duits spreken. Het bleek een Duitser te zijn die hier vakantieappartementen en visbootjes verhuurde.

Ik had gezien dat de schepen aan de gastensteiger Zweeds waren. In Nederland is aanmeren aan een ander schip de gewoonste zaak van de wereld en Denen en Duitsers doen er ook niet moeilijk over, maar Zweden zijn zeer gesteld op hun privacy en liggen daarom in drukke havens zonder boxen bij voorkeur naast elkaar met hun neus naar de wal en vanachter op hun hekanker. Dan hoef je niet over andermans schip te lopen. Ik besloot daarom eerst naar de schepen toe te lopen en beleefd te vragen of ik aan hun schip mocht vastmaken. Toen ik aanklopte werd ik te woord gestaan door een mevrouw die geen Engels sprak of het niet wilde spreken. Mijn kennis van het Zweeds is zeer beperkt, maar het was me wel duidelijk dat ze er totaal niet van was gediend als ik een uurtje langszij zou liggen. Ook de opvarenden van de andere schepen zouden dat niet toestaan. Toen ik dat aan de Duitser vertelde gaf hij me toestemming om nog vier uur in zijn haventje te liggen.

Van de informatie die in mijn drie havenhandboeken over Korshavn werd gegeven bleek niets te kloppen. Er zouden toiletten, douches en zelfs een wasmachine zijn. Toen ik aan de Duitser vroeg waar die waren, verwees hij me naar het plaatselijke supermarktje, dat om tien uur opening. Daar zou een toilet zijn, maar douches en een wasmachine waren

er niet meer. Het werd een van-het-kastje-naar-de-muurverhaal, de mevrouw van het supermarktje wist niets af van toiletten voor opvarenden van jachten en zei dat ik daarvoor bij de Duitser moest zijn. Douchen kon ik dus wel vergeten en voor de rest was ik aangewezen op mijn boordtoilet.

Na dit vergeefse zoekwerk wilde ik zo snel mogelijk contact opnemen met een Raymarine-dealer die mij zou kunnen helpen met het oplossen van het probleem met mijn stuurautomaat. Ik wist dat er in Farsund één was, maar toen ik er niet in slaagde om zijn naam en telefoonnummer te achterhalen, vond ik op de website van Raymarine-Noorwegen snel het telefoonnummer van de helpdesk. De meneer die ik aan de lijn kreeg gaf me het telefoonnummer door van het bedrijf in Farsund, maar zei erbij dat ik voor de beste Raymarine-service in Stavanger moest zijn. Met een defecte stuurautomaat naar Stavanger varen leek me niet verantwoord, dus ik heb contact opgenomen met het bedrijf in Farsund. Daar kon men mij pas na het weekend helpen. Maandagmorgen om 9 uur moest ik terugbellen. De medewerker die ik sprak wilde wel alvast weten wat mijn klachten waren en vermoedde dat er iets mis was met het elektronisch kompas.

Van de eigenaar van het haventje hoorde ik dat er een stukje verderop een Duits zeiljacht lag met ook een solozeiler. Ik liep er even naartoe om een praatje te maken. De thuishaven van het schip was Lelystad en de eigenaar bleek perfect Nederlands te spreken. Hij vertelde dat hij in 54 uur vanuit Vlieland de hele Noordzee was overgestoken. Daarbij vergeleken was mijn oversteek over het Kattegat maar een peulenschil. Hij was radarspecialist en had 26 jaar bij het scheepselectronicaconcern Hollandse Signaal in Hengelo gewerkt. Toen ik hem vertelde over de perikelen met mijn stuurautomaat, zei hij dat hij er graag even naar wilde kijken. Nadat ik de wand had open gemaakt waarachter het elektronische kompas is gemonteerd, heeft hij het losgeschroefd en vervolgens in verschillende posities schuin gehouden. Op het schermje van de stuurautomaat konden we zien dat de kompaswaarden sterk fluctueerden. Het ene moment leek het schip met zijn neus naar westen te liggen, maar als het kompas in een andere positie schuin werd gehouden, wees het ineens naar het zuiden. De cardanische ophanging van een kompas moet ervoor zorgen dat zoiets niet kan gebeuren, dus daarmee was

waarschijnlijk iets mis. Om de ophanging te kunnen bekijken moest het plastic huis waarin het kompas zit met een schroevendraaier worden open gewrikt. Ollie, zo heette de Duitse solozeiler, raadde mij af om dat te doen. Als er iets zou beschadigen konden ze bij Raymarine zien dat we zelf aan het kompas hadden gesleuteld en dan zou ik waarschijnlijk geen garantie meer krijgen. Nadat ik hem hartelijk bedankt had voor de technische assistentie ben ik richting Farsund gevaren. De wind was afgenomen, het werd steeds zonniger en bovendien was de vier uur lichtijd bijna om.

Voordat ik vertrok had ik aan Ollie gevraagd of het zin had om het kompas nog eens te richten. Omdat het waarschijnlijk om een mechanisch defect ging verwachtte hij daar weinig van, maar eigenwijs als ik ben wilde ik het toch proberen. Voor de haven was het rustig en had ik alle ruimte om even met een snelheid van minimaal 4 knopen in een cirkel rond te varen. Ik deed het en tot mijn blijde verrassing was aan het einde van de cirkel de kompasafwijking, die eerst nog 76 graden was, geheel verdwenen en de stuurautomaat deed weer precies wat ik wilde. In een aanmerkelijk betere stemming dan de dag ervoor heb ik koers gezet naar Farsund.

Het scherengebied tussen Kaap Lindesnes en Farsund is heel mooi. De scheren zijn er wat kaler en hoger dan aan de zuidoostkust en daarom ook indrukwekkender. De navigatie is er ook wat lastiger. Eénmaal voer ik bijna een scheer aan de verkeerde kant voorbij. Ik moest ook een paar stukjes open water over. Op het eerste stuk waren de hoge Noordzee-golven al grotendeels op de rotsen in het Skagerrak stukgeslagen, maar toen ik het tweede stuk naderde zag het er beangstigend uit. Grote golven die ergens boven de Waddeneilanden waren ontstaan, waren tijdens hun lange reis over de Noordzee uitgegroeid tot enorme watermassa's die op de harde Noorse rotsen een gewelddadig einde vonden en uiteenspatten in soms tientallen meters hoge fonteinen. Ik bereidde me op het ergste voor maar gelukkig viel het allemaal reuze mee. Omdat het op de meeste plaatsen ongeveer 100 meter diep was, waren de golven nog zeer lang en braken ze niet. Iedere keer als er een watermassa van een meter of drie, vier hoog op me afkwam werd de boot keurig opgetild en water kwam er nauwelijks aan dek. Ik had me uiteraard vastgemaakt aan mijn lifeline, met mijn linkerhand had ik de helmstok vast en met mijn



Farsund, uitzicht op de gastenkade. Links van het midden de Nehalennia.

rechterhand hield ik me vast aan de grootschoot. Het was een indrukwekkende ervaring, maar na een minuut of tien voer ik weer zeer relaxt tussen de scheren en even later zag ik de tegen een hoge heuvel aan geplakte witte huizen van Farsund al voor me. Op het ruime water voor de stad liet ik de stuurautomaat weer even het werk doen zodat ik rustig de stootwillen en lijnen op hun plaats kon hangen. Precies op het plekje waar ik verleden jaar op de terugreis ook had gelegen, legde ik met een voldaan gevoel aan. 's Avonds heb ik even een wandeling door het stadje gemaakt en vanaf de heuvel recht tegenover de boot heb ik genoten van het uitzicht op het scherengebied waar ik 's middags doorheen was gevaren.

Ollie arriveerde de volgende morgen in Farsund en ik heb hem gelijk uitgenodigd voor een bakje koffie. 's Avonds nodigde hij me uit om bij hem

aan boord een gebakje te verorberen. We hebben gezellig zitten praten, niet alleen over onze zeilervaringen, maar ook over de verschillen tussen Nederlanders en Duitsers. Ik heb zeer goede ervaringen met Duitsers, maar hij ging liever met Nederlanders om. Hij vond ze veel informeler en opener, vooral als het gaat om het erkennen van fouten. Omdat de elektronicaman die ik gebeld had op zijn vroegst maandag kon komen, heb ik het weekend in Farsund doorgebracht. Een straf was dat bepaald niet. Het uitzicht vanuit de kuip was magnifiek en Farsund ligt in een schitterende omgeving, precies op de grens van het scheren- en het fjordengebied. Je vaart er tussen de scheren naartoe maar direct achter de stad zijn schitterende fjorden met imposante rotswanden. Zondagmiddag heb ik er een spectaculaire fietstocht gemaakt. Soms was het te steil en moest ik een paar kilometer met mijn fiets in mijn hand tegen een helling op lopen maar daarna sjeesde ik weer met zo'n 40 km per uur naar beneden. Als laaglandbewoner dacht ik weleens "Wat heb je aan al die bergen, wat je bespaart aan energie als je naar beneden gaat ben je weer kwijt als je naar boven ploetert", maar mooi was het wel.

Maandagmiddag kwam de elektronicaman langs. Nadat ik had verteld welke problemen ik had gehad sinds ik het apparaat had aangeschaft, ging hij aan de slag. Ook hij constateerde dat het kompas een afwijking had die groter werd naarmate hij het schever hield, maar wat de oorzaak was kon hij niet achterhalen. Wel vond hij dat het kompas te dicht bij het basisstation van mijn afstandsbediening hing, de afstand daartussen moest zekerheidshalve een meter zijn en dat was nu niet veel meer dan een paar decimeter. Maar ik had nooit gemerkt dat het kompas slechter werkte als ik de afstandsbediening aan had. Hij adviseerde mij om het kompas in Stavanger te vervangen. Omdat dat nog zeker drie of vier dagen varen was, voelde ik daar niets voor. Daarop nam hij telefonisch contact op met de technische dienst van Raymarine. Daar zei men dat dit soort problemen vaak voorkomen bij mensen die lange reizen naar het noorden of zuiden maken. Het kompas moet zich dan aanpassen aan de hogere of lagere breedtes. Kennelijk had de Raymarine-dealer bij wie ik de stuurautomaat had gekocht het kompas niet goed ingesteld, want de betreffende aanpassingsfunctie in het menu was geblokkeerd terwijl een andere functie ten onrechte niet geblokkeerd was. Toen de monteur de blokkering had opgeheven verdween de afwijking. Hij advi-

seerde mij om de volgende morgen voor het wegvaren twee maal met een snelheid van tussen de 5 en 6 knopen een cirkel te varen om het nog eens te richten. Daar had ik inmiddels de nodige ervaring mee.

's Avonds heb ik mijn laatste wandeling gemaakt over de heuvel tegenover de boot en nadat ik het kompas had gericht, ben ik de volgende morgen vertrokken. De bestemming was Rasvag, op het bergachtige eiland Hidra, vlak naast de ingang van de Flekkefjord. De tocht ging eerst een stukje tussen de scheren en daarna een flink stuk over de Noordzee om het schiereiland Lista heen. Het was glashelder, zonnig weer en ik had een fraai uitzicht op de het zacht glooiende landschap van Lista en de bergen in het binnenland. De tegenwind die ik had was te zwak om te kruisen, zodat ik de motor nodig had. 's Morgens had ik op de windkaarten van de Deense meteorologische dienst en Windfinder gezien dat er boven de zuidelijke Noordzee een depressie hing met zijn kern ruim honderd kilometer ten noordwesten van Den Helder. In het zuiden was de donkere wolkenband van de depressie goed te zien, maar gelukkig trok hij onder Noorwegen langs. Wel zou hij zorgen voor een forse toename van de wind. De weerberichten verwachtten dat het 's avonds flink zou gaan waaien en in de loop van de middag nam de wind al wat toe. Toen ik bij de vuurtoren van Lista mijn koers kon verleggen in noordelijke richting, woei het hard genoeg om met een lekkere halve wind naar Rasvag te varen. Op het laatst liep het schip ruim zes knopen. Om bij de zuidelijke ingang te komen van de baai waaraan Rasvag ligt, moest ik ongeveer een mijl vlak onder de hoge rotskust naar het noordwesten varen en had ik weer even de motor nodig. In de baai had ik alle ruimte om mijn grootzeil te strijken en mijn schip in gereedheid te brengen voor het aanleggen.

De twee ingangen van de baai van Rasvag liggen verscholen achter een aantal eilandjes en rotspartijen. Daarom vergt het binnenvaren een nauwkeurige navigatie, maar het grote voordeel is dat er geen golven van zee de baai kunnen binnenlopen. Het was een van mijn overwegingen om hier naartoe te varen. Verder is Rasvag een van de mooiste plekken van de Noorse zuidwestkust. De baai is omzoomd door beboste heuvels en bergen met hier en daar wat witte huizen. Het plaatsje zelf, een oud vissersdorpje, is zeer schilderachtig, een soort Marken op zijn Noors. Waar je als laaglandbewoner wel aan moet wennen is dat de



Rasvag.

wind vanwege de bergen van alle kanten kan komen. Ik had aangelegd met de kop van het schip in de wind, maar na een uurtje was de wind helemaal gedraaid en na een half uur woei hij weer uit een andere richting. Ook met de regen is het hier anders gesteld. Toen ik net had aangelegd vormden zich tegen de bergen plotseling vrij grote wolken waaruit het begon te plenzen, terwijl het op de Noordzee schitterend weer was.

De volgende dag was het zonnig, maar er stond een zeer harde, koude wind. Windfinder gaf aan dat de windsnelheid bij de vuurtoren van Lista 28 knopen was, ruim windkracht 7. Ik ben daarom niet uitgevaren. 's Morgens heb ik even de was gedaan en 's middags heb ik door een mooi, bebost natuurgebied een wandeling gemaakt naar de top van de berg vlak naast de haven. Je weg vinden op het water is niet altijd gemakkelijk, maar in de bergen is het soms ook niet eenvoudig. Loop je door een bos, dan wijst het pad zich meestal vanzelf, maar kom je op de

vrijwel altijd kale, rotsige top, dan moet je uitkijken. Dat had ik twee jaar geleden wel gemerkt toen ik in Finland op een bergje van nog geen 60 meter het pad waarlangs ik naar boven was geklommen niet meer terug kon vinden. Hier had men gelukkig het pad over de kale rotsen vrij goed gemarkeerd met steenmannetjes en verfstippen. Boven op de top stond een brievenbusje met een balpen en een boekje waarin je je naam kon schrijven. Hoewel ik op mijn ruim vier uur durende wandeling geen mens was tegen gekomen, waren er op dezelfde dag voor mij toch een aantal mensen naar de top geklommen, onder wie ook een Nederlander. Omdat het glashelder was, was het uitzicht over de Noorse kust en de woeste Noordzee magnifiek. Recht naar het zuiden moesten ergens de Waddeneilanden liggen, maar de Brandaris was helaas niet te zien.

De volgende dag zag het er wat de wind betreft een stuk beter uit. Na een behoorlijk koude nacht scheen er 's morgens een zwak zonnetje, maar de hemel was melkwit en werd langzamerhand steeds grijzer, een teken dat er een warmtefront aankwam. Dat betekent bijna altijd weinig wind en lichte regen, in het begin meestal motregen. Toen ik na mijn bezoek aan het dorpsupermarktje bij de boot kwam, vielen de eerste druppels al. Aan in de regen varen heb ik een grote hekel, maar omdat ik niet verwachtte dat het erg hard zou gaan regenen en het naar de volgende haven hooguit drie uur varen was, ben ik toch vertrokken. Ik wilde naar een jachthaven in de Rekefjord, een kleine fjord tussen Rasvag en Egersund die ik tijdens mijn reis van vorig jaar twee maal was gepasseerd maar niet had bezocht.

Voordat ik wegvoer heb ik het kompas weer even gericht door twee keer in een cirkel te varen. Na het richten in Farsund vertoonde het nauwelijks een afwijking, maar toen ik bij de vuurtoren van Lista met een scherpe draai mijn koers had verlegd zag ik toch weer een relatief groot verschil tussen de koers die ik stuurde volgens het kompas en mijn werkelijke koers. De afwijking was weliswaar niet groter dan een graad of 20, maar voor de navigatie vond ik dat toch een beetje lastig omdat ik in de stuurautomaat niet de kompaskoers kon invoeren die ik op de kaart had uitgezet. Na deze richtpoging zag ik geen grote afwijking meer.

Toen ik Rasvag verliet motregende het een beetje, maar het uitzicht op de rotseilanden was er niet minder mooi om. Ook bij regen blijft de na-

tuur in Noorwegen zeer indrukwekkend. Voor de hoge rotskust hingen hier en daar slierten mist en de top was vaak niet te zien. Omdat er niet veel wind was had ik de motor nodig, maar gaandeweg kwam er meer wind. Dit keer was hij oost, zodat ik de genna kon uitrollen en voor het lapje verder kon. Toen ik niet ver meer van de ingang van de Rekefjord verwijderd werd, begon het helaas wat harder te regenen en werd ook het zicht slechter. Op de plotter zag ik dat er vlak voor de monding twee schepen voeren, een loodsboot en een vrachtschip, maar ik hoefde er gelukkig niet voor uit te wijken. Aan het begin van de fjord was het vaarwater vrij ruim, daarna kwam er een versmalling waar het maar enkele tientallen meters breed was. Ik zag dat er aan een kade schip lag dat blijkbaar wilde vertrekken. Toen het mij de fjord zag binnenvaren gaf het een waarschuwingsstoot. Het had in de vernauwing natuurlijk alle ruimte nodig en daarom zat er voor mij niets anders op dan hard naar stuurboord uit te wijken en daar te wachten tot het was gepasseerd. Gelukkig was er genoeg ruimte.

Aan het einde van de fjord was een kade waaraan passanten konden aanleggen. Toen ik er aanmeerde lag er één bezoekend jacht, uit Nieuw-Zeeland. De opvarenden waren een man en een vrouw die een wereldreis aan het maken waren. Wat de Engelse ontdekkingsreiziger Hudson niet gelukt was toen hij in opdracht van de VOC over de pool boven Canada een vaarweg zocht van de Atlantische naar de Stille oceaan, was hun wel gelukt. Tussen het pakijs, boven Alaska en Canada, waren ze via Groenland en IJsland naar Europa gevaren, samen met drie andere schepen, waaronder een schip met een Nederlandse solozeiler. Een ongelooflijke reis, daarmee vergeleken zijn mijn reisjes natuurlijk maar kinderspel. Nu wilden ze de Oostzee gaan verkennen.

's Avonds regende het niet meer en waren de toppen van de bergen rondom de fjord weer te zien. Omdat ik benieuwd was hoe het land achter de ongenaakbare rotskust eruit zag, ben ik even een wandelingetje gaan maken. Toen ik zag dat er in de fjord een riviertje uitmondde waarlangs een fietspad liep, heb ik mijn vouwfiets gepakt en ben ik over het fietspad de fjord uit gefietst. Het pad liep eerst door een vrij breed, lieflijk rivierdal met een dorp en tamelijk veel bebouwing. Daarna kwam ik in een natuurgebied waar het dal zich versmalde en het riviertje een woeste bergbeek werd met stroomversnellingen en watervalletjes. De bergen



Natuurgebied achter Rekefjord.

aan weerskanten waren zeer imponerend, met vaak hoge, steile rots- wanden. Hier en daar stonden borden die waarschuwden voor vallend gesteente, maar hoe je je daar tegen zou kunnen wapenen is me niet duidelijk, een valhelm opzetten lijkt me vrij nutteloos. Het pad kwam na een kilometer of acht uit bij een oude ertsmijn die aan het eind van de 19^e eeuw was gesloten. In de bergen waren de hollen te zien van waaruit het erts was gedolven. Over het pad had vroeger een treintje gelopen dat het erts naar de Rekefjord transporteerde.

Toen ik na deze schitterende fietstocht even na tien uur weer bij de boot aankwam, kreeg ik een Zweedse solozeiler als buurman. Hij had er een flinke tocht opzitten. Van Mandal was hij in één ruk naar de Rekefjord gevaren, een tocht die ik in vier zeilmiddagen had afgelegd. In de twee en een halve week vakantie die hij had, wilde hij helemaal naar Schotland. De volgende morgen was hij al weer vroeg vertrokken, naar Ta-

nanger, om van daaruit, aan de meest westelijke kant van Noorwegen, de Noordzee over te steken. Ik doe het hem niet na.

Na een zeer koude nacht scheen de volgende morgen de zon weer. De nevel was helemaal verdwenen en de beboste bergen aan weerszijden van de fjord waren in hun volle glorie te zien. Ik kon lekker buiten ontbijten. Toen ik even in de kajuit was hoorde ik buiten een vreemd sissend geluid met daarna een soort lichte explosie. Het duurde maar een paar seconden. Ik ging naar buiten en zag dat mijn reddingsvest zich spontaan had opgeblazen. Omdat het nog nat was van de regen had ik het de vorige avond onder de buiskap gelegd. Daar scheen nu de zon op. Kennelijk was het daar door verdamping zo vochtig geworden dat de tablet in het vest was gesmolten, waardoor het luchtpatroon het vest had opgeblazen. Omdat op de tekening op de verpakking niet stond aangegeven hoe ik het vest weer leeg kon laten lopen, heb ik even Dekker Watersport gebeld. De medewerker legde het me uit en adviseerde om het nog 24 uur opgeblazen te laten om de dichtheid te testen. Dat bespaarde mij komende winter weer een test. Ik had wel een nieuw tablet en een nieuw luchtpatroon nodig. Gelukkig had ik nog een ander opblaasbaar reddingsvest aan boord en als ook dat zich zou opblazen moest ik weer gebruik maken één van mijn oude traditionele zwemvesten. Die zitten wel iets minder comfortabel maar blazen zich nooit ongevraagd op en leveren gegarandeerd drijfvermogen.

Aan het eind van de morgen heb ik de Rekefjord weer verlaten, met bestemming Egersund. Ik moest weer even pas op de plaats maken, nu voor een vrachtschip dat de fjord binnenvoer. Aan weerszijden van het voorste deel van de fjord zijn steengroeves waar voortdurend voor schepen liggen die stenen aan het laden zijn. Op zee was het tamelijk rustig. Golven waren er nauwelijks, wel stond er een lange deining. De wind, die weer oost tot zuidoost was, was in het begin helaas te zwak om te kunnen zeilen. Pas voor Egersund kwam er genoeg wind om met ruim 3 knopen een uurtje voor het lapje te varen. Nadat ik eerst de brandstoftank helemaal vol had gegooid vond ik snel een vrije box in de jachthaven. 's Avonds heb ik even een wandelingetje gemaakt naar het uitkijkpunt op de 120 meter hoge heuvel naast de haveningang. De temperatuur was aangenaam en zelfs op de top stond geen zuchtje wind. Ik had weer even het gevoel dat het zomer was.

De volgende morgen stond er een vrij lange tocht op het programma, van Egersund naar Tananger, ruim 50 mijl. Voordat ik vertrok ben ik eerst naar een watersportzaak gegaan om een luchtpatroon en tablet voor mijn zwemvest te kopen, maar ze konden me daar niet helpen. De zwemvesten die in Noorwegen verkocht worden zijn bijna allemaal van Zweedse makelij en hebben een luchtpatroon dat veel lichter is dan dat van mijn zwemvest. Verbazend, want hoe lichter het patroon, hoe minder drijfvermogen. Scandinaviërs zijn toch echt niet lichter dan Nederlanders. Een buikige Noor die naast mij stond grapte dat hij ook wel een zwemvest met zo'n patroon kon gebruiken. Wat het weer betreft zag het er heel anders uit dan de vorige dag. De wind was westnoordwest, wat betekende dat ik hem pal tegen had en het woei ook een stuk harder, ruim windkracht 4. Toen ik opstond was het vrij somber, maar gaandeweg vielen er steeds meer gaten in het wolkendek. Om op de Noordzee te komen moest ik eerst een vrij smal door rotsige heuvels omzoomd vaarwater door, waar het door tunnelwerking harder woei dan op zee. Vanwege de lange afstand was kruisen geen optie, er zat dus niets anders op dan op de motor te varen.

Toen na een uur of drie varen de kust meer naar het noorden begon af te buigen, kon ik gelukkig hoog aan de wind zeilen. In tegenstelling tot de twee vorige dagen was het glashelder en kon ik de hele reis genieten van het uitzicht op de kust. Die was hier niet meer hoog en rotsig, maar laag met een zandstrand ervoor. De hoge bergen die ver landinwaarts achter het zacht glooiende land lagen, waren goed te zien. Het werd steeds zonniger, maar, zoals de zeelui zeggen, de zon vreet de wind op. Toen de snelheid van het schip onder de vier knopen begon te zakken, moest de motor weer aan, anders was het nachtwerk geworden. Even na achten meerde ik aan op het plekje waar ik vorig jaar een paar dagen verwaaid had gelegen. Een vriendelijke Noor wiens schip hoog en droog op de scheepshelling vlak naast de steiger stond, pakte mijn lijnen aan. Hij vertelde dat in de Blindleia zijn roer was beschadigd omdat hij een rots had geraakt. Tegen een rots varen overkomt dus niet alleen zeilers uit rotsloze landen. Bijna alle Scandinaviërs en Finnen schijnen er ervaring mee te hebben, de Finse werf Finngulf prijst zijn zeiljachten niet voor niets aan als "stone proof". Na verleden jaar en het jaar ervoor zonder schade een rots te hebben geraakt, kan mijn schip langzamerhand ook

wel zo gekwalificeerd worden, maar het bewijs daarvoor hoop ik niet nog een keer te leveren. Ook in Tananger was het 's avonds weer even zomers. Tot een uur of twaalf heb ik nog buiten zitten lezen, tot half twaalf zonder lamp.

De volgende morgen was het helaas weer afgelopen met het mooie weer. Ik kon nog wel buiten ontbijten, maar de bewolking nam toe en om een uur of elf begon het licht te regenen. Windfinder voorspelde dat dat zo de hele dag zou blijven. Ik wilde eigenlijk naar Kvitsoy varen, een eilandengroep ten westen van Stavanger, waar ik verleden jaar alleen maar langs was gevaren. Het was hooguit ruim twee uur varen, maar omdat ik niet de hele tijd in de regen wilde zitten, ging ik ervan uit dat ik nog een dag in Tananger zou blijven. De voorspelling van Windfinder kwam echter niet uit. Het bleef weliswaar zwaar bewolkt maar 's middag regende het niet meer. Ik overwoog om te vertrekken, maar plotseling nam het zicht behoorlijk af en waren de zeeschepen die een halve mijl verderop in de handelshaven lagen, niet meer te zien. Op zee zou het zicht ongetwijfeld nog slechter zijn. Ik besloot daarom om niet uit te varen. Maar toen rond vijven de lucht in het zuiden wat lichter begon te worden en het zicht ook wat beter werd, begon ik te twijfelen. Er stond een lekkere zuidenwind die me naar Kvitsoy zou blazen en ik besloot om toch de lijnen los gooien. In de handelshaven rolde ik de genna uit en met een ruime bakstagwind stak ik schuin het brede vaarwater tussen de vaste wal en Kvitsoy over.

Op de kaart zag Kvitsoy eruit als een onneembare vesting, omgeven door talloze rotseilandjes en honderden stenen. Maar verleden jaar had ik van een paar Nederlanders gehoord dat het vaarwater ernaartoe zeer goed was bebakend. Dat klopte, overal stonden bakens. Wat het binnenvaren van de eilandjes- en rotsenarchipel wel even wat moeilijk maakte, was dat het plotseling weer mistig dreigde te worden. Dikke mist kon ik missen als kiespijn, maar zover kwam het gelukkig niet. Omdat ik al mijn aandacht nodig had voor het volgen van de bakens had ik niet in de gaten dat ik bijna de verkeerde haven binnenvoer. Voor me zag ik een aantal huizen en de aanlegsteiger van de veerboot en rechts daarvan lag een kleine jachthaven. Ik dacht dat ik daar moest zijn, maar toen ik mijn havenhandboek raadpleegde en de foto van de gastenhaven zag, leek die totaal niet op de haven die voor mij lag. Ik keek nog eens goed



Kvitsoy, schapen bij een oude waterput.

op de kaart en ontdekte dat ik vlak voor de aanlegsteiger van de veerboot naar bakboord een geul had moeten invaren. Die liep naar de gastenhaven, midden in het dorp. Ik voer dus snel terug en na een minuut of tien was ik waar ik moest zijn.

Alle plaatsen aan de vrij korte gastenkade waren helaas bezet, er zat niets anders op dan ergens langs zij te gaan. In de hoek van de haven, op het meest beschutte plekje, lag een vrij grote stalen Nederlandse motorkotter en ik besloot daar aan te meren. De eigenaar zag mij al aankomen en kwam naar buiten om mijn lijnen aan te pakken. Toen ik mijn grootzeil onder de huik had gedaan en de aardappels wilde gaan schillen, kwam zijn vrouw vragen of ik zin had om een kopje koffie mee te drinken. De burens waren de eerste Nederlanders die ik op deze reis in Noorwegen ontmoette en we hebben gezellig over onze reiservaringen zitten praten. Ze waren het jaar ervoor naar de Lofoten gevaren, hadden

hun schip 's winters in Noorwegen achtergelaten en waren nu op weg naar hun thuishaven Makkum. Na het avondeten heb ik nog een korte wandeling gemaakt naar de grote vuurtoren vlak achter het dorp. Er wonen bijna 500 mensen op het zacht glooiende eiland en ik schat dat het niet groter dan een kwart van Vlieland. De zoute zeewind en de schapen zorgen ervoor dat het vrijwel helemaal kaal is, alleen rondom de huizen staan wat bomen en heesters.

De volgende dag ben ik rond het middaguur vertrokken, tegelijk met mijn burens. Zij gingen uiteraard naar het zuiden en ik naar het noorden, naar Haugesund. Tijdens een zeilreis worden je dagen vrijwel helemaal bepaald door het weer en als je een aantal lange zomers onderweg bent ga je daarin bepaalde patronen ontdekken. Kenmerkend voor de zomer van mijn reis naar Zweden, Finland en de Baltische staten was dat het vaak onweerde. Dat begon al op bij Lauwersoog. In Estland en Finland onweerde het ook een paar keer en op de terugreis langs de Zweedse oostkust onweerde het twee weken lang bijna iedere dag. Op mijn drie andere reizen heb ik geen enkele dag onweer gehad en tot nu toe was het me tijdens deze tocht gelukkig ook bespaard gebleven. Verleden jaar was het vrijwel iedere dag bijzonder helder weer, zonder één dag mist. In 2013 en 2014 was dat ook zo, maar nu leken mist en matig tot vrij slecht bijna een vast patroon te worden.

Ook op weg naar Haugesund was het zicht in het begin matig. Van de heuvels en bergen op de eilanden die ik passeerde waren alleen wat grijze contouren te zien en toen het later helderder werd bleven de toppen nog verborgen in de wolken. Met de wind was het beter gesteld. Net als de vorige dag stond er een matige zuid tot zuidoosten wind en ik kon met een rustig gangetje voor het lapje naar Haugesund zeilen. Verleden jaar was het daar vrij rustig, nu lagen er langs de lange kade overal rijtjes van drie tot vier schepen. Maar precies op de plaats waar ik verleden jaar had gelegen, lag een houten zeilboot zonder zeilen die er zo verwaarloosd uitzag dat er blijkbaar geen mens langszij wilde liggen. Toen ik er naartoe draaide kwam er een wat duf uitziende jongen naar buiten. Hij pakte mijn lijnen aan maar zei geen woord. Betalen moest je hier doen via een app. Omdat ik geen verbinding kreeg met de appstore en er nergens een havenmeester of betaalautomaat was, werd het een zeer goedkoop verblijf. In Rekefjord had ik hetzelfde meegemaakt, maar daar

kon je voor dit soort situaties een speciaal telefoonnummer bellen. Toen ik dat deed kreeg ik echter te horen dat de telefoon niet aanstond.

De volgende dag zag het er een stuk beter uit. 's Morgens had het even geregend en er dreven nog wel wat buienwolken, maar de zon had de overhand. Ik wilde naar de ingang van de Hardangerfjord. Om er te komen moest ik de Sletta over, een flink stuk open water dat vanwege zijn ongelijke bodemprofiel berucht om zijn gevaarlijke golven. Er stond echter nauwelijks wind en net als verleden jaar leek het een kanovijver. Er stond alleen wat Noordzee-deining. Na een paar uren motoren kwam er wat wind. Hij was weer zuidoost en ik kon voor het lapje relaxt de brede ingang van de fjord inzeilen. Toen ik verleden jaar afscheid van de fjord nam, waren de besneeuwde bergtoppen ongeveer vijftig kilometer landinwaarts goed te zien, nu zaten ze helaas in de wolken. Maar vanaf mijn lievelingsplekje tegen de mast heb ik weer genoten van het mooie berglandschap. Vanaf zee kwam een motregenbui aanzetten, maar gelukkig trok hij achter me langs. Het liefst wilde ik doorzeilen naar Husness, een haventje dat ongeveer 10 mijl landinwaarts lag en dat ik nog niet had bezocht. Maar toen het al tegen zessen liep en mijn maag een beetje begon te knorren was het nog minstens twee uur varen. Omdat ik was vlakbij Leirvik was ben daar binnen gelopen. Een Noorse motorbootvaarder pakte mijn lijnen aan en stelde me een vraag die ik hier en ook in Zweden al vaak heb moeten beantwoorden: "Komt u uit Frankrijk?" Ik denk dat onze regering toch wat aan vlagpromotie moet gaan doen en er dan nadrukkelijk op moet wijzen dat een horizontaal rood, wit en blauw betekent dat we te maken hebben met de Nederlandse vlag en niet met de Franse.

In één van de foldertjes die in het havengebouw lagen stond een fietstochtje van ruim 15 kilometer beschreven vanuit Husness. Omdat dat maar twee uur varen was, besloot ik om daar de volgende morgen naartoe te gaan en er een zeil-fietsdag van te maken. Na weer een relaxt zeiltochtje met tamelijk veel zon kwam ik tussen de middag in Husness aan. Er was nog een 'ouderwetse' havenmeester die de ligplaatsen aanwees. Ik had zelf een lege box op het oog waar ik met mijn kop in de wind kon liggen, maar hij verwees me onverbiddelijk naar een plek tussen een zeiljacht en een motorboot, waar ik precies in paste. Daarna heb ik de vouwfiets uitgeklapt. Mijn conditie werd behoorlijk op de proef ge



Langs de Hardangerfjord bij Husness.

steld, in het fietstochtje zat een klim in van 185 meter, maar ik werd beloond met een schitterend uitzicht over de zonovergoten fjord. Blijkbaar was mijn conditie nog niet zo slecht, ik kon iedere col op de pedalen nemen.

De jachthaven van Husness staat goed aangeschreven en is mooi gelegen aan een baai met een wit, houten kerkje waar ik vanaf de boot op uitkeek. Zoals dat in Scandinavië wel vaker het geval is lag er alleen een kerkhof bij, huizen stonden er nergens. De haven had maar één nadeel: hij lag aan de oostkant van de fjord, waar het vanwege de westenwind veel bewolkter was dan aan de westzijde. Voor de meer dan zeshonderd meter hoge bergwand hing de hele tijd een donkere wolk die ervoor zorgde dat de zon hier geen kans had. Pas toen hij ver gezakt was kon hij onder de wolk door schijnen. Het begon later op de avond ook meer te waaien. Volgens het havenhandboek lag de haven goed beschermt te



Gladgeslepen rotswand langs de Hardangerfjord tussen Husness en Jondal.

gen winden van alle richtingen, maar er kwam toch nogal wat deining de baai binnen. Ik had er weinig last van, maar het speedkruisertje dat naast me aan de andere kant van de steiger lag, rolde flink. Ik vroeg me af op de opvarenden nog wel aan rustig slapen zouden toekomen. Toen de zon onder was gegaan ging de wind gelukkig liggen.

De volgende dag hing de wolk er nog steeds, maar verder zag het er wat het weer betreft goed uit. Ik wilde de komende dagen helemaal naar het eind van de fjord varen en daarbij vooral haventjes bezoeken waar ik verleden jaar niet was geweest. De wind woei pal de baai in, maar de vraag was uit welke richting hij in de fjord zou waaien. Uit het noorden of het zuiden? De lengterichting van de Hardangerfjord is zuid-noord en in een fjord waait de wind vrijwel overal met de lengterichting mee. Je hebt hem dus mee of tegen. In de baai had ik de wind tegen en in de fjord



Voor de lap op weg naar Jondal.

een poosje heel hoog aan de wind zeilen en toen de koers wat noord-oost werd kon ik een tijdje halve wind zeilen maar daarna ging vrijwel alles voor de lap. Alleen als ik een eiland aan lij passeerde viel de wind even weg en kreeg ik hem soms even tegen. Ik wilde zoveel mogelijk van de gunstige wind profiteren en daarom zo ver mogelijk de fjord invaren. De Hardangerfjord heeft een aantal schitterende zijfjorden die ik ook graag wilde bezoeken, maar dat kon ik beter doen op de terugweg. Dan kon ik waarschijnlijk niet zulke lange stukken varen omdat ik de wind tegen zou hebben. Toen ik om een uur of vijf de ingang van de schitterende Maurangfjord passeerde, heb ik nog even overwogen om er te overnachten, maar ik besloot om door te varen naar Jondal, halverwege het begin en het eind van de Hardangerfjord. Vlak voor het plaatsje zwom er nog even een bruinvis bij de boot, voor de derde keer al tijdens deze reis.

Rond half acht arriveerde ik bij de uitstekend geoutilleerde jachthaven, waar ik snel een vrije box vond. Een aardige mevrouw kwam direct naar de boot toe en vertelde me waar de douche en het toilet waren. Ze gaf me ook nog wat tips over de mooiste plekken van de fjord. Als ik wilde kon ik de volgende morgen met de bus naar het besneeuwde Hardangerplateau, het grootste bergplateau van Europa, waar het hele jaar door geskied kan worden. Maar ski-uitrusting had ik niet en als ik nu weer na meer dan dertig jaar zou gaan skiën zou dat waarschijnlijk resulteren in een ziekenhuisopname. Waarschijnlijk waren de burenen wel ervaren skiers, bij hun boot lagen een paar ski's. De man bij wie ik moest betalen stelde me allerlei vragen over Nederland. Was is het verschil tussen Holland en Nederland, hoeveel inwoners heeft Nederland en waarom is Amsterdam de hoofdstad en niet Den Haag, dat toch het regeringscentrum is? Ik vond de ligging van de haven nog mooier dan die van Husness. Hij was door een betonnen, drijvende steiger goed beschermd tegen deining vanuit de fjord en vanuit de kuip had ik een schitterend uitzicht op de steile, honderden meters hoge fjordwand. Op het schip was goed het geruis te horen van een aantal watervalletjes.

De volgende morgen begon bijna net als de vorige dag. Er stond weer een zwakke tot matige zuidenwind, alleen was er meer zon. Alles ging weer voor het lapje, met een uitgeboomde genua. Alle verdere havens lagen aan een van de vier uitlopers van de fjord. De mevrouw van de haven zei dat het dorpje Eidfjord aan de mooiste uitloper lag. Ik besloot daarom om daar naartoe te varen. Het werd een schitterende tocht. Naarmate ik verder de fjord invoer werd hij nauwer, de bergen werden hoger en ik zag meer sneeuw. Gaandeweg begon het ook steeds harder te waaien. Veel golven stonden er echter niet en het schip liep gemiddeld ruim zes knopen. Toen ik een bocht om moest kon ik niet meer pal voor de wind varen en werd het een beetje spannend omdat de genuaboom eraf moest. Bij een stevige wind is dat vaak lastig, maar door even te gijpen zodat de genua werd afgedekt, ging dat vrij gemakkelijk.

Vergeleken met de navigatie tussen de scheren is de navigatie in een fjord erg gemakkelijk. Bij een eilandje ligt weleens een ondiepte, maar verder kun je overal varen, zelfs vlak bij de wal is het nog tientallen en soms zelfs honderden meters diep. Wel is het zaak om alert te zijn op valwinden. Zie je een donkere vlek op het water op je afkomen, dan



Met een lekkere bakstagwind op weg naar Eidfjord.

moet je op je hoede zijn. Verleden jaar had ik meegemaakt dat er tijdens mijn avondmaal in Rosendal vanuit het bergdal een föhnwind met windstoten van 8 beaufort de fjord in blies. De slablaadjes vlogen van mijn bord.

De mevrouw van de jachthaven in Jondal had gezegd dat er in Eidfjord een goede haven was, maar mijn havenhandboek was daar niet duidelijk over. Er stond wel dat het een prima beschutte plek was om te ankeren en dat je er kon aanleggen. Daarom ging ik ervan uit dat ik er ook vrij rustig kon liggen, maar dat viel behoorlijk tegen. Toen ik er aankwam zag ik een vrij ruime houten kade waar een grote, luxueuze speedkruiser lag. Ik besloot er achter te gaan liggen, maar omdat de golven van de fjord schuin tegen de kade botsten en vervolgens werden teruggekaatst, stond er een vervelende golfslag. Een eindje verder lag een vlot waaraan je ook kon aanmeren. Aan de lijszijde bood het wat beschutting tegen de golven. Ik besloot daar aan te leggen, maar om er te komen moest ik een forse draai maken waarbij ik met mijn achterschip vrij dicht bij de



Aangemeerd aan het vlot in de Eidfjord.

stenige wal kwam. Omdat ik niet het risico wilde lopen om met mijn roer de stenige bodem te raken ben ik eerst gaan kijken hoe diep er was. Omdat het water in de fjord zeer helder was en ik de bodem niet kon zien, leek het me diep genoeg om zonder gevaar voor schade aan te meren. Dat bleek ook zo te zijn, de dieptemeter gaf aan dat het ongeveer 10 meter van de wal nog 21 meter diep was. De lijszijde van het vlot was uiteraard hogewal en aanleggen aan hogewal is lastig, zeker als je alleen bent er geen mens is die je lijnen kan aanpakken. Omdat het de aanleggers makkelijk te maken had men op het vlot twee paaltjes van een centimeter of veertig neergezet. Het lukte me prima om mijn voorlijn om een van de paaltjes te gooien, maar omdat het veel lager stond dan het schip en het rond en glad was en bovendien ook nog een beetje scheef stond, gleed de lijn ervan af. Ik probeerde het nog een keer en hield de lijn wat lager, maar weer gleed de lijn omhoog. Aan deze paaltjes had ik dus weinig en er zat niets anders op dan de met de punt van

het schip bijna tegen het vlot aan te varen, snel naar voren te rennen en dan vanaf de preekstoel met de lijn in de hand op het vlot te springen. Na één mislukte poging lukte dat. Gelukkig had men langs de randen van het vlot ook balken bevestigd waar ik mijn lijnen onderdoor kon halen. Met een extra lange voor- en achterlijn om de het snokken door de deining goed te kunnen opvangen en twee stevige springen, lag het schip veilig aangemeerd. Tussen negen en tien uur begon het echter harder te waaien en nam de golfslag flink toe. Ik vroeg me af of er van slapen nog wat terecht zou komen, maar om een uur of elf ging de wind bijna liggen en werd het gelukkig behoorlijk rustig. Een beetje deining vind ik wel prettig, wellicht omdat ik er al in de baarmoeder aan gewend ben geraakt, het is een van de dingen die ik mis als ik na een lang verblijf op het schip weer op de wal woon.

De volgende morgen was het nog steeds rustig, maar verder was het uitgesproken rotweer. 's Nachts was het gaan regenen en overdag regende het nog steeds. Van de imposante bergwanden was weinig meer te zien en in de fjord en het dal waarin Eidfjord ligt, dreven lage wolkenlierten. Ik besloot daarom om in Eidfjord te blijven. Het plaatsje is vanwege zijn schitterende ligging behoorlijk toeristisch. Er staan veel hotels, vakantiewoningen en een herstellingsoord en het is zeer geliefd bij touroperators die er hordes Chinese toeristen een half uurtje de bus uit laten gaan om selfies te nemen met de fjord als achtergrond. Het vlot waaraan ik lag leende zich daar uitstekend voor en toen ik zat te ontbijten was het er een gekwetter van jewelste. Telkens als er met zo'n camera op een stokje een foto was genomen werd die onmiddellijk bekeken en commentarieerd. Men ontdekte ook dat mijn schip een prima decor vormde. Vlak voor het schip, vaak met één voet op de voetrail of soms zelfs op het gangpad, werd er veelvuldig geposeerd. Er zullen dus binnenkort in veel Chinese vakantiealbums afbeeldingen van mijn schip te zien zijn. Vlakkbij de boot werden kajaks verhuurd en na een kwartiertje zag ik de Chinezen onder leiding van een "Follow me" roepende gids een minuut of vijf wat onzeker naast de boot peddelen.

Na de Chinezen kwam de eigenaar van de luxueuze speedkruiser even op het vlot om een praatje te maken. Hij vroeg waar ik vandaan kwam, gaf me wat tips over mooie watervallen die ik zeker moest zien en ging daarna bij de bakkerij een paar "boller" kopen. Na een minuut of vijf

kwam hij terug met drie warme bollen die hij speciaal voor mij had gekocht. Aan aardige mensen is in Noorwegen geen gebrek. Ik bedankte hem hartelijk en heb hem uitgenodigd voor een drankje, maar hij verwachtte gasten. De bollen, een specialiteit van de streek, deden me qua vorm een beetje aan Zeeuwse bolussen denken. Ze smaakten prima. Bij de toeristeninfo had ik een kaartje gehaald met wandelingen en fietstochten, maar wandel- en fietsweer was het bepaald niet. Toen het even wat droog werd, ben ik alleen naar het sobere 14^e-eeuwse dorpskerkje gelopen. Helaas was het niet open.

Net als de vorige avond begon het ook nu weer tussen negen en tien uur behoorlijk te waaien en bouwden zich in de fjord golven op die nog groter waren dan die van de vorige avond. Het begon op de boot behoorlijk onrustig te worden en omdat ik wilde voorkomen dat hij met de reling tegen het vlot zou worden gesmeten heb ik alle willen tussen de boot en het vlot gehangen. In Polen had ik tijdens mijn eerste reis schade opgelopen toen mijn schip door het breken van een lijn tegen de kade botste. Om dat te voorkomen heb ik een extra voor- en achterlijn en twee extra springen erbij gezet. Toch kon ik niet voorkomen dat er iets stuk ging. Toen ik weer in de kajuit zat hoorde ik een klap. Ik ging uiteraard onmiddellijk kijken en zag dat door de op en neergaande bewegingen van het schip de achterlijn zulke rukken aan de lijngeleider had gegeven dat die was afgebroken. Een groot probleem was dat niet, hij kon makkelijk vervangen worden en ik heb liever dat er in dit soort ruwe omstandigheden een geleider breekt dan een lijn. Er kwam nu iets meer spanning op de achterbolder, maar die kan dat gemakkelijk aan, veel schepen hebben niet eens een lijngeleider. Ook nu was deze onrust maar van korte duur. Na tien uur ging de wind weer liggen en om elf uur was het water van de fjord spiegelglad.

's Nachts regende het nog even stevig, maar de volgende morgen zag het er al iets beter uit. Het was nog wel zwaar bewolkt en nevelig en zo nu en dan viel er wat lichte motregen. Weer om vanaf het schip te genieten van het imposante berglandschap rondom de fjord was het niet en ik ben nog een dag blijven liggen. 's Middags heb ik een mooie wandeling gemaakt langs de rivier die bij het dorp in de fjord uitmondt. Ik kwam bij een mooi bergweer en vervolgens ben ik over een beboste berghelling en een laag bergplateau weer terug naar het dorp gelopen. Voordat ik

ging wandelen had weer een groep Chinezen ontdekt dat mijn schip een mooi decor voor hun selfies vormde. Ik heb gezegd dat ze ook op het voordek mochten poseren, “free entrance”. Daar werd dankbaar gebruik van gemaakt, hoewel het aan en van boord stappen de meesten niet gemakkelijk afging. Eén viel er bijna tussen wal en schip. Toen de tijd om was werd ik vriendelijk lachend en buigend bedankt voor de geste. 's Avonds klaarde het een beetje op scheen de zon even. De barometer ging vooruit en volgens de weerberichten zou het de komende dagen beter worden. Lekker zomerweer kon ik langzamerhand wel gebruiken, als de kachel 's avonds niet aan was waren mijn vingers te koud om mijn reisverslag te kunnen typen.

De volgende morgen zag het er inderdaad stukken beter uit. Er dreef weliswaar nog behoorlijk wat bewolking tussen de bergen, maar de besneeuwde toppen staken scherp af tegen de hemel en de zon liet zich zo nu en dan weer zien. Ik kon weer lekker buiten ontbijten en na het douchen op de camping een stukje verderop heb ik de lijnen losgegooid. Vlak voordat ik wegging kwam er nog even een Spaanse toerist op het vlot om een praatje te maken. Hij was een groot zeilliefhebber, maar zijn vriendin was helaas bang op een boot. Tja, wat moet je dan, solozeiler worden of misschien een andere vriendin zoeken?

Ik wilde nu naar de Sörfjord, de langste en meest zuidelijke uitloper van de Hardangerfjord en dan overnachten in het stadje Odda. De eerst twee uur had ik de wind pal tegen en heb ik op de motor gevaren, maar toen ik de Sörfjord invoer kreeg ik hem mee en kon ik met een uitgeboomde genua verder. Erg veel wind stond er niet, maar in het begin liep het schip toch nog een kleine 5 knopen. Gaandeweg nam hij steeds meer af en voer ik niet harder dan een knoop of twee. Het werd daardoor een lange maar ook zeer relaxte tocht. Omdat ik op de fjord alle ruimte had en er totaal geen schepen voeren, heb ik mijn avondmaal op het water genuttigd en ook daar de afwas gedaan. Pas toen ik vlakbij Odda was, werd ik gepasseerd door een tegemoetkomend vrachtschip. Het uitzicht op de ruim 1500 meter hoge bergen was schitterend en de dikke laag sneeuw op het Hardangerplateau was duidelijk te zien. Op veel plekken stroomde langs de steile bergwanden water naar beneden, vaak via schitterende watervallen. De grootste stortte zijn water in drie treden van



De Sörfjord met de besneeuwde toppen van het Hardangerplateau.

elk zeker honderd meter naar beneden. Het geluid van het vallende water was tot op het midden van de fjord te horen. Tegen de hellingen aan het begin van de fjord stonden opvallend veel fruitbomen, vaak overdekt door witte plasticfolie.

Tijdens mijn tocht langs de Noorse zuidwestkust had mijn stuurautomaat het vanaf Rasvag prima gedaan, maar in de Sörfjord liep het schip uit de koers. Het viel me op dat het gebeurde toen ik de genualier wilde bedienen en daarom even mijn zitkussen met verstelbare rugleuning verzette. Ik vroeg me eerst af of het kompas beïnvloed werd door het metaal van de lierhandel. Die had ik even vlak voor de plaats gehouden waar het kompas achter de kuipwand zat gemonteerd. Toen ik dat nog een keer deed reageerde de stuurautomaat echter niet. Nadat ik de kompaskoers had gecorrigeerd deed de automaat het weer gewoon, maar toen ik het

zitkussen wat verschoof liep het schip weer uit de koers. Toen ik het kussen wat indrukte op de plaats van het verstelmechanisme, voelde ik flink wat ijzer. Ik begon te vermoeden dat dat weleens de boosdoener zou kunnen zijn en hield daarom het verstelmechanisme voor de plaats waarachter het kompas zat, en jawel, het kompas begon behoorlijk af te wijken. Daarna heb ik het verstelmechanisme vlakvoor het niet-elektronische kompas gehouden. Ook dat begon sterk af te wijken en zelfs rond te tolleren, noord werd zuid en oost werd west. In het kussen zat dus behoorlijk wat metaal dat een flinke kompasafwijking kon veroorzaken. Het kon echter nooit de enige oorzaak zijn geweest van alle kompasproblemen, want toen de monteur in Farsund constateerde dat er van een behoorlijke afwijking sprake was lag het kussen op een andere plaats. Maar ik was blij dat ik de oorzaak van dit kompasprobleem had gevonden. Om het te verhelpen moest het elektronische kompas worden verplaatst naar een plek waar het gevrijwaard was van storingen. Het oude kompas hing helemaal achter in de hondenkooi, maar de elektronicaman die de nieuwe stuurautomaat had geïnstalleerd vond het veel makkelijker om het nieuwe kompas direct achter de wand in de kuip te plaatsen. Voorlopig zat er niets anders op dan het kussen er niet meer voor te zetten.

Even na negenen, na bijna tien uur heerlijk varen, vond ik in Odda een plekje aan een lange houten steiger. Het vastleggen liep wat vertraging op omdat een praatgrage Duitse toerist die duidelijk een biertje ophad een heel verhaal tegen me begon af te steken. Toen ik nog bezig was met het vastmaken van mijn achterlijn begroette hij me met "bonjour". Misschien kende ook hij het verschil niet tussen een Franse en een Nederlandse vlag of kwam het omdat mijn vlag naar beneden hing. Toen ik zei dat ik een Nederlander was begon hij, net als de havenmeester in Jondal, over het verwarrende verschil tussen Nederland en Holland. Hij adviseerde de Nederlanders om button te dragen met de tekst "Ik ben een Nederlander". Ik vertelde dat ik een Nederlander was maar geen Hollander, omdat ik Zeeland was geboren. Hij vertelde dat zijn vader in Sittard was geboren en ook geen Hollander genoemd wilde worden.

Ik was nu de hele Hardangerfjord doorgevaren tot aan de plaats die het verst van zee lag, ruim 170 kilometer. Omdat over vijf dagen één van



Odda, het verste punt van mijn tocht door de Hardangerfjord, 170 km van zee, is bijna bereikt.

mijn vrienden naar Bergen zou vliegen om een paar weken mee te varen in de Sognefjord, was ik van plan om de volgende dag weer te vertrekken en richting Bergen te koersen. Hoe mijn tocht daar naartoe is verlopen en wat ik in de Sognefjord heb beleefd, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst

