

Bij Hollandia zijn ook verschenen:

Tania Aebi, *Solo* *

Eerde Beulakker, *Naar koude kusten*

Henk Bezemer, *Vier zomers zeilen*

Erskine Childers, *Het raadsel van de Wadden*

Olav Cox, *Ritme van de oceaan*

Laura Dekker, *Een meisje, een droom*

Joshua van Eijndhoven, *Op reis met de Hope*

Wilbert van Haneghem, *Schipbreuk in het paradijs*

Jean Heylbroeck, *De wereld is rond*

Jean Heylbroeck, *Terra incognita* *

Robin Knox-Johnston, *Alleen op de wereldzeeën*

Janneke Kuysters & Wietze van der Laan,
Nieuwsgierigheid als kompas

Femke Lobach, *Overal horizon*

Wieke van Oordt, *Vrouwen kunnen niet zeilen*

Vivian Oskam, *Blijven drijven*

Ben Rutte, *Dat nemen ze je nooit meer af*

Michiel van Straten, *Onzeker op zee* *

Nicholas Tomalin & Ron Hall,
De wonderbaarlijke laatste reis van Donald Crowhurst *

Werner Toonk, *Karma van staal*

Hans Vandersmissen, *Rond de Friese Zee*

* alleen als e-book verkrijgbaar

CLEMENS KOK

Koers Oostzee

VERSLAG VAN 5 SEIZOENEN
SLOW SAILING



HOLLANDIA

Inhoud

Inleiding 9

Voorwoord 13

1 Het Duitse wad 17

Borkum, Greetsiel, Norddeich, Bengersiel, Dordumersiel, Nessmersiel, Juist, Norderney, Baltrum, Carolinersiel/Harlesiel, Wangerooge, Spiekeroog, Langeoog

VAARTIPS VOOR WADVAARDERS

2 Een zeilreis naar Helgoland en de Halligen 59

Helgoland, Amrum, Föhr, Langeness, Hooge, Pellworm

3 Via de Eider naar het Noord-Oostzeekanaal 83

Tönning, Friedrichstadt, Husum, Süderstapel, Lexfähre, Kiel-Holtenau

VAARTIPS VOOR DE EIDER EN HET NOORD-OOSTZEEKANAAL

4 Op zeil langs de Kieler Fjord, de Eckernförder Bocht en de Deense eilanden Ærø en Langeland 97

Laboe, Louisenborg, Schleswig, Marstal, Ærøskøbing, Bagenkop, Heiligenhafen, Großenbroderfähre

5 **Langs de Deense Zuidzee: via de eilanden Lolland, Falster en de krijtrotsen van Møn naar Kopenhagen en Roskilde op het eiland Seeland** 107

Nakskov, Kragenæs, Femö, Vordingborg, Stubbeköbing, Hårbølle, Klintholm, Kopenhagen, Roskilde, Rødvig, Stege, Karrebaeksmunde, Nykøbing, Nysted

6 **De bakermat van de Hanze** 121

Travemünde, Lübeck, Wismar, Schwerin, Timmendorf

7 **Oostwaarts langs de Duitse noordkust naar Rügen** 134

Kühlungborn, Warnemünde, Rostock, Darßer Ort, Barhöft, Stralsund, Berlijn, Kloster, Glowe, Sassnitz

8 **Oversteek naar Bornholm en de Zweedse zuidkust** 152

Rønne, Bornholm, Gudhjem, Hammerhavn, Christiansø, Sandvig, Skillinge, Brantevik, Simrishamn, Hanö, Ronneby, Aspö, Karlskrona

9 **Noordwaarts langs de scherenkust** 173

Utklippan, Utlången, Kristianopel, Mörbylånga, Kalmar, Borgholm, Påskallavik, Kiddeholm, Oskarshamn, Figeholm, Älö, Stora Kuggen, Västervik, Idö, Loftahammar, Skorven, Flatvarp, Haraldsskär, Fyrudden, Hastena, Risö, Arkösund, Nävekvärn

10 **Doorvaart door het Götakanaal** 200

Oxelösund, Nyköping, Stockholm, Stegeborg, Söderköping, Berg, Borensult, Motala, Vadstena, Vätternmeer, Forsvik, Lyrestad, Sjötorp, Vänermeer, Mariestad, Läckö, Stora Masthamn

VAARTIPS VOOR HET GÖTAKANAAL

11 **Spelevaren in het Kattegat** 222

Vänernsberg, Trollhättan, Kungälv, Göteborg, Björko, Marstrand, Donsö, Læsø, Österby, Vesterø, Frederikshavn, Skagen, Hals, Aalborg

12 **Denemarken in transit** 238

Limfjord, Nibe, Løgstør, Thisted, Hürup, Mariager, Bønnerup, Grenaa, Ebeltoft, Langør, Ballen, Bogense, Kolding, Gamborg Fjord, Bågø, Åbenrå, Södenborg, Schleimünde, Kappeln

13 **Bucketlist op het Duitse wad** 252

Rendsburg, Oldenbüttel-Gieselau, Cuxhaven, Neuwerk, Spika-Neufeld, Zoutkamp, Garnswerd, Dokkumer Nieuwerzijlen.

Appendix 261

Inleiding

Iedere zomer trekt een lange stoet Nederlandse jachten als een soort vogeltrek langs de Duitse Waddeneilanden richting Oostzee voor een rondje Funen, Seeland of de Zweedse scheren. Niet echt ver van huis, maar toch een heel eind varen in een zomervakantie van pakweg een maand, want je wilt ook weer op tijd thuis of op je werk zijn of je kinderen naar school laten gaan. Zeezeiler en reisauteur Clemens Kok had hetzelfde probleem en vond er een passende oplossing voor, namelijk zijn boot laten overwinteren in de Oostzee. Maar liefst vijf jaar lang, op vier verschillende plekken. In *Koers Oostzee* vaart hij via bekende en meer obscure routes oostwaarts. Routes die menige zeiler ook zou willen volgen en die misschien als voorbeeld kunnen dienen voor een eigen vaartocht als oostvaarder. De schrijver neemt uitgebreid de tijd om het Duitse wad te beschrijven, omdat vakantiezeilers daar vaak doorvaren om maar zo snel mogelijk naar de Oostzee te komen. Dit prachtige vaargebied is daarom nog vaak onderbelicht gebleven.

In beknopte versie verscheen een aantal van deze verhalen in de *Waterkampioen*, *Deining* en *Zeilen*. Clemens' literaire zeilreis voert langs de Duitse Waddeneilanden, de Halligen, de Eider en het Noord-Oostzeekanaal, langs de Deense eilanden Lolland, Falster en Seeland tot Kopenhagen. Na een winterberging bij het eiland Fehmarn vaart hij via de Lübeckerbocht en de Noord-Duitse Hanzekust van Mecklenburg en Voor-Pommeren naar het eilandenrijk Rügen. Daarna volgt de oversteek naar Bornholm, het Zuid-Zweedse Skåne en overwintering in Karlskrona. Het jaar erna noordwaarts via Utklippan, Kalmar en de scherenkust

tot nabij Stockholm, met de volgende winterstop in Nävekvärn. Daarna gaan de trossen los voor de doorvaart van het Götakanaal, via Göteborg tot de scheren van Marstrand. Na de oversteek van het Kattegat via het eiland Læsø bereikt hij de Limfjord, met een winterplek in Aalborg. In het voorjaar zeilt hij nog een rondje Limfjord, daarna volgt de thuisreis via de Kleine Belt en het Duitse oostelijke wad.

De schrijver heeft zijn tocht van vijf vaarseizoenen chronologisch ingedeeld. Elk hoofdstuk beschrijft de vaartocht en de bestemmingen onderweg en besluit met praktische tips: vaaromstandigheden, haveninformatie en nautische en toeristische aanraders. In het eerste hoofdstuk vindt de beginnende wadvaarder een aantal nuttige handreikingen, maar ook belangrijke verbindingen als het Noord-Oostzeekanaal en het Götakanaal worden in dit boek apart beschreven. De knooppunten op de kaarten A t/m L in dit boek sluiten aan bij de verschillende hoofdstukken.

Koers Oostzee is de ontdekkingsocht van zeilschrijver Clemens Kok, waarin hij de Duitse en Scandinavische kusten leert kennen en bovenal leert waarderen en dit reisboek vormt een perfecte aanvulling op de praktische Hollandia-vaarwijzer van dit gebied. Een vaartocht vol oude en recente geschiedenis, cultuur en persoonlijke ontmoetingen. Volg Clemens in dit vaargebied zonder weerga, badend in het noordelijke licht.

Voorwoord

Als fervent zeiler naar Het Kanaal en verder zuidelijk de Biskaje in heb ik de Wadden en de Oostzee gedurende vijftientig zeiljaren zo goed als links laten liggen. Ik zocht mijn uitdaging zuidwaarts, op de Oostzee of het wad had ik niet zoveel te zoeken, meende ik. Maar tijden veranderen en vooroordelen ook. In mijn hoofd was de Oostzee een tikkeltje saai en niet spannend genoeg, te weinig zee. Filezeilen langs suffe haventjes, vreesde ik, zonder bruisende Britse pubs, Franse *joie de vivre* of Spaanse rias met pittoreske vissershaventjes. Maar inzichten moeten groeien, wijsheid komt soms na gerijpte zeilersjaren. En ik had de geheimen van het noorden nog niet ontdekt.

In dit boek zeil ik via de Waddenzee en de Duitse en Scandinavische vaarwateren oost- en noordwaarts. Een hernieuwde kennismaking die heel goed uitvalt, een openbaring zelfs. Op het noordelijke landschap kun je op slag verliefd worden en hoe langer ik er ronzeilde, des te meer ik begreep waarom een groeiend aantal Nederlandse zeilers daarheen vaart. Steeds weer opnieuw, als door een magneet aangetrokken. Een van de prettigste dingen van het varen in de Oostzee is het ontbreken van getij – er staan nergens krachtige stromingen, alleen in smallere doorvaarten kan door windstuwning stroming ontstaan. Verder is er de uitgestrekte natuur, de ruimte en stilte, het heldere licht, de magische nachten, de veelheid aan eilanden, havens en beschutte ankerplaatsen en de rijke cultuur. De Duitse noordkust met zijn Hanzesteden, het sublieme zeil- en natuurgebied Rügen en het eilandenrijk Denemarken met 7300 kilometer kustlijn en

406 eilanden vormen een vaarwater met overzichtelijke afstanden en bijna altijd wel een landtong of eiland aan de horizon. Voor Zweden met maar liefst 220.000 eilanden geldt precies hetzelfde, maar dan nog met de mogelijkheid om langs de oogverblindend mooie scherenkusten in beschut vaarwater te zeilen, om nog maar niet te spreken over het achtste wereldwonder het Götakanaal. Ik begrijp waarom we in Nederland zo weinig Deense of Zweedse zeilers zien. Waarom zouden ze? Het mooiste vaargebied ter wereld ligt voor hun voordeur. Ik heb het nu ook ontdekt. Een late bekeerling, maar beter laat dan nooit.

Met voorbeelden als *oldschool* zeilschrijvers als H.W. Tilman, Moitessier, Tristan Jones, Maurice Griffiths, de Smeetons, maar ook Nederlandse tegenhangers als Claes en Welmoed Honig, Ben Hoekendijk, Herman Jansen, Hans Vandersmissen en Eerde Beulakker had ik zelf ook schrijf aspiraties. Naast een aantal reisboeken schreef ik de Vaarwijzers *Het Kanaal* en de *Golf van Biskaje* (de laatste niet in herdruk), nadat ik jarenlang elke uithoek en getijrivier in dat vaargebied uitgekamd had. Ik publiceerde een hele reeks artikelen voor zeiltijdschriften in binnen- en buitenland en vertaalde zo'n twintig zeilromans. Tijdens de afgelopen drie decennia bezat ik zeven verschillende zeiljachten en bezeilde de Europese kusten, met een rondje Caraïben als kers op de taart. Niet op eigen kiel maar als reisjournalist voer ik mee op de *Europa* naar Antarctica, South Georgia, Tristan da Cunha, St. Helena en Ascension. Op andere charterjachten voer ik rond in de Galapagos-archipel, de Kaapverdische Eilanden, Malta, de Hebriiden en de Orkneys. De afgelopen vijf jaar was ik bezig met mijn laatste zeiltrip naar de Oostzee. Via diverse zwerfvlieplekken waar ik de boot liet overwinteren, zeilde ik elke zomer gedurende twee maanden een traject verder, een tactiek die me zeer goed bevalt en waar ik in de toekomst een vervolg aan wil geven.

De boot waarmee ik naar de Oostzee voer, is een bijna klassiek zeiljachtje, een Engelse Westerley Centaur uit 1974, een kimkieler

van acht meter – overal het kleinste bootje met de laagste mast, maar het voldeed aan mijn behoeften. Dit was mijn voorlaatste zeilboot met de naam *Rosalie*, inmiddels opgevolgd door een gloednieuwe Noordkaper 31C.

Met dit boek hoop ik menig aspirant-Oostzee- of -waddenzeiler te inspireren mijn trage kielzog te volgen. Ik heb mijn best gedaan om een gemakkelijk navolgbare reis te beschrijven, met daarbij een veelheid aan achtergrondinformatie, vaartips, historie en natuur, tips voor uitstapjes en stedentrips, anekdotes, enzovoort. Ik zeilde voornamelijk in de zomermaanden, bij behaaglijke temperaturen en gunstige omstandigheden. Dat wens ik de lezer ook toe.

Nog iets over mijzelf, mijn geëvolueerde visie op de zeilsport en het varen in het algemeen. Eerst een bekentenis: ik ben een niet vooruit te branden atypische zeiler. Een stuk aangespoeld wrakhout dat maar niet loskomt van het strand. Iemand die alle haventjes wil bezoeken en dan het liefst ook nog het achterland, op de fiets, wandelend of met openbaar vervoer, de musea en andere bezienswaardigheden langs, of gewoon ouwehoeren in een koffiobar of café met vissers, zonderlingen of medezeilers. Ik heb eigenlijk geen zin meer in harde wind of zwaar weer. Daarvan heb ik al genoeg gehad tijdens mijn zeilcarrière. Ik gebruik die mooie, maar gevaarlijke zee om van A naar B te komen, wat mij betreft zo snel en efficiënt mogelijk. Zonder enige gêne zet ik de motor bij als het me te langzaam gaat, vanuit het adagium *'give me a flat sea and a big engine'*, dat ik ooit uit de mond van een zeilende Yank optekende. Een goede planning is van groot belang, tijdstip van vertrek en aankomst, kennis van het getij, updates van weerberichten, en bovenal geen haast. Niets is gevaarlijker dan tijdsdruk, is mijn ervaring. Ik heb die zee de afgelopen dertig jaar leren waarderen, maar ook respecteren. Daarom ben ik misschien wel zo'n *slow-sailor* geworden. Ik wacht af tot het grijze monster bedaard is, kalm en vriendelijk, in slaap gesukkeld tijdens een zomerse bries.

Dan verplaats ik me, desnoods bij nacht en ontij, en prijs mezelf gelukkig dat ik weer de weidsheid van die o zo mooie plas mag ervaren. Want als het motorgeluid wegsterft, is er immers weinig mooier dan het geritsel van het zeil in een opkomend briesje en het verlegen klinkend gekabbel van golfjes tegen de romp. Daar kan geen sonate van Bach tegenop.

1

Het Duitse wad

‘Al die tinten grijs en blauw op het stroomgerimpelde water, een verscheurd wolkendek erboven, als een aquarel waarvan de verf nog nat is. De boten lijken op het spiegelende water te zweven, als door een onmetelijke ruimte. Hoe verder de eilanden erachter, hoe losser ze van de kim liggen...’

Neef Joost scheept in. ‘Aanpakken,’ roept hij en hij smijt zijn reistas vanaf de steiger de kuip in. Daarna komen nog drie tassen met etenswaren, want Joost neemt zijn taak als culinair specialist in de kombuis serieus. Een goede kok als opstapper is natuurlijk geen slechte zaak. Ik wil in zes weken het Duitse wad van Borkum tot en met Wangerooge verkennen. De heenreis met opstappers, de terugreis solo. Twintig jaar geleden was ik hier voor het laatst, noodgedwongen en met tegenzin, toen ik door een eindeloze reeks depressies Het Kanaal niet in kwam. Nu zeil ik er juist met veel plezier naartoe, met een boot die uitermate geschikt is voor deze ondiepe wateren – alsof ik het Duitse wad opnieuw ga ontdekken. Dit wordt tevens de zeedoop voor mijn *Rosalie*, mijn zesde en op een na kleinste jachtje dat ik in de loop van dertig zeiljaren aanschafte, een Westerly Centaur van acht meter, een kimkieler.

Bij de havenuitgang van Lauwersoog draai ik mijn bootje stuurboord uit, het oostelijk wad op. Het is onstuimig weer, met felle regenbuien, west 5. Ik vaar alleen op de rolfok, want het grootzeil is me in de bochtige waddengeulen te lastig. Voor de

wind wegdraaien is nu simpel, zonder het risico van een onverwachte gijp, bovendien wordt de fok nu niet door het andere zeil afgedekt. Vijf knopen zie ik op mijn plotter, snel genoeg. Door de westenwind en lage druk is er een verhoging van het waterpeil en dat is prettig als je de drie wantijen naar Borkum wilt overbruggen. Ik leg landrot Joost uit hoe het werkt. ‘Oostvaarders hebben het voordeel dat het in Delfzijl één uur later hoogwater is dan in Lauwersoog, oftewel de vloedstroom loopt een uur langer mee, dus dat scheelt aanzienlijk. In omgekeerde richting werkt dit juist in je nadeel.’ Joost knikt. ‘Hoelang duurt het tot het eerste wantij?’ vraagt hij. Ik staar naar een boei die aardig scheef in de stroming staat. ‘Uurtje,’ gok ik.

Op korte afstand voor ons uit zeilen twee platbodems, voor de rest is het leeg op het oostelijk wad. Dit is geen drukbevaren route, zeker niet als je bedenkt dat het tussen Harlingen en Terschelling nu filevaren is. De geulen en wantijen door het Robbengat, de Zuidoost Lauwers en het Uithuizerwad zijn perfect bebakend met kleine boeitjes – in tegenstelling tot het Duitse wad vrijwel zonder prikken – en de informatie op zowel waddenkaart als elektronica loopt vertrouwenwekkend synchroon. Na ruim vijf uur over de grauwe golfjes bereiken we de Eems. Dit trekpat vanuit de Dollard vlak na de Eemshaven is breed en heeft diep water en mijn bootje slingert als een op hol geslagen paard onder een zwerk van dreigende zwarte wolken. Bij de strekdam naar Borkum giert de stroming naar buiten. Mijn onervaren zeilmaat bekent dat hij het eng vindt en gaat de boel vanbinnen bekijken. Dat komt goed uit, want ik hoor in de kajuit van alles kletteren wat niet al te zeevast staat.

Na een halfuurtje buffelen in de zware tegenstroom is het leed geleden en draai ik de rolfok weg. Je kunt in Borkum kiezen uit twee havens, de eerste specifiek voor de pleziervaart en de tweede optie is de oude marinehaven die tegenwoordig ook goede aanlegplaatsen kent. Nadeel van de laatste is de ruime haveningang, waardoor er bij harde wind wel wat deining kan doorstaan. Door een entree van roestige palen met een Duitse en Nederlandse vlag

erop draai ik de jachthaven Port Henry binnen. Niets veranderd sinds ik hier twee decennia eerder binnenvoer, zie ik tot mijn genoegen. Nog steeds dezelfde krakkemikkige steigers en het roodbakstenen restaurant met belendend havenkantoor. De havenkom wordt nog steeds gedomineerd door de twee enorme windmolens, die zachtjes zoevend de wind vermalen. Het Duitse gastvlaggetje kan in het want. Mijn bootje heeft de vuurdoop uitstekend doorstaan.

BORKUM

Borkum wordt in vergelijking met de andere Duitse eilanden vaak negatief beoordeeld. Onterecht, vind ik. Het stadje is plezierig, de zeeboulevard met muziekpaviljoen en terrassen biedt uitzicht op de tegenoverliggende lagune met zandbanken waarop een hele kolonie zeehonden ligt. De witgepleisterde, neoclassicistische hotels met namen als Hotel Victoria of Hotel Hohenzollern dateren uit 1875 toen Borkum nog een deftig *Kurort* was. De loodgrijze vuurtoren op de keileemheuvel van de centrale brink is imposant, evenals de Alte Leuchtturm. Via een eindeloze wenteltrap beklim ik de vuurtoren en vanaf de zestig meter hoge balustrade heb je een Mesdag-panoramisch uitzicht over de stad, het strand en de in de zon zinderende blauwgroene lagune. Joost is een zwaaiend stipje op het grasveld, want hij heeft hoogtevrees.

Op Borkum en de andere Duitse Waddeneilanden waan ik me soms in voorbije tijden, alsof je in een kuuroord uit de jaren 1900 wandelt, met stranden die vol staan met een- of tweepersoons rieten badkorven. Het fenomeen badgast is hier zo ongeveer uitgevonden en bestaat pas sinds begin twintigste eeuw, schoorvoetend uitgegroeid van een elitair Thalasso-publiek tot het massatoerisme van tegenwoordig. Begin 1900 werden de preutse badgasten, strikt gescheiden naar sekse, in omkleedkarretjes naar het strand gereden. Met bewakers die gluurders op afstand hielden. Er staan

nog steeds een aantal van die karretjes als memorabilia op de stranden.

Bij Ostland en op de zuidelijke Seedeich kun je duidelijk zien hoe Borkum niet eens zo lang geleden uit twee eilanden bestond. Het buitendijkse kweldergebied is schitterend en we besluiten de laatste vier kilometer naar de oostkaap te lopen, dwars door een duin/waddegebied met loopbruggetjes. Op het uiteinde wacht een eindeloos zandstand, maar ik ben meer geïnteresseerd in dat verre mastje aan de waddenzijde. Het is een lange wandeling, maar ik zal er later mijn voordeel mee doen als ik hier een ankerplaats en droogvalplek zoek.

Ik verdiep me graag in de historie van de plekken waar ik me bevind. In het lokale museum vindt men er geen doekjes om. Het Kurort-verleden van Borkum heeft een inktzwarte rand. Het eiland was in de vooroorlogse jaren een populair vakantieoord voor bruinhemden en fascisten. Uit die tijd stamde het beruchte Borkumlied. Al ruim voor 1800 werden de eerste *Badeorte* geopend, aanvankelijk alleen voor de adel en welgestelden. Vanaf ongeveer 1870 had ook de middenklasse de eilandvakanties ontdekt en minder bekende kuuroorden probeerden gasten te lokken met antisemitische reclames, zoals een jodenvrij strand of hotel. Het motief: een vakantie aan zee betekende status en juist de Duitse middenklasse was jaloers op die zogenaamde Joodse parvenu's die hier lagen te zonnebaden. De muziekkapel van Borkum speelde dagelijks in het muziekpaviljoen het Borkumlied, dat door het publiek uit volle borst werd meegezongen: *'An Borkums Strand nur Deutschtum gilt, nur deutsch ist das Panier. Wir halten rein den Ehrenschild Germania für und für! Doch wer dir naht mit platten Füßen, mit Nasen krumm und Haaren kraus, der soll nicht deinen Strand genießen, der muß hinaus, der muß hinaus!'* Bij de hotels hingen bordjes met teksten als: *'Juden und Hunde dürfen hier nicht herein!'* Relschoppers en bruinhemden trokken 's avonds langs de strandpromenade, zongen patriottische liederen en scandeerden

leuzen tegen Joodse badgasten. De autoriteiten deden wel pogingen om het antisemitisme in te dammen. In 1924 werd het zingen van het Borkumlied zelfs bij wet door de Nedersaksische rechtbank verboden, maar de politie kon niets doen als de kapel de melodie speelde. Bovendien werd dit verbod enkele jaren later alweer herzien door een andere rechtbank. Borkum, Juist, Wangeroege, Langeoog en Spiekeroog werden vaak genoemd als *'Judenfreies Kurbad'*, terwijl chiquere badplaatsen als Norderney, Helgoland en Wyk op het eiland Föhr als *'Judenfreundlich'* golden, totdat ook hier de nazivlaggen gingen wapperen.

GREETSIEL

Drie uur na laagwater zeilen we richting wantij door het goed bebakende Borkumer Wattfahrwasser. Ik zie dat er in de geul aan de oostkant van het eiland een fijne ankerplaats is, op dertig meter van het strand en met luwte van zandplaten aan alle zijden. 'Iets voor de terugweg,' roep ik tegen Joost, die geconcentreerd een van de laatste bakens in de Hornsbalje aan het ronden is. Op de Oostereems komen veel vaarroutes samen, zowel vanaf de zee als het zuidelijk wad richting Delfzijl. Wij varen pal noordoost, een voordewinds zeilrak. De spinakerboom duwt de fok naar buiten en samen met het gegijpte grootzeil maken we goede voortgang. Het is depressieweer met felle opklaringen. Al die tinten grijs en blauw op het stroomgerimpelde water, een verscheurd wolkendek erboven, als een aquarel waarvan de verf nog nat is. De boten lijken op het spiegelende water te zweven, als door een onmetelijke ruimte. Hoe verder de eilanden erachter, hoe losser ze van de kim liggen. Losgekomen van de bolling van de aarde lijkt het op een zinsbegoocheling.

De grote, met lichtgevende verf beschilderde O24-boei, een roodgroene scheidingsboei, is onmiskenbaar voor de vaarroutes vanuit Delfzijl, Juist en Norderney en Greetsiel. Wij besluiten

Een aantal afstanden door de Duitse Bocht:

- Den Helder – Thyboron 320 M, Borkum – Thyboron 200 M.
- Terschelling – Cuxhaven 151 M, Borkum – Cuxhaven 95 M, Norderney – Cuxhaven 69 M.
- Delfzijl – Norderney 41 M, Norderney – Helgoland 44 M, Helgoland – Cuxhaven 38 M.

Als je in dagtochten zeilt, zijn Lauwersoog, Borkum en Norderney en Helgoland de belangrijkste aanloophavens. Reken hiervoor drie of vier vaardagen, want het aanlopen van de havens kost veel tijd. Als je rechtstreeks van Terschelling naar Cuxhaven of Brunsbüttel zeilt, doe je er met een gemiddelde snelheid van vijf knopen ongeveer dertig uur over. Eén nachtje doorzeilen dus, en je hebt Denemarken en de Oostzee binnen handbereik.

Omdat veel zeilers een rondje Oostzee ambiëren en sommigen ook het Götakanaal op hun verlanglijst hebben staan, heb ik hiervoor een aantal afstanden op een rij gezet:

- Vanaf de Waddeneilanden via het Kielerkanaal en de Kleine Belt tot de zuidkant van het Kattegat 320 M.
- De doorvaart van de Limfjord 80 M en de oversteek van het Kattegat naar Göteborg 65 M.
- Vanaf het Noord-Oostzeekanaal via de Zweedse oostkust naar de ingang van het Götakanaal 350 M.
- Vanaf de Nederlandse Waddeneilanden via de Limfjord naar Göteborg: 430 M. Dezelfde trip via de Kleine Belt: 460 M.
- Een volledig rondje via het Götakanaal schat ik op ongeveer 1250 M. Alle genoemde afstanden zijn bij benadering en afhankelijk van de gekozen vaarroutes.

Een zeilreis naar Helgoland en de Halligen

‘Bij extreme waterstanden lopen de meeste eilanden volledig onder water en staan alleen de boerderijen op de terpen midden in de ziedende zee. Het is een bizar en verontrustend gezicht, maar het gaat al eeuwen zo...’

Nadat ik vorig jaar als waddenzeiler alle eilanden tussen Borkum en Langeoog opnieuw bezocht, inclusief de kuststrook van Nedersaksen, had ik voor dit zeilseizoen de vervolgkaarten van de Duitse Bocht gekocht. Mijn oog viel op de verste eilandengroep van het Duitse wad, vlak voor de Deense grens van Sleeswijk-Holstein, een groep van zo’n tiental eilanden, genaamd de Halligen. Een weinig bezochte hoek door Nederlandse zeilers, want lagerwal met westenwind, oftewel, zie er maar eens weg te komen. Vorig jaar zeilde ik binnen de veilige beschutting van de Duitse Waddeneilanden oostwaarts, nu wil ik buitenom naar Helgoland en via de Halligen richting Oostzee.

Ik ben benieuwd hoe mijn kimkieler zich op open zee houdt. Tot dusver heb ik mijn Westerly Centaur alleen op het wad uitgeprobeerd, maar in elke Britse getijhaven zie je deze boten wel aan een meerboei liggen of drooggevallen op de kimkielen staan, dus de zeewaardigheid is al ruimschoots bewezen. De huidige zeegaande jachten zijn allemaal groter, maar in de jaren zeventig van de vorige eeuw waren bootjes met een lengte van acht me-

ter gemeengoed, want deze waren betaalbaar voor de klant met de kleinere beurs. Een keurmeester van jachten vertelde me dat het polyester van mijn Westerly een stuk steviger is dan wat er tegenwoordig gemaakt wordt, terwijl de boot constructief ook goed in elkaar zit. Met dit scheepstype werden zelfs oceaanreizen gemaakt, al zal dat niet erg comfortabel zijn geweest. Voor mij is het ook wel spannend, want mijn vorige jachten – een Ovni en een Koopmans – waren zo'n drie meter langer, met een veel hoger vrijboord. Dat betekent in elk geval wel natter zeilen, met minder comfort en meer buiswater over mijn kop.

Zeilklaar in Lauwersoog. Er is onweer op komst, maar het weerbeeld is rustig, met een uitloper van hoge druk boven Noord-Europa. Ik ga deze zeereis van twee maanden op pad met drie opstappers, die ieder een afzonderlijk traject gaan meevaren. Mijn eerste metgezel is Amsterdamse fietsmaat Engbert, bijna twee meter lang en zo mager als een zeillat. Zeilervaring heeft hij niet en de besluitvorming laat hij aan mij over. Op zijn lengte na een ideaal bemanningslid dus. Met drie uur eb onder de kiel worden we het zeevat van Schiermonnikoog uit gezogen. Op Buienradar trekt een heftig onweer achter ons langs en urenlang slaan de moessonregens de zee plat, terwijl mijn dieseltje oostwaarts ronkt. De tegeltjeswijsheid 'Komt de regen vóór de wind, reef dan het zeil gezwind' gaat niet op. Er komt helemaal geen wind. De zee ademt rustig in en uit, met een trage, kalme cadans, als de ademhaling van een slapende reus. Boven Borkum klaart het op en ik schets Engbert de mogelijkheid om een nachtje door te varen naar Helgoland. Hij haalt zijn schouders op. Zolang ik dikke plakken ontbijtkoek met boter, soep en uitsmijters serveer, krijg ik geen muiterij. Het eiland Juist met de vorm van een afgekloven visgraat duurt de hele namiddag en als de wind wegvalt, draaien we toch Norderney binnen voor een getijstop en een hazentukje. Het valt me op hoe relaxt zo'n zeereis eigenlijk is in vergelijking met het navigeren door die kronkelende waddengeulen. Dit traject duur-

de maar zeven uur en ik ben nauwelijks moe. Als we buitenop aanmeren bij een Nederlands jacht komt de eigenaar met grote schrikogen naar buiten. Niet aanmeren, zegt hij, want hij wil om zes uur 's morgens weg! 'O, wij om halfvijf,' zeg ik. Zijn mond valt nog net niet open.

In alle vroegte steken we het Dove Tief over, raar genoeg met onverlichte boeien, totdat we op de vijftien meter-dieptelijn naar stuurboord draaien. Over een zee van olie schuift het ene na het andere Duitse eiland voorbij, totdat de wind wakker wordt. Bij de Jade 1-boei zeilen we door het wachtgebied van zeeschepen en doorkruisen haaks de scheepvaartroute, zonder enige hinder van grote schepen. Ik vind het hier eigenlijk wel rustig met grote scheepvaart, in vergelijking met de Maas- en Scheldemonding en de scheepvaartroutes in Het Kanaal.

Op het laatste traject naar Helgoland hangt Engbert over de reling en zijn oergeluiden zijn indrukwekkend. Dat komt ervan na al die ontbijtkoek, maar het lucht wel op. Mistroostig staart hij naar het snel naderende eiland. 'Net zo'n maffe rots als Ayers Rock in Australië,' mompelt hij. Het is inderdaad raadselachtig, die rode steenklomp in zee, terwijl alle omringende kusten vlak en zanderig zijn. Het eiland rijst met kaarsrechte wanden zo'n zestig meter uit de zee omhoog en je vraagt je af welke oerkrachten hier aan het werk zijn geweest. De motor komt tot leven en ik zet koers naar de gapende havenmond. De pieren met een lengte van tweehalve kilometer werden gebouwd op dezelfde manier als bij de afsluiting van de Zeeuwse wateren. Door de ondergrond en sterke stromingen kon dit niet op de gebruikelijke manier door stenen af te storten. Daarom werden er ijzeren caissons met een lengte van 25 meter gebouwd en op de juiste plaats afgezonken, waarna ze met beton werden gevuld. Een eenvoudige en efficiënte oplossing. Als we aftuigen in de voorhaven klok ik tien vaaruren vanaf Norderney. Het havenlabirint is nauwelijks veranderd sinds ik hier vijfentwintig jaar geleden voor het laatst was. Ik vind met mijn kleine Westerly een vrije box in de verenigingshaven, terwijl bij de

loopbrugsteigers de grote jachten in rijtjes van zes à zeven liggen – het grote voordeel van een klein jachtje.

HELGOLAND

We klauteren de steile rots omhoog, op weg naar het uitkijkpunt op Lange Anna, een rode rotspunt die door een speling van de natuur los is gekomen van de rest van het eiland. Het eiland is nog steeds een rommelig geheel, met een tochtige boven- en benedenstad vol taxfree drank- en tabakszaken, restaurants en toeristenapartementen, alles in een spuuglelijke naoorlogse architectuur. Maar wat er in de Tweede Wereldoorlog ook vernield werd en door duizenden bommen en granaten is omgeploegd, het uitzicht vanaf de hoge rotsen op de zee, het vlakke zanderige buureiland Düne en de krabbenscharen van havenpieren blijft schitterend. De wandelroutes over het Oberland zijn nieuw aangelegd en als je over de paden aan de westkant wandelt wacht je een verrassing. Helgoland is geliefd bij vogelliefhebbers, want het eiland is een belangrijk broedgebied. In 1991 kwam het eerste stelletje jan-vangents hierheen vanaf het Schotse eilandje Bassrock in de monding van de Firth of Forth en nu zijn er duizenden naar deze rode rots gemigreerd. Je kunt de vogels tot op één meter naderen, vlak langs het wandelpad langs de rotswanden, waarbij je hun domein toch niet verstoort. De donspluizen van de jongen met hun gorgelende gebedel om voedsel, de adulte ouders die er met hun karakteristieke ‘drruk-drruk-drruk’ omheen staan, de onderlinge balts- en vechtpartijen – het is alsof je midden in een natuurfilm staat. Op het subarctische South Georgia mocht ik op eenzelfde afstand albatrossen en hun donzige gebroed bewonderen, maar deze ervaring komt aardig in de buurt.

Omdat Helgoland midden in een drukbevaren zeegebied ligt, is het een ‘*Schutz- und Fluchthafen*’, met een vaste ligplaats voor de grootste *Seenotkreuzer Hermann Marwede* van de Duitse reddings-

brigade. Helgoland heeft geen betekenis als handels- of visserijhaven, maar is voor jachten een ideale aanloophaven, slechts 24 mijl uit de kust van Wangerooge en 38 mijl naar Cuxhaven, ver genoeg uit de maalstroom van de Elbe vandaan en een uitstekende springplank naar de Duitse en Nederlandse Waddeneilanden en de Deense westkust. Vanaf Cuxhaven, Büsum, Bremerhaven en Wilhelmshaven varen in het seizoen dagelijks veerboten op en neer. In tegenstelling tot de catamaranveerboten worden passagiers van ‘gewone’ schepen in kleine beurtschepen van en naar het eiland gebracht. Het overstappen in deze ‘*Börteboote*’ vormt een van de attracties van de dagjesmensen. Toerisme en de accijnsvrije status – Helgoland is door haar koloniale verleden geen lid van de EU – zorgen voor een gestage toeristenstroom. De verkoop van sigaretten, parfum en alcohol vormt de belangrijkste inkomstenbron voor de lokale bevolking. Als het avond wordt en de veerboten aan de horizon verdwenen zijn, keert de rust weer. Dat is het fijnste moment voor een wandeling over het fraaie Oberland.

In het museum op de Kurpromenade vind ik antwoord op de vraag over het ontstaan van het eiland: in de grote ijstijden zijn de zachtere gesteenten en zandlagen weggesleten en bleef dit hardere gesteente staan. In die tijd was Helgoland nog met het vasteland verbonden, totdat de stijgende zeespiegel het tussenliggende land wegsloeg. Door de strategische ligging, slechts 70 kilometer uit de Elbemonding, werd Helgoland een felbegeerd bezit. Vanaf de zevende eeuw werd het door de Nordfriezen bewoond en in oude geschriften wordt melding gemaakt van een bezoek van de Friese koning Radbout, die ook in Medemblik een slot liet bouwen. Monniken gebruiken voor het eerst de naam Heligoland of Heiligland, waarvan de huidige naam afkomstig is. Vanaf de twaalfde eeuw viel het eiland onder Deens gezag, met een bonte optocht van vissers, monniken, piraten en smokkelaars die hier hun heil zochten. In 1720 sloeg een stormvloed het hoofdeiland los van het ernaast gelegen Düne. Om de navigatieblokkade tegen Napoleon

kracht bij te zetten, veroverden Britse troepen in 1807 Helgoland op de Denen en voegden het als nieuwe kolonie bij het Britse Rijk. Uiteraard was dit een doorn in het oog van het opkomende Duitse keizerrijk en in 1890 werd door Reichskanzler Bismarck de overdracht van het eiland geregeld bij het Zanzibarverdrag, met een herziening van de Duitse koloniale aanspraken in Oost-Afrika als tegenprestatie. Namibië, Tanzania en Zanzibar werden als wisselgeld gebruikt bij de uitruil van dit eilandje van twee bij drie kilometer. Keizer Wilhelm II bouwde Helgoland uit tot 'Flottenstützpunkt', wat het tot het einde van de Tweede Wereldoorlog bleef. De ijsvrije vlootbasis van Hitlers Kriegsmarine bood plaats aan 26 U-boten, met een dertien kilometer lang ondergronds gangenstelsel waar ook Nederlandse krijgsgevangenen werden tewerkgesteld. Sommige delen van dit labyrint zijn nog volledig intact en te bezichtigen. In 1939 werd hier de allereerste geallieerde bom afgegooid, maar het eiland werd verder nauwelijks gebombardeerd, tot in 1945 bijna duizend bommenwerpers hun lading afwierpen. Het golvende Oberland is niet natuurlijk gevormd, zoals ik eerst dacht, maar is in feite één grote bomkrater. De Britten deden in 1947 een vergeefse poging om het eiland voorgoed op te blazen. In het oude tunnellabyrint werden 4000 torpedokoppen, 9000 dieptebommen en 91.000 granaten, in totaal 6700 ton springstof, tot ontploffing gebracht. De rookpluim van de ontploffing kwam tot een hoogte van negen kilometer en Helgoland schudde op zijn grondvesten, maar in zee wegzinken deed het eiland niet, tot chagrijn van de Britse bommenexperts. In 1952 werd het aan Duitsland teruggegeven en mocht ook de geëvacueerde bevolking terugkeren. De vuurtoren werd in hetzelfde jaar gebouwd. De reikwijdte van de lichtstraal bedraagt 42 zeemijl, zodat je het licht in heldere nachten tot aan de Nordfriese eilanden kunt zien.



BOVEN: In de Zweedse scherenkust kun je je hele leven zeilen, maar nog altijd onbekende ankerplaatsen vinden.

ONDER: Een droomplek voor veel zeilers: Nyhavn in Kopenhagen.