



Vaartochten
door Europa
op een Linssen-jacht



Wat kunt u allemaal doen met en beleven op een Linssen-jacht?



Linssen-klienten varen met hun jachten door geheel Europa. Lees interessante verhalen over hun belevenissen tijdens hun reizen. Vaar met hen mee en maak kennis met de watersport of doe inspiratie op voor uw eigen toekomstige reizen. Wilt u over binnenwateren, rivieren en kanalen varen, door de Bourgogne in Frankrijk, Friesland in Nederland of over de uitgebreide wateren bij Berlijn? Of vaart u liever langs de kust, of langere afstanden over bijvoorbeeld de Noordzee, Middellandse Zee, Oostzee of Adriatische Zee? Het is allemaal mogelijk op uw Linssen-jacht.

Deze artikelen zijn gepubliceerd in het Linssen Magazine, een magazine dat 2x per jaar wordt toegestuurd aan Linssen-eigenaren en geïnteresseerden.

Uw familie Linssen

Inhoudsopgave

Travel stories

Bodensee - Wenen - Parijs (deel 1).....	6
Bodensee - Wenen - Parijs (deel 2).....	12
De "Quiche-Lorraine-tour" met Delfin (deel 1)	16
De "Quiche-Lorraine-tour" met Delfin (deel 2)	21
Grüezi Holland	25
Winterwonderland.....	28
De Bourgogne is een heerlijke streek.....	31
Denemarken: de archipel van grote en kleine eilandjes.....	35
Vier mannen en een boot.....	41
Kroatië: één van de mooiste vaargebieden van Europa.....	47
Noorwegen; een indrukwekkend vaargebied	51
Het kan toch geen toeval zijn	58
Een vaargebied voor natuur- en cultuurliefhebbers	62
Op ons eigen jacht half Europa door	67
Met boot en camera onderweg in Nederland.....	73
Koude droomreis naar Zweden.....	79

Een reis langs de Dalmatische kust	87
Varen in Nederlands en Belgisch Limburg	94
Eilanden en een kanaal. Een zomer in Noorwegen	100
Een zomer op het Grevelingenmeer	106



Na ruim twintig jaar als zeilers te hebben doorgebracht op de Bodensee, willen we Europa nu leren kennen via de talrijke waterwegen. Na een proefvaart op de binnenwateren van en rond Berlijn en een bezoek aan de werf in Maasbracht, waar we onder de indruk zijn van de moderne productietechnieken, besluiten wij opdracht te geven voor de bouw van een nieuwe Linssen Dutch Sturdy 320 AC. Dit schip is geschikt voor de omstandigheden op de Bodensee en voor grote toertochten door Europa.



Bodensee — Wenen — Parijs (deel 1)

Wij kennen Europa vanaf de snelweg. Nu verkennen wij het vanaf het water.

TEKST EN FOTO'S SABINE EN WOLFGANG RÖSEL

Dankzij haar afmetingen kunnen we in de meeste havens een ligplaats vinden. Dankzij haar diepgang kunnen wij de meeste kanalen bevaren, en dankzij de verkorte mast, die voor een doorvaarhoogte van 3,45 zorgt, kunnen we onder bijna alle Franse kanaalbruggen door, enkele uitzonderingen daargelaten. En bovendien is het een heel mooi schip! Twee zomers lang testen wij onze Linssen (die wij ZINFANDEL hebben gedoopt) uit op de Bodensee. Wij laten door de vakkundige en ervaren Linssen-werf van Monika en Fredy Blust (met wie wij inmiddels goed zijn bevriend) in het Zwitserse Romanshorn nog enkele nautisch-technische aanpassingen maken om het schip optimaal aan te passen voor de bin-

Grand Canal d'Alsace / Kaiserdome

In 2006, de woensdag na Pasen, wordt onze ZINFANDEL per dieplader naar Bazel aan de Rijn vervoerd. Kraangewicht 12 ton. Drie dagen om ons klaar te maken voor de tocht, levensmiddelen in te slaan, enzovoort.

Vanaf Rijn-km 170 varen we via het Franse Grand Canal d'Alsace eerst naar Breisach, dan via het Canal de Colmar naar Colmar, de hoofdstad van het département Haut-Rhin, vervolgens via het Grand Canal d'Alsace en vanaf Rhinau via het Canal du Rhône au Rhin Nord naar Straatsburg. Via de Bovenrijn varen we vanaf km 352 weer Duitsland in.

Speyer, Worms en Mainz, de drie steden van de Duitse Kaiserdome aan de Oberrhein. De geschiedenis van Worms is getekend door een zwaar bombardement in februari 1945, enkele weken voor het einde van de oorlog. Dit bombardement verwoestte vrijwel de gehele stad. Na Worms gaat de reis verder door het groene rivierlandschap, waarna we vervolgens via het drukke industriegebied van Mannheim en Ludwigshafen weer de stille rietlanden van de oude rivierarmen van de Rijn bereiken, waar we zeer aangename ligplaatsen vinden. Bij Rijn-km 525 leggen wij enkele dagen aan in de haven van Rüdeshheim. Vervolgens varen wij verder stroomopwaarts met een snelheid van ongeveer 8 km/uur. Onze boot, een waterverplaatser, bereikt (met circa 2200 toeren/min.) een snelheid van 13,5 km/uur tegen de stroming in. Stroomafwaarts bereikten wij eerder een snelheid van 20 km/uur.



"...Pittoresk uitzicht: Sulzfeld am Main..."

nenwateren. De rest van de tijd verdiepen wij ons in de Rijnatlas, ontelbare reisgidsen en waterkaarten.

Hoogwater / Götz von Berlichingen

Wij varen verder in de richting van de Neckar. Wij maken een tussenstop in het natuurgebied van de Lampertheimer Altrhein, en varen vervolgens verder naar de Neckar. In Heidelberg worden we begroet met kasteelverlichting en vuurwerk. Het indrukwekkende kasteel met zijn kasteeltuin

was ooit een belangrijk ontmoetingscentrum van de machtingen van Europa; in 1689 werden het kasteel en de tuin echter in opdracht van Lodewijk XIV door General Mélac verwoest. Nu is er nog slechts een romantische ruïne over. Stroomopwaarts naar Zwingenberg. Regen, wind, kou. We worden verdreven door het sterk stijgende water. Het hoogwater komt steeds dichterbij. Het waterpeil van de Neckar overschrijdt de grens van 2,6 m. Noodgedwongen zoeken wij een ligplaats net boven de Rockenau-sluis. Voor de hele Neckar wordt de scheepvaart vanwege het hoogwater stilgelegd. Naast ons liggen enkele binnenschepen. Wanneer het scheepvaartverbod wordt opgeheven, varen met een tegenstroom van soms zelfs wel 7 km/uur (dit is hoogst zelden; normaal is dit slechts 1 km/uur) stroomopwaarts naar Hassmersheim, het historische 'schippersdorp' aan de Neckar. In het scheepvaartmuseum is veel te vinden over de geschiedenis van de scheepvaart op de Neckar. We brengen een bezoek aan de Homburg van de historische Götz von Berlichingen.

Verder naar Heilbronn, ooit een van de belangrijkste handelshavens langs de Neckar vanaf Mannheim. De oude binnenstad werd in 1944 in de laatste oorlogsmaanden volledig verwoest door geallieerde vliegtuigbommen. In Marbach, de geboorteplaats van Friedrich Schiller, bevindt zich het nieuwe museum voor moderne kunst. Bij Plochingen berei-

ken wij bij km 201,5 het einde van het bevaarbare gedeelte van de Neckar. Wij bereiken dit punt op 10 juni 2006. Wij geven een saluut: de kurk van een sekt brut nature van Geldermann in Breisach, die de reis tot op dat moment onderin het schip gekoeld heeft doorgebracht, knalt de ruimte in.

Vervolgens gaat het stroomafwaarts tot Mannheim, daarna op de Rijn weer stroomopwaarts en tegenover Mainz, bij de Mainspitz, gaan we de Main op. Wij sturen aan op de haven van Yachtclub Miltenberg, waar we een ligplaats hebben gereserveerd. De jachtclub heeft een splinternieuw, tegen hoogwater beschermd clubhuis. Bovendien is de technische service uitstekend en biedt de haven een fantastisch uitzicht over de oude binnenstad en burcht. Hier blijven we vier weken. Tijdens ons verblijf is er op een juli-avond een geweldig onweer. De valwinden die vanuit het Odenwald het Maindal in waaien, zijn zo sterk dat er tegen de stroom in golven met witte schuimkoppen ontstaan.

Na Lohr en Würzburg bereiken we bij Bamberg het einde van de bevaarbare Main.

Alle plaatsen in het Maindal die we voor langere of kortere tijd bezoeken, bieden een rijke schakering aan waardevolle cultuur. Middeleeuwse stadsmuren met imposante torens, barokke kerken, gotische kapellen, indrukwekkende raadhuisen, grandioze landgoederen, uitgestrekte parken en

"...Bamberg: het einde van de bevaarbare Main..."



middeleeuwse vakwerkhuisen. Ontelbare andere monumenten en musea laten zien dat deze streek een bewogen maar tegelijkertijd bloeiend verleden heeft. Op veel plaatsen zijn fraaie kunstschaten te bewonderen.

Main-Donau-kanaal / Ludwig-Donau-Main-kanaal / Fossa Carolina

De bovenstaande kanalen zijn drie waterbouwkundige werken om een bevaarbare verbinding tussen de Rijn en de Donau tot stand te brengen. Bij Bamberg varen we het Main-Donau-kanaal op. Dit is geschikt voor schepen tot 2500 ton. Tot de aanleg van dit kanaal vormde het Ludwig-Donau-Main-kanaal van 1846 tot 1950 de verbinding tussen de twee Europese rivieren, maar dit was slechts geschikt voor schepen tot 127 ton. Op sommige plaatsen zijn nog resten van dit kanaal te zien. Een waterbouwkundig meesterstuk uit de middeleeuwen wordt gevormd door de Fossa Carolina (ook wel Karlsgraben genoemd), in de buurt van Weißenburg. Hier heeft Karel de Grote getracht om in 790 tussen Altmühl en Rezat een scheepvaartkanaal tussen de twee rivieren aan te leggen, iets wat uiteindelijk nooit is gelukt.

"...Römertor Carnuntum..."



In Forchheim en Nürnberg blijven we wat langer, om een beeld te krijgen van de ontwikkeling die deze steden hebben doorgemaakt. Beide steden bezitten sinds 1846 een scheepvaartverbinding en hebben als gevolg daarvan een sterke industriële ontwikkeling doorgemaakt. Het huidige Main-Donau-kanaal verlaat na Nürnberg de route van zijn voorganger, en pakt deze pas weer op vanaf Berching, waar het bij Diefurt in het pittoreske dal van de rivier de Altmühl uitmondt, en vandaar naar Kelheim loopt. In Berching en in Beilngries maken we een stop en fietsen in een heerlijk zonnetje door de velden, waarbij we natuurlijk ook regelmatig de tijd nemen voor een gastronomische pauze, want tenslotte zijn we wel in bierland Beieren.

In Kelheim, op de plaats waar de Donau en de Altmühl samenkomen, vierten wij in de oudste weißbierbrouwerij van Beieren het einde van het eerste jaar van onze Euro-tour. ZINFANDEL overwintert in de winterberging van de jachthaven Saal aan de Donau.

Tour 2006

Steden: Basel, Breisach, Colmar, Straßburg, Heidelberg, Esslingen, Rüdeshheim, Wiesbaden-Schierstein, Miltenberg, Würzburg, Bamberg, Saal

Aantal dagen aan boord: 148

Aantal gevaren km: 1.843

Aantal gevaren uren: 266

Aantal sluizen: 148

Aantal havens/ligplaatsen: 50

Hoeveelheid diesel: 1162 liter

2007: Castra Regina / Castra Batava / Vindobona

Van Regensburg ('Castra Regina') tot Deggendorf is er over een traject van ongeveer 90 km geen enkele jachthaven. Boven de Straubing-sluis brengen wij daarom de nacht door op de wachtplaats voor de pleziervaart. Onze reis voert langs Deggendorf en Passau ('Castra Batava'), waar wij enige tijd doorbrengen om uitstapjes aan wal te maken. Vervolgens varen wij verder naar Schlögen in Oberösterreich, waar de Donau zich slingerend een weg door het landschap baant. Wij vervolgen met harde tegenwind en aanhoudende regen onze weg naar Grein in de Strudengau. In slot Grein bevindt zich een scheepvaartmuseum. Omdat de Donau tegenwoordig door middel van stuwen wordt geregeld, hebben de eens zo gevreesde nauwe doorgangen en passages met de verraderlijke draaikolken en rotsen in deze bocht van de Donau hun gevaar verloren.

"...Cochem aan de Mosel..."



Wij varen de Nibelungengau door en leggen aan in de haven van Luberegg/Emmersdorf. Vandaar gaan we op de fiets naar Stift Melk, het beroemde Benedictijnenklooster dat op de steile Donau-oever aan de overkant ligt. Voor ons ligt de Wachau, die doet denken aan het Middenrijndal. Deze streek is uitgeroepen tot Unesco werelderfgoed. Op weg naar Krems noteert Sabine dat de reis tussen Donau-km 2035 t/m 2005 ons precies 88 minuten heeft gekost, ondanks de sterke tegenwind. ZINFANDEL loopt tussen de 7,2 en 7,6 knopen bij 2200 toeren/min., waarbij er soms sprake is van zeer sterke golfslag in nauwe en kronkelige passages. Maar de Sturdy en haar bemanning laten zich niet van hun apropos brengen.

Na Krems en een kort verblijf in Tulln, dat is gebouwd op de plaats waar ooit de Romeinse burcht 'Comagenis' stond, zoeken we een ligplaats in de jachthaven Kuchelau in de buurt van Wenen. We bevinden ons in een uitloper van de Oostenrijkse Kalkalpen, aan de voet van de Leopoldberg.

Wenen – Bratislava – Wenen / Carnuntum

Na ons te hebben gelaafd aan de cultuur van Wenen (in het Keltisch 'Vindobona'), hoofdstad van het voormalige Oostenrijks-Hongaarse keizerrijk aan de Donau, gaan we



"...Forchheim aan het Main-Donau-Kanaal..."

op weg naar Bratislava, de historische kroningsstad van de Donaumonarchie en de huidige hoofdstad van Slowakije.

De oude stad van Bratislava, voor zover deze niet is verwoest door de verschillende oorlogen of door de bouw van infrastructuur en woonkazernes ten tijde van het socialisme, is een toeristische trekpleister die ontelbare bezoekers vanuit de hele wereld trekt. Wij vinden een ligplaats in bassin 4 bij 'Milan', de in heel Europa geroemde jachthavenexploitant. In het historische operagebouw genieten we van 'Nabucco' in de oude Philharmonie van 'Orfeo ed Euridice'. De

terugkeer naar Wenen neemt door de sterke stroming (9,13 km/uur) twee dagen in beslag en zorgt ervoor dat ons dieselverbruik verdubbelt. Toch zijn we tevreden over het tempo, want ZINFANDEL vaart met rustig ronkende Volvo gestaag stroomopwaarts, af en toe ingehaald door de draagvleugelboten die onderweg zijn tussen Wenen en Bratislava. Er is weinig vrachtverkeer en slechts enkele rondvaartboten. We maken bij Orth een tussenstop in de uiterwaarden van de Donau, waar het rad van een gereconstrueerde historische Donau-scheepsmolen draait.

We varen tegen de stroom in verder naar Wenen, waar we aanleggen in de nieuwe jachthaven van Wenen, niet ver van de Prater. We nemen de S-Bahn naar het Romeinse kasteel Carnuntum bij Petronell – ooit het grootste en belangrijkste legerkamp van de Romeinen aan de Donau. Van daaruit varen we verder de Donau op in de richting van Krems. Daar ligt op een verhoging tegen de steile Donau-oever het Benedictijnenklooster Göttweg. Dit klooster is interessant vanwege de rol die het speelde in de Middeleeuwen.

Onze 30 km lange tocht stroomopwaarts door de Wachau naar Melk duurt 5 uur; hetzelfde traject kostte ons stroomafwaarts maar 1,5 uur. Snelheid: 6,03 km/uur. Via Grein en Au bereiken we Linz, waar we niet alleen van de cultuur maar ook van de beroemde Linzer Torte genieten. Het is hoogwater, wat ons doet besluiten in de haven te wachten tot het hoogste punt voorbij is. Via de actuele waterstanden op internet is de ontwikkeling van de afvoerpiek goed te voorspellen. Onderweg zien we in het bruine rivierwater een grote boom met wortels en al. Aan de stam zit met een ketting een half gezonken praam vast. Dit soort drijfval maakt hoogwater gevaarlijk.

Muskatzinen / Meterbratwurst / Constantijn de Grote

Via het Main-Donau-Kanal (dit keer in noordelijke richting) komen we weer bij de Main.

De jachthaven van Wipfeld dient als uitvalsbasis voor een fietstocht naar de kerk 'Maria im Weinberg' en naar Volkach. Van Mainstockheim fietsen we naar Dettelbach, waar ze de beroemde 'Muskatzinen'-koekjes bakken. Ook maken we een stop in het Middeleeuwse wijndorp Sulzfeld, want we willen de befaamde 'Meterbratwurst' niet aan onze neus voorbij laten gaan. Vanuit Ochsenfurt maken we een uitstapje naar de historische begraafplaats in Mainbernheim. Cultuurdagen in Würzburg. Scheepvaartmuseum in Würth. Terug op de Rijn.

Na een stop in Rüdesheim gaat de reis verder over de Rijn: door het 'Binger-Loch', langs de Loreley naar St. Goar en van daaruit bij Lahnstein het Lahndal in. Eerst naar Bad Ems, waar de Romeinse Limes de Lahn kruiste. Hier, op de grens tussen het Taunus-gebied en het Westerwald, is de koelte van de herfst al voelbaar. Het thermaalwater van het voormalige 'Kaiser- und Fürstenbad' warmt ons

weer op. Vervolgens varen we verder over de Rijn naar Ehrenbreitstein. Daar bevindt zich aan de voet van de imposante vesting het zeer interessante Rijn-museum, dat veel informatie biedt over de geschiedenis van de scheepvaart op de Rijn. In Koblenz (Romeins: 'Confluentes') bezoeken wij het Mittelrhein-museum.

Wij varen om de Duitse Eck heen, de Moezel op. Na Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach en Bernkastel-Kues bereiken wij Neumagen, dat sinds de vondst van de beroemde Romeinse grafsteen met het wijnschip als oudste Duitse wijnstad geldt. Ten slotte lopen we de jachthaven Schweich in de buurt van Trier binnen. Daar brengen wij de ZINFANDEL aan wal om de winter door te brengen bij Linssen-vertegenwoordiger Kreuzsch. Maar niet nadat we een bezoek hebben gebracht aan de Duitse cultuurstad Trier, die werd gebouwd op de Romeinse fundamenten van de 'Augusta Treverorum'. De fantastische tentoonstelling 'Constantijn de Grote' vormt de waardige afsluiting van ons tweede Euro-tourjaar.

(wordt vervolgd)

Tour 2007

Steden: Saal, Passau, Wenen, Bratislava, Wenen, Deggen-dorf, Nürnberg, Frankfurt, St. Goar, Koblenz, Bad Ems, Trier

Aantal dagen aan boord:	168
Aantal gevaren km:	2.052
Aantal gevaren uren:	257
Aantal sluizen:	111
Aantal havens/ligplaatsen:	57
Hoeveelheid diesel:	1.603 liter



De auteurs Sabine en Wolfgang Rösel. Beide gepensioneerde architecten, leven sinds 2006 's zomers op het water en zijn met hun Linssen Dutch Sturdy 320 AC ZINFANDEL bezig met een rondje Europa om vanaf de binnenwateren de sporen van culturele, sociale en technische ontwikkelingen langs rivieren en kanalen te onderzoeken. Wolfgang Rösel schrijft een boek over de tocht en de verworven inzichten.

Op de route Bodensee - Wenen - Parijs waren zij in drie jaar 417 dagen aan boord, legden zij een afstand af van 5.000 km, draaide de motor 766 bedrijfsuren en verbruikte deze 3.330 l diesel. In totaal deden zij 150 havens of ligplaatsen aan en passeerden zij 692 sluizen. Over het vervolg van de route later meer.



In de vorige uitgave van *Serious Pleasure* kon u het verslag lezen van de eerste twee etappes van onze reis met ZINFANDEL, onze Linssen Dutch Sturdy 320. In 2006 namen wij haar mee van Basel naar Saal, een trip van ruim 1.800 kilometer. De tweede etappe, in 2007, ging via de Donau naar Bratislava en weer terug, waarna we ZINFANDEL veilig in de winterstalling bij Linssen-vertegenwoordiger Kreuzsch aan de Moezel in Schweich bij Trier achterlieten. Trier vormde in 2008 het startpunt van onze derde etappe.



Bodensee - Wenen - Parijs (deel 2)

De etappe van Trier naar Parijs

TEKST EN FOTO'S SABINE EN WOLFGANG RÖSEL

Moezel / Canal des Vosges / Saône

Tot nog toe kenden wij het Duitse dal van de Moezel tussen Koblenz en Trier uitsluitend als een diep ingesleten traject vol bochten tussen Hunsrück en Eifel, omzoomd met bossen en wijnranken op steile hellingen. Nu wordt het dal waardoor we varen steeds breder. Tot aan de Franse grens



"...Canal des Vosges..."

varen we langs uitgestrekte wijngaarden op de zonzijde van de glooiende hellingen. In Schwebsange maken we onze eerste stop. De dieselprijs is hier erg gunstig, dus gooien we de tank tot aan het randje vol. Vervolgens varen we langs Schengen op het drielandpunt tussen Duitsland, Frankrijk en Luxemburg. In Metz vinden we een fantastische ligplaats, midden in het stadscentrum. De scheepvaart maakt hier gebruik van de gekanaliseerde Moezel die naast de oude, niet-bevaarbare rivierbedding loopt. We varen voorbij aan enorme baggerschepen die worden gebruikt voor de grootschalige grindwinning. In Nancy, de voormalige hoofdstad van Lotharingen, blijven we wat langer hangen. De historische stad maakt veel indruk op ons. Met name het beroemde Stanislasplein is erg indrukwekkend. Het oude stadje Toul, dat in de 17e eeuw door bouwmeester Vauban is versterkt met wallen en schansen, is onze laatste stop op de Moezel voordat we in Neuves-Maisons het einde van het bevaarbare deel van de rivier bereiken (392,8 kilometer vanaf Koblenz). Tijdens onze reis door het industriegebied van Lotharingen zijn overal de sporen te zien van de in verval geraakt staalindustrie.





"...Place Stanislas in Nancy..."

Canal des Vosges

Bij het dorp Richardménil zoeken we onze eerste ligplaats op het Canal des Vosges. De tocht gaat omhoog tot 360,57 meter boven NAP. Langs het kanaal, dat pas tussen 1874 en 1882 werd aangelegd en dat ons door een bosrijk landschap voert, liggen talrijke voormalige smederijen. Wij leggen aan in de mooie jachthaven van Épinal, het stadje dat vroeger beroemd was om zijn behang en prenten. Het Musée de l'Image bezit een collectie van 23.000 prenten en houtsneden. Deze werden ook wel de 'voorgangers van het stripboek' genoemd en werden hier vanaf 1796 gedrukt. De laatste stop langs het Canal des Vosges is de nieuw aangelegde marina in Corre, waar het Canal des Vosges samenkomt met de Saône.

Saône

De Saône, in het begin niet veel breder dan een kanaal, wordt steeds breder en gaat over in een rivier die traag

door een wijds en open landschap stroomt dat soms wordt onderbroken door dichte ooibossen. We lopen St. Jean de Losne binnen waar het Canal de Bourgogne begint. Hier is de grootste 'Port de Plaisance' van de Franse binnenwateren gevestigd. St. Jean de Losne is tevens een belangrijk verkooppunt voor gebruikte boten en péniches tot 38 m. De eigenaren komen merendeels uit Zwitserland, Groot-Brittannië, de VS, Nieuw-Zeeland of Canada. Ook ontmoeten we veel zeilers die met gestreken mast op weg zijn naar de Middellandse Zee.

Canal de Bourgogne / Grand Cru's

Wij blijven enige tijd aangemeerd liggen aan de kade van de oude haven van Dijon en nemen de tijd om de musea en de oude stad grondig te verkennen. Wij bezoeken het moederhuis van de cisterciënzerorde in Citeaux en de Grand Cru-wijngaarden rondom Nuits-Saint-Georges aan de Côte d'Or. ↵

"...fascinerend stadscentrum van Auxerre..."





"...Eén van de 189 sluisen van het Canal de Bourgogne..."

De talrijke en deels zeer goed onderhouden kerken, kloosters, burchten en kastelen waar wij langs varen, geven ons een goede indruk van de levensstijl vol pracht en praal die de geestelijkheid en de adel er in de late middeleeuwen op na hielden.

Het 242 km lange Canal de Bourgogne, aangelegd tussen 1783 en 1833, voert ons door een deels dicht bebost berglandschap naar de waterscheiding op een hoogte van 378 m boven NAP, waarna we door de 3.333 meter lange tunnel varen en aanleggen in Pouilly-en-Auxois. Daar is in het informatiecentrum 'Cap Canal' veel informatie te verkrijgen over de aanleg van het kanaal, nu meer dan 200 jaar geleden. Hiermee hebben wij nu de drie hoogste kanalen van Europa 'overwonnen': naast het Canal de Bourgogne ook het Canal des Vosges (360 meter boven NAP) en het Main-Donau-kanaal (406 meter boven NAP). Het Canal de Bourgogne wordt vanwege de 189 sluisen en de - helaas - over het algemeen slechte toestand van de infrastructuur nog door weinig schippers gebruikt. En dat is jammer, zeker gezien de mooie landschappen waar we doorheen varen. Op sommige dagen komen we geen enkel schip tegen, soms drie op een dag. Door de grote hoeveelheid waterplanten en rondrijvende rommel raakt ons koelwatersysteem geblokkeerd. Hoewel wij het euvel gelukkig zelf kunnen verhelpen, horen we ook verhalen van vergelijkbare, deels ernstigere storingen bij andere schippers.

Yonne / Canal du Nivernais / Train de bois

In Laroche-Migennes bereiken we de Yonne, die we stroomopwaarts bevaren tot in Auxerre. Ook hier blijven we langer vanwege de rust die uitgaat van de middeleeuwse oude stad,

de kathedraal St. Étienne en het klooster Saint Germain. Wij verlaten Auxerre en varen het Canal du Nivernais op dat we, vanwege de geringe diepte, slechts tot Clamecy kunnen bevaren. Clamecy, dat ligt aan de rand van de dichte bossen van de Morvan, was ooit een bloeiende stad dankzij de handel in brandhout met Parijs. De Parijzenaars verstookten in die tijd jaarlijks één miljoen kubieke meter hout. Dat hout werd vanuit Clamecy op vloten (zgn. train de bois) stroomafwaarts over de Yonne getransporteerd. Na 1850 kwam door de komst van steenkool en de spoorwegen een einde aan deze bloeiperiode.

Verder gaat de reis, stroomafwaarts over de Yonne via Joigny naar Sens. Sens is de geboortestad van de beroemde bouwmeester Willem van Sens, die de monniken in het Engelse Canterbury leerde om stabiele gotische bogen te bouwen.

Île de France

We verlaten Bourgondië en bereiken de regio Île-de-France. In Montereau, veilig aangemeerd aan de aanlegsteiger onder een ruitersstandbeeld van Napoleon, beleven we in een pikzwarte nacht een ongewoon heftig onweer en hoge golven met schuimkoppen. We vervolgen onze reis over de Seine naar Parijs. Nadat we eerst door een uitgestrekt industriegebied en enkele voorsteden zijn gevaren, bereiken we de binnenstad. Na het passeren van de sluis die ons van de Seine op gelijke hoogte met de jachthaven brengt, bereiken we met ZINFANDEL tenslotte de Port de l'Arsenal aan de Place de la Bastille.

We zijn in Parijs!





De auteurs Sabine en Wolfgang Rösel. Deze twee gepensioneerde architecten leven sinds 2006 's zomers op het water en zijn met hun Linssen Dutch Sturdy 320 AC ZINFANDEL bezig met een rondje Europa om vanaf de binnenwateren de sporen van culturele, sociale en technische ontwikkelingen langs rivieren en kanalen te onderzoeken. Wolfgang Rösel schrijft een boek over de tocht en de verworven inzichten.

Op de route Bodensee - Wenen - Parijs waren zij in drie jaar 417 dagen aan boord, legden zij een afstand af van 5.000 km, draaide de motor 766 bedrijfsuren en verbruikte deze 3.330 l diesel. In totaal deden zij 150 havens of ligplaatsen aan en passeerden zij 692 sluizen.



Tour 2008

Steden: Trier, Metz, Nancy, Corre, St. Jean de Losne, Dijon, Tonnere, Auxerre, Clamecy, Sens, Parijs

Aantal dagen aan boord:	100
Aantal gevaren km:	1.105
Aantal gevaren uren:	243
Aantal sluizen:	433
Aantal havens/ligplaatsen:	61
Hoeveelheid diesel:	565 liter



« ...Port de l'Arsenal, Paris... »

In de hoofdrol staat Delfin, een Linssen Grand Sturdy 29.9, waarop we twee heerlijke weken hebben doorgebracht en de "Quiche-Lorraine-tour" hebben gevaren. De bijrollen zijn voor de kapitein en zijn vrouw. "Ken jij de paalsteek?", vroeg de kapitein in februari 2009 aan zijn aanstaande scheepsmaat.



De "Quiche-Lorraine-tour" met 'Delfin' (deel 1)

Twee kanalen, twee rivieren en drie landen

Tekst en Foto's Anette Leistenschneider en Ralf Deimel

En zo begonnen de voorbereidingen voor onze twee weken lange boottocht, die wij van medio juni tot begin juli 2009 vanuit de Osthafen in Saarbrücken zouden gaan maken. Dat wil zeggen, eerst begon de vrouw aan de zijde van de kapitein met haar voorbereidingen: in de weken die volgden moest ieder snoer, touw of koord dat zij in handen kreeg, in een paalsteek worden gelegd. Al snel werd ze gegrepen door de ambitie om deze knoop nog met de ogen dicht te kun-

nen leerden toen dat men onze tocht over het Saarkanaal, het Marne-Rijn-kanaal, de Moezel en de Saar ook wel de 'Quiche-Lorraine-tour' noemt. Banzhafs boek was voor ons de hele reis een trouwe en betrouwbare bondgenoot.

Deze reis ging door het geboorteland van het scheepsmaatje, maar dan vanuit een heel ander perspectief dan vanaf de fiets, lopend of met de auto. Kortom, een prachtig idee!

Mademoiselle Delfin

Al snel had de kapitein een verhuurder gevonden die vier mooie schepen kon aanbieden. De familie Schönberger uit Saarlouis in het Saarland, eigenaar van Yacht Charter Holiday Tours heeft ons van meet af aan met raad en daad bijgestaan, dus daarom willen wij hem op deze plaats nog eens hartelijk bedanken. De kapitein en zijn scheepsmaat spraken in april af met de heer Schönberger in de jachthaven in Merzig om zijn schepen te bekijken en een proefvaart te maken. En meteen werden beiden verliefd. Nee, niet op elkaar (dat waren ze al), maar op een andere vrouw, die er zo charmant en aantrekkelijk bij lag dat wij onmiddellijk besloten tot een ménage à trois met mademoiselle DELFIN. Mademoiselle Delfin is een Linssen Grand Sturdy 29.9, bouwjaar 2007, beeldschoon en in menig opzicht een waar pareltje. Om alvast een voorproefje te nemen, maakten de kapitein en de Delfin een kleine proefvaart. En het boterde meteen fantastisch tussen de schipper en het schip, vooral omdat mademoiselle Linssen zo licht manoeuvreerbaar was. Het schip voer doelbewust de smalle haveningang uit de Saar op en legde vervolgens soepeltjes aan de kademuur aan. Vervolgens werd er ondanks de beperkte ruimte moeiteloos gewend en keerden schipper en schip tevreden terug in de jachthaven, waar de Linssen weer rustig achterwaarts in haar kleine box gleed.

De kapitein kon niet uit over de perfecte vaareigenschappen van de Linssen 29.9, de snelle manier waarop zij reageerde, haar wendbaarheid en het gelijkmatige en consequente vaargedrag. En dus keken we elkaar alleen maar aan en hoefden niet verder na te denken. Samen met deze jongedame wilden wij onze tocht over 400 km, met 86 sluizen, twee tunnels, een scheepslift, door twee kanalen, twee rivieren en drie landen maken.



"...Mademoiselle Delfin..."

nen maken als je haar 's nachts wakker zou maken. En het duurde dan ook niet lang of ze kon de paalsteek, mastworp, achtknoop of hoe ze allemaal ook mogen heten, in een handomdraai maken.

De Sauerkraut-tour

"Wil je met mij de Sauerkraut-tour maken?", vroeg de kapitein een paar weken later. De Sauerkraut-tour? Jazeker, de Sauerkraut-tour! De kapitein werd meegesleept door de enthousiaste reisverslagen op internet waar deze vaartocht door het Saarkanaal, het Marne-Rijn-kanaal (met een uitstapje naar Saverne), de Moezel en de Saar wordt beschreven. Nu gingen we op zoek naar nog meer literatuur. De kapitein had het jaar ervoor al op de Main gevaren, waarbij de gids van Wolfgang Banzhaf een belangrijke reisgenoot was. Nu pasten wij zijn boek echter toe op 'ons' gebied



En nu werd het pas echt spannend: het reisschema moest worden gemaakt. Hoeveel kilometer zouden wij per dag af kunnen leggen? Hoeveel tijd moesten we inplannen voor het schutten? In welke steden zouden we een havendag kunnen inlassen? Wanneer moesten we proviand inslaan en vers water? Was onze oorspronkelijke planning realistisch? Vragen, vragen en nog eens vragen. En de heer Schönberger beantwoordde ze allemaal even geduldig en gaf de nodige aanwijzingen en tips.

De eerste sluis

De vertrekdatum van 22 juni kwam steeds naderbij. En onze voorpret groeide met de dag. Nog één keer op vaste wal slapen – en dan is het eindelijk zover.

We vertrekken op een maandagochtend. De heer Schönberger wacht ons op in de jachthaven in Saarbrücken en loopt samen met de kapitein en zijn crew nog een keer alles na waaraan tijdens de reis moet worden gedacht.

Het weer is perfect op deze eerste dag. De zon schijnt, maar is gelukkig ook niet gloeiend heet, de wind is nog wat frisjes. Hij zal later, op momenten dat we dat niet kunnen gebruiken,

niet kunnen gebruiken, nog flink aanwakkeren, namelijk bij het in- en uitvaren van sluisen of bij het aanleggen in havens. Maar op dit moment gaan Ralf en zijn ‘eerste matroos’ Anette (later zal ze ook fungeren als eerste sluismaatje, eerste stootwilgooister, eerste aanlegster, eerste trossenlosgooister, eerste trossenvastmaakster en eerste kokkin) en op deze dag ook de extra ‘matroos’ Werner aan boord van hun fraaie jacht. Eindelijk het water op, op weg naar direct al de eerste sluis bij Güdingen.

DELFIN Linssen glijdt gelaten en heel rustig de eerste sluis vlak na Saarbrücken in, terwijl de twee matrozen uiterst nerveus hun eerste sluisavontuur tegemoet zien. De stootwillen op de juiste hoogte hangen, de lijnen nog een keer controleren, de bootshaak klaarleggen, nogmaals de stootwillen controleren, dat kan nooit kwaad – ligt de bootshaak nog op dezelfde plaats waar als ik hem 20 seconden geleden heb neergelegd? – kunnen de matrozen met de lijnen en bootshaak goed bij de bolders in de sluisen? – waarom plakken die handschoenen duizend bommen en granaten nogantoe toch zo aan elkaar? – ligt de bootshaak er nog en hangen alle

van de matrozen, terwijl kapitein Ralf zijn Delfin zo rustig de sluis in vaart dat zij op een millimeter precies bij de bolders tot stilstand komt. En weer zie ik zijn ogen glinsteren van genoegen dat ons schip zo makkelijk te manoeuvreren is dat ook het aanleggen in de smalle sluis bij de bolders geen enkel probleem is.

*“Stootwillen klaar? Landvasten klaar? Bootsbaak klaar?”
“Stootwillen klaar, landvasten klaar, bootsbaak klaar, kap’tein!”*

De sluiswachter sluit de deuren, het water stroomt naar binnen, ons schip stijgt 3 m, de deuren gaan weer open, en daar varen we voor het eerst stroomopwaarts. De eerste sluis laten we achter ons en we varen het Saarkanaal op.

Bij de Gündingersluis krijg je van de sluiswachter een afstandsbediening voor alle automatische sluisen tot vlakbij de aanlegplaats in Mittersheim, waar je de afstandsbediening dan weer inlevert. Ongeveer twee- à driehonderd meter voordat we iedere sluis invaren, kun je zelf met de afstandsbediening de sluis bedienen. Vervolgens wachten we even totdat het sluislicht op groen springt en dus aangeeft dat we door mogen varen.

Saar-Koolkanaal

Het Saarkanaal heette vroeger het ‘Saar-Koolkanaal’ omdat tot halverwege de 20e eeuw over dit kanaal per ‘péniche’ (grote vrachtboot) steenkool vanuit de Saarlandse mijnen via het Marne-Rijn-kanaal naar de Rijn werd vervoerd, en ijzererts uit Lotharingen en de Elzas naar de hoogovens in Saarland werd gebracht. Daarom zijn de sluisen precies aangepast aan de kolenschepen uit die tijd: ze zijn 39 m lang en 5,15 m breed.

Hier vaart ons beeldschone jacht door een prachtig, zacht glooiend landschap. Het kanaal is omzoomd met bomen en struiken en vlinders fladderen om ons heen. En steeds opnieuw klinkt er: “Stootwillen klaar? Landvasten klaar? Bootsbaak klaar?”, want de ene sluis volgt de andere op. En al snel is het schutten voor de matrozen dan ook een routineklus geworden.

Onze eerste aanlegplaats is het idyllische Witttringen, waar wij ‘s avonds met enkele vrienden die ons achterna gereisd zijn, de verjaardag van de eerste matroos vieren.

Dankzij de barbecue die op de aanlegplaats aanwezig is, genieten we die avond van een heerlijk etentje. Ons kleine jacht wordt door iedereen nieuwsgierig bezichtigd. En wij zijn er trots op dat wij zo’n mooi pronkstuk kunnen laten zien. Iedereen is aangenaam verrast door alle bergruimte die het schip biedt voor kleding en proviand en door de uitgekende indeling. Zo toasten wij die avond (onder andere met een kleine Jack Daniels) op het achterdek met vrienden op een (in)spannende eerste reisdag.

De Franse binnenwateren. Onweerstaanbaar

De tweede overnachting brengt ons naar Mittersheim, een plek die voor veel mensen uit de wijde omgeving (Saarland, de Palts en Lotharingen) in het weekend een populair uitstapje is. Sommige mensen hebben er een tweede huis, andere komen een dagje vissen, roeien of windsurfen.

De dag erop hebben we een echte sluisdag, met 13 sluisen die dicht achter elkaar liggen. We hebben deze dag gezelschap van een Zwitsers plezierjachttrio. Om deze 13 sluisen door te mogen, moet je je de dag ervoor melden bij de sluis



“...de mooiste denkbare ligplaats: direct tegenover het Château des Rohan...”

van Mittersheim. Het is aan te bevelen direct om 9.00 uur klaar te liggen als de eerste sluis opengaat, want om exact 12 uur nemen de Franse sluiswachters een uur lang een welverdiende middagpauze. In Frankrijk is de lunch heilig! En dat gunnen we ze natuurlijk. De sluiswachters rijden met de auto naast de schepen op het jaagpad en openen en sluiten de nog niet geautomatiseerde sluisen met de hand. ‘Onze’ sluiswachter was een vrouw, die altijd daadkrachtig werd geholpen door de meevarende bemanning – merci madame, merci messieurs! Wie na 9.00 uur uit Mittersheim vertrekt, moet een uur lang ronddobberen tussen deze sluisen: je kunt voor- noch achteruit.

Vanuit de haven in Niderviller zetten we de volgende morgen koers naar Saverne. Ook hier treffen we weer aardige mensen: de havenmeester leende ons zelfs zijn fiets, zodat we in het dorp een verse baguette en brioche konden kopen. Het volgende stuk dat we aflegden is volgens de bekende Britse watersportauteur en fotograaf Hugh McKnight het mooiste gedeelte van het traject. En dat kunnen we slechts beamen! *“Aangenomen dat ik slechts één dag ter beschikking had om iemand te overtuigen van de schoonheid van het Franse kanaallandschap, dan zou ik hem naar het 20 km lange stuk van het Marne-Rijn-kanaal van Saverne naar Niderviller meenemen, in het Noordwesten van de Elzas. Wij zouden door de sluisen stroomopwaarts varen, langs de steile wanden en de dichte bossen van het dal. Uiteindelijk zouden we aankomen in Lutzelbourg, onze ogen uitkijken in dit pittoreske stadje in de Vogezen, van daaruit doorreizen, waarbij in de scheepslift van Arzviller onze boot langs een steile wand omhoog wordt gehesen, waarna we door naaldbossen verder varen om uiteindelijk in*



"...‘Onze’ sluiswachter was een vrouw..."

een tunnel te duiken, gevolgd door nog een tunnel. Deze tunnels openen de weg naar het lieflijke landschap van Lotharingen. Op deze 20 km bevindt zich, in één microkosmos samengeballd, alles wat mij zo onweerstaanbaar aantrekt in de Franse binnenwateren.” (Bron: Banzhaf, pag. 150).

Twee tunnels

Wij hebben het geluk dat wij dit fraaie traject in beide richtingen bevaren, omdat we in Saverne rechtsomkeert maken. Eerst varen we door de eerste tunnel (480 m). Wanneer we ↵

"...de scheepslift van Arzviller..."



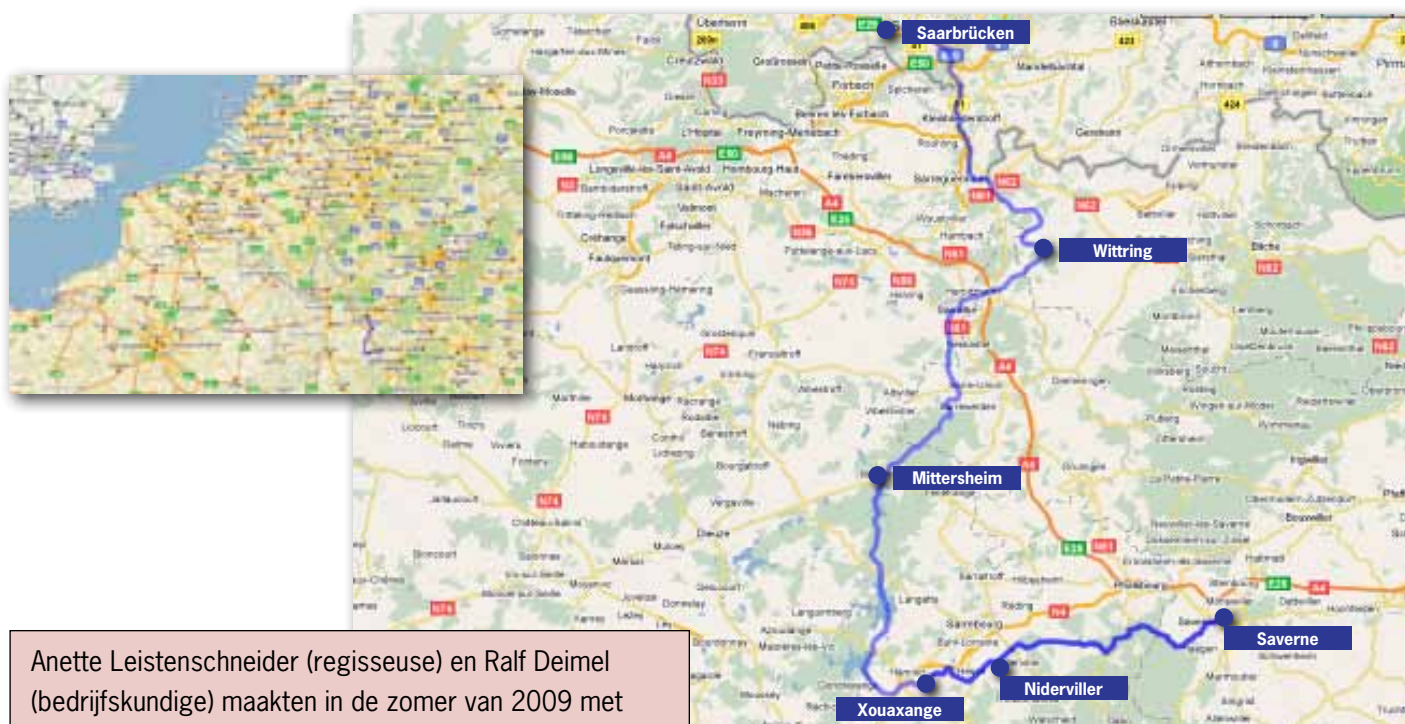
de tunnel invaren, worden we begroet door een vleermuis. De tweede tunnel, die bijna 2,5 km lang is, vraagt de nodige concentratie. Ook hebben we hier onze 55 W halogeenlamp en zijn kleine broer hard nodig. Nauwelijks zijn we weer in het daglicht gearriveerd, of er wacht ons een volgend hoogtepunt op onze reis. De scheepslift van Arzviller hebben we te danken aan de allang niet meer in gebruik zijnde Lotharingse kolenschepen. Het vlak werd in 1968 in gebruik genomen om een hoogteverschil van 42 m te overbruggen. Dit bespaarde de schepen 16 sluizen, dus een hele werkdag. Wij maken onze Linssen 29.9 vast in het bassin van de scheepslift en glijden zachtjes de diepte in. Deze ervaring moet je niet aan je voorbij laten gaan, ook als dit betekent dat je dit uitstapje naar Saverne bij de 'Quiche-Lorraine-tour' eerst stroomafwaarts en vervolgens weer stroomopwaarts moet doen. Wanneer je de 'grote Sauerkraut-tour' doet, vaar je vanuit Saverne verder in de richting van de Rijn en Straatsburg, om dan bij Koblenz weer op de Moezel terecht te komen.

Saverne

In de haven van Saverne hebben we de mooist denkbare ligplaats: met direct uitzicht op de 140 m lange neoclassicistische gevel van het Château des Rohan (1740).

Wij maken onszelf en de Delfin klaar voor een avondje uit. In een restaurant direct aan de sluis genieten van de echte Elzasser Tarte flambée, en drinken daar één of twee mooie glazen Pinot gris bij.

De volgende ochtend varen we weg met een heerlijk zonnetje. We passeren weer de scheepslift, de twee tunnels, om vervolgens aan het eind van de dag aan te leggen in het plaatsje met de onuitsprekelijke naam Xouaxange. En weer hebben we een bijzondere ontmoeting die ons raakt. Op een grasveld bij de steiger slaat een moderne pelgrim zijn tent op. Hij is in de voetsporen van de heilige Jacobus met zijn zwaarbepakte fiets een aantal dagen ervoor vertrokken uit Karlsruhe. Hij legt ongeveer 100 km per dag af en wil over zes weken in de kathedraal van Santiago de Compostela dank zeggen aan de heilige Jacobus. Wij wensen hem van ganser harte alle goeds en een veilige reis.



Anette Leistenschneider (regisseuse) en Ralf Deimel (bedrijfskundige) maakten in de zomer van 2009 met een Linssen 29.9 hun eerste gezamenlijke grote reis, namelijk de zogenaamde Quiche-Lorraine-tour. Voor Ralf Deimel was dit de tweede grote reis die hij maakte, en hij voelde zich een gelukkig mens dat hij de reis dit keer op een Linssen kon maken. Sinds die reis zijn Ralf en Anette besmet met het Linssen-virus. Zij zijn dan ook vast van plan om in de toekomst samen nog meer reizen met een Linssen te gaan maken.

Lees deel 2 van de 'Quiche - Lorraine - Tour' in de volgende uitgave van Serious Pleasure Magazine



Meer informatie?

Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Peter Schönberger
 Hauptstraße 24
 D-66740 Saarlouis
 Tel. +49 (0)6831 - 69379
 Fax +49 (0)6831 - 69381
info@saarmoselyachtcharter.de
www.saarmoselyachtcharter.de
www.rentalinssen.com
www.tourismus.saarland.de

In de vorige uitgave van *Serious Pleasure* kon u het eerste deel van de Quiche-Lorraine-tour lezen, waar Linssen Grand Sturdy 29.9 DELFIN van Saarbrücken naar Saverne voer. Een indrukwekkende tocht langs pittoreske plaatsen, sluisen, tunnels en bootliften. Deel 2 begint in Xouaxange, in de noord-oosthoek van Frankrijk.



De "Quiche-Lorraine-tour" met 'Delfin' (deel 2)

Twee kanalen, twee rivieren en drie landen

TEKST EN FOTO'S ANETTE LEISTENSCHNEIDER EN RALF DEIMEL

De kapitein gaat op weg om het plaatsje te verkennen. Met een stralende glimlach keert hij terug. In de knusse dorpskerk heeft hij een tafel gereserveerd voor het avondeten. En dat niet alleen - naast de auberge bevindt zich ook een winkeltje voor al het nodige proviand. Bij de 'patron' heeft hij voor de volgende ochtend een stokbrood en brioches besteld. Later op de dag zullen we daar een heerlijke entre-

doucement ici, Madame!", oftewel: "Daar ligt u veel aangenaamer, mevrouw!" En zo is ons korte verblijf in dit imposante bouwwerk een grootse belevenis, waarbij we steeds hoger opkijken naar de reusachtige sluisdeuren direct voor onze ogen. Het voelt een beetje als Toetanchamon in zijn tombe. De motor van onze DELFIN tuft nog even rustig stationair en we vinden het bijna jammer wanneer de sluisdeur zich statig voor ons opent zodat wij onze kanaaltocht moeten voortzetten.

Op naar Nancy, waarbij we de automatische sluisen telkens een paar honderd meter van tevoren met de afstandsbediening in gereedheid brengen. We hoeven daarbij zelden te wachten totdat het sluislicht op groen springt, de deuren opengaan en wij de sluis kunnen binnenvaren. Wanneer de kapitein de bedieningshendel op de kade niet vanuit het schip kan bereiken, moet hij in de sluis van boord gaan en het schutten starten door de hendel handmatig over te halen. Zijn eerste en enige matroos is altijd blij als haar man weer aan boord stapt.



"...Genieten van zon en landschap..."

cote eten en een zalige Elzaswijn proeven, om vervolgens voldaan weer aan boord te stappen.

's Nachts regent het flink en we bereiden ons voor op een frisse dag. Maar na enkele kilometers over het Rijn-Marne-kanaal richting Nancy te hebben afgelegd, breekt de zon door de wolken en leggen we onze fleecetruien terug in de voorkajuit. Vandaag wacht ons de uiterst diepe sluis van Réchicourt, die macaber genoeg ook wel 'het graf' genoemd wordt.

De sluis overbrugt een hoogteverschil van maar liefst zestien meter en is in dat opzicht de grootste sluis in het Franse waterwegennet. Het bouwwerk dwingt bij ons meteen een enorm respect af. De sluiswachter overhandigt bij het passeren niet alleen een afstandsbediening voor de volgende kanaalsluisen, maar gebaart ons al zwaaiend ook nog om plaats te nemen bij een van de voortdurende "Guten

De verbeelding kent hier geen grenzen

We zijn op weg naar Parroy, maar helaas is op deze zaterdagavond de plaatselijke haven gesloten voor passanten in verband met een kanowedstrijd. Daarom koersen we verder naar Crevic, waar wij rond zevenen vermoeid maar voldaan aan de kademuur aanmeren. Onze DELFIN wordt stevig aan de trossen gelegd en we besluiten een wandelingetje te maken in het dorp en op zoek te gaan naar een restaurant. Behalve een eenvoudige kroeg vinden we hier verder niet zoveel en dus bereiden we onze maaltijd in de gezellige keuken van ons schip. Onze verbeelding kent hierbij geen grenzen. Want na een eerste hapje in de vorm van enkele heerlijke olijven volgt er een tweede 'amuse bouche', bestaande uit appetijtelijke blokjes Franse salami, die ons smaken als een perfecte delicatessen. Daarna trakteren we onszelf nog op een hoogsteigen pastacreatie en een geïmproviseerd kaasplankje. Na de inspannende vaartocht van bijna negen uur wordt de kapitein door zijn schippersvrouw verwend met een stevige maaltijd. En hij geniet met volle teugen! Hij is vol lof

omgeving smaakt alsof het rechtstreeks uit de keuken van een driesterrenrestaurant komt. Onze verwarming straalt een behaaglijke warmte uit en al deze knusse elementen zorgen ervoor dat we dit etentje nooit meer zullen vergeten.

Die zondag varen we verder langs imposante industrieterreinen en passeren we het kanaalqueduct over de Meurthe, een rivier die in kleine cascaden onder het Rijn-Marnekanaal doorstroomt. Op deze hete zomermiddag leggen we dan eindelijk aan in de haven van Nancy. Hier blijkt weer hoe wendbaar ons schip is; de DELFIN glijdt heel elegant achterwaarts de havenbox binnen. Wie op zo'n prachtige zomerse zondag Nancy wil binnenvaren, moet wel vroeg in middag arriveren, aangezien Nancy een drukbezochte haven is. De stad zelf is natuurlijk uiterst interessant. Onze burens, een Amerikaans echtpaar dat al vier weken in de haven van Nancy ligt aangemeerd, raden ons aan om 's avonds 'Son et Lumière' te gaan bekijken op de Place Stanislas. Deze show maakt inderdaad veel indruk op ons! Wat daar allemaal op de gevel van het 'Hôtel de Ville' wordt geprojecteerd, is echt ongelooflijk. Het bonte geheel van kleur en geluid, standbeelden, barokke monumenten en de Louis XIV-stijl... we kijken onze ogen uit.

De zon straalt in volle glorie

Op maandag vervolgen wij onze reis richting Metz, de zon

straalt in volle glorie, maar zij is niet de enige... Ook de scheepsvrouw straalt van het rozenstruikje dat de kapitein voor haar mee heeft genomen van de ochtendboodschappen en dat haar ook na deze scheepstocht nog lang plezier zal doen. Voorbij Nancy zetten we ook onze mast weer op. Voorafgaand aan onze tocht heeft het vaak zwaar geregend en dus is de waterstand in het kanaal opvallend hoog. Om te voorkomen dat de doorvaart onder de lagere kanaalbruggen veel gedoe zou opleveren, hadden we op aanraden van onze bootverhuurder de mast al voor de tocht gestreken. Maar vanaf hier kan onze Grand Sturdy weer met mast en al haar weg vervolgen.

We bereiken de eerste sluizen langs de Moezel, die met hun 170 meter lengte toch van een ander kaliber zijn dan de kanaalsluizen die we tot dusver hebben gezien. Een tijdje lang maken we tegelijkertijd met een groot vrachtschip gebruik van de sluizen. Nu komt ook de boordradio van de kapitein goed van pas. *"Attentie sluis Nancy, hier motorjacht Delfin. Wij bevinden ons op kilometer 157 in de richting van Metz. Kunnen wij de sluis invaren, over?" "Hier spreekt de sluiswachter, neemt u de kleine sluis aan de bakboord"*. Wij wachten nog even voor de linkerkolk totdat een plezierboot met schoolkinderen de sluis heeft verlaten.

In de haven van Metz worden we zoals overal vriendelijk ontvangen. De volgende ochtend schieten aardige Nederlandse



"...Avondlicht strijkt over Sierck..."



"...Saarburg; Zomaar een waterval midden in de stad..."

buren ons te hulp bij het watertanken. We blijken namelijk het juiste hulpstuk voor dit waterstation te missen, ook al hebben we meerdere maten en vormen bij ons. Zoals overal is iedereen behulpzaam voor elkaar, er worden tips en andere informatie uitgewisseld, er wordt lekker gekletst en steeds weer blijven we andere vriendelijke bootreizigers ontmoeten. We zakken verder de Moezel af op ons juweel van een schip. Hierbij kruisen we gigantische vrachtschepen van wel 5000 ton en schutten we samen met de beroepsvaart en andere plezierjachten. Uiterekend op de heetste dag van onze vakantie moeten we een flinke poos wachten voor de sluis bij Thionville. Eerst wordt er een enorm vrachtschip geschut dat de hele sluis in beslag neemt. Bij het uitvaren ontstaat er een probleem. Omdat een schip van gelijke omvang vanaf de andere zijde de eenrichtingssluis wil binnenvaren, raakt de doorgang versperd. Eer het reusachtige schip weer in het smalle ingangskanaal kan worden teruggeloodst, het eerste schip de krappe doorgang mag passeren en het tweede schip eindelijk wordt geschut, zijn we bijna drie uur verder.

Alweer een zalige avond aan boord

Dinsdagavond meren we aan bij de op dat moment al geslo-

ten havensteigers van Sierck-les-Bains. Wij verheugen ons op een lekker diner in het plaatsje, maar dat loopt in eerste instantie uit op een teleurstelling. Op dinsdag is toevallig alle horeca gesloten. Daarom nestelen we ons gezellig 'thuis' op het achterdek, waar we onder het genoegen van pasta, rode wijn, een prachtige zonsondergang en uitzicht op het plaatselijke kasteel evengoed aan onze trekken komen. Alweer is ons een zalige avond aan boord vergund.

De volgende ochtend gooien we pas tegen 11 uur de trossen los. Ons plan is om in het Luxemburgse Schwebsange te tanken en daar een vriendin op te pikken die de laatste twee dagen met ons mee zal reizen. Gaby, een gepassioneerd zeilster, is speciaal vanuit München naar Luxemburg gekomen om samen met ons op het trouwe schip een stuk van de Moezel en de Saar te bevaren.

Nadat we eerst twee uur hebben moeten wachten omdat de diesel op is en er dus nieuwe brandstof moet worden aangevoerd, nemen wij onze gast aan boord en gaan we weer op weg. We vervolgen onze reis tussen de wijnhellingen door en genieten van de zon en het landschap. Laat in de middag arriveren we in Wasserbillig, waar de vriendelijke havenmeester ons een restaurantje direct naast de jachthaven aanbeveelt. Daar bekronen we de avond met een frisse Luxemburgse Elbling-wijn en een sappige steak.

Het einde van onze reis nadert en niet zonder een vleugje weemoed steken we weer van wal en varen we verder stroomafwaarts. Onderweg passeren we het passagierschip 'Princesse Marie-Astrid', waarop in 1985 het Verdrag van Schengen werd ondertekend, evenals enkele brede motorkruisers en een patrouilleboot van de waterpolitie. Vanaf het Duitse Konz begint het laatste gedeelte van onze tocht, de rivier de Saar. Op de een-na-laatste reisdag bereiken we Saarburg, een lieflijk wijnstadje met een historisch centrum, dat zeker een bezoekje waard is. We leggen aan naast een 'grote zus' van onze DELFIN: aan de passantensteiger van de jachthaven Saarburg ligt reeds een Linssen Grand Sturdy 430 Mark II aangemeerd. Dit schip is niet minder dan majestueus te noemen. De twee schone gezusters worden met bewondering gadeslagen door de andere havenbezoekers.

Zomaar een waterval midden in de stad

Een laatste keer sluiten we ons schip af zodat we zorgeloos uit kunnen gaan. Een voettocht van een klein halfuur brengt ons in het stadje. Midden in de stad stuiten we plots op een verbazingwekkende waterval, die zich op spectaculaire wijze de diepte in stort en daarbij de drie waterraden van een oude molen aandrijft. De avond van deze hete zomerdag brengen we door op het marktplein met een bescheiden avondmaaltijd en een mooie streekwijn. Eenmaal teruggekeerd op ons


jacht, blijven we nog lang op het achterdek zitten en kijken we gezamenlijk terug op onze scheepsreis.

Onze laatste reisdag brengt ons naar de thuishaven van de DELFIN, namelijk de jachthaven in Merzig. Een aantal gasten die we voor de laatste tien kilometer op het water hebben uitgenodigd, willen we om vier uur voorbij de sluis van Mettlach oppikken. Maar uitgerekend hier moeten we voor de tweede keer tijdens onze tocht langere tijd voor een sluis wachten. Pas nadat twee grotere passagierschepen met tussenpozen van een half uur zijn geschut, mogen wij de sluis binnenvaren. Eerder hadden we al een krap uur langs de kademuur gewacht. De kapitein van de motorboot achter ons komt vaker door deze sluis en weet hoe lang het wachten hier soms kan duren. Daarom benut hij zijn tijd goed door op de wal een wandelingetje te maken.

Onze nieuwe gasten genieten bijzonder van de tocht door de 'Saarschleife', een beroemde meanderbocht in de Saar om een uitloper van het Taunusgebergte heen. Meerdere staats-
hoofden, zoals de Pruisische koning Friedrich Wilhelm IV,

Konrad Adenauer, Jacques Chirac en Angela Merkel hebben hier het hooggelegen uitzichtpunt 'Cloef' bezocht om over dit indrukwekkende landschap uit te zien.

In Merzig leggen we voor de allerlaatste keer aan, maar we genieten nog van een afscheidsetentje met onze gasten op het achterdek.

Onder de weidse sterrenhemel hopen we dat we binnen afzienbare tijd nog eens met een Linssen een tocht kunnen maken. Maar voor nu komt er een einde aan twee fantastische weken die we nog lang in onze herinnering zullen blijven koesteren. 



Anette Leistenschneider (regisseuse) en Ralf Deimel (bedrijfskundige) maakten in de zomer van 2009 met een Linssen 29.9 hun eerste gezamenlijke grote reis, namelijk de zogenaamde Quiche-Lorraine-tour. Voor Ralf Deimel was dit de tweede grote reis die hij maakte, en hij voelde zich een gelukkig mens dat hij de reis dit keer op een Linssen kon maken. Sinds die reis zijn Ralf en Anette besmet met het Linssen-virus. Zij zijn dan ook vast van plan om in de toekomst samen nog meer reizen met een Linssen te gaan maken.

Meer informatie?

Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Peter Schönberger

Hauptstraße 24

D-66740 Saarlouis

Tel. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

www.linssenboatingholidays.com

www.tourismus.saarland.de

Mijn band met Nederland dateert nog uit de tijd waarin het bezit van een motorjacht me totaal absurd leek. Ik was veel te verknocht aan de zeilsport. Maar zeg nooit nooit... Liefde op het eerste gezicht was het, toen ik indertijd het ontwerp zag van de net op de markt gebrachte Linssen Classic Sturdy 360 OC (open cockpit).



Grüezi Holland!

Liefde op het eerste gezicht

Tekst Josef Walker

Wij verkochten dadelijk ons zeiljacht en schaften in Maasbracht uiteindelijk ruim 170 voet aan motorjacht aan. Natuurlijk in de loop der jaren verdeeld over vier gloednieuwe Sturdy's, die - inclusief onze huidige Grand Sturdy 430 Mark II - eigenlijk vooral de Franse wateren hebben bevaren.



“...Burdaard aan de Dokkumer Ee...”

170 voet totale lengte trouwens omdat het laatstgenoemde schip in werkelijkheid 44 voet lang is.

Ruim 3 jaar, oftewel ruim 500 vaaruren zijn verstreken sinds wij de Bourgogne hebben verlaten en richting Nederland zijn gaan varen. Via het Canal du Rhône au Rhin, de Rijn en de Maas naar Maasbracht. Ongeveer 1150 km en 148 sluizen. Dat lukt in 10 dagen, maar dan alleen met een goede vriend. In de literatuur over waterwegen wordt het Rhône-Rijnkanaal als een van de mooiste kanalen van Europa beschreven. Ik ben dus niet de enige die dat vindt.

Eindelijk in Nederland!

Qua oppervlak is Nederland bijna vergelijkbaar met Zwitserland. Nederland is maar 243 km² groter. Er wonen echter wel 9 miljoen meer mensen. En in plaats van een landschap dat wordt beheerst door de Alpen, is in Nederland alles water wat de klok slaat. Het land is inderdaad

gedeeltelijk onder zeeniveau. Dat zijn precies de kenmerken die me al heel lang naar Nederland hebben getrokken.

Dus al geruime tijd voordat ik met de boot uit Frankrijk vertrok, had ik me goed ingelezen. Onder andere de boeken van Jan Werner (Delius Klasing), Manfred Fenzel (Edition Maritim) leiden de lezer naar de mooiste plekjes. Het uitgebreide kaartenmateriaal van de ANWB geeft zeer nauwkeurige informatie. Dat geldt ook voor de elektronische kaarten voor mijn plotter, die voor mij zeer waardevol zijn.

‘Scheepsbijbel’

Wat vanaf het begin onmisbaar bleek te zijn aan boord was de ANWB Wateralmanak 1, met het politiereglement en veel nuttige tips. Een ware, ruim 800 pagina's dikke ‘scheepsbijbel’. Sinds kort is dit reglement ook verkrijgbaar in het Duits. In de ANWB Wateralmanak 2 (ruim 900 pagina's) is alles te vinden wat je moet of wilt weten: wanneer de bruggen bijvoorbeeld weer opengaan of informatie over de ontelbare havens. De beide boeken zijn in elke willekeurige winkel te koop die scheepvaartboeken verkoopt. Ze zijn natuurlijk wel in het Nederlands. Maar met een beetje goede wil hoeft dit geen probleem te zijn. Wat vaak wel een probleem vormt, is de mondelinge communicatie. Graag vermeld ik iets wat ik altijd als troostrijk ervaar: dat de Limburger in het zuiden nauwelijks kan verstaan wat de Fries uit het noorden daarnet heeft gezegd.

Internet

Daarnaast is er ook prima informatie op internet te vinden. Veel havens bieden tegenwoordig gratis of tegen een kleine vergoeding draadloos internet. Ook is het aan te raden om een bezoek te brengen aan een telefoonwinkel. Voor weinig geld koopt u hier een mobiel-internet-stick van enkele tientallen MB's voor uw laptop. Laat de stick direct door de verkoper op uw laptop inloggen. Ze kunnen wel eens problemen opleveren. Gegevensoverdracht via UMTS kan flink in de papieren lopen.

Trossen los!

Maasbracht – in feite de bakermat van de Linssen-jachten – is al bijna de meest zuidelijke bevaarbare plaats van Nederland. Maar ook de grootste haven voor de binnenscheepvaart. Drie enorme sluisen, die momenteel ook nog groter worden gemaakt, vormen het traject van het Julianakanaal waar de Maas stroomopwaarts in zuidelijke richting naar Maastricht en de Belgische grens loopt. Vanaf daar varen we door het lage land stroomafwaarts de Maas af naar het noorden. Wanneer je nog maar net op weg bent, kom je al langs een groot recreatiegebied. In de vele grindgaten en jachthavens rondom Roermond is vooral in de weekends veel pleziervaart te vinden. Doordat de zeilboten voorrang hebben, moet je met een motorjacht soms aardig wat laveren. Toch is het een heel bijzonder gevoel om je te midden van deze levendige botengemeenschap te bevinden.

Wat opvalt in dit gebied, zijn de extreem hoge dukdalven waaraan de steigers aan rollen zijn vastgemaakt. De Maas kan (met name in de winter) heel hoog staan, wat ook geldt voor bijna alle andere grote rivieren. Zo hoog dat een aantal van deze dukdalven zelfs aan de bovenkant zijn verlengd en alles bij elkaar ruim twee verdiepingen hoog zijn. Maar gewoonlijk is de Maas een prachtig rustig vaarwater. Glooiende oevers, waar niet alleen ontelbare watervogels vertoeven, maar ook paarden, koeien en schapen. Er zijn echter ook een paar stukken waar je met hoge snelheid mag varen. Hier is het een kwestie van goed uitkijken, ook naar achteren! Want als je niet oppast, kom je ‘op het jaagpad’ terecht omdat net een grote speedboot over het water voorbij is gesjeesd, niet zelden met open cilinderuitlaten.

En eens in de zoveel tijd een sluis. Nou eigenlijk niet één, maar drie naast elkaar, die eigenlijk altijd wel dienst doen. Hier komt niemand om van de dorst voor een sluis! Op sommige plaatsen gaat het sluisen gepaard met een enorme drukte, waarbij de eigen achterstevan net voor de rode streep van de drempel ligt, terwijl de boeg bijna de achterstevan van een vrachtschip raakt. Het is ongelooflijk hoe zorgvuldig en rustig de kapiteins wegvaren met de met wel een paar duizend ton lading beladen binnenschepen. De grappig vormgegeven affiches die door Rijkswaterstaat her en der zijn opgehangen aan de oevers, werken voortreffelijk. Het is zeker de moeite waard om de website www.rijkswaterstaat.nl te bezoeken.

Naast de bruggen zijn er ook de zogenaamde kabelponten. En op een of andere manier gaan die altijd precies varen als wij langskomen. Let erop dat u deze ponten niet te dicht op de achterstevan nadert omdat anders de kans bestaat dat u de kabel of de ketting raakt. En dat is vooral voor u niet

En nu we het toch over bruggen hebben: verder noordelijk, vooral in het mooie Friesland, zijn sommige bruggen zo laag dat deze eerst geopend moeten worden voordat de scheepvaart er doorheen kan. De bruggen gaan regelmatig open. Soms moet je er tol voor betalen. Deze tol betaal je terwijl je onder de brug doorvaart in een klomp die de brugwachter laat zakken. Alle bruggen hebben een naam. Zodat u in de ‘Wateralmanak’ kunt opzoeken wanneer hij gesloten blijft. Aandringen voor een brug die gesloten is vanwege lunchtijd,



“...Avondstemming in Well aan de Limburgse Maas...”

heeft geen zin, zelfs niet wanneer de brugwachter alweer terug is. De brug gaat op de minuut nauwkeurig open. Daar tegenover staat dat vrijwel alle sluis- en brugwachters zeer vriendelijk en behulpzaam zijn.

Nederland. Hét land van de stalen jachten

Zodra je eenmaal hebt aangelegd in een van de ontelbare havens, moet je ervan uitgaan dat je voor alles moet betalen. Maar dat betekent ook dat alles schoon en netjes is en goed werkt.

Toch heb ik vaak het gevoel dat een kilowatt stroom in iedere haven een andere hoeveelheid energie betekent. Er kan bij tijd en wijle een echt sportieve wind door de haven waaien. Op dat moment kun je weer eens constateren dat motorjachten ook kunnen zeilen. Alleen gaat dat nergens beter dan in een havenbekken. Raak niet geïrriteerd als er stuurlieders zijn die bij ingewikkelde manoeuvres rustig aan wal blijven staan. Die gaan er namelijk van uit dat de eigenaar van een trots Linssen-jacht vanzelfsprekend ook kan varen. Vaak heb je een leuk contact met de plaatselijke bevolking, die helaas maar zelden zelf op een Linssen-jacht vaart. Maar wel merk je dat ze er trots op zijn dat zulke perfecte jachten in Nederland worden gebouwd. Sowieso is Nederland hét land van de stalen jachten. Ook zijn er de vaak zeer fraaie oude platbodems met hun houten mast en de enorme zijzwaardden. Alleen zeer ouden van dagen zullen zich de kiellegging




van deze schepen nog kunnen herinneren. De Nederlandse kwaliteit op het gebied van scheepsbouw is spreekwoordelijk dankzij de grote duurzaamheid van de schepen.

Aanleggen is niet alleen mogelijk in de havens, maar vaak ook midden in de stad! Of midden op een meer. Met alleen maar water, natuur en rust in de wijde omtrek! Eilanden met korte en lange steigers in inhammen. Ergens tussen het groen staat een container voor het afval van de waterrecreanten. En natuurlijk is er bijna altijd wind, waardoor het onmogelijk is om de Linssen Serious Pleasure eens rustig te gaan zitten lezen op je achterdek. Maar dat maakt niet uit. Dit interessante tijdschrift kun je sowieso altijd weer opnieuw oppakken. Maar wanneer u toch niet langer meer kunt of wilt wachten: steek de USB-stick in uw laptop en ga naar www.seriouspleasure.com. Veel plezier!

Friesland

Het uitgestrekte water in Friesland is indrukwekkend. Sprookjesachtige huizen, waarvan de woonkamer slechts enkele decimeters boven het waterniveau van de sloot ligt. Het is indrukwekkend hoe de omgang met water in dit land al eeuwenlang zijn beslag krijgt. Op kanaalkruisingen of zijtakken staat net als op het wegnnet bewegwijzering. Dat is zeer handig, omdat er op, achter en naast de oever alleen maar koeien staan. Of een van de vele fraai onderhouden windmolens, die zo'n onlosmakelijk deel van het landschap uitmaken en waarvan de bovenas ook nu nog meestal wordt gesmeerd met behulp van reuzel.

Eenmaal thuis gekomen, verlang ik al snel weer terug naar de pittoreske stadjes, vaak omgeven door enorme verdedigingswerken. De eeuwenoude bakstenen huizen, die nog in perfecte staat verkeren. Grote ramen, die stuk voor stuk wel een kleine etalage lijken. De effen zwart of met groen- of blauwschakeringen in hoogglans afgelakte deuren. Plaatjes van deuren, waarvan ik op een dag nog eens een fotogalerie wil samenstellen. Alleen al daarom wil ik nog heel vaak naar Nederland terug. En natuurlijk kan ik de daarvoor benodigde fotoapparatuur uiterst comfortabel vervoeren over het water: met onze fantastische Linssen Grand Sturdy 430 Mark II PLAISIR. 



Yvonne en Josef Walker werden in 1992, net als Rollo Gebhard, verliefd op de Classic Sturdy 360 OC, en besloten na vele jaren zeilen over te stappen op een motorboot. Zij werden Linssen-kenners bij uitstek. Een klant werd een vriend. In de loop der jaren volgden een Classic Sturdy 400, een Grand Sturdy 500 en na het Meer van Neuchâtel en de Bourgogne als thuishaven varen Yvonne en Josef Walker nu met hun Grand Sturdy 430 Mark II 'Plaisir' in Nederland. Varen in Nederland gezien door de bril van een Zwitser. Niet alleen voor onze buitenlandse gasten een interessant perspectief.



Op een heldere dag kun je eindeloos ver kijken. Nooit is de lucht boven de Oslofjord zo zuiver als op een koude winterdag. In de wijde omtrek is geen boot te zien, en de enigen aan boord zijn mijn 13 jaar oude zoon Julius en ik. Over de winterse archipel die ons geliefde eiland Tjøme omgeeft, ligt een perfecte rust, en de Volvo Penta D3, netjes weggeborgen achter stevig geïsoleerde staalplaten, verstoort de stilte nauwelijks. En daar ben ik erg blij om.



Winterwonderland

Noorse overstap van een Colin Archer naar een Linssen

Tekst Helge Johnsen; Foto's John P. Marthinsen & Gunnar Rougnö

De afgelopen dagen zijn de ruim 500 eilandjes rond het circa 40 km² grote eiland Tjøme bedekt onder een dikke laag sneeuw, bijna tot aan de rand van de kalme, blauwe zee. De glinsterende blauwe zee en de blauwe lucht vormen een prachtig contrast met de witte eilanden, die schitteren in de zon. Julius en ik nemen het zonder een woord te zeggen in ons op. Hier zijn woorden overbodig. Ik heb dit al talloze malen gezien, maar nog steeds geeft het me een nederig en dankbaar gevoel. Op dagen als deze moet ik altijd denken aan mijn voorouders, die vroeger op een van deze kleine eilanden woonden. Vissers, zeelieden en sterke vrouwen, altijd aan het werk. Ze hadden het in materieel opzicht arm, maar kwamen niet echt iets te kort. Voor hen was de boot een deel van hun leven, zo niet hun hele leven. En soms was de boot het einde van hun leven. Mijn overgrootvader, kapi-

tein van het tallship BUD, ging in november 1905 samen met zijn schip ten onder, ergens onderweg van Schotland naar een stadje in de buurt van Tjøme. Zijn weduwe en haar zeven kinderen ontvingen van de reder een compensatie ter hoogte van 7 à 8 euro.

Granieten eilanden

Het Noors is de enige taal die een woord heeft voor deze kleine granieten eilanden, waarschijnlijk omdat ze elders in de wereld niet voorkomen. Er groeit bijna niets, behalve wat schaarse, kleine, maar prachtige kustbloemen. Het graniet is tot in de perfectie uitgesleten; de vormen zijn prachtig rond en zonder scherpe hoeken. Overal zijn natuurlijke zonneterrassen te vinden. In de zomer houdt het graniet 's nachts de warmte van overdag vast en blijft het er behaaglijk tot de



“...Graniet en sneeuw...”

zon weer opkomt. Maar goed, midden in de zomer verdwijnt de zon 's nachts natuurlijk maar heel even en wordt het nooit echt donker. Meer dan 10.000 jaar geleden was heel Scandinavië bedekt onder een ruim duizend meter dikke laag landijs. De zeldzame combinatie van deze dikke ijslaag en extreem hard gesteente, zoals graniet en cyaniet, leverde uiteindelijk deze zachte vormen op. De echte beeldhouwer was niet het ijs zelf, maar een laag smeltwater vol zand en kiezels, die het ijs met een enorme kracht voortstuwde, waardoor het gesteente in deze zachte vormen werd geslepen en gepolijst. De meeste vogels die hier de zomer doorbrengen, hebben een paar maanden geleden al de wijk genomen naar het zuiden. Sommige naar Afrika, sommige helemaal naar de zuidpool en de 'luie' soorten niet verder dan de Franse en Engelse kust. Ik kijk ernaar uit om in het vroege voorjaar, als alle deze vogels terugkeren, weer uit te varen met de Grand Sturdy en het schip voorzichtig en geluidloos door de smalle en soms ondiepe doorgangen te manoeuvreren. Ook dan zal de stille motor van de Grand Sturdy goed van pas komen.

Op één na hoogste vuurtoren van Noorwegen

Wanneer we een stukje verder varen, komen de twee vuurtorens Svenner and Færder in zicht. De laatste werd al gebouwd in 1857, maar is nog steeds de op één na hoogste van Noorwegen. Het licht dat vanaf 43 meter hoogte wordt verspreid, is tot op 19 zeemijl uit de kust goed zichtbaar. Mijn gezin en ik hebben er in het verleden fantastische dagen en nachten doorgebracht, en we verheugen ons erop om er ook met de Grand Sturdy heen te gaan. Op mooie zomerdagen is er overdag soms een handjevol bezoekers.

Maar 's nachts hebben we het rijk meestal alleen en de volgende dag kunnen we dan ongestoord genieten van de adembenemende zonsopgang. Nachten waarin de temperatuur niet onder de 20°C daalt, worden in Noorwegen 'tropische nachten' genoemd. Dit soort nachten komt bijna ieder jaar voor en het kleine eiland Tristein ('drie stenen'), waar de vuurtoren op ligt, is de plaats in Noorwegen waar deze tropische nachten het vaakst voorkomen. Het record – 18 tropische nachten – werd gevestigd in 1997, wat tamelijk opmerkelijk is wanneer je bedenkt dat deze plek op 59°01'36" noorderbreedte en 10°31'28" oosterlengte ligt. Een heldere, warme zomernacht, waarin de zon maar heel even achter de horizon verdwijnt, en waarna het weer 19 uur dag is, is iets om nooit meer te vergeten. Tijdens een winterstorm is het hier een stuk minder aangenaam toeven – hoewel ook dat een ervaring zal zijn die je nooit zult vergeten.


Colin Archer

Dit jaar viel het met de stormen wel mee. Vorig najaar heb ik een Colin Archer, een zeer zeevaardige houten double-ender met een lange kiel en een diepgang van twee meter, vervuld voor een Linssen Grand Sturdy 40.9 AC. Dat was een tamelijk radicale beslissing. Aangezien ik de boot het hele jaar door gebruik, vind ik zeevaardigheid erg belangrijk. Maar ik zoek de stormen tegenwoordig niet meer echt op, zoals toen ik jong was. Ik moet toegeven dat ik wel enigszins sceptisch was ten aanzien van de 1,20 m diepgang van de Grand Sturdy, maar de boot sprak me erg aan, dus ik wilde het toch proberen. Dezelfde dag dat een felle storm de Chinese tanker FULL CITY op de rotsen van de Noorse



zuidkust blies, kreeg ik – op precies dezelfde plaats – de kans om een proefvaart te maken met een Grand Sturdy van de Noorse verkoopagent Thor Nilsen. Hoewel de wind al enigszins was gaan liggen in vergelijking met de nacht daarvoor, was de zee nog tamelijk ruw. Ik ging met opzet niet al te voorzichtig met het kleine schip om, maar het trotseerde moeiteloos alle problemen waarmee ik het confronteerde. Ik was aangenaam verrast.

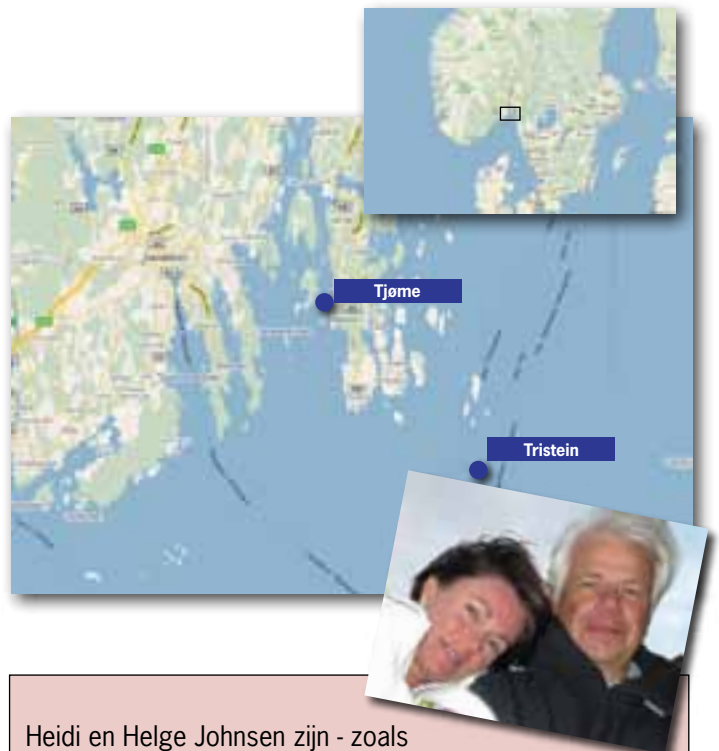
Op deze winterse dag in de fjord merkt Julius op dat we “over een paar weken deze tocht eventueel te voet kunnen maken”. En hij heeft natuurlijk gelijk. Het lijkt een strenge winter te gaan worden en de kans is groot dat de fjord bevroert. Dat gebeurt eens in de 5 à 10 jaar. Op de terugweg naar de aanlegplaats bij ons huis bespreken we de voorzorgsmaatregelen die we moeten nemen om de Linssen veilig de winter door te helpen. Een paar uurtjes werk, en dan is ze er klaar voor.

Ergens eind maart of begin april kunnen we de trossen weer losgooien en het ruime sop kiezen. 

Meer informatie?

Linssen Yachts Norge - Thor R. Nilsen AS

Skjerkøyveien 54
N-3960 Stathelle
Tel. +47 35 96 87 50
Fax +47 35 96 87 51
firmapost@trn.no
www.trn.no



Heidi en Helge Johnsen zijn - zoals u kon lezen - ‘doorgewinterde’ watersporters. Hun vaargebied is overwegend de Noorse en Zweedse kust. Helge’s hart ligt bij traditioneel gebouwde houten schepen. Hoogtepunt was toen hij met enkele vrienden besloot om een 76-voets, 110-tons tweemaster uit 1877 te restaureren. Het schip werd later overgedragen aan het ‘Norwegian Inspectorate of Ancient Objects’. In 1987 (110 jaar later...) bouwde hij eigenhandig een 30’ overnaads scheepje dat hij nog altijd bezit. In 2009 besloten Heidi en Helge om van hun Colin Archer over te stappen op een Linssen Grand Sturdy 40.9 AC. 



“...Winterklaar in een paar uurtjes...”



Tekst en foto's: Ivo Menzel

DE BOURGOGNE IS EEN HEERLIJKE STREEK MET EEN FASCINERENDE CULTUUR, EEN RIJKE KEUKEN EN EXQUISE WIJNEN

VOOR WIE DE MINDER BEKENDE PLEKJES IN DEZE FRANSE REGIO VANAF HET WATER WIL ONTDEKKEN, BIEDT HET CANAL DU NIVERNAIS UITKOMST. MIKE GARDNER-ROBERTS VAN CHARTERBEDRIJF FRANCE FLUVIALE HEEFT DAARVOOR HET PASSENDE LINSSEN-JACHT KLAARLIGGEN.

“Villiers-sur-Yonne?” De taxichauffeur voor het station van Auxerre fronsd zijn wenkbrauwen. “Mon dieu”, schudt hij met zijn hoofd, “waar wilt u precies heen? Naar Villiers-sur-Yonne? Behalve een paar huisjes en een oude kerk is daar helemaal niets!” “Dat is precies waar we heen willen”, antwoorden Petra en ik. De chauffeur schudt nog eens met zijn hoofd, schuift zijn pet naar achteren en brengt ons over smalle landwegen, door rustieke dorpjes en dichte bossen naar de gewenste bestemming.

Een uur later begrijpt hij eindelijk het doel van deze lange autorit. Petra stapt uit de taxi, loopt de middeleeuwse Yonne-brug over en zwaait naar een splinternieuwe Linszen Grand Sturdy die beneden aan de wal ligt. “Oh là là! Een mooie toerboot”, grijnst de taxichauffeur, “daarom bent u helemaal hierheen gekomen.” Ik glimlach, haal

onze spullen uit de kofferbak en betaal de chauffeur. “Zo, alles is weer prima verlopen.” Met die woorden heet Klaus ons enkele minuten later welkom aan boord. Terwijl Petra het interieur van het jacht bewondert, geeft Klaus mij een indruk van de route die hij inmiddels heeft afgelegd. “Ik ben aan boord gegaan in het zuiden, bij het stadje Decize aan de Loire. De spannendste hoogtepunten van de toer waren tot dusver de ca. 1.200 meter lange sloopstunnel van La Collancelle, de zestien sluisen van de sluisentrap Sardy-lès-Épiry en gisteren nog het beeldschone middeleeuwse plaatsje Vézelay met zijn fantastische Maria Magdalenakerk. Sinds vanmiddag lig ik hier en wacht ik op jullie.”

Het wordt een lange avond. Klaus heeft een kostelijke plateau de fromages oftewel kaasplank op tafel getoverd. Daarbij serveert hij ham, foie gras, wijndruiven en – hoe

kan het ook anders – Pinot Noir en Chablis. Vele verhalen vliegen over tafel. De maan heeft de imposante fruitbomen en platanen rond onze ligplaats in een zilverkleurig licht gedompeld en op een gegeven moment kondigt een verre kerkklok al de nieuwe dag aan. We proosten nog een keertje op de aanstaande tocht en onze stoere Linsessen, wensen Klaus ‘bonne nuit’ en begeven ons naar onze comfortabele achterkajuit.

Stipt om 8:00 uur wekken de zonnestralen ons. Ik klim van boord om verse baguette te halen. Het is echter de vraag of er in het dorpje wel een bakker te vinden is. Ik hoef niet lang op een antwoord te wachten, want nauwelijks sta ik op de Yonne-brug of er komt plotseling een bestelbusje over de Rue du Pont aangehobbeld. Het busje stopt. Het zijraampje gaat open en zo krijg ik zicht op een grote berg met ovenwarme stokbroden. “Hoeveel wilt u er hebben?” vraagt de vrouw achter het stuur. Ik koop drie stokbroden, de vrouw bedient de andere toegestroomde klanten en bij het weggrijden begroet zij ons met een charmant au revoir. Bij terugkomst op het schip ruikt het naar vers gezette koffie. We ontbijten in alle rust en vervolgens gooit Klaus de trossen los en varen we richting Clamecy.

De sfeer wordt er alleen maar beter op. Na grazige wijden met witte Charolais-runderen volgen rustieke rivieroever, felgele koolzaadvelden en dichtbegroeide bossen. Voor de sluis bij Chevroche wachten twee fietsers uit Oldenburg. “Wij zijn Uwe en Margit”, stellen de twee zich voor. Ze zijn sinds een week onderweg vanaf Decize naar Auxerre. Terwijl Uwe de loftrompet steekt over de vele

pensionnetjes langs het kanaal, werpt Margit nieuwsgierige blikken op onze Linsessen. “Wij hebben ook al enkele bootvakanties achter de rug”, zegt zij. “vooral op cruiseschepen. Maar zo’n schattig scheepje hebben we nog nooit gezien.” Bij deze woorden kijkt Klaus alsof hij net in een citroen heeft gebeten. Maar hij verbijt zich, onthoudt zich van verder commentaar en vraagt de twee vriendelijk of ze niet een stukje mee willen varen. “Jullie passen er gemakkelijk bij, want zo klein is dit schattige scheepje niet, hoor.” “Natuurlijk”, straalt Margit, “dat lijkt ons hartstikke leuk!”

Terwijl de twee fietsers aan boord stappen, komt er een witte Renault aangescheurd. Een jong ventje springt uit de wagen en rent naar de sluis. Hij stroopt vlug hij zijn mouwen op, spuugt in zijn handen en slingert handmatig de sluisdeuren open. Tien minuten later glijdt onze Linsessen weer soepel de sluis uit en gaan we verder op weg naar Clamecy. Het allereerste wat we van deze oude vlotterijstad te zien krijgen is de klokkentoren van de Saint-Martin-kerk. Tussen de dikke esdoorns door prijkt de toren in de stralend blauwe hemel. We meren aan in het haventje en bestijgen de weg naar de hoger geleden oude stad.

De eerste voornemens om het Canal du Nivernais aan te leggen, gaan terug tot de zestiende eeuw. Toen waren alle bossen rond het florerende Parijs al gerooid, zodat hout als belangrijkste brandstof van veraf over hobbelige landwegen moest worden aangevoerd. Daarbij moest het Canal du Nivernais uitkomst brengen als vaarroute tussen Parijs en de bossen van de Bourgogne. Het duurde



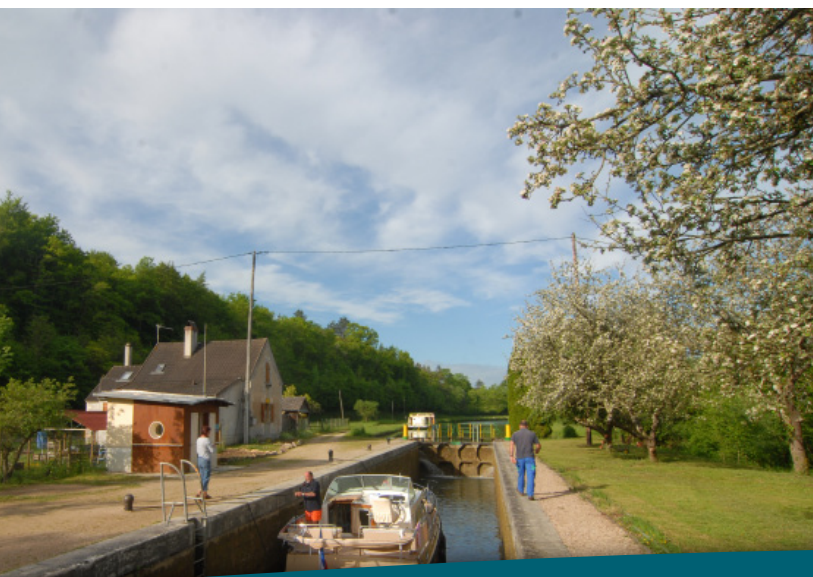
echter 250 jaar voordat het eerste kanaaldeel in gebruik kon worden genomen. En hoe ging het houttransport vervolgens in z'n werk? De bomen werden ergens diep in de bossen gekapt, in stukken gehakt en gewoon in de beken en rivieren gegooid. In Clamecy werden deze stammen uit het water gevist en samengebonden tot vloten van 75 m lang en 5,50 m breed. Dappere mannen klommen op de gammele gevaartes en manoeuvreerden ze met lange stokken naar de hoofdstad. Clamecy met zijn 5000 zielen was echter veel meer dan alleen een overslagplaats voor hout bestemd voor Parijs. Het stadje met de pittoreske vakwerkhuisen, knusse steegjes en authentieke cafés is ook de geboorteplaats van de beroemde schrijvers Romain Rolland en Claude Tillier. Waar Tillier met zijn humoristische satire 'Mijn oom Benjamin' de wereld aan het lachen maakte, zette de Nobelprijswinnaar Rolland zich tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog in voor vrede en toenadering tussen de volkeren.

De tocht over het water wordt hervat. In het plaatsje Pousseaux verbindt een handmatig bediende ophaalbrug de beide oevers van het kanaal. Het is uitgesloten dat we er zomaar onderdoor kunnen varen, want de brug bevindt zich ongeveer ter hoogte van de reling van onze Linssen. Wat moeten we nu doen? Gewoon wachten? Maar op wie dan? In de wijde omtrek is niemand te zien, er is geen brugwachtershuisje en nergens staat een telefoonnummer vermeld. Op een groot bord valt alleen te lezen dat er een fikse straf staat op het eigenhandig bedienen van de brug. "Laten we wachten", besluit Klaus. En de wil van de kapitein is wet, dus we wachten... 10 minuten, 15 minuten, 20 minuten... Na een half uur komt ons een boot tegemoet, de schipper ervan legt aan, springt op de wal en haalt al slingerend de brug op – we geloven onze eigen ogen niet! We mogen doorvaren, roept hij ons toe. Op dat aanbod gaan we natuurlijk maar al te graag in.

Om klokslag zeven uur 's avonds beëindigen de sluiswachters langs het kanaal hun dienst en gaan zij weer op weg naar huis. En natuurlijk hebben wij weer de pech om net een paar minuten te laat aan te komen bij de sluis van Châtel-Censoir. "Rien ne va plus", verzucht Klaus, "we komen er niet meer door." Dus blijven we deze nacht in de jachthaven voor de sluis. Maar waar kunnen we nog een hapje eten? "Vijf kilometer verderop is er een goede rôtisserie oftewel grillrestaurant", tipt een havenmedewerker ons. Terwijl we deze optie nog aan het overwegen zijn, heeft hij al een taxi besteld en wenst hij ons een goede maaltijd. Na een vlotte autorit langs steile rotswanden nemen wij plaats in een rustiek restaurantje. De open haard knettert en aan de muur hangen foto's van bergbeklimmers. De kok begroet ons met een vriendelijk bonsoir en vraagt ons wat wij willen eten. "Er is forel, Bressekip en Charolais-rund." We bestellen allemaal rund. "Een goede keuze", laten de drie mannen weten die aan de tafel naast ons zitten. Zij zijn rotsbeklimmers, komen uit Parijs en oefenen hier op de steile Rochers du Saussois hun waaghalzige hobby uit.

De Franse schrijver Stendhal voer maar al te graag over de kanalen van de Bourgogne. "Vanaf het water zie je het land veel beter dan vanuit een postkoets", schreef hij 200 jaar geleden. Dit is vandaag nog steeds het geval – op voorwaarde dat je genoeg tijd hebt. En dat hebben wij zeker! Zonder stress en hectiek slenteren we door de ingeslapen steegjes van het plaatsje Mailly-le-Château, dat vanaf een vooruitstekende rots over de Yonne uitziet. Bij Prégilbert laten we ons de lekkere forellen van viskweker monsieur Pageaud goed smaken. Later doorkruisen we het pittoreske vestingstadje Cravant bij de monding van de rivier de Cure in de Yonne en ten slotte varen we in alle rust verder richting Bailly. Als op een schilderij meandert de Yonne hier langs bossen en wijnbergen. We meren af aan de kade van Bailly en beklimmen te voet een heuvel met de naam Col du Crémant. Deze mooi klinkende naam verwijst in feite naar een holle kalksteenrots van ongeveer 200 meter hoog. De binnenkant van de rots dient als wijnkelder voor de lokale wijnbouwcoöperatie Bailly Lapierre. Op de vier hectare gewelfoppervlak zijn circa vijf miljoen flessen opgeslagen. Bij de ingang van de rots kan men in bescheiden mate proeven van deze immense wijnvoorraad en tegen betaling kan iedereen naar hartelust flessen aanschaffen. Vanzelfsprekend proeven wij ook even van het edele vocht. Daarbij stellen we vast dat de streek tussen Dijon en het stadje Beaune niet alleen uitmuntende rode wijnen te bieden heeft, maar dat in het noordwesten van de Bourgogne ook goddelijke Crémants te vinden zijn.

Het verdere verloop van onze tocht laat zich snel vertel-



van Bailly. Châteaux en grotere herenhuizen verschijnen hier in het decor, de vroegere jaagpaden worden geasfalteerde fietspaden en over de bruggen raast weer autoverkeer. Vijf sluizen verder varen we Auxerre binnen, een stad met 38.000 inwoners. Na in totaal 170 kilometers door het kanaal en 110 sluizen komt onze Linssen aan bij de eindbestemming. Eigenlijk hadden we ons drijvend luxepension al in Vermenton moeten afgeven. Maar Klaus had goede afspraken kunnen maken met Mike Gardner Roberts, chef van charterbedrijf France Fluviale. Deze geboren Brit en francofiële fan van de kanaalvaart was net zo goed bereid om zijn prachtboot hier in de haven van Auxerre op te pikken. Alle formaliteiten zijn snel geregeld. Samen met Klaus kuieren we nog wat door het schilderachtige labyrint van het oude stadje vol vakwerkhuisen. Ook bezoeken we de Saint-Étienne-kerk, misschien wel de meest beroemde Gotische kathedraal in de Bourgogne. Bij de Tour de l'Horloge, de klokkentoren, nemen we uiteindelijk afscheid van Klaus en stappen we in de taxi. "Villiers-sur-Yonne?" vraagt de chauffeur aan ons. Ik kijk hem met grote ogen aan, frons mijn wenkbrauwen... en herken in hem opeens de chauffeur van de heenweg. Lachend spreek ik hem toe: "Non, non! Eerst naar Chablis want we willen nog wat wijn inkopen, en dan graag naar het station voor de trein naar Parijs." "D'accord", lacht de Fransman. Hij schuift zijn pet naar achteren en geeft gas.



Bourgogne

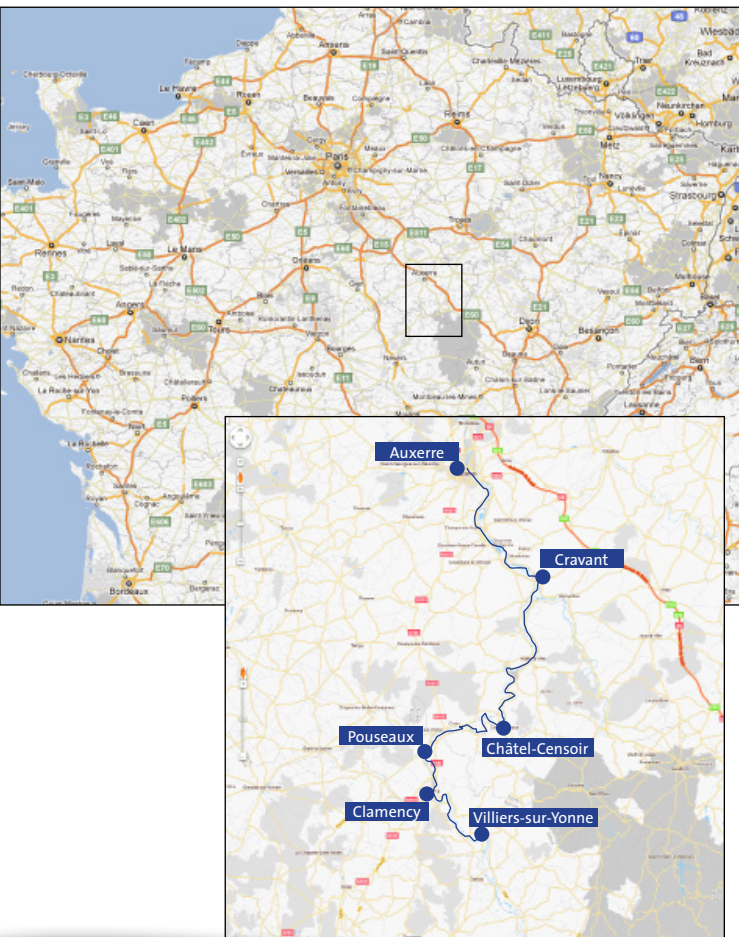
De Bourgogne ligt enigszins ten oosten van het midden van Frankrijk en kent een heuvelachtig landschap met bergen tot 900 meter hoog. De regio is 31.600 km² groot en bestaat uit de departementen Côte d'Or, Saône-et-Loire, Nièvre en Yonne. Auxerre (ca. 38.000 inwoners) is de hoofdstad van het departement Yonne en is gelegen aan de gelijknamige rivier. Samen met Dijon wordt Auxerre gerekend tot de mooiste steden in de Bourgogne. De stad kent vele middeleeuwse bezienswaardigheden, waarbij vooral de Gotische Saint-Étienne-kathedraal moet worden genoemd. Ook het 16 km verder gelegen Chablis is vanwege de wereldberoemde Chardonnay-wijnen absoluut een bezoek waard. De grootste stad in de Bourgogne is Dijon met 150.000 inwoners.

Canal du Nivernais

Het idee voor de aanleg van een kanaal tussen de Loire en de Seine gaat terug tot koning Henry IV (1553-1610). In 1784 werd de eerste spade in de grond gestoken en 60 jaar later werd het kanaal in gebruik genomen als waterweg voor de vlotterij. Het kanaal is 174 km lang en wordt onderbroken door 110 sluizen. De meest spectaculaire bouwwerken langs de route zijn onder meer de tunnels van La Collancelle (758 m lang), Mouas (268 m) en Breuilles (212 m), de sluzentrap in het dal van Sardy (16 sluizen binnen 3 kilometer met een verval van 48 meter) en het aquaduct van Montreuillon (33 m hoog, 145 m lang).

Meer informatie over charteren in de Bourgogne?

Burgundy Cruisers SARL
1 Quai du Port,
F-89270 VERMENTON
Tel.: +33 (0)3 86815455
Fax: +33 (0)3 86816787
france-fluviale@orange.fr
www.francefluviale.com





Tekst en foto's: Trudy Rutten en Jan Brummel

DENEMARKEN: DE ARCHIPEL VAN GROTE EN KLEINE, VAAK ONBEWOONDE EILANDJES

DE WENS OP ZEE TE VAREN LEEFT BIJ ONS AL EEN POOSJE. IN MAART 2012 KREGEN WE ONZE GRAND STURDY 430 MARK II. MET TWEE MOTOREN EN STABILISATOREN IS DE RIETVAER KLAAR OM OP ZEE TE VAREN. WE BESLOTEN EEN VAARREIS NAAR DENEMARKEN TE MAKEN. SAMEN MET ONZE TWEE HONDEN VERTROKKEN WE OP 29 JUNI VANAF DE LINSSEN-WERF.

We gaan de Rijn op en varen eerst drie weken door Duitsland. De Duitse kanalen zijn goed te doen, de beroepsvaart gaat gemoedelijk om met de pleziervaart en ze varen max. 15 km p/u. Overnachten langs de route gaat prima bij de jachthavens en (beroepsvaart)kades. De geldende regels worden gehandhaafd door de vaarpolitie.

Het Elbe-Seitenkanaal heeft twee kunstwerken, waaronder sluis Uelzen met 23 m verval. Door de drijvende bolders kun je relaxed schutten. Het Schiffshebewerk Scharnebeck (Lüneburg) is een scheepslift die 38 m overbrugt.

Indrukwekkend om te zien en eenvoudig om te doen – je vaart de hefbak in, maakt het schip vast, en terwijl je op de steiger van het uitzicht geniet, ben je in 20 minuten beneden.

DE ELBE OP

Voordat je deze regenrivier opgaat, is het verstandig de weersverwachtingen in Duitsland en Tsjechië te volgen. Bij veel regenval kan de tegenstroom in enkele dagen tot wel 10 km oplopen. Wij hebben 3 km tegenstroom, wat een leuke afwisseling biedt met de kanalen. Het

landschap is prachtig. Vanwege de vele bochten en ondieptes is het goed opletten. De vaargeul staat op de wal aangegeven. We zien nu steeds vaker de Deense vlag wapperen! We meren af bij Marina Lauenburg, een historisch schippersstadje met vakwerkhuisen en het Elbe Schiffahrtsmuseum.

We vervolgen onze reis over het Elbe-Lübeckkanaal door het heuvelachtige en bosrijke landschap van Hertogdom Lauenburg en natuurpark Lauenburgische Seen. Dit 62 km lange kanaal is rond 1900 gegraven voor de zoutvaart tussen Uelzen en Lübeck en heeft zes sluizen. Het is hier verplicht in konvooi en max. 10 km p/u te varen.

We willen overnachten bij WSV Mölln. Een blunder van de kapitein! We meren op een 'niet zo charmante manier' af aan de buitensteiger. De stroming drukt ons naar de steiger met, net op het randje, een waterkraan! Een grote waterfontein is het gevolg. Na de door Jan geleverde eerste hulp is de schade billijk te regelen met de havenmeester.

Mölln is bekend door de sage van Tijn Uilenspiegel, een personage uit de Nederlands-Duitse folklore.

LÜBECK (ZIE TITELFOTO)

Het is fantastisch om deze oude Hanzestad binnen te varen! Wij meren af bij Hansa Marina Neugen, een populaire haven pal bij de binnenstad (reserveren aanbevolen). Lübeck is één groot openluchtmuseum, met zijn historische haven, prachtige koopmanshuizen, pakhuizen en kerken. Zeer de moeite waard om wat langer te blijven. Vlakbij

Richting de Oostzee

Hansa Marina staat een van de belangrijkste middeleeuwse gebouwen van de stad, het Schiffergesellschaft uit 1535. Hier is veel historie bewaard gebleven. Sinds 1868 is er een restaurant gevestigd, bezocht door toeristen uit de hele wereld.

TRAVEMÜNDE

Van Lübeck vaar je in twee uur door de bochtige riviermonding naar de zeehaven aan de Oostzee, Travemünde. Grote ferry's en zeeschepen varen nu vlakbij en het wordt steeds drukker. Door het havengebied varen we de Oostzee op en kijken onze ogen uit; ferry's, vissersschepen, zeil- en motorjachten en speedboten zorgen voor een gezellige bedrijvigheid. We keren weer om en meren af in Yachtclub Fischereihafen. Vanaf hier zie je de ferry's langsvaren.

DUITSE OOSTZEE

We zijn inmiddels precies drie weken onderweg en klaar om de Oostzee op te gaan. Het weer is er prima voor, 0-5 knopen wind en zonnig. Op de Oostzee is van getij nauwelijks sprake. Het water heeft een gemiddelde diepte, waardoor lange golven ontstaan. Een aspect om rekening mee te houden is de windrichting. Namelijk niet de windkracht maar de golfhoogte in combinatie met de windrichting bepaalt of je prettig vaart. Wij hebben met veel wind gevaren, maar onder de wal, waardoor de golfhoogte meeviel.





Na een prachtige tocht van vijf uur meren we af bij Haffen Orth op het mooie Duitse eiland Fehmarn. Vóór ons meert het antieke stalen zeilschip RYVAR uit Flensburg af, met aan boord de Shanty Freunde Gimte, die prachtige zeemannsliederen ten gehore te brengen. We genieten!

DE DEENSE VLAG KAN AAN DE MAST!

De oversteek naar Denemarken duurt ongeveer vijf uur. Het is belangrijk om de oversteek met goed weer te maken. Je kruist de scheepsroute van Kiel naar Scandinavië. Om veilig bij de Deense eilanden te komen, is het goed opletten en zo recht mogelijk oversteken. Op ons AIS-systeem zien we de snelheid waarmee de schepen varen. Ze varen een vaste koers, dat maakt het overzichtelijk. Mooi om de statige zeeschepen in volle actie te zien. Eenmaal tussen de eilanden is de Deense Zuidzee voornamelijk voor de pleziervaart en visserij.

HET WEER

Bij wind, recht over zee, kunnen zelfs op het smalste water flinke golven ontstaan. In de periode dat wij hier varen, is het weer erg wisselvallig, we hebben van 0 tot 40

knopen wind meegemaakt. Het weer kan snel omslaan, waardoor je in één uur van mooi in slecht weer kunt zitten of omgekeerd. Op een dag maken we mee dat het weer vier keer omslaat, maar door de luwte van de eilanden ondervinden we er weinig hinder van.

VAARGEBIED

De archipel van vele grote en talloze kleine, vaak onbewoonde eilandjes doet recht aan de naam Deense Zuidzee; vooral de zuidkant van Funen heeft relatief veel zonne-uren. Regelmatig verschijnen aan de horizon fraaie kusten met kliffen, omzoomd met strandjes en vriendelijke haventjes. Ook bijzonder zijn de fjorden, waar regelmatig tuimelaars van dichtbij te zien zijn. Het is een prachtig vaargebied. Zonder oponthoud van bruggen en sluizen vaar je van haven naar haven.

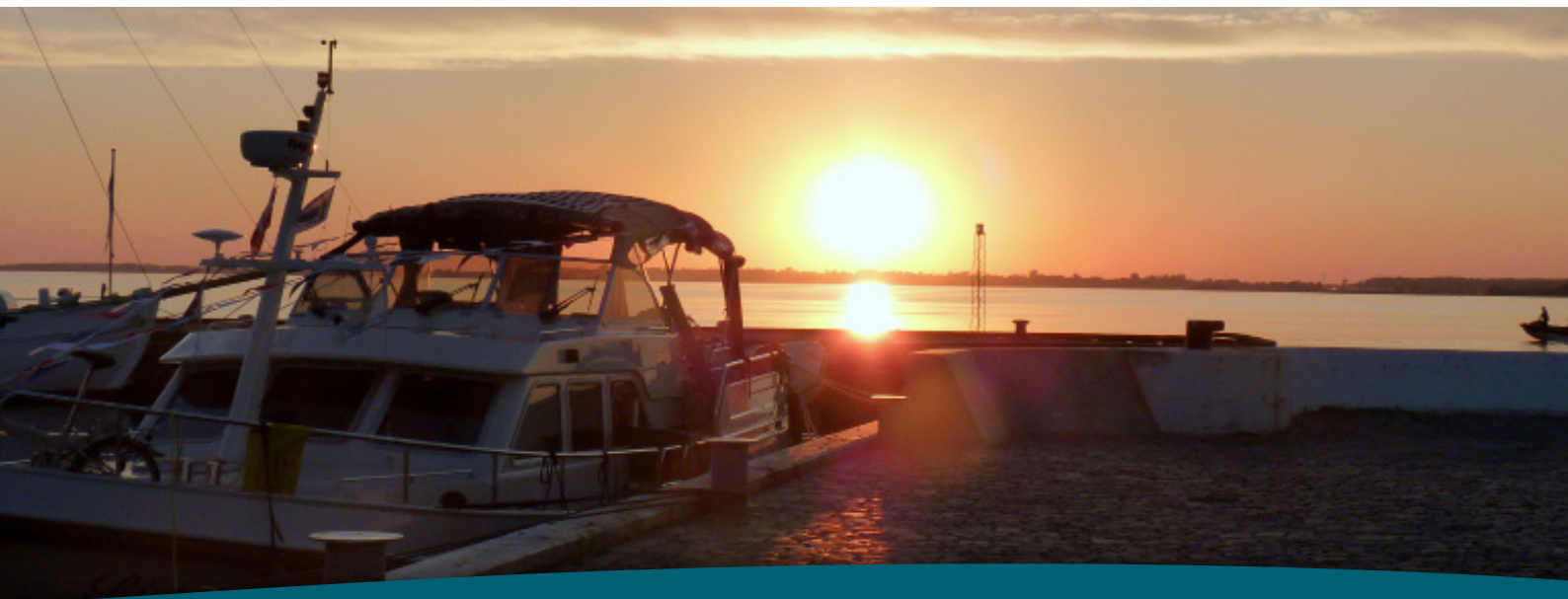
HAVENS

De jachthavens bieden goede voorzieningen en toegang tot het internet. Iedere haven heeft hetzelfde systeem: een groen plaatje betekent vrij en rood staat voor bezet. Je betaalt bij een automaat en ontvangt een sticker/betaalbewijs voor op je boot en een internet-inlogcode. Het ligtgeld varieert van 23 tot 34 euro (lengte 14 m). Zeilers zijn in de meerderheid, maar er zijn ook motorjachten en speedboten. Behalve héél veel Denen zien we Duitsers, enkele landgenoten en Zweden en Noren. In het hoogseizoen kan het lastig zijn om in de namiddag een ligplaats te vinden. Omdat de vaartijden relatief kort zijn, vind je – als je op tijd vertrekt – meestal wel een plek. Ankeren is ook een goede mogelijkheid.

NAAR LANGELAND

In de Kieler Bocht krijgen we voor het eerst met lange golven en flinke dwarswind te maken. Met de stabilisatoren aan is het goed te doen. We slingeren langzaam op de zeegang. Omdat de populaire haven Marstal overvol

We genieten van het uitzicht, het mooie weer en een prachtige zonsondergang bij Rudkøbing



blijkt, varen we door naar Rudkøbing. Bij harde wind kan bij de haveningang veel dwarsstroom ontstaan. Het is echter prachtig weer en we ondervinden geen problemen. Vanwege de drukte leggen we aan in de werkhaven en de volgende dag verleggen we naar de jachthaven, met de achterkant naar de zee. We genieten van het uitzicht, het mooie weer en een prachtige zonsondergang. Rudkøbing is een oud handelsstadje met een levendig stadscentrum en een ideale plek om de voorraden aan te vullen.

TÅSINGE

Een korte overstreek brengt ons naar het eiland Tåsinge. Tegen de heuvels ligt het lieflijke plaatsje Troense. Daar meren we af aan de buitensteiger van jachthaven Badelaug, waar nog een traditionele havenmeester is. Het water is kraakhelder, je kunt de krabben over de bodem zien lopen en er zijn véél kwallen. Af en toe veroorzaken speedboten grote golven en we hebben voor het eerst te maken met opstuwend water (20 cm).

Het prachtige plaatsje heeft rietgedekte vakwerkhuisen in geel, wit en rood en romantische tuinen met stokrozen en fruitboomgaarden. De verbondenheid met de vroegere scheepvaart is hier nog duidelijk te zien.

FUNEN-SVENDBORG

Om de hoek, op de zuidoever van het eiland Funen ligt de bedrijvige zeevaartstad Svendborg. De mooie jachthaven ligt vlakbij het gezellige winkelcentrum en het treinstation. Svendborg biedt alle voorzieningen en heeft diverse musea.

FUNEN-FÅBORG

Wanneer we uitvaren met als bestemming Fåborg, is het bewolkt en mistig en later begint het te regenen. We hebben de wind op de kop met flinke windvlagen tot 17 knopen. Beide jachthavens zijn vol. We meren uiteindelijk af aan de houten stormkering van de tweede jachthaven. Als het weer tegen de avond opklaart, zien we een lieflijk landschap met huisjes, gele graanvelden en bos verschijnen. De volgende ochtend verleggen we naar de gezellige handelshaven. Verderop vertrekken veerboten naar eilandjes voor de kust. Fåborg heeft de flair van een handelsstad uit de 19e eeuw. Het is een vestingstad met stadspoort, binnenplaatsen en vakwerkgebouwen. De haven is populair bij zeilers en charters. In de naastgelegen industriehaven is verse vis te koop bij de voormalige rokerij.

In Fåborg nemen we afscheid van een stel aardige Denen die sinds twee weken met ons opvaren. Van hen kregen we leuke tips over Denemarken. Leuk om onderweg mensen te ontmoeten! Zo maakten we in Minden kennis met Marjolein en Jo Dohmen van het Watersportverbond, en in Heidanger ontmoetten we Joke en Dick Peek – ook onderweg met hun Linszen-jacht.

Wij varen naar Marina Assens, een moderne haven direct aan het strand, met alle faciliteiten en een havenrestaurant. Assens is een heel oud handelsplaatsje (1231) met mooie straatjes, koopmanshuizen en binnenplaatsen. Tip: het cultureelhistorisch museum Willemoesgårdens Mindestuer. Supermarkt en het centrum bevinden zich op loopafstand. Net buiten de haven zien we tuimelaars!



JUTLAND - SØNDERBORG

Het heldere weer geeft een mooi zicht op de gele velden en de tot 125 m hoge groene heuvels van Funen. We varen de Alsford in en bereiken de schilderachtige haven van Sønderborg. We meren af bij de gezellige stadskade. Even verderop is een ijscafetaria. Denen zijn gek op ijs, van jong tot oud staan ze in de rij om een vaak megagroot ijs te kopen. We kijken uit op de grootste attractie van deze stad, het kasteel dat in 1170 in opdracht van Valdemar I werd gebouwd als kustbeveiliging tegen de Wenden. Het was oorspronkelijk niet meer dan een zware, versterkte toren, maar heeft in de loop der eeuwen een gedaanteverwisseling tot renaissancekasteel ondergaan. Na 1864 werd het gebruikt als kazerne en later als museum. Tips: wandelen langs de zee, het kasteel en het oude stadscentrum.

WEER TERUG NAAR DUITSLAND

We vertrekken uit Sønderborg en daarmee ook met weemoed uit Denemarken. Het waren drie prachtige weken waar we volop van hebben genoten. Met de zeesluis bij Kiel en daarna nog drie uur varen naar Rendsburg wordt het een lange tocht. We varen grotendeels onder de kust. Wanneer we de mondingen van de Flensberger en de Eckern Fjord passeren, is de wind sterker en zijn de golven hoger, maar het schip kan het goed aan.

KIELER BOCHT – NOORD-OOSTZEEKANAAL OF KIELER KANAAL

De Kieler Bocht is een van de drukste vaarroutes ter wereld. Grote zee- en cruiseschepen varen continu van de Noordzee naar de Oostzee en omgekeerd. Bij Kiel worden schepen met behulp van loodsen het Kielerkanaal ingevaren. Via de marifoon horen we dat de zeeschippers contact met elkaar houden om het schutten en passeren in het kanaal goed te laten verlopen. De vaarsnelheid van deze zeereuzen is 10-14 km per uur, maar het kanaal is

160 m breed, waardoor we er weinig hinder van hebben. De loodsen waarborgen de veiligheid en houden rekening met de pleziervaart. Onze AIS-zender en -ontvanger komen weer goed van pas. Het Noord-Oostzeekanaal is 100 km lang en in twee dagen te varen. Jaarlijks varen 19.000 plezierschepen door het kanaal, dus je vaart er niet alleen!

KIEL ZEESLUIS

Volgens een vast protocol varen eerst de zeeschepen in. Wanneer zij vastliggen en de schroeven uit zijn, krijgt de pleziervaart - op volgorde van aankomst - toestemming om in te varen. We dobberen twee uur voordat we aan de beurt zijn. Bij het uitvaren gaat de pleziervaart voor de beroepsvaart uit. Het aanleggen in deze sluis is nog niet zo gemakkelijk. Je moet van boord om vast te maken aan ringen op de spekgladde drijvende steiger (ook het rubber is glad!). Via de sluisrap melden we ons bij de Duitse sluiswachter.

ELBEMONDING - CUXHAVEN

Bij Brunsbüttel gaan we door de zeesluis de Elbe op. Voor de oversteek naar Cuxhaven moet je de weerberichten goed volgen. Jan is hierover al weken met ervaren zeezeilers in gesprek. Het moment lijkt goed gekozen – het is vlak water en nagenoeg windstil. Echter, 3 km voor Cuxhaven loopt de noordwestenwind snel op tot 25-33 knopen. In onze stroom-mee-wind-tegen-situatie geeft dat heftige brekers. Hoewel de RIETVAER het kennelijk goed kan hebben, vinden wij het niet leuk meer! Gelukkig is de haven dichtbij en wanneer we binnen zijn, is het direct weer rustig. Terwijl de wind huult, komen we in het gezellige havenrestaurant van Zeilvereniging Cuxhaven bij van het avontuur.

DUITSE BOCHT

De Duitse Bocht is het zuidoostelijke deel van de Noord-

De Kieler Bocht is een van de drukste vaarroutes ter wereld.

De autocarrier KESS passeert de RIETVAER in het Kielerkanaal.



VAREN NAAR DENEMARLEN

zee en wordt begrensd door Nederlandse en Duitse Waddeneilanden in het zuiden, het Deense Jutland in het oosten en de Doggersbank in het noorden. Aan de zuidkant loopt de drukke scheepvaartroute tussen de monding van de Elbe en het Nauw van Calais. In de Duitse Bocht heb je te maken met depressies die via IJsland komen, waarbij de golven door de wind de Noordzee op worden gestuwd.

Bij ons vertrek houden we rekening met de stroom. Onze berekening blijkt te kloppen, want wanneer we de draai van de Wesermonding invaren, keert het tij en hebben we stroom mee. De tocht is 100 km lang en voert ons over de shipping line van de Elbemonding, om het eiland Scharhorn heen en vervolgens door het waddengebied van de oude Weser. Hier doen we Bremerhaven aan.

Bremerhaven is een van de oudste steden van Duitsland en heeft een prachtig nieuw centrum, waar ook Marina Loyd onderdeel van is. In een parkachtig landschap vind je het openluchtscheepvaartmuseum, architectonische gebouwen, een diertuin, winkelcentra en restaurants en een prachtig uitzicht over de Weser. Oude en nieuwe architectuur zijn hier op een smakvolle manier gecombineerd. De moeite waard om wat langer te blijven!

Rekening houdend met het opkomend tij vertrekken we op 13 augustus om 5.00 uur. De skyline van Bremerhaven in de ochtendzon is adembenemend mooi. We varen met 16 km stroomopwaarts naar Bremen en zien als toegift nog een zeehond op een strandje bij de Hunte.

We vervolgen onze vaarreis door Duitsland en (een stukje van) Nederland en op 28 augustus arriveert de RIETVAER veilig in onze thuishaven Sloten. Wat hebben we genoten van deze tocht, het varen op zee, van Denemarken en zijn vriendelijke bevolking.

DE ROUTE

Nederland: Maasbracht, Roermond, Venlo

Duitsland: Wesel, Dorsten, Münster, Recke, Minden, Peine (schroothaven), Heidanger, Launeburg, Schiffshebewerk Scharnebeck (aanlegsteiger), Mölln, Lübeck, Travemünde, Fehmarn - Hafen Orth

Denemarken: Langeland (Rudkøbing), Funen (Troense, Bådelaug, Svendborg, Faaborg, Assens), Jutland (Kolding, Sønderborg)

Duitsland: Rendsburg, Brunsbüttel, Cuxhaven, Bremerhaven, Bremen, Oldenburg, Leer

Nederland: Delfzijl, Groningen, Kootsterille, Sloten

Gebruikte boeken voor deze reis:

Vom Rhein zur Nord- und Ostsee – Manfred Fenzl – Edition Maritim

Vaarwijzer: Noord Duitse Binnenwateren – Hollandia

Vaarwijzer: Scandinavië en de Oostzee – Hollandia

Vaargegevens:

Vaarafstand – 1833 km

Vaardagen – 33

Havendagen – 29

Motoruren – 172

Dieselvebruik – 1239 liter



DE AUTEURS

Jan Brummel en Trudie Rutten zijn de enthousiaste eigenaren van de RIETVAER.

Op de website www.hondenaanboord.nl staat het complete logboek van deze reis, boordevol informatie over varen met een Linsen-jacht op zee en praktische tips voor onderweg. Voor varende hondenliefhebbers is hier ook interessante informatie over varen met honden te vinden.





Tekst en foto's: Luc Vanthoor

VIER MANNEN EN EEN BOOT

DE RIVIER DE THEEMS IN HET VERENIGD KONINKRIJK IS ZONDER MEER EEN VAN DE MEEST TOT DE VERBEELDING SPREKENDE RIVIEREN IN EUROPA. HET PREDIKAAT 'KONINKLIJK' LIJKT ME ZELFS AANGEWEEZEN VOOR DEZE 346 KILOMETER LANGE WATERWEG. OM HAAR TE MOGEN BEVAREN AAN BOORD VAN EEN LINSSEN GRAND STURDY 34.9 AC LEEK MIJ DAN OOK EEN BIJZONDER VOORRECHT.

Toen Peter, Cornel, Paul en mij uitnodigde om vanuit de Linssen Boating Holidays-basis 'Hobbs of Henley' door de decors van 'Midsomer Murders' te gaan varen, in de maand oktober 2013, had ik echter enig voorbehoud. Ik associeer herfst nog altijd met guur regenweer, en de combinatie met Engeland leek mij dus al helemaal een garantie voor een nat pak. Niets bleek echter minder waar.

Op zaterdag 5 oktober 2013 omstreeks 10.00 uur arriveerden we in Henley-on-Thames, thuisbasis van Linssen Boating Holidays-partner Hobbs of Henley. De 140 jaar ervaring die rederij Hobbs of Henley heeft in het ontvangen van gasten bleek al snel. Onze Linssen, de 'Jacqueline IV', lag met netjes opgemaakte bedden, en voorzien van alle luxe, afgemeerd op ons te wachten, tussen een aantal schepen waar nautische traditie vanaf straalt. Terwijl de eerste 'narrow boats' langs onze aanlegplaats passeren, gaan we met Jonathan Hobbs

aan boord van een van hun juweeltjes, de passagiersboot 'New Orleans'. Het schip lijkt wel rechtstreeks van de Mississippi naar de Theems te zijn gevaren, een 'stern-wheeler' met zijn imposante scheprad aan het hek en twee machtige schoorstenen net achter de stuurhut. Het schip vaart dan wel niet op stoom, maar het heeft alleszins de allure van een echte 'steamer'. Ik miste alleen de vrouwen met hoepeljurken, zonnehoeden en parasols, vergezeld door mannen in maatpak met hoed en dikke



sigaar.

We waren nog geen half uur in Henley-on-Thames en ik wist al dat dit een bijzonder avontuur zou worden: vier mannen en een boot, een decor dat de grandeur van Victoriaanse tijden ademt, overgoten met een stevige portie nautische traditie in een regio waar ze Gastvrijheid nog met een hoofdletter schrijven...

Henley-on-Thames is gelegen in het graafschap Oxfordshire. Het stadje heeft iets meer dan 10.000 inwoners en is de thuisbasis van de Leander Club, de oudste roeivereniging ter wereld. Zij organiseren een van de meest prestigieuze roeiwedstrijden ter wereld: de Henley Royal Regatta. Deze regatta duurt vijf dagen, van woensdag tot en met zondag in het eerste weekend van juli. Voor het bijwonen van de regatta, op de terreinen van de Leander Club, worden forse bedragen neergeteld. Het terrein is volledig afgesloten en enkel te betreden door leden van de club en hun gasten, op voorwaarde dat zij verschijnen in de voorgeschreven kledij.

Na ons bezoek aan boord van de New Orleans, en na een heerlijke kop koffie in een koffiehuisje langs de waterkant, schepen we in. Rond de middag gooien we de trossen lossen en vertrekken we stroomafwaarts zonder eigenlijk echt te weten waar we naartoe zullen varen. Veel keuze heb je trouwens niet. De Theems heeft in deze regio geen bevaarbare zijrivieren, het is dus 'upstream' of 'downstream'.

MIDSOMER MURDERS

Tot mijn niet geringe verbazing blijkt Peter een aantal plaatsen die we passeren te herkennen, terwijl hij hier nog nooit geweest is. Blijkt al snel dat hij een grote fan is van de detectiveserie 'Midsomer Murders' met Inspector Barnaby. De opnames van deze serie hebben allemaal plaatsgevonden in deze schilderachtige omgeving. Je kunt hier zelfs een 'Midsomer Murders'-tour volgen die je langs de meest markante opnameplaatsen uit de serie voert. Wat veel liefhebbers van de serie namelijk niet weten, is dat Midsomer geen dorp is maar een graafschap met heel veel dorpjes, die allemaal in de wijde regio rond Henley-on-Thames liggen. Een van de afleveringen, 'Dead in the water', is voornamelijk gefilmd in Henley-on-Thames.

Na een halfuurtje varen komen we al bij het eerste sluisje: Hambleden Lock. Het is niet onmiddellijk duidelijk of we deze sluis zelf moeten bedienen, of dat de sluiswachter ons zal versassen. Er is namelijk geen sluiswachter te bespeuren. Omdat Engeland een land van tradities is, en omdat het kort na de middag 'tea time' is, trekken we al snel de conclusie dat de sluiswachter waarschijnlijk ergens in zijn kopje aan het roeren is, en dat we dus beter zelf het heft in handen kunnen nemen. Nog geen kwartier later zetten we onze tocht voort aan de lage kant van de sluis.



Het is 'tea time', dus zelfbediening bij de sluis

De rivier kronkelt als een slang door het landschap. Een schilderij van weidse weilanden, gevuld met witte plukjes wol op pootjes, oevers met treurwilgen die zichzelf lijken te bekijken in het spiegelgladde water, prachtige villa's met indrukwekkende boothuizen en typisch Engelse tuinen, waar het lijkt alsof men het gras met een nagelknipper maait en de buxus door een barbier geschoren wordt. We doen in korte tijd zoveel indrukken op dat we er zowaar een beetje sprakeloos van worden. De charme van dit gebied is niet in woorden te vatten.

Na een viertal uren varen, en het passeren van vier charmante sluisjes, komen we aan bij het passantenhaventje van Bourne End. We meren af ter hoogte van het tankstation, evenwijdig met de vaargeul. Bourne End is een stadje met de allure van een dorp, of is het nu omgekeerd? De havenmeester bezorgt ons alleszins een bijzonder hartelijke ontvangst en geeft ons de nodige 'toeristische tips': vooral waar je goed kunt eten en drinken in de omgeving lijkt hem van belang. Na het inkopen van de nodige proviand voor ons 'English breakfast' begeven we ons naar het lokale Chinese restaurant, waar we genieten van een lekkere nummer 74 op de kaart.

Omstreeks 01.00 schepen we terug in voor de eerste nacht aan boord.

Om 07.30 schiet ik wakker door het geroep van een mannenstem, pal naast de boot. Het klinkt alsof iemand militaire bevelen aan het geven is, en het klinkt behoorlijk 'dwingend'. Ik haast mij dus aan dek om poolshoogte te nemen. Tot mijn verbazing zie ik niks verdachts, enkel een spiegelgladde Theems die zichzelf hult in dikke slierten nevel. De mist is zo dik dat de overkant van de rivier, die hier slechts een vijftigtal meter vandaan ligt, niet zichtbaar is. Ondertussen staan Paul en Peter ook aan dek de slaap uit hun ogen te wrijven.

Opnieuw horen we stemmen uit de mist, nu zijn het er twee of drie, en ze komen in ras tempo in onze richting. Plots verschijnt, als uit het niets, de boeg van een



8-vrouws skiff op nog geen tien meter van onze Jacqueline IV. Het razendsnelle ding passeert ons rakelings, gevolgd door een klein motorbootje van waaruit de coach met luide stem het tempo aangeeft voor zijn dames aan de riemen.

Dit moet toch gevaarlijk zijn? Met je rug in de vaarrichting, door de dichte mist, met een rotvaart... en ja hoor, nog geen twee minuten later knalt zo'n ding achter onder onze zwemtrap. Gelukkig zonder persoonlijk of materieel letsel.

Moraal van het verhaal: probeer op een zondagmorgen, en zeker als het mistig is, zo ver mogelijk uit de vaargeul op de Theems te blijven, tenminste als je een rustig ontbijt wilt genieten.

Na een uitgebreid 'English breakfast' lossen we tegen de middag de landvasten en varen we verder stroom-

afwaarts. De zon laat zich vandaag van haar beste kant zien, het lijkt wel zomer. Het decor waar we door varen, is in vele opzichten te vergelijken met dat van gisteren. Prachtige villa's met minutieus onderhouden tuinen, boothuizen die in sommige gevallen alleen van echte huizen te onderscheiden zijn omdat ze met hun voeten in het water staan. De typische 'narrow boats', de afwezigheid van beroepsvaart, de extreem vriendelijke en behulpzame sluiswachters, kortom: alles ademt hier vriendelijke gastvrijheid.

In de late namiddag komen we ter hoogte van Windsor, het stadje met zijn beroemde buitenverblijfje van de Engelse koninklijke familie. Hier willen we graag overnachten, maar er is, tot onze verbazing, geen mogelijkheid om aan te leggen. Tegen de linkeroever liggen een paar boten met weinig diepgang aan een weiland vastgeknoopt, maar voor onze Linssen met 1 meter diepgang is er geen mogelijkheid om aan wal te geraken. Gelukkig had Jonathan ons bij afvaren hiervoor al gewaarschuwd en we moesten hem maar even opbellen als er een probleem was. Een halfuurtje later liggen we afgemeerd tegen een prachtige klassieke sleepboot met de klinkende naam 'Barking', en dan nog in de schaduw van Windsor Castle, van privileges gesproken.

Ook bijzonder opvallend aan deze plek is het aantal zwanen dat hier rondzwemt. Het zijn er zowaar honderden!! Het lijkt een echte invasie.

Blijkbaar zijn ze allemaal eigendom van 'the Queen'. Koningin Elizabeth laat iedere derde week van juli de zwa-

STOOMSLEPER "BARKING"

Als liefhebbers van stalen schepen zijn we natuurlijk onder de indruk van de stoomsleper "Barking". De bemanning van dit schip is echter ook behoorlijk onder de indruk van onze Linssen. Het valt ons direct op dat een man op hoge leeftijd voortdurend met een oliepompje door "The Barking" loopt. Een man van weinig woorden die vooral bezig is met zijn schip. Achteraf zal blijken dat hij geboren is in het bouwjaar van het schip, met name 1928. De romp is helemaal met klinknagels in mekaar gezet. Het schip is nog helemaal in originele staat. Om haar onder stoom te brengen gebruikt men 250 kg kolen per drie uur. Onder de gangboorden van het schip kan men in totaal drie ton kolen herbergen. Bij het verbruik van deze kolen is de balans van het schip erg belangrijk.



nen langs de Theems tellen. Volgens een uit de twaalfde eeuw stammende verordening behoren alle ongemerkte zwanen in open water in Engeland toe aan de vorstin. Daarom wordt jaarlijks een census gehouden om te weten hoeveel er zijn. Zwanen zorgden van oudsher voor een smakelijk feestmaal en de regeling garandeerde dat boeren, burgers en buitenlui met hun handen van de 'koninklijke vogels' af zouden blijven.

Zwanen staan tegenwoordig niet meer op het menu, maar om wetenschappelijke redenen wordt op verschillende plaatsen langs de Theems een zwaneninspectie en telling gehouden, de zogenaamde 'Swan Upping' door de 'Queen's Swan Warden', de koninklijke zwaanopzichter. Nogal prominent aanwezig in het decor is Windsor Castle. Het is het grootste nog bewoonde kasteel ter wereld, en dat al ruim 900 jaar. Het kasteel heeft een oppervlakte van 450 are. De meeste vorsten gebruikten het als tweede verblijfplaats omdat ze de voorkeur gaven aan Buckingham Palace in Londen als hoofdverblijf. De huidige Queen wist blijkbaar niet dat wij in aantocht waren, want ze is niet thuis.

Omstreeks middernacht banen we ons, tussen de slapende zwanen, via de Barking een weg terug aan boord. We zullen vroeg uit de veren moeten want de bemanning van de Barking wil op tijd vertrekken. Ze moeten stroomopwaarts naar een meeting van traditionele schepen. Als we om 09.00 wakker worden, is de bemanning van de Barking al twee uur bezig met het opstoken van de stoomketel. Het hele schip gloeit van de warmte en uit

de schoorsteen ontsnappen puffende wolkjes. Over twee uur willen ze uitvaren, we hebben dus nog net tijd voor een 'English breakfast' in een taverne aan de voet van het imposante Windsor Castle.

Om 11.00 gooien we de trossen los en wensen we de Barking behouden vaart 'upstream'. Wij gaan verder stroomafwaarts. Nadat we onder de brug, die Windsor en Eton met elkaar verbindt, zijn doorgevaren, komen we bij Romney Lock. Direct voorbij deze sluis ligt een haventje met passantenplaatsen. Hier hadden we dus ook kunnen overnachten. Het volgende half uur varen we langs de landerijen van Windsor Castle. Zonder meer indrukwekkend. We vragen ons meermaals af wie hier in godsnaam het gras maait, want het domein ligt er even gelikt bij als de rest van de tuinen die we tot hier toe gezien hebben. Vandaag varen we tot aan Shepperton Marina, een van de laatste havens voordat je aan de 'Tidal Thames' begint, in de schaduw van Londen. Shepperton Marina is een 'full service'-jachthaven met 455 ligplaatsen. Als je ligplaats neemt in deze haven krijg je ook bepaalde privileges in het nabij gelegen Holiday Inn Hotel. Vanaf hier zullen we ook terug stroomopwaarts moeten varen, want onze boottrip eindigt over drie dagen, en we moeten nog helemaal terug naar Henley-on-Thames.

Daags nadien gooien we de trossen al los om 10.00. We willen vandaag een stuk voorbij Windsor varen en een bezoek brengen aan Maidenhead. Alleen al de naam van dit stadje klinkt veelbelovend!

Onderweg maken we een tussenstop voor een lunch in The Swan Hotel in Staines. Het hotel ligt aan de water-





kant en heeft een bijzonder leuk terras dat uitkijkt op de Theems.

Na de lunch varen we door tot aan de kaaimuur van het sluisje Boulters Lock, net ten oosten van Maidenhead. Boulters Lock is een van de bekendste sluisen in deze regio. De eerste sluis is hier al gebouwd in 1772. Een roeiwedstrijd die hier eind 18e eeuw plaatsvond, is uitvoerig beschreven in het boek *Drie mannen in een boot, om nog maar niets te zeggen van de hond* van Jerome K. Jerome. Ons avondmaal genieten we in het restaurant The Boulters, dat gelegen is op de kaaimuur langs de sluis. Het restaurant heeft een zeer goede keuken, getuige de twee 'bestekjes' in de Michelin Gids.

's Morgens brengen we een bezoek aan het stadje met de veelbelovende naam. Dat valt echter behoorlijk tegen. Er is in Maidenhead weinig te zien en wij zijn dan ook snel

terug aan boord van de Jacqueline IV.

Vanaf Maidenhead varen we in een tweetal uren tot aan het stadje Marlow. Stroomopwaarts zijn er net voorbij de brug van Marlow een aantal passantenplaatsen. We besluiten dan ook om aan te leggen en het stadje te gaan verkennen. Marlow is wel de moeite om een halte in te lassen. Het is in de regio bekend vanwege zijn microbrouwerij 'Rebellion Beer Company'. Een brouwerij die in 1993 opgestart is door twee studenten en ondertussen beroemd is in de wijde omgeving van Marlow, omdat hun bieren al meerdere nationale en internationale awards gewonnen hebben. In de talloze 'English pubs' van Marlow schenkt men de 'India Pale Ale', 'Smuggler' en 'Mutiny' van the Rebellion Beer Company.

Na onze wandeling door Marlow varen we verder tot aan Harleyford Estate, gelegen aan een schilderachtige zijarm van de Theems. Sedert 1950 is er hier een haven tussen

Boulters Lock, Maidenhead





The Swan Hotel, Staines

Temple en Hurley Lock. Het landgoed is ingericht als een soort verblijfspark met residentiële woningen, cottages en chalets. Het langgoed ligt op wandelafstand van Marlow. In de Showboat, een restaurant op een oud binnenvaartschip, nuttigen we ons laatste avondmaal van deze boottrip. Na een voortreffelijk diner genieten we onder een stralende sterrenhemel van de laatste restjes van onze wijnvoorraad op het achterdek van de Jacqueline IV. Morgen varen we terug naar de thuishaven en eindigt dit bijzonder leuke avontuur.



VIER MANNEN EN EEN BOOT



Om mij op deze tocht voor te bereiden, las ik het boek *Drie mannen in een boot* van Jerome K. Jerome, gepubliceerd in 1889. Het boek ademt perfect de sfeer van deze regio, zelfs meer dan 120 jaar na de eerste publicatie. De tijd lijkt hier werkelijk stil te hebben gestaan. In mijn research voor het schrijven van dit artikel kwam ik te weten dat Jerome K. Jerome in 1900 een vervolg publiceerde op zijn 'Drie mannen in een boot', namelijk 'Drie mannen aan de boemel', waarin de vrienden een tocht ondernemen door Duitsland...

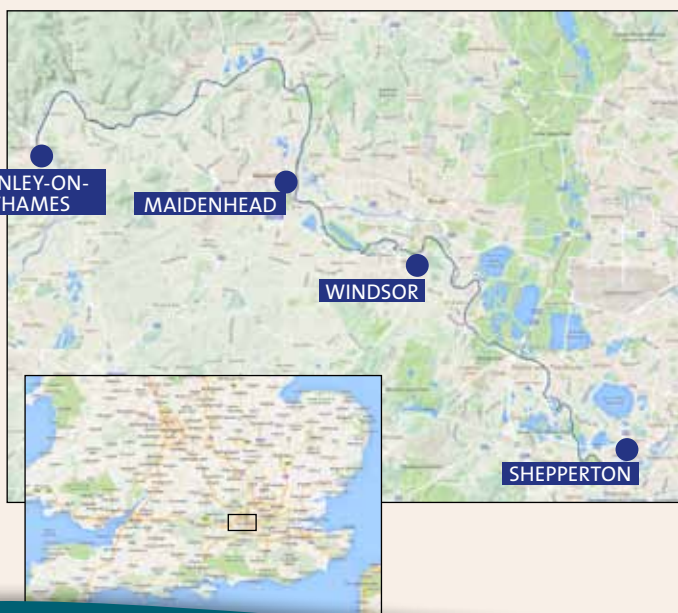
Hoop doet leven.

VOOR MEER INFORMATIE OVER DE REGIO:

www.linszenboatingholidays.com

www.hobbssofhenley.com

www.canal-dvds.com





Tekst en foto's: Randolph Nott & Renate Thieme

KROATIË: ÉÉN VAN DE MOOISTE VAARGEBIEDEN VAN EUROPA

EEN GESCHIEDENIS DIE RUIM 2000 JAAR TERUGGAAT, EEN INDRUKWEKKEND LANDSCHAP, EENZAME BAAIEN EN LIEFLIJKE HAVENS, VARIËREND VAN HEEL STIL TOT JUUST HEEL LEVENDIG – KORTOM, KROATIË HEEFT ALLES WAT EEN PLEZIERVAARDER ZICH WENST. MET ONZE GRAND STURDY 40.9 SEDAN BELEVEN WIJ KROATIË VANUIT EEN HEEL NIEUW PERSPECTIEF!

En om maar meteen met de deur in huis te vallen: we hebben sinds begin jaren 1980 met diverse boten op de Adriatische Zee gevaren, maar nog nooit hadden we zo'n comfortabel en veilig schip! Onze Hippo draagt zijn naam met recht. Hoewel de Adriatische Zee soms spottend de 'badkuip' wordt genoemd, kan het bijvoorbeeld bij een bora (een koude valwind die vanuit de bergen met hoge snelheid over zee waait) zeer onaangenaam worden. Bij weersomstandigheden waarbij onze oude, gedegen motorzeilboot begon te kraken en je automatisch naar de zwemvesten greep, doet de Linssen zijn naam eer aan en ligt hij als een groot, zwaar nijlpaard onbekommerd in het water. Maar laten we bij het begin beginnen.

Na een maidentrip op de Maas, Waal en Rijn werd het schip op 6 juni 2013 in Izola (Slovenië) aan ons opgeleverd en konden we beginnen aan onze eerste trip op het nieuwe schip: van Izola naar onze thuishaven Simuni op het Kroatische eiland Pag. Langs de kust van Slovenië en Istrië is het nog vrij druk met andere scheepvaart, zodat

we goed moesten opletten om alle tonboeien op zee goed te omzeilen. Maar nadat we de Kvarnergolf waren overgestoken en de kust van Istrië hadden verlaten, werd het ondanks het feit dat het vakantie seizoen in volle gang was, steeds rustiger. Natuurlijk hebben we eerst nog op diverse plaatsen aangelegd, zoals in Rovinj. Deze stad kent een bewogen geschiedenis. In de tweede eeuw kreeg het van de Romeinen de naam Ruginium, wat door de Slaven in de 7^e eeuw is veranderd in Rovinj. De stad is zeer bezienswaardig. Het stadsbeeld vormt een afspiegeling van de rijke historie, met nauwe straatjes, Romaans-Gotische gebouwen, elementen uit de Renaissance en Barok en Neoclassicistische bouwwerken. Een bouwwerk dat de bezoeker niet kan missen is de St. Euphemia-kathedraal. Op de 60 m hoge kerktoeren uit de 17^e eeuw staat een bronzen beeld van St. Euphemia, beschermheilige van Rovinj.

Een stad die net zo bezienswaardig is, is Pula. De geschiedenis van deze stad gaat wel 7000 jaar terug. De stad

werd in het jaar 177 v. Chr. veroverd door de Romeinen. Onder keizer Augustus werd het amfitheater gebouwd, vandaag de dag een van de belangrijkste bezienswaardigheden van de stad. Naast het amfitheater zijn er ook nog de goed bewaard gebleven Tempel van Augustus, de deels bewaard gebleven stadsmuur met stadspoorten en de overblijfselen van twee theaters.

Na een zeereis van ruim 14 dagen met diverse tussenstops, waarin we naast interessante historie ook getraceerd werden op schilderachtige baaien, kwamen we aan bij onze thuishaven Simuni op het eiland Pag. Hier voelen we ons reeds vele jaren thuis. We zijn erg gehecht aan de vriendelijke sfeer in een van de kleinste jachthavens aan de Kroatische kust. Pag staat niet alleen bekend om zijn kantwerk, dat ook nu nog met eindeloos geduld met de hand wordt gemaakt, maar ook om zijn schapenkaas, die in (deels met EU-subsidie gemoderniseerde) kaasmakerijen wordt gemaakt. In de kaasmakerijen wordt de melk van de schapen verwerkt die hier op het hele eiland en ook op de meeste van de onbewoonde buureilanden leven op de zeer schrale grond, die op het oog vaak alleen bestaat uit keien en kiezels. Als je voor anker gaat in een van de baaien van een dergelijk onbewoond eiland (zoals het eiland Maun), zul je vaak zien dat de schapen 's avonds naar het strand komen om van het zeewater te drinken. Door het zoute water en het zilte gras krijgt de kaas een heel unieke smaak. Wat ook absoluut de moeite van een bezoek waard is, zijn de 1500 jaar oude olijfgaarden aan de noordwestkant van het eiland Pag, bij Lun. Net als op de andere Kroatische eilanden is olijfolie een belangrijke bron van inkomsten.



Het eiland Pag, ongeveer 1 uur rijden vanaf Zadar in Mid-den-Dalmatië, is zeer geschikt als uitvalsbasis voor kortere en langere boottochten. Bij de keuze voor de Sedan 'Longtop' – dus het langere dak over de kuip – hebben we

zeker onze ervaringen uit dit gebied mee laten spelen: de zon, die niet alleen de zee flink verwarmt (in juni is de zeewatertemperatuur soms al 28° C), maar ook ongenadig kan branden op de schipper en zijn bemanning! Een ideaal schip dus voor de minder zonverwende 'noorderlingen'. Overigens is de vorm van het schip in dit gebied tamelijk uniek, dus we zijn eraan gewend geraakt dat wij in iedere haven waar wij komen, de nodige bekijks hebben. Ook bezitters van ranke schepen moeten toegeven dat het comfort van de Linssen indrukwekkend is! En dat geldt ook bij ruwe zee en omstandigheden die zelfs voor zeilers een uitdaging vormen en die snelle, ranke jachten nopen om hun toevlucht tot een haven te zoeken.

Tot zover het schip. In juni 2014 hebben we tijdens ons verblijf in Kroatië voor het eerst een aantal korte trips gemaakt, waarvan we hierbij verslag doen. Vanaf de ACI-jachthaven Simuni varen we langs de levendige en met name bij jonge toeristen zeer populaire havenstad Novalja, verder bij een koers van 330° in de richting van Rab, langs het eiland Pag. Aan stuurboord zien we de reeds genoemde oude olijfgaarden bij Lun. Vlakbij de landpunt ligt het slaperige dorpje Tovarnele. Ter hoogte van de ondiepteton wijzigen we onze koers naar 350° en varen we rechtstreeks aan op de baai Cifnata. De zandgrond biedt ideale mogelijkheden om voor anker te gaan, maar overdag is de baai vol met dagjesmensen, die dan 's avonds weer met kleine jachten of taxiboot de baai verlaten. Wij bereiken deze tussenstop met een relaxte 5,5 knopen in nog geen 5 uur en maken ons klaar voor de nacht. We genieten van de stilte van de avond en lichten na het ontbijt het anker om koers te zetten naar de haven van Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Van verre zien we al de vier markante klokkentorens van de oude stad, gebouwd op een steile rots. Voordat we de haven van Rab binnenvoeren, kwam ons een hele armada van grote en kleine boten tegemoet. Het leek net een enorme zwerm muggen. En allemaal waren ze op weg naar een van de mooie baaien in de buurt om te zwemmen en te zonnebaden. Wij vonden het prima: nu was er voor ons meer plaats in de haven. Tegenover de kade van de gewone stadshaven ligt de jachthaven. Hier is alle ruimte om aan te leggen. Maar tegen een kleine vergoeding van 20 kuna/uur (ca. 2,50 euro) is het ook mogelijk om in de gewone stadshaven langs de kademuur aan te leggen. Met de boeg- en hekschroef van de Linssen is het 'inparkeren' geen enkel probleem! Het voordeel: je bent gelijk in de oude stad en je hoeft niet om het havenbekken heen te lopen, zoals wanneer je in de jachthaven aanlegt. Het stadje Rab is ruim 2000 jaar oud, en heeft met zijn kleine steegjes en vele kerken een geheel eigen sfeer. Rab geldt naast Rovinj en Zadar als een van de drie cultuurhistorische pareltjes van Noord-Kroatië. Er zijn volop restaurants waar je



heerlijk kunt eten. We noemen er hier slechts twee. Als eerste 'Paradiso', een stijlvol restaurant (in het Kroatisch 'Restoran'), dat is gevestigd in het gebouw van de oude stadsloggia en van het Cernato-paleis. Het heeft een eigen schilderijengalerie, waar de restauranthouder graag een rondleiding geeft aan geïnteresseerde bezoekers. De slivovitsj is hier zelfgemaakt, net als de huiswijn die op de kaart staat. Ook de aanwezige kunstobjecten, die het restaurant een zeer eigen sfeer geven, laten zien dat kunst en eten hier bij elkaar horen.

Een meer rustiek restaurantje is de konoba 'Rab'. Een konoba is een soort taverne, en met zijn houten balken en uitnodigende galerij is deze vooral wegens de uitstekende maar betaalbare keuken zeker een aanbeveling waard. Opvallend is dat jonge mensen in Kroatië vaak het liefst Engels praten, terwijl de oudere Kroaten meestal het Duits beter verstaan. Maar over het algemeen kun je je goed verstaanbaar maken. Overigens waren we bij deze reis met z'n vijven op de Linssen. En niemand heeft het gevoel gehad dat hij of zij in zijn of haar bewegingsruimte werd beknot (wat met name te danken is aan het feit dat de kuip heel ruim is, hoewel er bij regen een dekzeil nodig is).

Na een goede maaltijd en uitgebreide sightseeing in de stad, zijn we 's avonds weer uitgevaren, waarbij we nog een keer in de Cifnata-baai hebben overnacht. Van daaruit varen we de volgende ochtend bij een koers van 253° verder in de richting van het eiland Cres. Tijdens de vaartocht werden we inderdaad overvallen door een middelzware 'bora', zodat het ons verstandig leek om in de baai Toverascica van het eiland Cres een tussenstop te maken en daar te overnachten. Dit deden we ook om onze wat minder ervaren medepassagiers enigszins te ontzien. De volgende dag zijn we in zuidoostelijke richting langs het eiland gevaren om vervolgens rustig onze weg te vervolgen tussen de eilanden Cres (aan stuurboord) en Losinj (aan bakboord) door het Losinjski-kanaal naar het stadje Osor. Bij Osor zijn de eilanden Cres en Losinj gescheiden door een

kanaal van 11 m breed. De brug wordt twee keer per dag geopend: om 9.00 en om 17.00 uur. Voor de wachtende schepen ligt er een boeienveld en een duidelijk afgebakende vaargeul. Het boeienveld bood ons de gelegenheid om af te meren en met de Zodiac aan land te gaan. Onze bijboot is voorzien van een 4 pk elektrobuitenboordmotor van Torpedo, die ervoor zorgt dat de boot rustig en (bijna) geruisloos vaart.

Osor was in de tijd van de Romeinen een strategische locatie met ca. 20.000 inwoners. Het kanaal van Osor maakte namelijk deel uit van de vaarweg van Aquileia naar Salona. De stad had dikke stadsmuren en binnen de muren bevonden zich tempels, een forum, theaters en paleizen. Het was ook de thuishaven van de marine van Ravenna. In 530 werd het een bisschopszetel. Later werd de stad verwoest door de Saracenen en verloor deze haar betekenis. Tegenwoordig tref je hier een dorp aan met nauwelijks 100 inwoners, maar met zeer bezienswaardige overblijfselen uit de oudheid.

We voeren verder en koersten met 148° aan op het eiland Ilovik, waarbij we langs Losinj (aan stuurboord) en Orjule (aan bakboord) voeren. Aan de zuidoostkant van Losinj ligt een klein, onbewoond eiland (Kozjak), dat we aan bakboordzijde voorbij voeren, om vervolgens aan de westkant van het eiland Ilovik uit te kijken naar een geschikte baai om voor anker te gaan. We vonden ten zuiden van het eiland in de baai Pažine een geschikte overnachtingsplek, waarna de dag rustig ten einde liep.

De volgende ochtend hebben we koers gezet (132°) naar Ugljan. We voeren langs Silba (aan bakboord) en Premuda en Ist (aan stuurboord). Ten zuiden van Silba moesten we nog een keer licht van koers veranderen om goed langs Sestrunj (stuurboord) met de ervoor gelegen Tri Sestriceilanden te komen en het eiland Ugljan te bereiken. We meerden af in de jachthaven 'Olive Island' bij Sutomiscica. Daar is een nieuwe jachthaven gebouwd, die van alle gemakken is voorzien.

Na een rustige nacht in de jachthaven en nadat we onze voorraden (inclusief water) hadden bijgevuld, zetten we koers naar Zadar. Tussen Ugljan en Zadar ligt het Pasmanski-kanaal, dat we in minder dan een uur doorvoeren, waarna wij aanlegden in de jachthaven van Zadar. Dit is een zeer nauwe jachthaven en echt een uitdaging voor een 40-voets boot. De door haar bouw enigszins trage Linssen had hier echter helemaal geen problemen mee, mede dankzij de combinatie van de hek- en boegschroef. Wij vinden dit echter geen jachthaven om aan te raden: de haven is heel duur en heel druk. Voor de paar uur dat we hier hebben aangelegd om de stad te bezichtigen, werd ons direct het volle pond van 24 uur in rekening

KROATIË: ÉÉN VAN DE MOOISTE VAARGEBIEDEN VAN EUROPA

gebruikt hebben). Dit is zeer ongebruikelijk in jachthavens: de meeste havens hebben ook een tarief voor een halve dag. Dus je kunt hier beter óf een volle dag blijven, óf uitwijken naar de jachthaven Borik. Zadar zelf is, zoals we al zeiden, een parel. Absoluut een bezoek waard. Het is geen wonder dat hier ook AIDA-cruiseschepen aanleggen. De veerboten die hier constant binnen- en uitvaren, vragen ook de nodige ruimte, en dan ben je echt blij (vooral als je daarvoor je dagen in alle rust hebt doorgebracht) wanneer je alle drukte weer achter je laat.

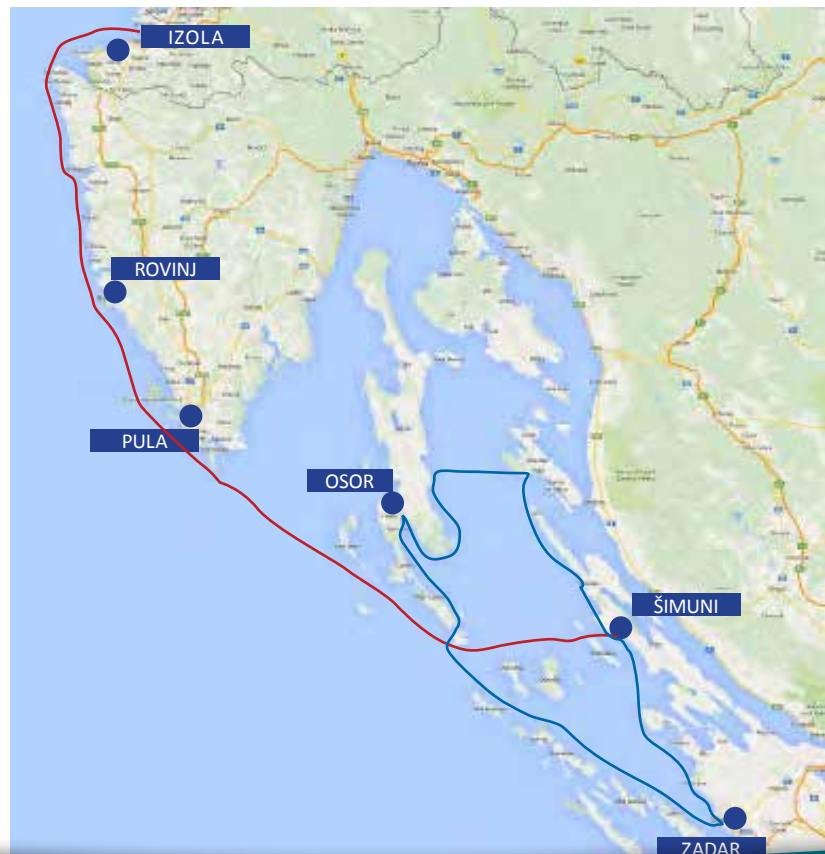
Op de terugweg naar het eiland Pag gaan we dan nog één keer voor anker voor het eiland Vir, en beleven we een prachtige zonsondergang die alle Zadar-stress doet vergeten.

Na deze tocht weten we het zeker: de Sedan is volgens ons vanwege zijn longtop een ideaal schip voor dit gebied. Na de toetreding van Kroatië tot de EU zijn ook de voorschriften voor jachten veranderd. Niet de lengte van het schip is meer doorslaggevend, maar het motorvermogen. Daardoor was de vaarvergunning voor ons dit jaar ook nog eens veel goedkoper!

We varen met onze Hippo een toerental van 1800 tot 1850 toeren/min en bereiken daarmee 5,5 à 6 kn (dieselverbruik: ca. 5 l/uur). Dit is weliswaar langzaam in vergelijking met de meeste jachten hier, maar we hebben alle tijd! Er wordt overal over onthaasting gesproken – nou, we voegen hier de daad bij het woord! Tegelijk is het een

uiterst betrouwbaar schip en heeft het ook bij ruwe zee een zeer stabiele ligging. De ruimte aan boord is (zelfs wanneer we bezoek hebben) voldoende en de beschikbare opslagruimte weten we nu te waarderen. Via een FRITZ!Box en bijbehorende stick zijn we verbonden met internet en daarmee met de rest van de wereld. We beschikken daarmee over een stabiel WLAN-netwerk aan boord voor smartphone, tablet en laptop. We hadden er echter niet aan gedacht om hiervoor nog een extra buitnantenne te laten installeren, en dat betekent dat we ons nu moeten behelpen met een zelf gekochte antenne met magneetvoet, die op plekken waar de ontvangst slecht is, door het schuifdak heen buiten wordt opgesteld. Tot de uitrusting voor dit gebied zijn een boeg- en hekschroef en een autopiloot moeten aan te bevelen. Wij vinden het daarnaast ook absoluut noodzakelijk dat de kuip bij slecht weer afgedekt kan worden door middel van het zeildoek.

Tot slot willen we nog kwijt dat Linszen niet alleen hoogwaardige schepen bouwt, maar ook eersteklas service biedt. Daarmee heb je de garantie dat de ‘mooiste weken van het jaar’ bieden wat je ervan verwacht: pure ontspanning!



NOORWEGEN

Een indrukwekkend **VAARGEBIED**



Tekst en foto's: André Suntjens

Noorwegen spreekt tot de verbeelding van veel vakantiegangers – met een camper, auto, motor of boot, al dan niet georganiseerd, het doet er niet toe. Noorwegen is een prachtig land, of je nu van wandelen, wintersport, vissen, cultuur of varen houdt. Om dit indrukwekkende vaargebied met een prachtige Linssen Grand Sturdy 500 AC Variotop® te mogen bevaren, is een eenmalige kans en een groot voorrecht.

Pinkstermaandag, 25 mei 2015, vertrekt vanuit jachthaven Nautilus Roermond de ЧЕРНЫЙ ПАУК II (Black Spider II), een Grand Sturdy 500 AC Variotop® Mark II met aan boord Alexander (eigenaar), Kris (zijn vriendin), Michela (medewerker van Alexander), André Suntjens (kapitein) en zijn partner Henriette Scheepers.

Aangekomen in Oslo zullen alleen André en Henriette aan boord blijven tot de terugvaart naar Nederland, ergens in augustus/september....

VOORBEREIDINGEN

Een tocht met een open route om in te kunnen spelen op de weersomstandigheden. Later tijdens de reis blijkt dat voorspellingen op langere termijn (1 week) niet altijd betrouwbaar zijn, met name wat betreft de windsterkte. De voorbereidingen betreffen o.a. waterkaarten, veilig-

heidsmiddelen, reserveonderdelen, levensmiddelen en kleding, want ook de temperatuur en regenkans zijn in dit noordelijke deel van Europa niet vooraf in te vullen.

BINNENDOOR

Na de weersvoorspellingen uitgeluisterd en bestudeerd te hebben, besluiten we niet de veel snellere route via Helgoland en de westkust van Denemarken te nemen, maar binnendoor via Groningen naar Delfzijl te varen en via de Eems naar Cuxhaven aan de Eems te koersen, in de hoop dat de noordwestenwind in de Duitse Bocht afneemt. Dat is echter niet het geval en we varen dan ook Emden binnen om het Eems-Jadekanaal naar Willemshaven te nemen, een wel erg landelijk en smal kanaal met veel bruggetjes en agrarische luchtjes. We overnachten in Cuxhaven voordat we via de sluis Brunsbüttel het Noord-

Oostzeekanaal (NOK), ook wel het Kielerkanaal genoemd, opvaren; op de wachtplaats aldaar oproepen via 'Kiel-Kanaal I' en wachten op ononderbroken wit! Het kanaal is bijna 100 km lang met aan het einde sluis Kiel-Holtenau: hier 'Kiel-Kanaal IV' en ook weer het ononderbroken wit licht voor invaart.

LABOE

Vanaf Laboe begint voor ons het eigenlijke avontuur door de onbekende vaargebieden van Denemarken en Noorwegen. Denemarken, ongeveer even groot als Nederland, bestaat uit het grote schiereiland Jutland met daarnaast enkele honderden eilandjes; het heeft dus een lange kustlijn met vele stranden. Aan de oostzijde, waar wij varen, zijn enkele fjorden, vlakker en bosrijker dan die in Noorwegen. We kiezen voor de tocht om Lolland heen en als eerste Deense haven doen we Kragenaes

Oslo



aan, een kleine marina/haven in een gebied met nauwelijks infrastructuur. Deze zuidelijke eilanden worden vanwege het milde klimaat ook wel 'het Zuiden van het Noorden' genoemd. En inderdaad, het weer is prachtig en zonnig. We varen vervolgens noordelijk van de eilanden Fejø en Femø; een omweg, maar een andere mogelijkheid is er vanwege de geringe waterdiepte niet. Deze route door de Marnedsund en de Ulvsund is plaatselijk zeer smal en slechts gedeeltelijk betond. Niet voor niets geldt hier de oude spreuk 'om hier te varen heeft men een sterk geloof en brede voeten nodig': een vaargebied vol gevaarlijke ondiepten. Goede vaarkaarten zijn geen overbodige luxe. Het wordt dus een spannende, maar ook interessante dagtocht naar de volgende halteplaats Fakse Ladeplads. Weer een klein haventje in een rustieke, landelijke omgeving. Net zoals in diverse volgende havens is ook hier juist één voldoende grote ligplaats aanwezig.

KOPENHAGEN

Natuurlijk is Kopenhagen de moeite waard om enkele dagen te verblijven. Voorbij de Kleine Zeemeermin, het standbeeld gebaseerd op het sprookje van Hans C. Andersen (trouwens kleiner dan in onze verbeelding), vinden we een ligplaats aan de kade Nyhavn. Kopenhagen is middels de 500 meter lange Sontbrug verbonden met Zweden. We blijven hier drie dagen, slenteren door de winkelstad en genieten van het zonnige weer op de gezellige en drukke terrasjes voor de kleurrijke restaurantjes.

De volgende etappe is gepland naar Anholt, een klein eiland midden in het Kattegat. Windvoorspelling 4-5 Beaufort west, maar al snel blijkt de zee erg ruw: steile, korte en hoge golven. In het Kattegat en het Skagerrak wordt het water vaak wild opgestuwd als gevolg van de diverse zeestromen, die elkaar hier treffen.

Je krijgt ontzag voor de kracht en het geweld van het water en niet echt zeevaste opvarenden krijgen het (letterlijk) heen-en-weer. De stabilisatoren verzachten de omstandigheden wel, maar ons uitgangspunt is comfort voor alle bemanningsleden. Om de toch wel behoorlijke dwarsdeining te ontlopen gaan we 90 graden over stuurboord richting Mölle (Zweden). Een juiste beslissing en min of meer opgelucht varen we daar de kleine en heel gezellige haven binnen.

OP HET WATER MOET JE FLEXIBEL ZIJN

Zweden stond niet op het programma, maar op het water moet je flexibel zijn... De tocht naar Anholt is ondanks de wind toch aangenaam met de golven schuin van voren. Anholt behoort tot de 'nooit-plaats-in-het-seizoen-havens'; tot wel acht rijen dik. Het is een vissershaven en heeft zoals vele Scandinavische havens een barbecueplaats, waar iedereen mag braden. Het is een leuk, klein eilandje met slechts 160 inwoners en een ongerept strand maar helaas ook vaak regen. Op naar Skagen, het laatste station voor Noorwegen, althans zo dachten wij. Maar na het verlaten van de vissershaven Skagen, waar tientallen zeeschepen voor anker liggen, varen we langs de landtong noordwaarts en al snel besluiten we onze koers naar Stavern, te verleggen naar de Zweedse kust. We hebben immers geen tijdsdruk en op deze manier varen we het laatste gedeelte lekker beschut tussen de honderden kleine eilandjes door.

DUIZENDEN KLEINE EILANDJES

De Noorse en Zweedse kust bestaat uit duizenden kleine eilandjes, de scheren. Vele zijn niet bewoond en sommige zijn met een brug verbonden met het vasteland of een groter eiland. Vaak zie je maar één of enkele huizen aan het water en een boot

is dus noodzakelijk voor contact met de rest van de wereld. Door deze vele eilandjes en het getijloze water is het een betrekkelijk beschermd vaargebied.

Maar het is vaak een doolhof, en zonder goede, actuele navigatiemiddelen raak je onherroepelijk de weg kwijt of maak je een verkeerde positiebepaling. Hier varen kost concentratie, maar die is op een open, ruwe zee ook noodzakelijk. Tijdens de laatste mijlen naar Strömstad, wederom Zweden, worden we zelfs begeleid door de Zweedse waterpolitie, die in de haven onze documenten en het schip komt checken. Waarschijnlijk is de Russische naam op ons jacht wel erg opvallend. Uiteraard is alles okay. Strömstad is zeer populair bij Noorse alcoholtoeristen, die hier met scheepsladingen (o.a. ColourLine/StenaLine) komen bunkeren. Noorwegen is geen EU-land en de invoer van alcohol en sigaretten naar Noorwegen is beperkt per persoon. De prijs van alcoholische dranken wordt door de staat op een kunstmatig hoog niveau gehouden om zo het gebruik ervan te minimaliseren; het gevolg is echter dat mensen soms vluchten in zelfgestookte drank...

OSLOFJORD

De volgende dag, tijdens onze tocht naar Oslo, volgt in het Oslofjord een volgende controle, nu door de Noorse douane, die al varend zeer gericht naar alcohol, sigaretten en drugs komt zoeken. Een heel vriendelijke benadering trouwens, en achteraf bekeken hadden we enkele verscholen ruimtes toch kunnen benutten....

We naderen Oslo, het fjord wordt steeds smaller, de omgeving steeds indrukwekkender.

Op advies van de Noorse douane zoeken we de haven Aker Brygge op, tegen het centrum aan, en dit is inderdaad een goed voorstel. Prachtig gelegen aan de boulevard,



Haveningang Strömstad

maar wel bijzonder druk. Later blijkt dat de volgende dag een regatta van start gaat met 200 deelnemende zeiljachten. Toch krijgen we een fantastische ligplaats toegewezen. Nog twee dagen we met zijn allen aan boord tot wij (Henriette en André) alleen ‘moeten’ achterblijven. Te voet of fietsend verkennen we dagelijks Oslo en omgeving en gaan veel sightseeën.

Gaandeweg leren we meer over de Noren en de stad zelf: Noren (zoals wij ze hebben leren kennen) zijn vriendelijk, aanvankelijk iets gereserveerd, behulpzaam; spreken perfect Engels (2e taal); hebben in het algemeen een vrij hoge levensstandaard en hebben doorgaans wel ergens in Noorwegen een vakantiehuisje of een polyester jacht. Ze zijn terecht echt trots op hun eigen land (en tonen dat met de Noorse vlag). Ze staan zeer positief tegenover Nederlanders en hebben allen wel een af andere connectie met ons land.

Oslo herbergt 10% van de 6 miljoen

Noren; een prachtige, bruisende stad met vele culturele bezienswaardigheden binnen loopafstand. Mooie drukke winkelstraten zoals Karl Johans gate, straattheater, muzikanten, schilders en standjes. De plaats is ook een gewilde bestemming voor de vele grote cruiseschepen. Opvallend, in negatieve zin, zijn de vele bedelaars, die op elke straathoek zitten: vrijwel allemaal afkomstig uit de Oostbloklanden, tot ergernis van de Noren zelf en nu een aandachtspunt van de regering.

AKER BRYGGE

Haven Aker Brygge ligt aan de drukbezochte boulevard in een winkel- en uitgaansgebied. De naam is afkomstig van een scheepswerf die in 1980 failliet gegaan is, waarna de hele wijk ambitieus verbouwd is. De haven is enkele jaren geleden gerenoveerd en inmiddels een flaneergebied.

Typisch voor eigenlijk alle Noorse havens: ze zijn voor iedereen toegankelijk. Er staat geen hekwerk

omheen. Het liggeld is op normaal niveau, behalve in de grotere steden (Aker Brygge is heel duur, maar bij langere ligduur is de prijs wel onderhandelbaar). Water is inclusief; het zout van de boot afspoelen met drinkwater is dus toegestaan. Vaak mogen passanten overdag gratis liggen om boodschappen te doen, water te tanken en stroom te nemen (EU-stekker). De grotere jachthavens zijn goed geoutilleerd en er is vrijwel altijd een plekje. In veel havens is geen havenmeester aanwezig en moeten we met de pinkaart of creditcard aan de betaalautomaat betalen.

Meteen bij aankomst in Oslo worden we verrast door de wel bijzonder korte nacht (het is slechts twee uur lang donker). Om slaapproblemen tegen te gaan hebben we de patrijspoorten van onze kajuit tijdens ons verblijf in Noorwegen aan de binnenzijde met zwart plastic afgeplakt; gelukkig maar dat we vuilniszakken hebben meegenomen...



Marina Aker Brygge, Oslo



Bergen

OP NAAR BERGEN!

Het lijkt ons een bijzonder mooie tocht om via de zuidkust naar Bergen te varen, een stad die men immers gezien moet hebben. Tot Kristiansand varen we door een prachtig gebied met veel eilanden en dito zonneschijn: diverse dagen met open kap gevaren in de erg schone lucht onder een immens blauwe hemel. Een fascinerend landschap met een betoverende zee rond talloze gladde eilandjes die rood meekleuren met de ondergaande zon. Nu eens breed vaarwater, dan weer smalle doorgangen met helder water en het gevoel van de zeer zuivere lucht. Je verveelt je geen moment en het is juist fantastisch om door deze eilandformaties te varen, en niet via de open zee langs de kust. Deze scherenkusten vormen een indrukwekkend natuurlandschap en zijn een walhalla voor watersporters. Ze zijn vaak voorzien van terrassen, barbecueplaatsen en wandelroutes die makkelijk te bereiken zijn met de dinghy. Tussen de eilanden door en langs de scherenkusten is het wel blijven opletten, ondanks gedetailleerde waterkaarten en recente plotterkaarten. Op ondiepe plaatsen staat op de onderliggende rots een zwarte paal als indicatie van ondiepte. Vaak wordt aan de bovenzijde middels een soort richtingaanwijzer aangegeven aan welke kant men die paal dient te passeren – ruim afstand houden en langzaam varen! Bij smalle doorgangen is het dan ook

redelijk spannend. Opvallend zijn ook de kleine haventjes en ankerplaatsen en de vele houten huizen, voornamelijk in de kleuren bruin, geel, rood en groen.

DE OUDSTE STAD VAN NOORWEGEN

We bezoeken Tønsberg, de oudste stad van Noorwegen volgens de inwoners, met de enige ophaalbrug die we in Noorwegen gezien hebben. In Stavanger is een gezellige haven met een fantastische havenmeesteres die bijzonder behulpzaam is. We hebben hier het feest vanwege de langste dag bijgewoond: een grote brandstapel wordt aangestoken bij de laagste stand van de zon – een traditie in Noorwegen. In de haven komen we een Linssen Grand Sturdy 40.9 AC tegen, de Odegard.

In het witte stadje Risør is tegenover ons een bar met prachtig Schots interieur gesitueerd. Een in de 17e eeuw door Nederlanders witgekalkte rots diende hier als navigatieteken voor de toenmalige zeevaarders. Arendal heeft een gezellig stadshaventje, het oude stadsdeel Tyholmen, douane-eiland Merdø. Een eiland zonder wegen, maar bijzonder authentiek met een levend openluchtmuseum. In de zomer is dit de 'hotspot' van de lokale bevolking.

Kristiansand, de vijfde stad van Noorwegen, is een populaire vakantieplaats voor de Noren zelf met een grote vismarkt (fiskebrygga).

We zijn nu bijna op het meest zuidelijkste punt van Noorwegen en gaan dus via de westkust noordelijk naar Bergen. Op dit traject zijn er tot Stavanger echter weinig havens en de doorgaans noord- of westenwind kan parten spelen. Dus blijven we alert op de windvooruitzichten. We varen naar Flekkefjord, een tocht van bijna twaalf uur via een prachtige aanvaartroute door het fjord. Er is een piepklein haventje in een verder uitgestorven dorp. Zelfs op een zaterdag is er geen restaurant open! Een zalmkwekerij zorgt voor enige verwarring, want die staat niet op de kaart, maar er volgen er nog honderden.

De volgende morgen komen we na een uur varen in een dikke mist terecht, die ons de hele verdere dag vergezelt. Radar, maar vooral AIS is nu onze toeverlaat. Al eerder bleek dat AIS een fantastisch navigatiemiddel is om gevaarlijke situaties te voorkomen.

We bereiken Stavanger. Een gezellig stadje, maar helaas zijn we er net te vroeg voor het Gladmat (een giga-food-festival).

LYSEFJORDEN

Bergen is in zicht en toch kiezen we voor een omweg via het Lysefjord met de wereldberoemde Preikestolen (ook wel Pulpit Rock of preekstoel), Kjerang (hangende steen) en Flørli-trap. Deze is 1.470 meter lang met een stijging van 740 m. De trap heeft 4.444 treden

en is een van de langste ter wereld. Daarvan heeft Henriette er 100 genomen (natuurlijk wegens tijdgebrek...).

Na overnachting in Lysebotn diep in de fjord gaan we naar Skartveit op het eiland Halsnøya. We bezochten dit vanwege een publicatie die we gezien hadden. Het is er primitief in de meest mooie zin van het woord. Authentiek met prachtige mensen. We zijn hier twee dagen gebleven.

110 INWONERS EN ÉÉN AUTO

Haugesund: havenpromenade met helaas een erg vervallen stadscentrum. We hebben een VIP-plaats aan de kade bij de 'Iron-man', een triatlon in een Europese competitie die op dat moment wordt gehouden. We maken een boottochtje naar het eilandje Røvaer met maar 110 inwoners en op één auto na verder geheel autovrij. Via Leirvik en Uskedalen gaan we naar Norheimsund in het Hardangerfjord met een leuke haven. Osøyro is onze laatste stop voor Bergen.

UNESCO WERELDERFGOED

In Bergen hebben we een ligplaats aan de kade in Bryggen, het markante beeld van de stad op de werelderfgoedlijst van Unesco. De fleurige stad met een relatief klein centrum heeft een rijke erfenis uit de Hanzetijd en de status van Europese cultuurstad. Er is een levendige, maar dure vismarkt. We blijven hier uiteindelijk zes dagen zonder een spatje regen, en dat ter-

wijl Bergen bekend staat vanwege de vele regen...

De stad ligt tussen zeven bergen, waarvan we er twee beklimmen, één met 900 treden van rotsblokken en dat vinden we toch wel een prestatie. Een bezoek aan deze stad is echt de moeite waard. Het grootste fjord van Noorwegen, het Sognefjord, begint iets ten noorden van de stad.

TERUG NAAR OSLO

We besluiten om in een rustig tempo langs de kust weer terug naar Oslo te varen, waarbij we ook enkele reeds bezochte plaatsen aandoen. Nieuw voor ons zijn Fitjar, Egersund en Mandal. Fitjar ligt aan misschien wel het mooiste scheregebied van Noorwegen, met mooie, idyllische ankerplaatsen. Noorwegen heeft veel scheren, echter minder dan Zweden. Egersund is een grote visserhaven met een lange invaart en Mandal is een leuke plaats, waar we drie dagen gebleven zijn. Eenmaal terug in Oslo vliegt Henriette naar huis, want ze wordt voor de tweede keer oma en wil haar dochter uiteraard bijstaan. Dat betekent voor mij drie weken alleen aan boord in Oslo, tot het moment dat Alexander en Kris komen overvliegen voor de terugtocht. Het is echter geen straf om op deze locatie alleen achter te blijven. De Grand Sturdy 500 met Variotop blijkt een echte bezienswaardigheid. Vele complimenten en 287 keer moeten uitleggen waarom die Russische naam op het schip staat, gecombineerd

met een Nederlandse vlag.

Omdat de windverwachtingen aanvankelijk zeer gunstig waren om de kortste terugtocht via de westkust van Denemarken via Harlingen of Den Helder te nemen, wordt Henk, een vriend, ingevlogen om zo met drie schippers terug te kunnen varen (2 op en 1 af). Op de dag voor het vertrek wordt echter gewaarschuwd voor storm ter hoogte van Helgoland, dus wordt de planning gewijzigd en gaan we toch weer via de oostkust terug. Op het water moet je immers flexibel zijn. We varen dertig uur non-stop van Oslo via Skagen naar Grenaa en vervolgens in dagtochten naar Juelsminde, Sønderborg, Holtenu (sluis Kiel was buiten werking!), Cuxhaven, Norderney (de noordelijke Duitse Wadden), Groningen, Burgum, Volendam en Amsterdam, waar Alexander een congres heeft. Begin oktober varen we de voorlopige thuishaven Nautilus Roermond binnen: blij, maar toch met een vleugje heimwee.

Stavanger



Haugesund



Noorwegen met Grand Sturdy 500 Variotop Mark III

BERGEN

NORHEIMSUND

OSLO

STAVANGER

LANGSUND

STRÖMSTAD

KRISTIANSAND

SKAGEN

ANHOLT

KOPENHAGEN

LABOE

GRONINGEN

KAMPEN

MAASBRACHT

Enkele van de vele interessante plaatsen:

Denemarken:

Kopenhagen: De Kleine Zeemeermin
Eland Anholt (www.visitanholt.dk)

Noorwegen:

Oslo (www.visitoslo.com)

Aker Brygge (www.akerbrygge.no/marina)

Tønsberg (www.visittonsberg.com)

Risør (www.risor.kommune.no)

Kristiansand (www.kristiansand.no)

Lysefjord (en.wikipedia.org/wiki/Lysefjord)

Bergen (www.visitbergen.com)



Tekst: Luc Vanthoor (LBH-partner Aqua Libra); foto's Luc Vanthoor/Zebra Fotostudio's

HET KAN TOCH GEEN TOEVAL ZIJN?

HET KAN TOCH GEEN TOEVAL ZIJN DAT EEN LINSSEN-YACHT GEBOUWD WORDT IN EEN REGIO WAAR HOOGWAARDIGE VRIJETIJDSBESTEDING EEN VANZELFSPREKENDHEID IS. HET KAN TOCH GEEN TOEVAL ZIJN DAT DE WAARDEN DIE DE FAMILIE LINSSEN HOOG IN HET VAANDEL VOERT, ZICH WEERSPIEGELEN IN DE REGIO WAAR ZE VANDAAN KOMEN.

Linssen-jachten worden al meer dan zestig jaar gebouwd in Maasbracht, en laat nu net Maasbracht in het midden liggen van een van de meest gevarieerde vaargebieden van Europa: het Maasplassengebied. Met 3.000 hectare wateroppervlakte is dit het grootste aaneengesloten watersportgebied van België en Nederland. Een gebied waar gastvrijheid, goede levenskwaliteit en een rijke traditie als vanzelfsprekend ervaren worden.

Het Maasplassengebied ligt op de grens van België en Nederland en vormt voor een groot deel de scheiding tussen beide Limburgen. Het ligt op slechts (of minder dan) een uurtje rijden van steden als Maastricht, Eindhoven, Roermond, Düsseldorf, Aken, Duisburg, Antwerpen en Brussel.

Sedert 2012 is het voor iedereen mogelijk om aan boord van een Linssen-jacht dit gebied te verkennen. Aqua Libra Yachtcharter, partner van het Linssen Boating Holidays-netwerk, is namelijk actief vanuit jachthaven De Spaanjerd in Belgisch Limburg. Hun thuishaven ligt hemelsbreed slechts drie kilometer van de Linssen-werf. Het is ideaal om bijvoorbeeld uw bezoek aan de werf te

verlengen met een vaarvakantie, of om uw vakantie te verrijken met een bezoek aan de 'geboorteplaats' van uw schip.

RIJKE HISTORIE

Het is een gebied met een rijke historie. De oudste sporen van bewoning dateren uit de tijd van de Neanderthalers en zijn vooral te vinden in het zuiden van de provincie. Dit gebied is rijk aan mergelgrotten en is erg heuvelachtig. Een aantal van deze mergelgrotten kunt u nog steeds bezoeken. In het stadje Valkenburg kunt u zelfs met een heus treintje 70 meter onder de grond rondrijden door de grotten.

Tijdens de Romeinse overheersing van de regio werden steden als Maastricht (Mosa Trajectum), Heerlen (Coriovallum) en Tongeren (Tungria) gesticht. Na de Romeinse overheersing kwam het gebied onder Frankisch regime en werd het onderdeel van het Heilige Roomse Rijk.

In de middeleeuwen waren de beide Limburgen dikwijls het strijdtoneel van conflicten tussen hertogen en bisschoppen. Het gebied raakte in die tijd dan ook helemaal

versnipperd. Het was verdeeld tussen de groothertogen van Brabant, Gelre, Gulik en de prinsbisdommen van Luik en Keulen. Zo ontstonden er kleine enclaves.

THORN - HET WITTE STADJE

Een goed voorbeeld hiervan is het historische witte stadje Thorn. De geschiedenis van dit charmante plaatsje gaat terug tot het einde van de 10e eeuw. Thorn ontwikkelde zich in de loop der tijden tot een miniatuurvorstendom en stond onder de leiding van een abdis en twintig adellijke kloosterdames. Het staatje had een eigen rechtspraak en sloeg een eigen munt. Adellijke jonkvrouwen uit de verre regio kregen een strenge en vrome opleiding in het klooster van de benedictiessen. Met de komst van de Fransen kwam er in 1794 een einde aan de autonomie van Thorn.

Thorn grenst aan een van de vele grindmeren langs de Maas. U kunt afmeren op slechts driehonderd meter van het centrum van Thorn, dat een beschermd stadsgezicht is. Bezienswaardigheden zijn de met maaskeien geplaveide straatjes, de majestueuze abdijkerk en het museum 'Land van Thorn'. Uw bezoek aan Thorn kunt u afronden met een heerlijke pannenkoek op een van de vele terrasjes die het stadje rijk is.

Na de middeleeuwen kende de regio rond de Maas een Spaanse en een Franse overheersing. Aan de Franse overheersing kwam in 1815 een einde nadat Napoleon bij de

HET KAN TOCH GEEN TOEVAL ZIJN?

beroemde slag bij Waterloo verloren had van de Pruisen, Nederlanders, Britten en Hannoveranen. Vanaf dat moment ging het gebied deel uitmaken van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden.

De Maas heeft altijd een heel belangrijke rol gespeeld in de geografische verdeling van het gebied. Zo werd op het Congres van Wenen in 1815 de grens tussen Nederland en Pruisen bepaald op een afstand van een kanonschot, gemeten vanaf de Maas. Ook nu nog vormt het diepste punt van de Maas een belangrijk deel van de grens tussen België en Nederland.

HET ONTSTAAN VAN DE MAASPlassen

De Maasplassen zijn ontstaan door de ontgrinding van de Maasvallei, vooral in de 20e eeuw. Het afgraven van de grindafzettingen, hier achtergelaten door een gletsjer in de laatste ijstijd, heeft grote meren doen ontstaan die bijna allemaal met de Maas verbonden zijn. Sommige grindplassen zijn tot 40 meter diep en hebben een doorsnede van twee tot drie kilometer. De dorpen en steden rond de Maasplassen ontdekten de toeristische meerwaarde al snel. Langs de plassen liggen diverse horecagelegenheden, moderne jachthavens, zwemstranden, natuurgebieden en zelfs, dankzij de extreme helderheid van het water, een aantal duiklocaties. Vissers vinden in het gebied verschillende uitstekende visstekken. Zij vis-



sen er op snoek, snoekbaars, paling, karper en alle soorten witvis.

Het Maasplassengebied is uniek in zijn soort omdat het voor elk wat wils heeft. Het is bovendien gelegen in het centrum van Europa, waardoor het zeer goed bereikbaar is via land, lucht of water. Vanuit dit gebied kunt u letterlijk 'de vier windstreken' ontdekken. Bevaar de Maas stroomopwaarts richting Maastricht, Luik, Namen, Dinant en Noord-Frankrijk of ga vanaf Namen via Charleroi door Brussel langs het wereldberoemde 'hellend vlak van Ronquières'. Bevaar de Maas stroomafwaarts en bereik via de Waal en IJssel in drie dagen het IJsselmeer of Friesland. U kunt de Maas ook verder afdalen en via de Biesbosch naar Zeeland varen. Misschien kiest u liever voor de historische kanalen in het noorden van België, die u bereikt via de Zuid-Willemsvaart met zijn populaire 'Willemsroute'. Komt u niet graag twee keer op dezelfde plaats? Er zijn verschillende uitgestippelde rondlopende vaarroutes beschikbaar op de website www.aqua-libra.be.

Een vakantie in het Maasplassengebied is als een cocktail die u zelf samenstelt. Het is aan u om de juiste ingrediënten in de juiste verhouding te mengen. De belangrijkste ingrediënten zijn: historie, cultuur, natuur, gastronomie en shoppen.

Historie en cultuur kunt u vinden in plaatsen zoals het voormalige miniatuurvorstendom Thorn of de bisschopsstad Roermond. Steden als Maaseik met zijn oudste apotheek van de Benelux en Maastricht met zijn 1660 historisch beschermde gebouwen weerspiegelen de geschiedkundige rijkdom van deze regio. Verspreid over het hele gebied liggen prachtige wind- en watermolens, karakteristieke hoeves, kastelen en tal van monumentale gebouwen waar u de historische rijkdom welhaast aan den lijve kunt ondervinden.

HET TERROIR VAN HET MAASLAND

Wijnliefhebbers kunnen het terroir van het Maasland 'proeven' in de wijndomeinen Thorn of Aldeneyck, die beide op wandelafstand van het water liggen. Beide domeinen produceren kwalitatief hoogstaande wijnen. Zo is de Pinot Brut van domein Aldeneyck in 2012 verkozen tot de beste mousserende wijn van België. De hele regio kenmerkt zich door zijn culinaire rijkdom, met de veelzijdige Belgische biercultuur en streekproducten zoals asperges, snoekbaars en de 'Maaseycker knapkoek'. Voor de veeleisende gastronomische fijnproever zijn er exclusieve restaurants op wandelafstand van het water. Verdeeld over negen restaurants schitteren er in totaal elf Michelinsterren over de Maasplassen. Zo ligt het bekende 2-sterren restaurant Da Vinci in Maasbracht langs de waterkant, op slechts een steenworp van de Linszen-werf.

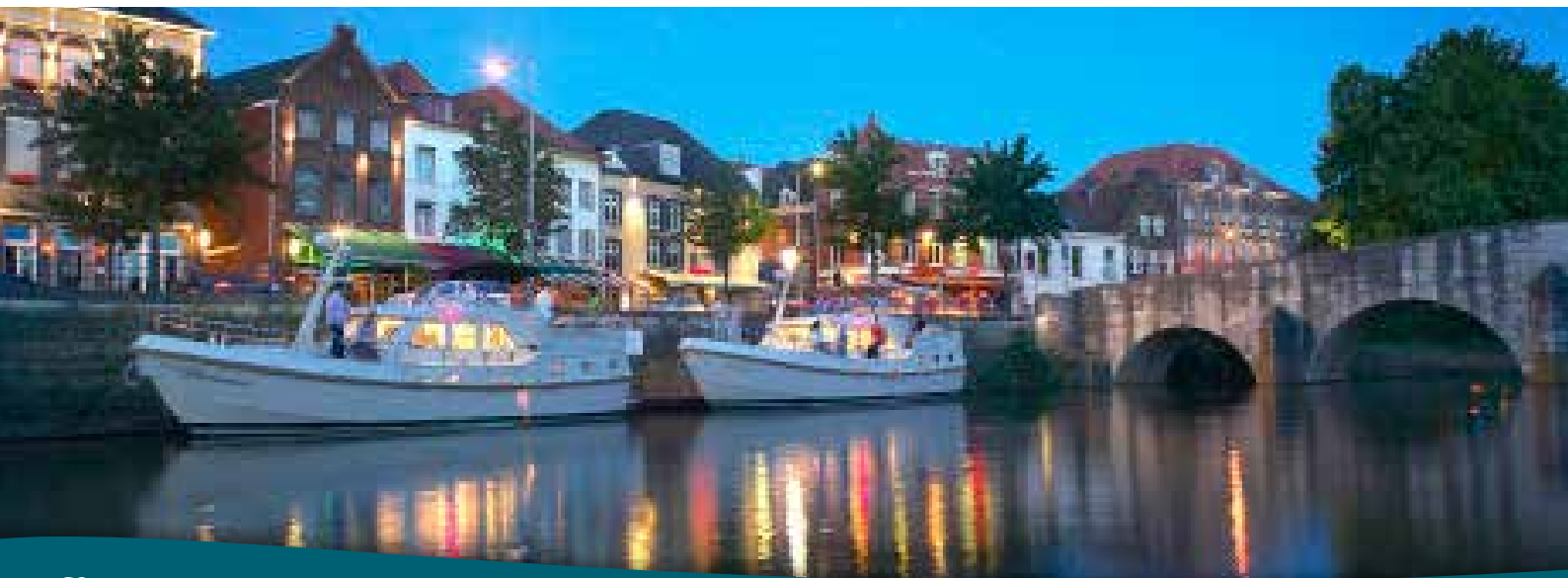
BESCHERMDE NATUURGEBIEDEN

Natuurlijkhebbers kunnen rust vinden in beschermde natuurgebieden waar wilde Koniksparden en Gallo-wayrunderen deel uitmaken van het decor. Ook bevers, zwanen, reigers en meer dan zestig andere soorten wintervogels spelen een hoofdrol. De beide Limburgen beschikken in totaal over drie nationale natuurparken die via het vermaarde fietsroutenetwerk direct aansluiten op het vaarwater.

Het Maasplassengebied is als het ware één groot vakantiepark waar u uw vaarvakantie kunt kruiden met een rijk boeket aan diverse vrijetijdsbestedingen, voor zowel jong als oud.

Geniet van een Dame Blanche, een Trappist of een Kriekenbier op een van de vele terrasjes langs de waterkant met zicht op voorbijglijdende bootjes. Combineer uw

Een vakantie in het Maasplassengebied is als een cocktail die u zelf samenstelt.



vaarvakantie met een ontdekkingstocht op het fietsroutenetwerk. Dit netwerk verbindt honderden kilometers fietsplezier door middel van knooppunten. In de meeste havens van het Maasplassengebied kan men gratis of tegen een kleine vergoeding beschikken over een fiets. Of laat uw kinderen of kleinkinderen een kano of waterfiets huren bij een van de vele vaar- en zeilscholen. Probeer eens een lijntje uit te werpen en een vis aan de haak te slaan. Geniet van de unieke sfeer in een van de veertig havens die het gebied rijk is.

De combinatie van uw vaarvakantie met een dagje shoppen maakt u in Roermond of Weert. Vooral Roermond lokt shoppers van heinde en verre wegens zijn Designer Outlet Shopping Center, dat bekend is tot ver over de landsgrenzen en jaarlijks 4 miljoen bezoekers trekt. Er zijn aanlegplaatsen in de onmiddellijke omgeving van dit indrukwekkende winkelcentrum.

SLUIZEN EN KANALEN

In het Maasplassengebied tussen Maaseik en Roermond ligt één sluis. Deze sluis van Linne heeft een verval van 4 meter en wordt bijna uitsluitend gebruikt door de pleziervaart. Tijdens het toeristische vaarseizoen kunt u rekenen op de hulp van sluisstewards bij de sluispassage. Als u het Maasplassengebied via de kanalen wilt verlaten, neemt u de sluis van Panheel richting Weert of de sluis van Maasbracht richting Maastricht. Dit zijn sluisen met een hoog verval, doch met hun 'drijvende bolders' zijn ze gemakkelijk in het gebruik. Er is weinig beroepsvaart in het gebied. Enkel de sluis van Maasbracht wordt regelmatig gebruikt door de beroepsvaart.

DE WILLEMSROUTE

Kies voor de sluis van Panheel om op de Willemsroute te komen, met vele bestemmingen in de Belgische Kempen of in één dag zelfs naar 's Hertogenbosch. Langs deze Willemsroute, die vooral bekend staat als een zeer rustig vaarwater, liggen de passantenhaventjes als aan een parelsnoer geregen naast elkaar.

Breng tijdens uw tocht over de Willemsroute zeker een bezoek aan de oude garnizoensstad Leopoldsburg, die u bereikt via het historische kanaal van Beverlo. De 'stad van het glas' Lommel mag ook niet ontbreken op uw programma. In Bocholt kunt u het grootste brouwerijmuseum van Europa vinden op slechts vijf minuutjes wandelen van de passantenhaven. Neeroeteren beschikt over een bijzonder charmant haventje, midden in de natuur in een oude kanaalarm, en in de oude mijnbouwstad Maasmechelen stapt u vanaf uw boot rechtstreeks het Maasmechelen Village Outlet Center in. Na een middagje shoppen kunt u nog een filmpje meepikken in de filmzaal die naast het shopping center ligt. Voorbij Maasmechelen bereikt u het mooiste dorp van Vlaanderen, Rekem, waar

u vanaf de waterkant een indrukwekkend zicht hebt op het kasteel d'Aspremont-Lynden.

SLUIS 19; MAASTRICHT

Via de handbediende sluis 19 bereikt u het historische Bassin, een haven in het centrum van Maastricht.

Vanuit Maastricht kunt u terugkeren naar het Maasplassengebied of doorvaren via Luik, Namen, Dinant naar het noorden van Frankrijk.

Het allermooiste aan dit vaargebied is dat het nog weinig bekend is. In de passantenhaventjes is bijna altijd plaats en op het vaarwater waant u zich soms alleen op de wereld. De gastvrijheid van de Limburgers is ook een van de grote troeven die een vakantie in deze regio gegarandeerd tot een succes maken. Dat komt mede doordat de taal geen barrière vormt. De meeste Limburgers, en zeker zij die in de toeristische sector actief zijn, spreken naast hun moedertaal Duits, Engels en ook wel wat Frans.

Met dit artikel en bijgaande foto's geven we u een mooie blik op de menukaart van dit vaargebied in België en Nederland. Het is nu aan u om de gerechten uit te kiezen en ervan te proeven.

AQUA-LIBRA YACHTCHARTER

Jachthaven "De Spaanjerd"

B-3640 Kinrooi

T: +32 (0)471 - 476 761

F: +32 (0)89 - 205 411

www.aqua-libra.be | info@aqua-libra.be



Het Maasplassengebied





Tekst & foto's: Doris en Dr. Lorenzo Guendel

EEN VAARGEBIED VOOR NATUUR- EN CULTUURLIEFHEBBERS

HET GEBIED DAT AAN DE NOORDKANT WORDT BEGRENSD DOOR DE OOSTZEE, IN HET OOSTEN DOOR DE RIVIER DE ODER, IN HET WESTEN DOOR DE RIVIER DE ELBE, IN HET ZUIDWESTEN DOOR DE BENEDENLOOP VAN DE HAVEL EN IN HET ZUIDOOSTEN DOOR HET SPREE-ODER-KANAAL, IS WAARSCHIJNLIJK ÉÉN VAN DE GROOTSTE WATERSPORTGEBIEDEN IN EUROPA.

Ruim 2700 km onderling met elkaar verbonden meren, rivieren en kanalen vormen samen een ongelofelijk fijnmazig netwerk van bevaarbare waterwegen, variërend van nauwe vaarten tot weidse meren. Het gebied ligt voor het grootste deel in de deelstaten Berlijn, Brandenburg en Mecklenburg-Vorpommern, een regio met een enorme betekenis voor de geschiedenis van Duitsland. Of het nu gaat om de Hanzesteden, de landjonkers in Vorpommern, de Pruisenkoningen, de invloed van Nederlandse prinsessen of om gewone ambachtslieden, dit gedeelte van Duitsland kent een zeer rijke geschiedenis. Overal vind je Russische en Franse invloeden terug, en ook sporen van Wenen zijn hier te vinden. Al met al heeft dit gezorgd voor een regio die een ongeëvenaarde veelzijdigheid en variatie laat zien op het gebied van kunst en geschiedenis.

Het gebied kent grote steden als Berlijn en Hamburg, maar ook kleinere steden als Lübeck, Rostock, Szczecin, Oranienburg, Potsdam, Brandenburg en Magdeburg. De kunstliefhebber, en dan vooral degene die van afwisseling houdt, komt hier ruimschoots aan zijn trekken.

Nemen we bijvoorbeeld Potsdam, een stad waar de Nederlandse invloed en de invloed van de Russische kolonie tot op de dag van vandaag zichtbaar zijn. Iemand met een interesse in geschiedenis hoeft maar de sporen van Humboldt te volgen of maakt net als 'der Alte Fritz' een wandelingetje door het Sanssouci-park. Zelfs de meeste recente geschiedenis is hier terug te vinden.

Ook wie geïnteresseerd is in Duitse literatuur kan hier zijn hart ophalen: Theodor Fontane maar ook Kurt Tucholsky komen uit deze streek. Maar dit is niet de enige vorm van kunst die hier een grote rol speelt.

Er zijn natuurlijk musea, kunstgalerijen en grote tentoonstellingen, maar ook kleinere kunstateliers. Je kunt bijvoorbeeld een goudsmid of een snaar- en strijkinstrumentenbouwer in de citadel in Spandau aan het werk zien. Ook is er veel te beleven op het gebied van regionale geschiedenis, wat vooral voor kinderen en jongeren zeer interessant en afwisselend is. Zo is er een binnenvaartmuseum in Zehdenick en een dakpannenmuseum in Mildenberg.

De inmiddels 80 jaar oude scheepslift in Niederfinow is



een knap staaltje Duitse bouwkunst. De moeite van een bezoek waard!

Maar de streek heeft nog veel meer te bieden: ongerepte natuur met ontelbare vogelsoorten: reiger, aalscholver, visarend, kraanvogel, ooievaar, wilde eend, fuut en ijsvogels – ze zijn hier allemaal te vinden.

In dromerige en stille inhammen is het heerlijk zwemmen en zonnen. De kanalen en rivieren zijn omzoomd met levendige kleine stadjes. Ideaal om even lekker te shoppen, rond te kuieren en aan te leggen. Er heeft zich in dit gebied ook een rijke culinaire traditie gevormd, met mooie streekgerechten.

Vanuit dit fantastische landschap zetten we koers om nieuwe horizons te ontdekken. Na al die jaren hadden we alle hoeken en gaten van het merenplateau gezien, en datzelfde gold voor Berlijn. Het was tijd om de categorie B van onze Linssen 43.9AC 'La Cabaña' te testen, en wel op de Oostzee. De tocht van Zehdenick door het Mälzerkanaal en het Vosskanaal naar Berlijn was in een paar uur gepiept, waarna we koers zetten naar het oosten, naar de scheepslift. Bij de jachthaven Marienwerder vonden we bij Sabine en Lutz Biller een mooie ligplaats, waarbij Lutz waarschijnlijk even wilde kijken of de crew van 'La Cabaña' wel meester was over het schip en ons een fraaie plaats helemaal achterin de hoek toewees. Welwillend zag hij het gemanoeuvreren aan. Omdat hij verder niets zei, zijn we ervan uitgegaan dat hij wel tevreden was. Wij vonden zelf ook wel dat het goed gelukt was. In de bistro van de haven hebben we ons daarna eens lekker laten verwennen. Na een heerlijk rustige nacht en een rijkelijk ontbijt aan boord, gingen we op weg naar de scheepslift. Dat ging allemaal zonder problemen en is toch altijd weer een enorme belevenis. We werden samen met twee rondvaartboten geschut, wat gezien de grootte van de schutkolk helemaal geen probleem was.

De temperatuur was genadeloos opgelopen, onder de bimitop was de gevoelstemperatuur zelfs 40°, maar het was gezien de brandende zon ook geen optie de bimitop weg te klappen. Dus we hebben alles maar zo veel mogelijk door laten tochten en gas gegeven om nog een beetje een briesje door het varen te krijgen. 's Avonds in Oderberg keken de burens misschien wat raar op, omdat we met z'n allen binnen in de salon zaten. Maar ja, zij konden dan ook niet weten dat wij daar een prima airco

hadden. Deze zorgt niet alleen voor koeling van de salon, maar ook van de beide slaaphutten, waardoor wij konden genieten van een heerlijk verkwikkende nachtrust. In de jachthaven van Oderberg lag een groot aantal grotere schepen, die de volgende ochtend allemaal (behalve één) één voor één uitvoeren. Uiteindelijk waren wij dan ook zo ver, watertank gevuld, accu's opgeladen, alles in orde. Ook dit belooft weer een warme dag te worden.

Door de droge zomer was het waterpeil in de Oder echter tot een zorgwekkend laag niveau gedaald. Daarom kozen we ervoor om via het Hohensaartener-Friedrichthalerkanaal te varen. Voor een kanaal is deze tocht nog verbazingwekkend mooi. Het kanaal is omzoomd met lage dijken, waardoor je het land erachter voorbij ziet glijden. Aan de oostzijde van het kanaal de uiterwaarden van de Oder en aan de westzijde weiland en bos.

We ontdekten ook grote tabaksplantages, iets wat ons eigenlijk zeer verraste. Hier en daar wat industrie (nieuw en oud) en kleine, aantrekkelijke dorpjes. Onze bestemming die dag was Schwedt, dat we na vier uur varen bereikten. In Schwedt waren zowel een kleine watersporthaven (voor ons te ondiep) als een grotere haven, die ons een zeer fraaie ligplaats bood. De keuze was gemakkelijk. Ook deze haven was een verrassing. Alles zag er bijzonder verzorgd uit, de toiletten waren superschoon en de douches op een speelse manier gebouwd. Ook was er nog een bistro, met een zeer aardige uitbaatster, die van alle markten thuis was. Ze werkte niet alleen in de bediening, maar was ook verantwoordelijk voor de caravanstalling en de haven, verkoop van douchemunten, enz. Ze was altijd druk bezig, maar ook altijd even vrolijk en behulpzaam. Het gebruikelijke en informatieve 'hapje en drankje' op de steiger met andere Oderbevarende schippers bezorgde ons een aantal nuttige tips voor onze verdere reis. Helaas kon niemand ons aan de Poolse vlag als gastenvlag helpen.

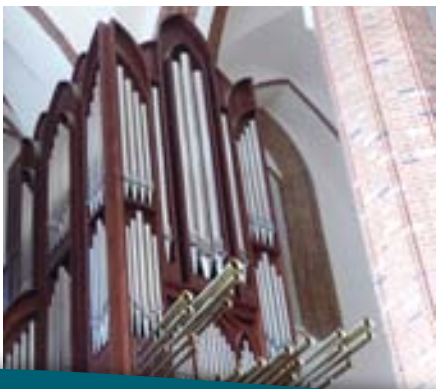
De inmiddels 80 jaar oude scheepslift in Niederfinow



SZCZECIN

We keken erg uit naar onze volgende bestemming: Szczecin. Over de aanlegmogelijkheden in Szczecin hebben we zeer uiteenlopende verhalen gehoord. We zouden het wel zien. Op onze kaart werd de haven in het centrum van Szczecin sterk aangeprezen, maar we hadden ook verhalen gelezen en gehoord die ons wat huiverig maakten. We hadden wel goede verhalen gehoord over een haven iets noordelijker, bij de eindhalte van een trambaan. We gingen op weg. We voeren dwars tussen schitterende uiterwaarden door. Toen we wat dichterbij de buurt van Szczecin kwamen, konden we natuurlijk niet om de onvermijdelijke industrieterreinen heen. Ook waren hier opvallend veel werven en scheepsbouwbedrijven. Bedrijvigheid alom. In de verte doemde het silhouet van de stad op, met een paar prachtige gebouwen, maar ook met twee bruggen die zo laag waren dat we niet alleen de mast moesten strijken, maar ook de binitop helemaal plat moesten leggen. Hier waren we zo druk mee bezig, dat we de stadshaven aan de oostkant van de Westoder helemaal niet hebben gezien. We voeren dus gewoon verder, langs nog weer een werf, naar de Goclaw-haven. Dit is een kleine en schone haven, met alles wat een mens nodig heeft, zij het op sommige punten wat eenvoudig. Wat heel fijn is, is de kleine supermarkt aan de andere kant van de straat én de tramhalte. Het personeel was bijzonder vriendelijk. Wel was het jammer dat zij (tot onze verbazing) helemaal geen Duits spraken. Maar met Engels en handen en voeten kom je een heel eind, en we kwamen uiteindelijk alles te weten wat we wilden weten. Van een Duitse landgenoot kregen we een Poolse gastenvlag. De volgende dag gingen we Szczecin verkennen. 's Morgens gingen we met de tram de stad in. We hadden een wat ouder model te pakken, wat betekende dat toen we een half uur later in de stad aankwamen, het voelde alsof we in een cocktailshaker hadden gezeten. De wandeling door

de stad bracht ons onder andere bij de St. Johanneskerk, een wonderbaarlijk licht gebouw met een fraai, wat ongebruikelijk orgel. Een opvallend gebouw bleek het voormalige paleis van de hertogen van Pommeren te zijn. Ook nu was het weer bloedheet, zodat we verkoeling zochten bij het café in de Münzhof van het paleis, waar we een kopje koffie namen en water dronken. Het paleis is tegenwoordig een museum, waar onder andere concerten en tentoonstellingen worden georganiseerd. Terwijl we in de Münzhof zaten, konden we iemand piano horen spelen, wat geheel niet onverdienlijk klonk. Ook bevindt zich hier de VVV. We sloegen de richting van de Wały Chrobrego-promenade in, door onze reisgids een van de mooiste terrassen van Europa genoemd. Dat wilden we natuurlijk wel eens zien. En toegegeven: het is fantastisch mooi. Het uitzicht is grandioos. De promenade is ca. 500 m lang en ligt ongeveer 20 m boven de Oder, waardoor je een prachtig uitzicht over dit deel van de stad hebt. En achter ons lag een aantal prachtige oude gebouwen, waaronder de marine-academie, het kantoor van de Woiwodschap (zeg maar provincie) en het Nationaal Museum. In de schaduw van deze historische gebouwen vonden we op de promenade een prachtig gelegen restaurant (Columbus), waar we vooraan op het terras van de lunch genoten. We waren het erover eens: zeer goed eten tegen een zeer betaalbare prijs, inclusief een geweldig uitzicht. Van hieruit konden we ook de enorme jachthaven zien, die er spookachtig verlaten uitzag. Geen enkel schip, en dat terwijl de haven naar schatting wel 120 ligplaatsen heeft!!! De omgeving van de jachthaven ziet er nu ook niet direct aantrekkelijk uit. Bovendien is het tamelijk omslachtig om de stad te bereiken, omdat de jachthaven aan de overkant van het water ligt. We namen ons voor om op de terugweg eens een kijkje te nemen in de haven. Maar we wilden verder. We voeren de Oder verder op, naar





het noorden. Daarbij kwamen we langs de ingang naar het Dabie-meer en namen het tweede besluit, namelijk dat we de terugtocht via dit meer zouden maken. Verder naar het noorden vertakt het vaarwater zich in de Oder en het Policki-kanaal. Wij bleven op de Oder. Die werd steeds breder. De uiterwaarden (die bij hoogwater onderlopen) zijn heel groen. Ze zijn deels begroeid met oude bomen en deels met hoog struikgewas of riet. Het was een waar vogelparadijs. Je zag blauwgroene ijsvogels langsflitsen, maar dat gaat zo snel dat het bijna onmogelijk is om ze te fotograferen. Van de blauwe reiger keken we al gauw niet meer op, maar natuurlijk wel van een visarend die boven ons hoofd cirkelde, maar klaarblijkelijk geen honger had, want hij maakt geen aanstalten om op jacht te gaan. Het stuk door de Roztoka Odrzanska was tamelijk saai, waarbij we ons voor alle zekerheid maar aan de gemarkeerde vaargeul hielden. Ter hoogte van Trzebiez week de oever steeds verder terug, waardoor het grote Oderhاف zich van zijn mooiste kant liet zien. Het zicht was zeer goed, waardoor de hoge lichtboeien (Brama Torowa 4 - 1) al van verre zichtbaar waren.

Bij een windkracht 4 à 5 kregen we in de loop van de middag dan toch nog te maken met een duidelijke golfslag, waar onze 20 ton zware Linssen zich echter moeiteloos doorheen sloeg. We twijfelden even naar welke haven we zouden gaan, maar besloten uiteindelijk toch om naar Ueckermünde te gaan. Daar hebben we geen spijt van gehad. Bij SSC Vorpommern kregen we een zeer hartelijke ontvangst. Het eten 's avonds in de 'Backbord' was uitstekend, de prijs prima, net als de stemming. We waren blij met de verfrissende wind, want het was nog altijd zeer warm.

De volgende ochtend besloten we om een rustige dag in Ueckermünde door te brengen. Onze volgende bestemming stond nog niet helemaal vast. We hadden eigenlijk

bedacht dat we de haven bij de monding van de Peenestrom zouden nemen, maar daar waren we zo vroeg dat we besloten om verder te varen. Aldus voeren we verder de Peenestrom op naar het noorden, door de Moderort. Intussen schommelde zelfs onze Linssen door de wind, dus besloten we om aan te leggen in Rankwitz. Dit bleek een zeer goede beslissing: we kunnen deze fantastische haven van harte aanbevelen. Er zijn niet alleen twee zeer goede restaurants, maar ook een viswinkel met heerlijke verse vis, onder andere uit de eigen rokerij. Naast het fraaie haventje en de gehele ambiance staan er ook nog vijf schattige vakantiehuisjes direct aan het water. Een mooi voorbeeld van een goed gelukt havenontwikkelingsproject. We voeren verder, richting Wolgast in de Peenestrom. Als je Wolgast binnenvaart, zie je wel wat industriële bedrijvigheid, wat ons deugd deed.

Verder naar het noorden wordt het landschap weer erg mooi. De wind was intussen aangewakkerd tot kracht 8. De plaatselijke bevolking zei dat ze nog nooit had meegemaakt dat het zoveel dagen achter elkaar zo hard woei. Kröslin was onze laatste haven. Een zeer goed onderhouden jachthaven tegenover Peenemünde. Vanuit hier kun je met het rondvaartbootje uitstapjes maken. Wolgast bleek een middelgroot industriestadje, met dezelfde problemen die helaas zo kenmerkend zijn voor veel plaatsen in Oost-Duitsland, zoals de jeugd die wegtrekt.

In Kröslin kwamen onze reisgenoten bekenden tegen die ze al jaren niet meer hadden gezien. Dat leidde tot een gezellig babbeltje binnen onder de bimitop bij een zeer stevige wind (rond 7 Bft in buien).

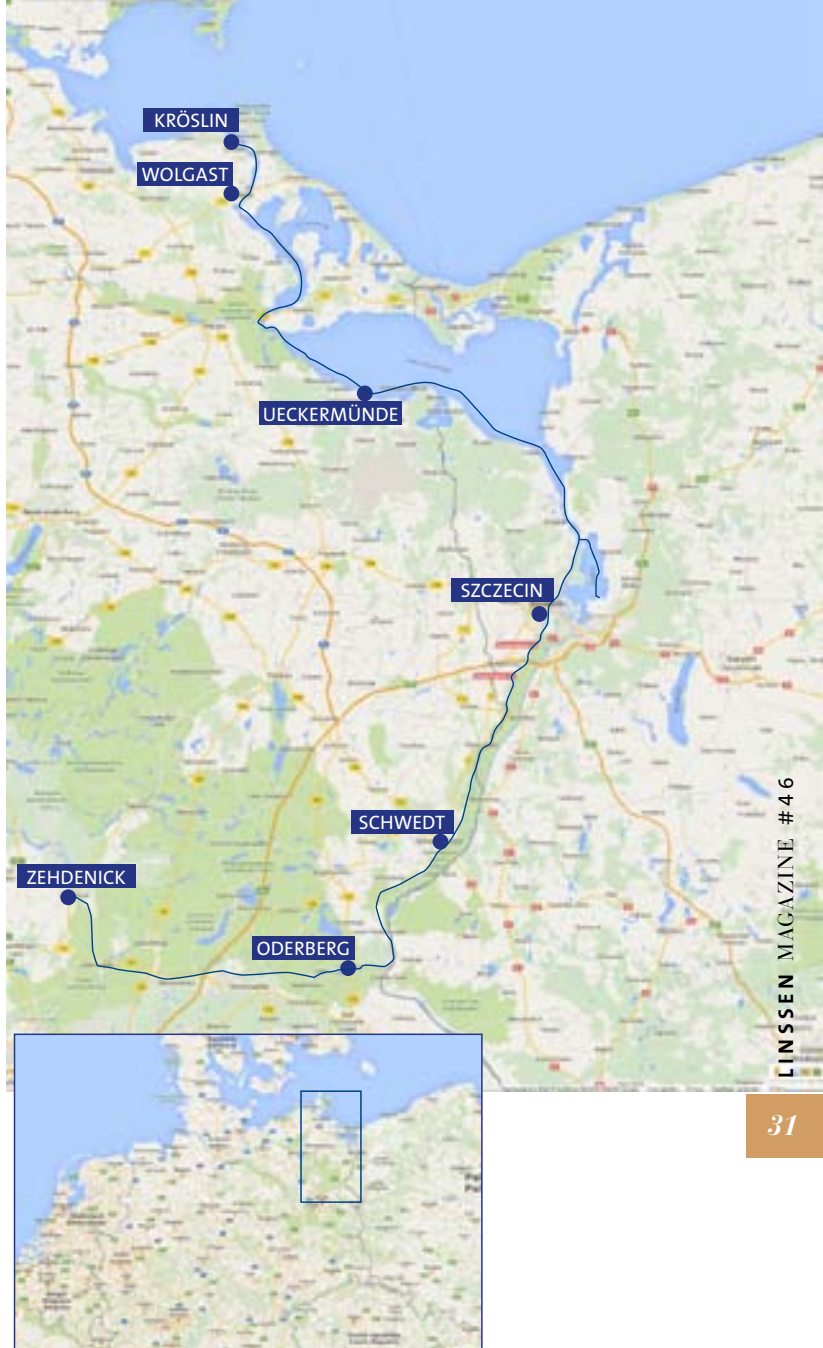
Omdat de weersverwachting nog altijd een zeer krachtige wind voorspelde, moesten we onze eigenlijke bestemming, namelijk Greifswald, opgeven. We moesten er genoegen mee nemen dat we even hebben kunnen ruiken aan de Oostzee. We keerden om.



Bij een stralend heldere hemel en een nog altijd zeer stevige wind, zetten we nu koers naar het zuiden. Zoals we al van plan waren, zijn we iets ten noorden van Szczecin afgebogen, het Dabie-meer op, om te genieten van het idyllische landschap.

De schoonheid van dit gebied is werkelijk uniek. We hebben er dan ook in alle rust van genoten en pas tegen de avond een haven gezocht die bij het landschap paste. In de jachthaven HOM, aan de zuidoostkant van het meer, vonden we een droomplek. Het was al fijn dat we ontvangen werden door een Pool die goed Duits sprak en ons hielp bij de formaliteiten, maar toen er achter ons nog een prachtig gerestaureerd motorjacht kwam liggen, was onze dag helemaal goed. De eigenaar was een Pool die kind aan huis was in deze haven en ongelofelijk trots was (en terecht) op het door hemzelf gerestaureerde schip. Onze gastheren haalden de banken weg bij de ruwhouten tafel op het havenhoofd en zetten er gemakkelijke tuinstoelen neer, zodat we lekker konden zitten. Wat een gastvrijheid!

Met deze haven wil ik dit verslag afsluiten. Over de terugreis naar Zehdenick valt verder niet zoveel te melden. We kwamen er vier dagen later behouden en vol nieuwe indrukken aan.



Artikel met medewerking van
Linssen Boating Holidays®-partner:
PUUR YACHTCHARTER GMBH
Dorfstraße 25
D-17209 Buchholz/Müritz
Mobil: +49 172 8312770
www.puur-yachtcharter.de



OP ONS EIGEN JACHT HALF EUROPA DOOR!

Tekst en foto's: Randolph Nott

MENIGEEN ZAL ONS WAARSCHIJNLIJK VOOR GEK VERKLAREN: EEN GRAND STURDY 40.9 VAN PAS DRIE JAAR OUD VERVANGEN DOOR EEN SPLINTERNIEUW JACHT. MAAR DE ONTWIKKELING VAN DE 'DECKBRIDGE' BIJ DE MODELSERIE 'CLASSIC' BRACHT ONS OP HET IDEE OM ONZE HIPPO DOOR EEN HIPPO II TE LATEN OPVOLGEN!

Destijds hadden wij gekozen voor een Grand Sturdy in de Longtop-uitvoering, omdat we een jacht met zo min mogelijk trappen zochten – zeg maar een 'drijvende bungalow'. Daarbij werd het dak – met uitzondering van de Variodeck-schuifdak – door ons vrijwel niet gebruikt. En juist dát bracht ons ertoe te kiezen voor dit nieuwe jacht: het gemakkelijk toegankelijke 'bovendek' op basis van het moderne Grand Sturdy-design, samen met de intelligente ruimte-indeling voor het opbergen van de bijboot.

Tot zover de voorgeschiedenis van deze eerste tocht, waarmee we onze nieuwe trots naar haar thuishaven zouden brengen. Onze HIPPO II werd op 2 juni 2016 in het Franse Saint-Jean-de-Losne te water gelaten en vervolgens door 'H2O' opgebouwd. Het was zaak om alle transportbeveiligingen te verwijderen, de mast op te richten en de bijboot met de eigen mastkraan op het jacht te hijsen. Bij deze werkzaamheden waren de medewerkers van H2O extreem behulpzaam en vriendelijk, en ook kregen we een gratis ligplaats aangeboden in de jachthaven van het bedrijf. Wie terugdenkt aan het jaar 2016, herinnert zich waarschijnlijk twee

dingen: de spoorwegstakingen in Frankrijk en de overstromingen langs de Saône en de Rhône. Ondanks de stakingen konden we gelukkig zonder problemen onze bestemming bereiken. Door het hoogwater konden we echter pas later vertrekken, vooral om te voorkomen dat we onderweg met al te veel drijvende boomstammen en dergelijke in aanraking zouden komen. Maar al met al konden we op 6 juni de trossen losgooien en onze reis beginnen! Wél ondervonden we nog kleine beperkingen, omdat verschillende aanlegplaatsen die we voor mooie tochtjes over land wilden aandoen, overstroomd en daarom niet toegankelijk waren.



Ook waren niet alle sluizen in bedrijf, en het scheepsverkeer werd soms zelfs direct over stuwen heen geleid. Voor ons als 'zeeschippers' met geringe ervaring op binnenwateren beloofde dit dus een spannende tocht te worden!

In de haven van Chalon-sur-Saône wees een andere schipper ons op de 'Halte Nautique Confluence', een speciale jachthaven in Lyon die niet was opgenomen in onze Vaarwijzer van de Franse Binnenwateren. (Hoewel deze vaarwijzer helaas al wat ouder is en soms zelfs verwijst naar een jachthaven die inmiddels gesloten is, blijft het toch een nuttige en eigenlijke onmisbare reisgids.) Op vrijdag 10 juni vertrokken we 's ochtends van Confluence om al na 1,5 km de samenvloeiing van de Saône en de Rhône te bereiken. Ook hier was het hoogwater nog niet helemaal weggestroomd, en vooral ter hoogte van de vele sluizen hoopten zich veel drijfhout en andere zaken op die door de stroming waren meegesleurd. Voor ons betekende dit dat de koelwaterfilters – ondanks voorzichtig manoeuvreren – elke dag goed moest worden schoongemaakt.

Hoewel de sluis van Sablons met een verval van 14,5 m al indruk op ons had gemaakt, was deze niet te vergelijken met de sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval! We moeten toegeven dat het grote aantal sluizen ons op voorhand een beetje ongerust maakte. Toch mogen we vaststellen dat het marifooncontact en het schutten zelf eigenlijk zonder problemen verliepen, temeer daar alle sluizen in de Rhône van drijfbolders zijn voorzien. In de sluizen hadden we ook herhaaldelijke ontmoetingen met de schipper van een zogeheten péniche, met wie we tijdens het wachten in de sluis heerlijk over het leven op het water konden babbelen. Een péniche of 'spits' is een typisch Frans vrachtschip, dat vaak tot woonboot wordt omgebouwd. Deze binnenschepen bieden dankzij hun ruime standaardafmetingen (38,5 m lang bij 5,05 m breed) veel ruimte en zijn niet zelden prachtig ingericht. De schipper van 'onze' péniche gaf ons een belangrijke tip over een bijzondere jachthaven in Avignon, die we anders waarschijnlijk over het hoofd hadden gezien. En zodoende konden we achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever aanmeren, waarbij we zowaar tegen een andere Linssen aan lagen en uitkeken over nóg een Linssen!

Avignon is echt een toeristisch hoogtepunt, en dus gunden we onszelf de tijd om door deze prachtige oude stad te slenteren en het Pausenpaleis en andere historische gebouwen te bekijken.

Daarna begonnen we op woensdag 15 juni om half negen aan onze laatste etappe over de Franse binnenwateren. Om kwart over tien bereikten we de laatste grote riviersluis bij Beaucaire. Het schutten in de sluizen, waarover we vóór onze reis dus nogal bezorgd waren geweest, hadden we inmiddels aardig onder de knie en alles verliep zonder al teveel gedoe. Om kwart over twee bereikten we de sluis bij Port Louis. Omdat deze sluis, die met een draaibrug is gecombineerd, slechts om de paar uur wordt bediend, moesten we tot kwart over vier wachten, waarna we rond vijven de nabijgelegen jachthaven binnenvoeren. In Frankrijk is het overigens verplicht om in de sluizen reddingsvesten te dragen, en dat hebben we ook steeds netjes gedaan – behalve in deze laatste sluis! We waren dusdanig enthousiast om eindelijk de Middellandse Zee op te varen, dat we dit keer vergaten om onze zwemvesten om te doen. Dit leverde ons een luid standje op van de sluiswachter via het indrukwekkende luidsprekersysteem!

In de Golfe de Fos mochten we eindelijk met de grote

Aanmeren achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever.



De sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval



De beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas

jongens spelen. De zeevaartroute richting Marseille wordt druk bevaren door zeeschepen. De bestemming van die dag was de Frioul-archipel. Hier meerden we aan in de jachthaven die uitkijkt op de beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas, met daarachter de stad Marseille. Van daaruit namen we de volgende dag de veerpont naar Marseille. Dit werd ons aangeraden vanwege de drukte in de jachthaven van Marseille – en het bleek een goede tip! Dit reisverslag biedt helaas niet genoeg ruimte om alle hoogtepunten in deze stad te beschrijven. Net als in de andere steden die we op onze reis hebben bezocht, namen we eerst een sightseeingbus om een algemene indruk van de stad te krijgen. Vervolgens hebben we de stad verder te voet verkend.

De dag daarna vervolgden we onze reis, eerst naar Bandol en van daaruit naar Cavalaire-sur-Mer. De afstand tussen Bandol en Cavalaire-sur-Mer bedraagt 42,3 zeemijl, oftewel een ontspannen dagtocht. Later tijdens onze reis verhoogden we onze dagafstanden tot 70 zeemijl. Hierbij mag men niet uit het oog verliezen dat een Linssen een gemoedelijk en comfortabel schip is en geen speedboot! Een speedboot zou de 70 zeemijlen in minder dan drie uur kunnen afleggen, mits het weer meewerkt en de zee niet al te onrustig is. Onze HIPPO II is misschien wat langzamer, maar kan ook uitvaren wanneer andere boten liever in de haven blijven. Bij sterke zeegang heeft de RotorSwing-stabilisator, die we onszelf bij dit schip hebben gegund, overduidelijk zijn nut bewezen.

Na Cavalaire voeren we verder langs kuststeden als Cannes, Nice, Monaco en San Remo. De zee was rustig bij prachtig zomerweer, zodat we heerlijk op onze deckbridge konden vertoeven. De mondaine badplaatsen lieten we links liggen en we meerden aan in de jachthaven van Loano. Onze Franse gastvlag vervingen we hier natuurlijk door een Italiaanse. Vanuit Loano voeren we dwars over de Golf van Genua naar Lavagna, over een afstand van 48 zeemijl. Zo nu en dan kwamen we zeeschepen tegen op weg naar Genua, maar veel minder dan in de Golfe de Fos.

Intussen was het vrijdag 24 juni en we schreven in ons logboek: 9:10 uur trossen los in Lavagna, koers: zuidoost / 76°. Na 28 zeemijl kwamen de rotsen van La Spezia in zicht, en dit betekende dat we de Ligurische Zee hadden bereikt. De stad La Spezia is de hoofdstad van de Italiaans provincie Ligurië (Riviera di Levante), en aan het einde van Ligurische kust gaf de thermometer een watertemperatuur aan van maar liefst 24° C. We zetten verder koers naar Porto di Pisa aan de zuidkant van de Arno-monding. De vriendelijke mevrouw van de jachthaven wees ons erop dat een tochtje van slechts 12 km langs Arno je al in Pisa brengt. En dus maakten we voor het eerst gebruik van onze e-bikes, die tot dusver prima waren opgeborgen in de 'kelder', oftewel de opslagruimte onder de kuip. De rit van de jachthaven naar de stad was niet erg mooi, en van de rivier de Arno hebben we bijna niets gezien. Pisa zelf was vergeven van de toeristen en blijkbaar vonden zij – en dan met name de bezoekers uit Azië – het enorm grappig om een foto met uitgestrekte arm te maken, waardoor ze de toren op de foto zogenaamd ondersteunden. Voor ons was dit een merkwaardig schouwspel, maar misschien missen wij Noord-Duitsers daarvoor wel het juiste gevoel voor humor.

Zondag 26 juni voeren we verder op onze vertrouwde zuidoostelijke koers. De wind was toegenomen en onze weer-app gaf een golfhoogte van 0,7 m aan, wat aardig met de feiten overeenkwam. Deze app voor de Apple of Android, 'Windfinder' genaamd, is een absolute aanrader! De weergegeven informatie is zeer nauwkeurig. Eigenlijk wilden we de jachthaven van Sali (nabij Gagno) aandoen, maar we hadden er niet op gerekend dat op zondagmiddag rond half vijf alle dagjesmensen met hun scheepjes terugkeren naar de jachthaven, zodat het hier een drukte van jewelste was. De stevige wind en de ondiepe wateren voor de ingang van de haven maakten langer wachten gevaar-



lijk, en dus besloten we om door te varen naar Punta Ala. Deze jachthaven bereikten we pas tegen zevenen, en met 150 euro zou dit de duurste overnachting van deze reis worden! Daarbij laten we maar even in het midden of het personeel al dan niet beseftte dat we eigenlijk ook geen alternatief meer hadden ...

De dag daarna kampten we voor het schiereiland Argentario nogmaals met een zeer onrustige zee en hoge golven, maar gelukkig bereikten we al snel de jachthaven Cala Galera. Onze volgende stop was de jachthaven Riva di Traiano, en de dag daarop voeren we langs de monding van de Tiber. Het scheepsverkeer was hier aanzienlijk. 's Avonds legden we aan in de Marina del Nettuno, om de volgende dag – het is inmiddels 1 juli – in de jachthaven Torre del Greco bij Napels aan te meren. Pas weken later legde een Italiaan uit Salerno ons uit dat dit een van de gevaarlijkste plekken in Italië is om aan te meren, en dat je hier absoluut niet moet willen overnachten. We verbleven hier tot en met 4 juli en we beleefden een mooie tijd. Met onze Italiaanse burens aan dezelfde steiger hebben we nog geproost op de overwinning van het Duitse op het Italiaanse elftal. Torre del Greco leek ons een gunstige locatie, omdat je vanuit daar met de trein gemakkelijk Pompeï en ook Napels kunt bereiken. De Vesuvius hebben we helaas niet beklommen, maar wel dagelijks vanaf ons jacht mogen aanschouwen! Alleen al over Pompeï en Napels kun je een uitgebreid reisverslag schrijven, zoveel is daar te beleven! Verder hebben we een bezoek gebracht aan Paestum en Herculaneum, dat net als Pompeï bij de uitbarsting van de Vesuvius in 79 na Chr. werd bedolven.

Onze volgende etappe leidde naar Marina di Camerota, over een afstand van 74,1 zeemijl (NB: de afgelegde dagafstanden nemen enorm toe!), en de dag daarop

Uitzicht op de Vesuvius



zetten we koers naar Cetraro in Calabrië. Onze stop in de jachthaven van Tropea was vervolgens het vertrekpunt van waaruit we de Straat van Messina zouden binnenvaren.

Deze zeestraat wordt doorgaans als zeer verraderlijk beschouwd, en vormde in WOII ook een belangrijk obstakel voor de Britse generaal Montgomery. Voor ons was echter zeer goed weer voorspeld. We konden rustig genieten van deze tocht en toezien hoe vissers op zwaardvis visten. Deze bijzondere vorm van visserij komt alleen voor in de Straat van Messina. De kapitein van het schip staat hoog in een kraaiennest en zorgt ervoor dat de boot in een gunstige positie komt voor de harpoenist, die zich op een lange boegspriet bevindt. Zo nu en dan lees je over botsingen met deze vissers, maar dat is waarschijnlijk vooral te wijten aan onoplettendheid van de betrokken recreatieschippers. Kortom, wanneer je netjes binnen de vaargeul blijft en je ogen openhoudt, kan er niets gebeuren!

In de Straat van Messina hebben we aangemeerd in de jachthaven van Reggio di Calabria. Dit was met afstand de verschrikkelijkste jachthaven van de hele reis! De oude haven was overvol en we werden per marifoon gemaand om naar de nieuwe 'jachthaven' door te varen. Deze is gelegen in een industriële haven en omvat slechts enkele drijvende steigers. Ook kom je hier nauwelijks tot rust, omdat elk uur veerboten aan- en afmeren, wat naast een aanzienlijke golfslag ook het nodige lawaai veroorzaakt. Alleen 's nachts is het een paar uur rustig. Voor ons was dat reden genoeg om al om half zeven 's ochtends de trossen los te gooien en koers te zetten naar Capo Pellaro. Na 7,4 zeemijl verlieten we hier de Straat van Messina en na wederom 17,1 mijl (exacte positie: 37° 54, 447 N, 015° 45,617 O) koersten we in oostelijke richting (90°) om dan na nog eens 31,5 mijl ter hoogte van Galati naar het noordoosten (40°) af te buigen richting Porto delle Grazia, een jachthaven met uitstekende service. Het beviel ons hier zó goed dat we spontaan besloten

om een dagje pauze te nemen, om pas op zondag 10 juli weer het ruime sop te kiezen. Om twee uur in de middag werd onze rust echter verstoord door luid lawaai. Een DSC-alarm gaf aan dat een schip zich op positie 35° 50 N, 014° 30 O in moeilijkheden bevond. Vanuit onze positie bezien, was dit echter een veel te grote afstand om hulp te kunnen bieden. Tegen vijven bereikten we de oude haven van Crotona, van waaruit we de volgende dag de Golf van Tarente naar Santa Maria di Leuca overstaken. Deze oversteek bedroeg 72 zeemijl over open zee, zodat het grootste deel van de dag nergens land meer te bekennen was! Op dit traject besloten we om onze HIPPO eens uit te testen en vol gas te geven. Bij 2800 toeren bereikten we een snelheid van 8,5 knopen, en bij 1950 toeren daalde de snelheid tot 6,5 knopen.

Om half één 's middags ontvingen we nogmaals een DSC-alarm, zonder dat daarbij een positie werd aangegeven. Of deze alarmmeldingen iets te maken hadden met vluchtelingenboten, daarover kunnen we slechts speculeren. Om drie uur kregen we land in zicht en om half zeven konden we na 72 zeemijl afmeren in Leuca. Op dit punt hadden we in totaal 1313 zeemijl afgelegd, waarvoor 212 bedrijfsuren van de motor nodig waren geweest.

We zetten koers naar de Porto Turistico in San Foca, waarmee de we Adriatische Zee hadden bereikt. Een onaangenaam buige bergwind maakte het aanmeren hier nog knap lastig! Bij de voorbereidingen voor deze reis keken we nog met enig ontzag op tegen het varen op de Middellandse Zee, maar inmiddels mogen we toch wel vaststellen dat het op de Adriatische Zee (waarover we overigens al meer dan 30 jaar rondvaren) nog veel meer kan spoken! De volgende dag voeren we langs Brindisi en Monopoli naar de Marina Cala Ponte, een zeer verzorgde nieuwe haven die echter wel wat afgelegen ligt. Hier huurden we een auto om in Alberobello de beroemde Trulli-huisjes te bekijken.

Hun zeer dikke muren uit massief natuursteen met daarin heel kleine raampjes zorgen ervoor dat deze Trulli optimale bescherming bieden tegen de aanhoudende zomerhitte in Apulië. 's Winters slaan de Trulli juist langdurig de warmte op die in open haarden wordt opgewekt. Tot het midden van de vorige eeuw waren deze 'armeluhuisjes' vrijwel in vergetelheid geraakt, maar sindsdien beleven zij een ware renaissance. Enkele huisjes worden inmiddels ook als vakantiewoningen verhuurd. Alberobello wordt ook wel de 'wereldwijde hoofdstad van de Trulli' genoemd en behoort sinds 1996 tot het UNESCO-werelderfgoed.

Vanwege een belangrijke afspraak in Liverpool, moesten we het vervolg van onze reis uitstellen tot 23 juli. Bij terugkeer voeren we verder naar Bari om daar af te meren bij Nautica Ranieri. Het was inmiddels wel tijd voor een grondige motorbeurt. De algehele service bij meneer Ranieri was opmerkelijk goed, en de haven van Bari bleek een zeer drukke haven met veel veerdiensten. Hiervan ondervonden we aan de steiger bij Ranieri maar weinig last, anders dan in Reggio di Calabria, zoals eerder geschetst. We haalden onze fietsen weer tevoorschijn en reden naar het oude centrum van Bari.

Op donderdag 28 juli voeren we door naar Vieste, onze laatste stop aan de Italiaanse kust. De ochtend daarop zetten we koers naar het Kroatische Korčula. Hiervoor moesten we de Adriatische Zee oversteken, en gezien de hoge golven vanaf bakboord leerden we onze RotorSwing-stabilisatoren weer op waarde te schatten. Weliswaar was de oversteek korter dan de afstand die we de dag daarvoor hadden afgelegd, maar nog steeds ging het om een forse 72 zeemijl! In de namiddag stelden we onze koers bij richting het eiland Lastovo. Helaas bood de baai van het eiland geen plaats meer om voor anker te gaan, maar op internet lazen we dat een andere schipper zonder problemen direct aan de douanesteiger had kunnen aanleggen. Bij een fikse wind van 10 knopen bereikten we om 20:05 uur de pier – om vervolgens binnen al een half uur door de politie te worden weggestuurd! Wonder boven wonder slaagden we er toch in om de agenten ervan te overtuigen dat het te laat was voor

Alberobello met de beroemde Trulli-huisjes



een nieuwe aanlegmanoeuvre en dat we de volgende ochtend wel zouden inklaren. We werden erop gewezen dat de douane 24/7 werkzaam zou zijn, maar dat leek hier toch niet het geval, aangezien het kantoor en het terrein geheel verlaten waren! De agenten gaven ook aan dat we direct bij de aanmeerlocatie van de veerboot lagen, en dat dit een aanzienlijke golfslag zou veroorzaken. Hoe het ons is gelukt om niet alleen hier te mogen blijven, maar ook om de agenten zover te krijgen dat ze ons hielpen het schip met extra touwen en stootwillen vast te leggen, is ons achteraf niet meer helemaal duidelijk. Feit is wel dat we nauwelijks een uur later werden opgeschrikt door luidruchtig kloppen en roepen. Het was de douanier, die kennelijk van zijn collega's van de politie de vraag had ontvangen waar hij nu weer uithing, en dus was hij woedend op deze domme toeristen met hun jacht. We moesten al onze charme en overtuigingskracht in de strijd gooien om na het inklaren nog tot de volgende morgen aan de pier te mogen blijven liggen. Dit leidde er gelukkig toe dat de douanier ontdoode, de crewlijst maar zelf invulde en uiteindelijk zelfs de poort van zijn goed beveiligde terrein niet afsloot, zodat we de volgende morgen naar het plaatsje konden lopen om ons bij de havenmeester aan te melden.

Al met al hadden we dus 'onze' zijde van de Adriatische Zee bereikt en konden we vanaf nu oostwaarts varen naar de eindbestemming van onze reis, de Marina Veruda bij Pula in Istrië. Voor dit traject hadden we nog eens twee weken uitgetrokken. We moesten echter vaststellen dat je de Kroatische kust in de zomermaanden maar beter kunt overlaten aan de Italianen, die daar dan kennelijk een soort Italiaanse weken organiseren. Net zoals deze vriendelijke zuiderlingen achter het stuur in heuse wegpiraten veranderen, zo zorgen ze op het water ook voor de nodige overlast! Allemaal zeer hartelijke mensen, maar ze regelen de dingen nu eenmaal anders en de vaarregels lijken voor hen niet te gelden. Het Duitse gevoel voor orde en netheid botst dan soms met het losse levensgevoel in het zuiden!





MET BOOT EN CAMERA ONDERWEG IN NEDERLAND

Tekst en foto's: Christine & Siegfried Günther

ONS VAARSEIZOEN 2017 WAS OPGEDEELD IN TWEE REIZEN: EERST IN MEI EN JUNI NAAR FRIESLAND, EN DAARNA VANAF BEGIN AUGUSTUS TOT HALF OKTOBER NAAR DE WESTELIJKE PROVINCIES VAN NEDERLAND. IN 2015 WAREN WE AL EENS MET ONZE LINSSEN VANUIT MAASBRACHT NAAR DE VECHT GEVAREN. DEZE EERDERE ERVARING INSPIREERDE ONS OM NEDERLAND EENS IETS 'GRONDIGER' TE LEREN KENNEN.

Nadat we in 2016 met ons Linssen-jacht de VAGABOND de Maas, de Moezel en de Saar hadden bevaren, kozen we er afgelopen jaar voor om in Nederland rond te reizen.

Friesland zou de eerste bestemming zijn. We hadden al zoveel over deze provincie gehoord en gelezen, dat we deze nu wel eens met eigen ogen wilden zien.

NAAR DOKKUM EN TERUG. OVER DE MAAS RICHTING DE WAAL

Op donderdag 4 mei vertrekken we uit onze 'thuishaven' Van der Laan in het Limburgse Maasbracht, en daarmee is ons reis seizoen 2017 officieel begonnen! We nemen rustig de tijd voor onze tocht over de Maas, en ons plan is om over drie dagen het Maas-Waalkanaal op te varen. Onze reis begint dus met het volgende traject: Maasbracht > Venlo > Leukermeer > Linden.

In Linden zijn we nog nooit eerder geweest. Hier is een groot, nieuw watersportgebied ontstaan met een aantrekkelijk en divers activiteiten aanbod: zeilen, kanoën, varen met speedboten en nog veel meer.

We overnachten in de haven van WSV De Kraaienbergse Plassen. Hier liggen we aan de lange passantensteiger.

VANAF DE MAAS NAAR DE IJSSEL

Om half negen 's ochtends verlaten we De Kraaienbergse Plassen in Linden met heilig weer, maar niet voordat we met het oog op veiligheid onze zwemvesten hebben klaargelegd en nogmaals alle regels voor noodgevallen hebben doorgenomen.

Op het moment dat we afmeren, regent het niet, staat er een matige wind van windkracht 3 en is het nog steeds behoorlijk fris.

Hoewel de beroepsvaart 24/7 doorgaat, hebben we toch deze zondag uitgekozen in de hoop dat we op de Rijn iets minder vrachtschepen zouden tegenkomen. Eerst varen we vanaf de Maas het Maas-Waalkanaal op. Daar is het verrassend rustig. Zou ons plannetje werken? Vergeet niet dat op de Rijn dagelijks 600 vrachtschepen de Duits-Nederlandse grens passeren.

Na twee uur varen bereiken we de Waalsluis bij

Nijmegen. Na de sluis volgen nog een kleine 100 m tot aan de Waal. Ter rechterzijde kun je bij de waterkruising de Verkeerspost Nijmegen zien liggen. We melden ons daar via VHF 4: "Attentie, hier spreekt Vagabond, komend vanaf de Maas, we willen stroomopwaarts de Waal op, richting de IJssel."

De verkeerspost raadt ons aan om het stroomopwaarts varende kolenschip even af te wachten. De stroomafwaarts varende schepen bevinden zich nog op circa 2 km afstand, maar komen snel dichterbij. Zodra het verkeer dit toelaat, varen we naar de rechterzijde van de rivier, naar de met boeien gemarkeerde vaargeul voor de pleziervaart.

In het begin blijven we aan de rechterzijde van de rivier varen. In de binnenbocht is de stroming immers minder sterk.

Het traject van 18 km tussen Nijmegen en de toegang tot de Gelderse IJssel zit vol met bochten en de stroming bij Nijmegen is behoorlijk sterk. Tijdens onze tocht bedraagt de stroming 8 km/u onder de bruggen. De fikse stroming en de drukke beroepsvaart zorgen hier voor onstuimig water.

Bij de volgende bocht na ongeveer 6 km wisselen we van rivierzijde; hier wordt de vaargeul voor de pleziervaart met groene boeien aangegeven. De stroming en de drukte worden iets minder en we bereiken een snelheid van circa 5 km/u.

Ondanks het drukke verkeer op de Waal vinden we toch ook enkele momenten om van de natuur te genieten.

Na drie uur geconcentreerd varen draaien we het Pannerdens Kanaal in, nadat we de verkeerspost hiervan op de hoogte hebben gesteld. We krijgen meteen de vaart erin en met 16 km/u stomen we door naar de haven van Giesbeek, die we tegen 15.30 uur na een

afwisselende en interessante tocht bereiken.

OVER DE IJSSEL NAAR ZWOLLE

Deze etappe zal ons vanuit Giesbeek over de IJssel naar Zwolle brengen.

Na het avontuur op de Waal blijven we nog twee dagen in de haven van Giesbeek liggen. In het recreatiegebied Rhederlaag liggen meerdere ruime havens die alle denkbare services aanbieden. Wij kiezen voor 'WSV Giesbeek', een jachthaven met een restaurant. We maken van de gelegenheid gebruik om hier brandstof te tanken.

Vanuit de haven is het stadje Doesburg met de fiets in een kleine 30 minuten te bereiken. Hoewel het flink waait, zorgt het zonnetje ervoor dat we erg van deze fietstocht genieten.

We slaan twee vliegen in één klap: niet alleen is het een mooi uitstapje, maar we fietsen ook nog even langs de passantenhaven in Doesburg. Deze is nog tamelijk leeg; vandaag zijn er maar drie boten aange-meerd.

De tocht over de IJssel voert ons door een lieflijk landschap. Wel moet je op deze druk bevaren en meanderende rivier voortdurend blijven opletten. Dankzij het AIS-systeem kunnen we naderende schepen vroegtijdig herkennen. In enkele situaties worden we direct door beroepsschippers aangesproken om gevaarlijke situaties te voorkomen.

Na 30 km en 2,5 uur varen bereiken we de Zutphen, waar we de stadshaven in de Vispoortgracht willen binnenvaren.

Uit boeken en verhalen van vrienden weten we dat het bij deze haveningang oppassen geblazen is. We zijn dus gewaarschuwd: we varen eerst de haven voorbij en draaien ons jacht iets verderop stroomafwaarts,





waarna we tegen de stroom in de haven voorzichtig kunnen binnenvaren. Dit doet ons denken aan de haven van Neumagen-Drohn aan de Moezel, waar eenzelfde methode nodig is. Verder is het aan te raden om altijd even te wachten tot het water in de rivier weer gekalmeerd is, bijvoorbeeld nadat er een groter schip voorbij is gevaren.

In de Zutphense stadshaven krijgen we direct een ligplaats voor boten boven de 10 m aangeboden. Ons plekje aan de noordzijde is verder erg prettig, maar ligt 's ochtends en 's avonds wel in de schaduw, en dat is bij de huidige temperaturen een beetje jammer.

De sfeer in de haven is zeer prettig. De havenmeester is de hele dag tussen 9 en 18 uur aanwezig. Hij vertelt dat in de zomer tot wel 40 boten per dag aanmeren in zijn passantenhaven. Je vraagt je dan af hoe dicht opeengepakt de boten hier dan moeten liggen. Gelukkig wordt iets verderop stroomafwaarts momenteel een nieuwe haven gebouwd.

Een wandeling door de authentieke Hanzestad is zeker de moeite waard. Ook hier brengen we twee dagen door.

Vanaf het eerste moment dat we in de jachthaven IJsseldelta aanmeren, zijn we betoverd door deze prachtige, verzorgde locatie. De stad Zwolle is met een directe busverbinding (lijn 203) in tien minuten bereikbaar. Om het half uur vertrekt er een bus direct bij de jachthaven (halte Hattem-Centrum). Per fiets is de stad via een nabijgelegen veerpontje te bereiken. Vrienden hadden ons aangeraden om de passantenhaven in Zwolle te mijden. Maar dat is waarschijnlijk een kwestie van smaak. In een haven even buiten een grotere stad lig je beslist veiliger en rustiger. Maar tijdens ons bezoek aan Zwolle komen we ook langs de passantenhaven, en die maakt op ons een goede indruk.

Dit keer nemen we de bus naar de stad. Zwolle is een grotere stad met veel winkels. Hoewel Zwolle erg mooi gelegen is en nog veel oude gebouwen heeft, mist het

de charme van Hattem of Zutphen.

We sluiten deze etappe af met een avondwandeling door het historische stadje Hattem.

VAN OVERIJSEL NAAR FRIESLAND

Dit traject leggen we in zes etappes af. Dit kan natuurlijk ook veel sneller, maar we gunnen onszelf een kleine omweg naar Meppel. In totaal is het ongeveer 120 km vanaf Zwolle naar hartje Friesland.

Het ging om de volgende etappes:

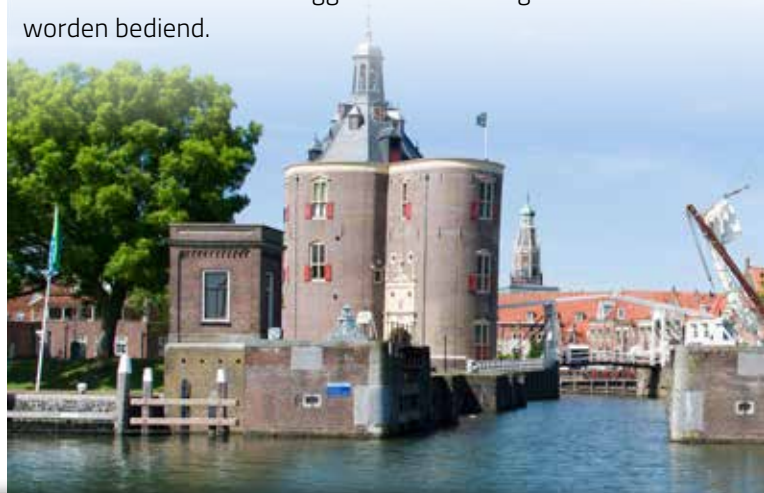
Hattem	> Zwartsluis : 2,6 uur
Zwartsluis	> Meppel : 1,3 uur (en terug)
Zwartsluis	> Vollenhove : 2,9 uur
Vollenhove	> Steenwijk : 3,9 uur
Steenwijk	> Echtenerbrug : 4,5 uur
Echtenerbrug	> Sneek : 4,1 uur

De plaatsen langs dit traject zijn niet zeer noemenswaardig, met uitzondering van Blokzijl. Meppel en Sneek zijn eveneens een wandeling waard.

Alle havens hebben prima voorzieningen. Tussen Zwartsluis en Vollenhove passeer je het Zwarte Meer. Hier kun je heerlijk genieten van de natuur, waarbij de verrekijker altijd binnen handbereik moet liggen. Vervolgens vaar je over de Beulakerwijde. Al deze meren zijn vrij ondiep, maar zolang je binnen de beboeide vaargeulen blijft, is het geen probleem.

Vanaf Echtenerbrug is het watersport wat de klok slaat. Hier draait alles om zeilen en varen. Desondanks neemt de landbouw hier nog een belangrijke plaats in en is ook de omliggende natuur intact gebleven.

Vanuit Echtenerbrug varen we over het Tjeukemeer richting Sloten. Vanaf daar koersen we via Woudsend verder naar Sneek. In deze plaatsen moet bij de bruggen het zogeheten 'bruggengeld' van telkens circa 2 euro worden voldaan. Soms is dit bedrag ook hoger, wanneer er meerdere bruggen door één brugwachter worden bediend.



ONDERWEG IN FRIESLAND

Ook in Friesland gebruiken we niet alleen ons jacht als vervoermiddel, maar maken we ook gebruik van fiets, bus en trein. Op die manier maken we uitstapjes naar Lemmer, Lauwersoog en Bolsward.

Met de boot maken we een tour van 270 km in zeven etappes van Sneek naar Stavoren.

- > Sneek; met de bus naar Lemmer
- > Grou : 4,2 uur
- > Dokkum : 5,2 uur > met de bus naar Lauwersoog
- > Leeuwarden : 3,6 uur
- > Grou : 5,3 uur
- > Lemmer : 4,2 uur
- > Akkrum : 4,5 uur
- > Sneek : 3,1 uur
- > Stavoren : 3,7 uur > met trein en bus naar Bolsward

De tocht voert ons over kanalen, rivieren en meren. Opvallend is hoe in dit gebied natuur en industrie, stad en land, mens en natuur evenals plezier- en beroepsvaart op harmonische wijze samengaan. Hoewel het nu nog geen hoogseizoen is, zijn er verrassend veel boten op het water te vinden. Hoe zou het er hier in hartje zomer uitzien?! Het grote aanbod aan ligplaatsen doet wat dit betreft wel het een en ander vermoeden. In populaire watersportplaatsen zoals Grou is het nu soms ook al krap. Vooral in de weekenden zijn de meren bezaaid met zeilboten.

Gezegd moet worden dat de infrastructuur hier algemeen zeer hoogwaardig en uitgebreid is. Zelfs de eenvoudige aanlegplaatsen in de vrije natuur van het Recreatieschap Marrekrite zijn verzorgd en goed onderhouden.

Na twee weken rondvaren hebben we aan het Friese landschap een dubbel gevoel overgehouden: enerzijds is alles hier zeer harmonisch, verzorgd en gemoedelijk – anderzijds missen we soms de afwisseling. Met andere woorden: het landschap is een beetje eentonig. Wie echter een eersteklas watersportgebied zoekt, is hier aan het juiste adres.



Wat ons wel zeer goed beviel aan Friesland waren de prachtige stadjes, zoals Dokkum en Akkrum.

Lemmer, Sneek en Grou zijn zeer toeristisch en bezorgen je meteen een vakantiegevoel. De Friese hoofdstad Leeuwarden bekoort onder meer door de mooie ligplaatsen direct aan het stadspark. Onze reis door Friesland eindigt in Stavoren, van waaruit we het IJsselmeer zullen oversteken.

OP HET IJSSELMEER

Na onze pittige ervaringen op het Tjeukemeer (sterke wind van windkracht 5 tot 6 en daarom zeer onstuimig water) wachten we nog even twee dagen in Stavoren af totdat het IJsselmeer wat rustiger is geworden.

De weersvoorspelling is dat het de komende 3 à 4 dagen beter wordt. Daarom besluiten we om met ons jacht alvast naar de buitenhaven te verkassen, zodat we de volgende morgen vroeg kunnen vertrekken. Tegen enen varen de door de IJsselmeersluis, samen met een ander motorjacht dat aan de oversteek begint. Na kort overleg met de bemanning van het andere schip, besluiten we op het laatste moment ons plan te wijzigen en achter hen aan te varen. In eerste instantie blijven we binnen het beboeide vaarwater. Zodra we dit verlaten, zetten we koers naar het zuiden (180°).

De wind komt met windkracht 2 tot 3 uit het noorden en de zon schijnt: al met al sublieme condities voor onze eerste grote oversteek!

Na ongeveer drie uur komen we aan in Enkhuizen. De blik op het stadje vanaf het water is adembenemend. Wanneer je door de straatjes van Enkhuizen loopt, kun je de vroegere rijkdom van dergelijke handelsplaatsen goed voor de geest halen. Het stadje bevalt ons erg goed. Een wandeling hier is zeker de moeite waard. De volgende ochtend maken we nog een ommetje door de prachtige straatjes voordat we verder reizen naar Hoorn.



Eerst varen we via het 'Naviduct', een dubbele sluis voor de pleziervaart, het Markermeer op. Daarna zetten we langs de kust verder koers richting Hoorn. We richten ons eerst op de vuurtoren, dan op boei FL5 en dan direct op de haven (296°).

Ook hier is de aankomst indrukwekkend.

We meren aan in de oude stadshaven, echt 'the place to be'.

Hoorn of Enkhuizen? Welk van de twee wint de schoonheidsprijs voor het mooiste stadje? Beide plaatsen zijn ons elk op hun eigen manier zeer goed bevallen.

De volgende ochtend reizen we verder naar Edam. Het zicht is slechter geworden. We kiezen de kortste route in een rechte lijn (175°), maar dit blijkt al gauw niet zo 'n verstandige keuze. In dit deel van het IJsselmeer groeit zeer veel zeegras en dit blokkeert al snel onze schroef. Meerdere keren neemt onze snelheid aanzienlijk af, en door voor- en achteruit te varen proberen we weer los te komen, wat ten dele ook lukt. Zodoende bereiken we het kleine kanaal in Edam, waar we afmeren aan de kade voor de IJsselmeersluis.

Ondanks de slechte waterkwaliteit staat er nu een schroefinspectie op het programma. Dit blijkt ook echt noodzakelijk. Na meerdere duikacties lukt het ons om schroef en as weer schoon te krijgen.

Na deze ervaring besluiten we eerst om via binnenkanalen verder richting Amsterdam te varen. Maar wanneer we de volgende dag vertrekken, strandt onze poging al bij de eerste sluis. De brugwachter informeert ons dat een spoorburg langs de route wegens bouwwerkzaamheden het hele weekend gesloten blijft. Vanwege de stromende regen en de stormwaarschuwing voor de volgende dag besluiten we om direct naar Muiden te koersen, om daar het IJsselmeer te verlaten.

Het weer is wisselvallig, maar de omstandigheden zijn verder prima. We varen ver het meer op om het zeegras te vermijden. We koersen om het eiland Marken heen en daarna zuidwaarts. De zeer toeristische plaatsen Volendam en Monnickendam, die we kort met de fiets hebben bezocht, laten we nu links liggen. We zetten koers naar de gemarkeerde vaargeul en meren na krap vier uur aan in de 'Koninklijke Jachthaven' van Muiden. Nadat we ons hebben aangemeld, hijst de havenmeester speciaal voor ons de Franse vlag.

Stavoren > Enkhuizen : 2,8 uur / 22 km

Enkhuizen > Hoorn : 2,6 uur / 24 km

Hoorn > Edam : 1,9 uur / 15 km

Edam > Muiden : 3,7 uur / 29 km

SPEKTAKEL OP DE VECHT

Vanaf Muiden varen we over de Vecht richting Maarssen, waar we vervolgens het Amsterdam-Rijnkanaal op draaien. We maken een uitstapje naar Loenen. Op deze Pinkstermorgen wacht ons hier een bijzonder spektakel.

De sluis met brug is hier zo smal als het oog van een naald, maar we moeten er wel doorheen om op de Loosdrechtse Plassen of terug op de Vecht te komen. De krappe sluis wordt de hele dag door volgepakt, waarna het sluisgeld snel wordt geïnd... Veel nieuwsgierig volk is er eens goed voor gaan zitten om van dit schouwspel te genieten.

VAN DE VECHT NAAR HET HOLLANDS DIEP

Na onze dagen op het IJsselmeer gunnen we ons de nodige tijd om vanaf de Vecht naar het Hollands Diep te varen. Het weer blijft wisselvallig. De stormwaarschuwing blijkt inderdaad te kloppen.

Aan de gerenoveerde passantensteiger in Breukelen wachten we twee dagen totdat de weerssituatie is verbeterd en we zonder risico kunnen doorvaren.

Dit is al de tweede keer dat we over de Vecht varen (eerder al eens in 2015).

Muiden > Loenen : 3,6 uur / 23 km

Loenen > Breukelen > Maarssen : 1 uur / 8 km

Maarssen > Schoonhoven : 5,1 uur / 36 km (stroming op de Lek 1 - 2 km/u)

Schoonhoven > Streefkerk : 1,1 uur / 8 km

Streefkerk > Dordrecht : 2,2 uur / 19 km (stroming op de Lek +2 km/u ; Noord -3 km/u; Oude Maas -3 km/u)

Dordrecht > Strijensas : 1,8 uur / 15 km

Ondanks de hevige regenval beleven we veel plezier aan onze tocht over de Lek. We varen hier voor het eerst.

De rivier is hier al zeer breed, maar de beroepsvaart is hier niet zo druk als op de Rijn, en de stroming is gematigd.

Het is echter opletten geblazen wanneer je de Noord richting Dordrecht opvaart. Hier kruisen vrachtschepen, veerboten en sleepboten elkaar op de route van en naar Rotterdam.

In Dordrecht leggen we bij zomerse temperaturen aan in de Nieuwe Haven. Hier kun je alleen om het half uur gedurende tien minuten binnenvaren. We arriveerden om 10.30 uur en dat blijkt precies op tijd. Nadat we ons via VHF-kanaal 74 hebben aangemeld, wordt de brug geopend en betreden we de haven.

We maken van het mooie weer gebruik om een uitgebreide stadswandeling te maken. We kuieren langs de vele havens, langs de oevers van de Oude Maas en



Merwede en over de weekmarkt. De markt is voor ons de perfecte plek om van een harinkje te genieten.

De volgende dag brengt de reis ons van Dordrecht naar de jachthaven van Strijensas. Daar blijven we twee dagen liggen om van de omgeving te genieten. Wat een contrast: de noordoever van het Hollands Diep bestaat uit prachtige natuur, terwijl aan de zuidoever de grootste raffinaderijen van Nederland gevestigd zijn.

IN DE BIESBOSCH

We verlaten de Bergsche Maas bij Drimmelen en varen de Biesbosch in. Na 1 km vinden we een aanlegplaats voor ongeveer acht boten.

Dit plekje is een mooie uitvalsbasis voor een langere wandeltocht door de ongerepte, haast oerwoudachtige natuur. We moeten goed opletten dat we hier niet verdwalen!

De sfeer in de avond is hier wonderschoon. We zitten op ons achterdek en genieten van de natuur. De volgende ochtend reizen we verder richting Heusden. Vanaf daar bevinden we ons weer in bekend gebied, namelijk op de Maas, onze 'thuisrivier' waaraan we steeds meer gehecht raken.

Na 6 weken legden we weer aan in Maasbracht in de haven van Van der Laan Yachting. Dat betekende het einde van een probleemloze reis van 1074 km lang en 138 uur. Door deze reis hebben we Nederland beter leren kennen en meer leren waarderen. De reis bracht

ons ook dit keer weer veel nieuwe 'ervaringen' op het gebied van landschap, techniek en cultuur.... Als Frankrijk het land van sluisen en uitgestrekte landschappen is, dan kun je gerust stellen dat Nederland een land van bruggen en steden is. Misschien nog een laatste tip: Friesland kun je het beste bezoeken in het voorseizoen. Sinds we vijf jaar geleden ons VW-busje hebben vervangen door een New Classic Sturdy 36 AC, ontdekken we Europa vanaf het water, wat nieuwe perspectieven oplevert. Dankzij de bootreizen hebben we niet alleen veel waardevolle contacten opgedaan ook heel veel mooie foto's geschoten.

Dit was zeker niet ons laatste bezoek aan Nederland!

Zie voor meer informatie en nieuws:
<http://vagabond4you.com>





ELFIN COVE 2017

KOUDE DROOMREIS NAAR ZWEDEN

Tekst en foto's: Hildegard Frank en Udo Ehmsen

10 Mei 2017 - opgetogen vliegen we naar Maasbracht, waar de Linssen 45.9 mooi gepoetst op haar nieuwe eigenaar ligt te wachten met een welkomstdrankje. Een jarenlang gekoesterde droom van Udo wordt werkelijkheid: we gaan naar de Zweedse scherenkust.

Maar eerst moet er natuurlijk ingeruimd en opgeruimd worden - het is ongelooflijk wat we allemaal in de voorgangster (een 40.9) hebben verzameld. Daarna moet er natuurlijk ingeslagen worden, variërend van vast voedsel tot 150 flessen Oostenrijkse wijn: een mens wil niet droogstaan in het hoge noorden, niet-waar? Maar na drie dagen staat dan toch alles op zijn plaats, zijn de systemen getest, en heeft de 45.9 een succesvolle proefvaart achter de rug. Na een fantastisch diner in restaurant Da Vinci als beloning kunnen we op 13 mei eindelijk de trossen losgooien.

De eerste stop is in 't Leuken, waar we genieten van een prachtig avondlicht. Daarna varen we door naar Nijmegen, waar het geluk ons toelicht in de vorm van een centrale en perfecte ligplaats, die ook nog eens gratis is vanwege een verbouwing. Een mooie stad, waar net die dag een gezellige foodmarkt wordt gehouden. Na een flinke portie spareribs genieten we nog van een heerlijke scropino (een citroen-wodka-sorbet), waarna een zonnige dag met strakblauwe lucht wordt afgesloten met een prachtige avond. Het weer blijft ons bijzonder goed gezind, het Wesel-

Datteln-kanaal toont zich van zijn vriendelijkste kant en de dag eindigt vóór de Hünxe-sluis op een vriendelijke, groene ligplaats, waarbij onze enige zorg is dat de generator een oliewaarschuwing geeft en ermee ophoudt. We slaan dus aan het bellen en we maken voor de volgende dag in Münster een afspraak met een monteur.

De volgende sluizen passeren we fluitend, en kunnen dan een sluisloos traject tegemoet zien voor het stuk door het Dortmund-Ems-kanaal. De reparatie van onze generator (er is een condensator doorgebrand!) zorgt ervoor dat we een hele dag in Münster doorbrengen. De stadshaven wordt omringd door cafés vol met vrolijke mensen. De stad zelf is zeer aantrekkelijk en er is veel te zien. Helemaal 'legaal' liggen we hier niet, maar de aardige heren van de waterpolitie zien snel in dat wij door ons technische probleem niet weg kunnen varen, al zouden we willen, en uiteindelijk verlaten we de haven zelfs met een veiligheidsvignet van de politie.

De volgende twee dagen gaat de reis vlot, het regent vaak en via Hannover varen we snel naar Wolfsburg.

En wordt het werkelijk spannend. Hoewel we al om half acht 's morgens vertrekken van onze ligplaats voor de Elbebrug, moeten we bij de Hohenwarth-sluis (18,5 m verval!) tamelijk lang wachten, en we willen vandaag nog helemaal naar Potsdam! Het wordt al donker en het is echt een uitdaging om onze weg te vinden naar de jachthaven "Am Tiefen See", maar om half elf 's avonds leggen we 'Rooms-Katholiek' (Oostenrijks voor aanleggen van de boeg vóór de achtersteven) aan bij een aanlegplaats achter een brug. Op 23 mei ontmoeten we een vriend uit Berlijn, die een kundige en enthousiaste gids blijkt te zijn door de parken van het slot Sanssouci. Het is zonnig en tamelijk warm en de stemming is opperbest, mede dankzij het feit dat de dag wordt afgesloten met een heerlijk etentje in een uitstekend Italiaans restaurant.

We varen die dag tot de scheepslift van Niederfinow, waarna we de volgende dag verder gaan - zeer onder de indruk van de techniek van dit enorme bouwwerk. De eerste dag varen we 50 mijl naar Gartz, en de volgende dag nog eens 43 mijl naar Schwinemünde, waar het eigenlijke avontuur begint. We willen nog een lekker lange wandeling maken, maar een stortbui zorgt ervoor dat de zin in wandelen ons enigszins vergaet en we stranden bij een havencafé, waar we een stevige, maar goede maaltijd voorgeschoteld krijgen. We gaan op tijd naar bed, want de volgende ochtend gooien we vroeg de trossen los: we hebben een route van 76 mijl

voor de boeg. Doel: Bornholm. De Windfinder-website en alle andere weersvoorspellingen hebben we uit den treuren bekeken, maar we moeten toch nog hard nadenken om op basis van de meter per seconde een waarde te krijgen waar we iets aan hebben. Maar na enig overleg komen we er toch uit. Ja, we gaan! Om 4.45 's morgens gooien we los: rustig water, opgaande zon - genieten. Een klein stukje kunnen we de zon nog zien terwijl zij opgaat, maar dan is het ook afgelopen met de aangename overtocht: zware bewolking, fris, watertemperatuur 14,5 graden, slecht zicht en zeer onaangename golfslag precies van opzij.

Niet iedere maag is opgewassen tegen deze omstandigheden en we moeten helaas vaststellen dat we nog wel wat te leren hebben over het pakken van het schip voor een zeereis: we dachten dat alles goed vastgezet was, maar in het schip heerst een zekere mate van chaos. Ook de mooie stoel die naast de stuurstoel staat, glijdt samen met de erop zittende Hilde ondanks een welhaast gordiaanse knopenwirwar gewoon door de ruimte. (Dit is intussen verholpen: we zijn nu de trotse eigenaar van een tweede stuurstoel, waardoor de schippersvrouw niet alleen stevig zit, maar ook wat kan zien zonder op te staan). De koers is perfect, zelfs als de 'Auto-Joschi' (de automatische GPS-besturing) zich tamelijk onconventioneel gedraagt en nu en dan een snelle draai van 360 graden inleidt, iets wat bij deze golven een zeer onaangename manoeuvre is.

Opera Göteborg



St. Anna-archipel



Slottsholmen



Söderköping



Scheepvaartroutes worden prima gekruist, en alles lijkt er na 11 uur varen op te wijzen Bornholm nog maar 2 mijl van ons vandaan is, maar alles wat we zien: geen Bornholm. We beginnen al ernstig te twijfelen, maar daar doemt de hemel zij dank de kust voor ons op – we botsen er bijna tegenop. Ook de zeer fraaie jachthaven Norrekas is snel gevonden, waar we zelfs een paar Vikingen het water in zien lopen (niet zwemmen), dat intussen toch al 13 graden is. Onze gasten koken een heerlijke goulash-maaltijd en we vallen vroeg en doodmoe in bed. Na alle inspanning hebben we wel een rustdag verdiend: we maken een prachtig uitstapje met de bus naar de kasteelruïne Hammershus, waar we zeer standvastig de pittige storm trotseren. We kijken met veel plezier naar een aantal Deense kinderen die een soort ridderspel spelen, waarna we nog een wonderschoon wandelingetje maken naar Allinge, waar we heerlijk eten.

Die ene rustdag werden er drie: de voorspelling is te slecht. Rønne is een betoverend stadje en in de beschutte straatjes kun je uit de wind toch lekker genieten van de zon, en dat doen we dan ook uitgebreid.

Zweden. Het Beloofde Land

Op 2 juni is het weer dan eindelijk goed genoeg om door te varen, en dus maken we ons op voor de tocht naar het Beloofde Land: Zweden. Vandaag hebben we 30 mijl voor de boeg naar Simringshamn, waar ik mijn eerste Zweedse vissoep eet: heerlijk! Natuurlijk willen we snel verder. Ons doel is Karlskrona, maar opnieuw steekt de wind op, waardoor de golven onaangenaam hoog zijn. We korten onze route daarom in en koersen af op het eiland Hanö. Ook hier hebben we weer een goede ligplaats, maar het lijkt wel november in plaats van juni: het is guur, koud, het regent en het is loodgrijs. Maar Lutz heeft zich voorgenomen om te gaan

barbecueën, dus gaat hij barbecueën – een tamelijk kille bedoening. Nou ja, per slot van rekening is het geen kunst om in de zomer te barbecueën!

En weer moeten we een pauzedag vanwege het weer inlassen, maar dan gaan we dan ook eindelijk daadwerkelijk op weg naar de beloofde scherenkust, waar wij de goden op onze blote knietjes danken dat we ook elektronische vaarkaarten hebben: het navigeren is echt lastig. Maar de scherenkust is werkelijk adembenemend, en vandaag hebben we eens geluk met het weer: het is zonnig bij ongeveer windkracht 4. 's Middags varen we de jachthaven Ekenäs van Ronneby binnen en vinden een prachtig, pittoresk plaatsje. Naast ons liggen een paar Zweedse motorjachten waar men de nationale Zweedse feestdag viert, en de lucht van de barbecueworstjes die ons van die jachten tegemoet komt, doet ons het water in de mond lopen. Zozeer zelfs dat Tanja voor het eerst de bijboot gebruikt en met de fiets boodschappen gaat doen, terwijl Udo en ik de omgeving lopend verkennen. Het resultaat: barbecueworstjes met rozemarijnardappeltjes en salade.

De volgende dag vertrekken we opgewekt richting Karlskrona, maar dan ontdekken we dat de stuurboordmotor geen koelwater krijgt. Wat een opluchting dat we twee motoren hebben – de bakboordmotor blijkt ons ook moeiteloos in zijn eentje naar onze bestemming te brengen. Voordat we een monteur bellen, testen we de motor nog een keer en tot onze grote vreugde doet alles het weer gewoon: kennelijk zijn tijdens het varen de waterplanten die de aanzuiging verstopt hadden, los geraakt. En de impeller heeft het overleefd!

Lutz en Tanja moeten op 9 juni weer vertrekken: de plicht roept. We brengen twee mooie dagen door in Karlskrona. Vooral het bezoek aan het scheepvaart-

Trollhättankanaal



Sjötorp, Götakanaal



museum en het werkelijk verrukkelijke eten in het havenrestaurant 'Fish and Vinj' zullen we niet snel vergeten.

En dan zijn we weer alleen. We gaan op weg naar Öland: eerst hebben we nog een wonderschone, opwindende en tamelijk pittige route door de scheren voor de boeg, dus dat betekent uiterst goed opletten! Vervolgens steken we over naar Öland en leggen aan in Grönhögen, een uiterst pittoresk haventje. Prachtig is het hier, zij het wat frisjes! Het is tijd voor wat licht onderhoud van de Elfin Cove. En ook ligt er een hele stapel was te wachten. Maar we zijn niet alleen met praktische zaken bezig: we maken ook een mooie fietstocht door het prachtige vogel- en natuurgebied Ottenby: ongerepte natuur, wonderschoon. Maar ook nu speelt de (tegen)wind ons tijdens het fietsen flink parten.

We varen verder naar Borgholm, ook nu weer bij een stevige wind. Dit keer hebben we ook op onze ligplaats last van de wind: we liggen flink te schommelen. Eigenlijk zou het hier in Borgholm, de streek in Zweden met de meeste zonuren, waar ook de Zweedse koninklijke familie een zomerverblijf heeft (het slot

Solliden), moeten bruisen van het leven. Maar het tegendeel is waar. Het is volkomen uitgestorven, de meeste horecagelegenheden zijn gesloten (hoewel het sinds gisteren schoolvakantie is, dus in theorie hoogseizoen), en het eten dat we krijgen in een restaurant dat wél open is, is ronduit slecht. De wandeling door het natuurgebied naar het slot en de ruïne Borgholm maakt dan weer veel goed. Langzamerhand beleven we ook steeds meer de 'witte nachten': het wordt bijna helemaal niet echt donker meer. Bij de luiken van onze achterkajuit sluiten we niet alleen de gordijnen, maar we bedekken ze ook met karton, anders kunnen we niet slapen omdat het zo licht is.

Op 14 juni gebeurt er 's morgens iets zeer ongebruikelijks: een strakblauwe lucht, en je zou bijna geloven dat het hier ook zomer kan zijn. We maken de kap boven het achterschip open – heerlijk! De hele route naar Oskarshamn blijft het weer nog zeer vriendelijk, maar bij het tanken en aanleggen barst er weer een geweldige bui los. We zijn echt in Scandinavië.

En we gaan verder op weg naar het noorden. 42 mijl bij over het algemeen vriendelijk weer met zuidenwind en slechts windkracht 3 (ja echt). Maar al snel wordt het fris en gaat het weer regenen. Vóór Loftahammar gaan we voor het eerst voor anker en is het prachtig.



We blijven één dag, trekken ons niets aan van de regen, drinken Prosecco, eten lekker en zijn gewoon lui.

Daarna willen we naar de St. Anna-archipel, waarvan de Zweden zelf ons hebben gezegd dat die echt heel mooi is. 's Morgens is het mistig, maar al snel komt de zon door, en de archipel is werkelijk schitterend, alsof hij zo uit de brochure is weggelopen. Er te navigeren is echter een echte uitdaging, maar al met al is het precies zoals we hadden gehoopt. Fyrudden, dat we eigenlijk op het oog hadden, blijkt helemaal niet geschikt voor onze grote, mooie Elfin Cove, dus varen we verder en gaan we uiteindelijk voor anker in een echt prachtige baai, in het Lusholm-Linders-ford. Beeldschoon!

Het is hier zo prachtig dat we er eigenlijk langer willen blijven, maar het weer, oh dat weer. De wind trekt nog steeds aan, en dus gaan we op zoek naar een jachthaven. We hebben ons oorspronkelijke reisplan veranderd: we gaan niet op weg naar Stockholm, maar we zijn ook niet van plan om maar om te keren en dezelfde route terug te varen. We besluiten om via het Götakanaal dwars door Zweden te steken richting Göteborg en dan terug te varen. En dus zetten we koers naar Mem, bij de monding van het kanaal. Op onze route vinden we geen goede aanlegplaats, we hebben windkracht 6 met windvlagen tot wel 37 knopen, dus besluiten we rechtstreeks door te varen naar Mem.

En daar gebeurt een klein wonder: plotseling wordt het weer rustig, zelfs zacht en zonnig. En we liggen in een betoverend mooie omgeving. We kunnen zelfs nog een heerlijk lange avond buiten zitten.

Het Zweedse Bouwwerk van de Eeuw

De formaliteiten zijn snel geregeld: we krijgen onze 'pickerl' (een sticker), waarmee we niet alleen voor de doorgang door het kanaal hebben betaald, maar tevens voor het gebruik van alle sluisen en jachthavens.

Het Götakanaal (190 km lang) heeft samen met het Trollhätttekanaal een gezamenlijke lengte van 390 km, met 58 sluisen, 50 bruggen, 2 trogbruggen en 5 meren, en een hoogteverschil van 91,5 m. Het is een zeer indrukwekkend kunstwerk - niet voor niets het Zweedse Bouwwerk van de Eeuw. Van 1810 t/m 1832 hebben hier 58.000 mensen gewerkt om met de hand, schoppen en spades een traject van bijna 90 km uit te graven.

We krijgen informatiemateriaal over het traject, worden geïnstrueerd over de juiste sluisen, downloaden de Götakanaal-app, kopen nog een lange lijn, en dan varen we het kanaal op, direct via de eerste sluis. Bij de tocht door het romantische kanaal is het de bedoeling dat je even op adem komt en relaxt, en dus leggen we al na een 'respectabele' dagetappe van 2,3 mijl aan op een droomplek, in Söderköping. Het is warm, het stadje is betoverend, een lange, lege

steiger, een tapasbar ernaast, daar worden we blij van. We beklimmen de lokale berg, maken een wandeling door het stadje, winkelen wat en blijven uiteindelijk hangen in een leuk restaurantje, waar we weer buiten kunnen zitten, en eten vissoep.

's Morgens vroeg gaan we weer op weg en 6 uur, 12 sluizen, 3 ontmoetingen met andere boten en diverse bruggen later (het openen van de bruggen gaat trouwens overal verbazingwekkend soepeltjes) komen we aan in Norsholm, bij het Roxen-meer.

Norsholm biedt eigenlijk niks: het is winderig en koud. Dus koken we wat lekkers en kijken uit naar de volgende dag: dan gaan we eerst het Roxen-meer oversteken.

Het landschap is gewoonweg prachtig: totale eenzaamheid, wel veel wind. En dan gaan we de sluistrap Carl Johan (hoogteverschil 38,8 m) in tot jachthaven Berg. We zijn volledig alleen. Als we ernaar vragen blijkt dat er die dag nog slechts één andere boot door de sluis is gevaren. De grote jachthaven Berg biedt ruimte voor 40 schepen, maar er zijn er maar zeven. De route van de volgende dag naar Borensberg is weer typisch voor het kanaal: het regent, tamelijk veel sluizen, 8 bruggen, en we varen door een rustig, groen landschap met paarden, schapen, koeien en af en toe een huis. Genieten.

En al de volgende dag wacht ons na de oversteek van het meer Boren de volgende sluistrap, waar we in rap tempo, zeg maar gerust razendsnel, gesluisd worden. Vandaag is het midzomernacht, een van de belangrijkste feestdagen in Zweden. Dus verheugen we ons (voor de afwisseling) op een beetje leven en misschien zelfs wat vrolijkheid. De aardige studente bij de sluis adviseert ons Motala: daar zou een mooi feest worden gehouden. Terwijl we nog op het kanaal varen, komen we langs een weide waar inderdaad de nodige drukte en een feeststemming heersen. De ligplaats in Motala blijkt echter eerder geschikt voor 'speelgoedbootjes', maar uiteindelijk liggen we dan toch enigszins goed vastgelegd en kunnen we ons verheugen op de avond. Dus op naar downtown Motala. Daar is het uitgestorven, dood. Geen café, geen restaurant open, geen

mens te zien. Maar we hebben op de weg hiernaar toe toch dat leuke feest gezien, dus besluiten we gewoon daarheen te lopen. We hebben de afstand echter enigszins onderschat: het is echt nog een heel eind! En dan wacht ons een grote teleurstelling: alles is al voorbij: er is niemand meer, het laatste kraampje verkoopt ons net voordat die ook wordt afgebroken een garnalensandwich. De weg terug is lang. Het begint aanvankelijk te miezeren, wat echter al snel ontardt in een gestage regenbui. We maken het ons maar gemakkelijk op het schip: wat zijn we nu blij met onze vloerverwarming! We troosten ons met een paar afleveringen van Downton Abbey. Happy Midsummer!

Om half acht worden we de volgende ochtend gewekt door een (ongepland) alarm van mijn mobiel, maar eigenlijk is dat wel goed. Voor de komende twee dagen is een windkracht 5 à 7 voorspeld, onze ligplaats is niet heel luxe en we liggen ook niet echt lekker vast. Bovendien hebben we de oversteek van Vättern voor de boeg: het op een na grootste meer van Zweden. Hier kan het aardig spoken, eigenlijk vergelijkbaar met open zee. Dus breken we hals over kop op en trotseren we wind en golven. De wind staat natuurlijk in een hoek van circa 90 graden en heeft zo'n 100 km wateroppervlak om een mooie golf op te bouwen. Nu heeft elk nadeel zijn voordeel: we zijn intussen meesters in het vastzetten van onze spullen: er vliegt helemaal niets meer in het rond. We komen enigszins door elkaar gehusseld aan in het fraaie dorpje Forsvik. Op een of andere manier lijkt hier van alle kanten de tijd te hebben stilgestaan. Ik was 28 jaar geleden al hier en heb toen de tocht met de Juno gemaakt, het oudste kanaalschip (dat we overigens drie keer tegenkomen), en eigenlijk is er in die tijd praktisch niets veranderd: veel foto's die ik toen heb genomen kan ik naadloos naast die van nu leggen. 's Avonds gaan we al even kijken bij de tamelijk beruchte 3,5 m sluis met oneffen sluiswanden. Hier moeten we morgen doorheen, wat we overigens met tamelijk veel bravoure doen. We varen dan het Vikenmeer op, het hoogste punt van het Göta-kanaal: 91,8 m. Onze ligplaats in Hajstorp is prachtig en heel

Scandinavische nachten...



rustig: er is naast ons nog maar één ander schip. En er is goed sanitair, een wasmachine, keuken, en allemaal even schoon. We lassen een poets-, was- en boodschappendag in (het laatste op de fiets) en een lekker luie eet- en televisieavond. Grand Final van Downton Abbey!

De volgende dag, 27 juni, is onze laatste dag op het Götakanaal, en dit laat zich vandaag van haar mooiste kant zien: stralend weer, een pittoresk landschap.... en heel veel sluizen!

Vóór de laatste sluis van het Göta-kanaal, in Sjötorp aan het meer Vänern, overnachten we. Maar eerst gaan we lekker lunchen met een glas witte wijn en maken we een wandeling door de stad en langs het water. En omdat we 's middags zo lekker hebben gegeten, besluiten we 'avonds terug te gaan naar hetzelfde restaurant. We genieten van een heerlijke snoekbaars met asperges en aardappelen.

We varen verder: langs de oever van Vänern richting zuiden naar Mariestad, waar we weer een gast aan boord krijgen.

Mariestad heeft een mooie kathedraal, waar precies in die periode de fascinerende tentoonstelling "Ikonen in transformatie" wordt georganiseerd. Ook hier een mooi oud centrum en veel winkels en restaurants. In een daarvan, aan de oever van het meer, mogen we genieten van een concert van trekharmonica's. En het eten is er ook heerlijk.

Vänernsee

Op 1 juli hebben we dan de oversteek van het grootste meer van Zweden voor de boeg: Vänern. We hebben een absoluut perfecte dag voor de oversteek. In het begin staat er nog flink wat wind, wat bij onze gast een lichte vorm van zeeziekte veroorzaakt in de vorm van slaapzucht, maar al gauw wordt het een stralende dag, met een lichte bries, we openen de kap, drinken een paar glaasjes Prosecco en genieten van iedere minuut van de 53 mijl die we die dag varen. In Vänersborg leggen we aan, heel fraai aan de rand van een lieflijk stadje, maar enige vorm van uitgaansleven schijnt ten enenmale te ontbreken in Zweden: bij ons avondwandelingetje na het avondeten is er bijna geen kip op straat.

Trollhätte-kanaal

Om 7.00 uur worden we de volgende dag wakker want we willen naar Lilla Edet, en er liggen nog diverse bruggen en een pittige sluistrap van het Trollhätte-kanaal voor de boeg. Er staat echter nog steeds een stevige wind en we moeten eerst zien uit te vinden hoe we zonder schade uit de nauwe ligplaats komen. We schuiven de afvaart nog even voor ons uit, doen nog wat boodschappen, overleggen nog een keer, en besluiten uiteindelijk om 12.00 uur: we gaan. Stress alom! Maar we krijgen het voor elkaar en zeer opgelucht kiezen we het ruime sop. De sluizen zijn groot en niet makkelijk, maar alles gaat goed.

We hebben goede verhalen gehoord over onze bestemming Lilla Edet, maar het valt bijzonder tegen: het is klein, we kunnen er nauwelijks in, en er zijn geen geschikte plaatsen, dus varen we verder naar de volgende kade, leggen aan, koken en hebben het fijn. En nu hebben we nog maar één etappe voor de boeg voor we in Göteborg zijn. De haven Lilla Bommen ligt middenin de prachtige, levendige stad vóór het moderne, indrukwekkende operahuis. De aanlegsteiger die is gereserveerd voor jachten van onze grootte, is echter op verschillende plaatsen kapot of zelfs helemaal weg, maar in overleg met de burens weten we ons er tussen te wringen en liggen zo goed en zo kwaad als het kan vast. Het is een weldaad eindelijk weer in een bruisende stad te zijn met allemaal leuke restaurants, cafés, winkels en zowaar met mensen op straat. We genieten die middag en avond dan ook met volle teugen.

Het tweede deel van de reis, via Marstrand, Helsingör, Kopenhagen, Barther Bodden, Stralsund, Wolgast, Stettin, Berlijn, Wolfsburg en weer terug naar de thuishaven is een verhaal op zich. In ieder geval eindigt de reis na 2021 zeemijlen in Maasbracht. Het was een fantastische reis, zelfs als we later van een Zweed horen dat het de koudste Zweedse zomer in 158 jaar was – dus we hadden een beetje pech, zeg maar. Maar er resten ons overwegend mooie herinneringen, met fantastische indrukken en absoluut een gevoel van weemoed dat deze reis voorbij is.



Hildegard Frank en Udo Ehmsen



Over parels en grotendeels onontdekte schatten

Een reis langs de Dalmatische kust

Tekst en foto's: Randolph Nott

Voor onze boottocht van dit jaar langs de Kroatische kust vertrokken we vanaf onze ligplaats op het eiland Krk, en wel de jachthaven Punat. Uiteindelijk keerden we hier naar een aantal weken vol belevenissen en 666 afgelegde zeemijlen ook weer terug.

Onze Linssen Grand Sturdy 40.9 heeft het weer eens bewezen: het is een uiterst betrouwbaar schip, dat bij slecht weer ongeveer een levensverzekering is. Na bijna 40 jaar ervaring met het weer langs de Adriatische kust, weten we heel goed dat het er ruig aan toe kan gaan in de "Adriatische badkuip". Hier zie je niet al te vaak een Linssen (hoewel wel steeds vaker), maar qua comfort en veiligheid is zij toch onovertroffen in deze klasse. Maar laten we het eens hebben over onze reis, waar we in deze uitgave graag verslag van willen doen. Dit jaar (2018) hadden we ons voorgenomen om na meer dan 40 jaar weer eens naar Dubrovnik te gaan om van daaruit een 'ontdekkingsreis' naar Montenegro te maken. N.B.: Nu volgt een spoiler: Drubovnik hebben we gehaald, maar Montenegro hebben we om diverse redenen verschoven naar een ander jaar.

Drubovnik wordt ook wel de parel van het Adriatische gebied genoemd. De stad trekt dan ook ieder jaar duizenden toeristen, die bijvoorbeeld in groten getale van grote cruiseschepen komen en een dag lang proberen de zeer interessante geschiedenis van deze stad in zich op te nemen. Dus zou je überhaupt nog

iets schrijven over Dubrovnik? Terechte vraag. Maar in dit reisverslag speelt de stad (die op de UNESCO Werelderfgoedlijst staat) slechts een ondergeschikte rol: er zijn genoeg onbekende historische plaatsen die veel minder bekend zijn. Maar laten we beginnen bij het begin: ten noordwesten van de beroemde stad op het eiland Mljet.

Vanaf de 6e eeuw behoorde het eiland tot het Byzantijnse rijk, en in de middeleeuwen woonden er piraten op het eiland. In de 12e eeuw werd aan de Benedictijnen van de abdij Pulsano (Puglia) een groot deel van het eiland geschonken. Het klooster op het eilandje Sveti Marija (heilige Maria) in het meer Veliko jezero (Groot Meer) (foto 1).



Delen van het eiland zijn tegenwoordig een nationaal park, wat betekent dat je toegangsgeld moet betalen om er binnen te komen. Maar de prijs is wel inclusief een boottochtje naar het kloostereiland. Hoewel Veliko jezero op het eiland ligt en geen directe verbinding heeft met de zee, is het water toch brak. Het meer is ondergronds verbonden met de zee en heeft een eigen ecosysteem. En hoewel dus minder bekend dan Drubovnik is dit ook wel echt "pareltje". We legden onze HIPPO II aan bij de steiger van restaurant "Dalmatinac Ivo" in de Tatinica-baai (42° 47.239' / 17° 24.064' E). (Afb. 2) Het restaurant wordt tegenwoordig gerund door Daniela Matana. De kosten voor de ligplaats worden gecompenseerd door het eten in het gezellige restaurantje (zeer smakelijk en goed betaalbaar). We blijven twee nachten, en we halen onze fiets uit de 'kelder' (vouwfietsen die we onder de cockpit bewaren) en fietsen naar Polače (42° 47.4'N, 017° 22.6' E) en Pomena (42° 46.8'N, 017° 19.9' E). Beide plaatsen zijn ook rechtstreeks per schip bereikbaar. Polače ligt in een beschutte baai aan de noordkust van het eiland Mljet. In Polače werd in de 3e eeuw een Romeinse villa gebouwd. Het is nog altijd een markant herkenningspunt en duidelijk meer dan een 'Villa Rustica'.

Het vissersdorpje Pomena ligt niet ver van de zoutwatermeren Veliko jezero (groot meer) en Malo jezero (klein meer). Het dorp vormt een schilderachtig plaatje in het 53 km² grote nationale park. Volgens officiële cijfers telt de stad slechts 50 inwoners. Je hebt vanaf hier een mooi uitzicht op de schiereilanden Peljesac en Korcula. Dit is een prachtig gebied voor watersporters en Pomena is een toeristisch zeer aantrekkelijk dorpje. Je kunt er je dagelijkse boodschappen doen, er zijn een paar souvenirwinkels én er is het enige hotel op het eiland. Daarnaast zijn er tal van restaurants en 'konoba's' (kleine eetgelegenheden typisch voor de Adriatische kust). Je hoeft dus absoluut niet alleen voor het reeds genoemde Benedictijnenklooster op het kleine eilandje Sveti Marija naar Mljet.

Na de tussenstop op Mljet is het volgende doel op onze route de jachthaven ACI Marina Dubrovnik (42° 40,201' N 018° 07,546' E). De jachthaven ligt in het uiterste puntje van het lange fjord Rijeka Dubrovaca, dat aan het begin wordt gemarkeerd door een imposante brug. We nemen de bus naar de stad, die elke 15 minuten vanaf een halte vlakbij de jachthaven rijdt. Je kunt dit stuk beter niet gaan fietsen! Kroatië is totaal niet ingesteld op fietsers en fietsen is daarom vaak



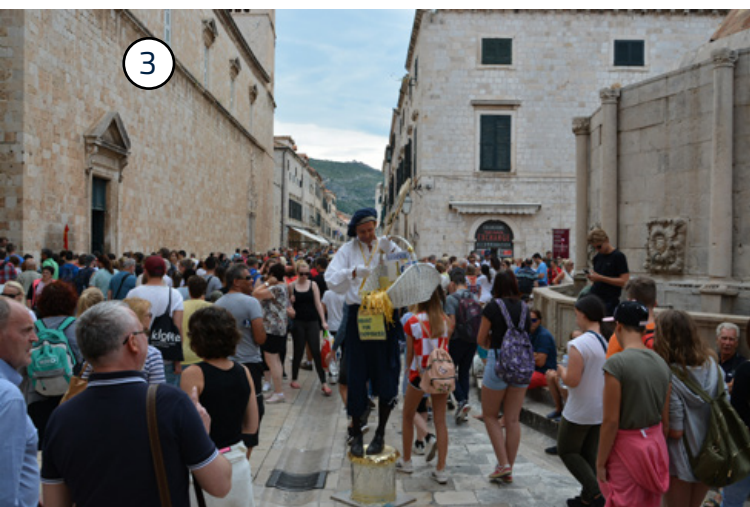
een gevaarlijke onderneming. De bus is met een buskaartje van (omgerekend) € 1,50 zeer goedkoop. Iets wat overigens niet van de jachthaven en het dagelijks leven in de buurt van Dubrovnik kan worden gezegd. Wat voorbeeldjes: Een rondleiding over de stadsmuur kost 150 Kuna (zo'n € 20,-). Een bolletje ijs kost in de oude binnenstad tussen € 2,- en € 2,30, en een ansichtkaart kost 14 KN (€ 1,90). Buiten Dubrovnik kost diezelfde kaart 4 à 5 KN. Het verbaast ons dan ook niet dat de ligplaats in de jachthaven (buiten het seizoen) een flinke aanslag op de vakantiepot oplevert: € 105 voor een schip van 12,85 m! Omdat we via internet vooraf hebben gereserveerd komt daar voor de eerste dag nog eens een toeslag van 20% bovenop. We hebben de fout gemaakt om per e-mail te vragen of er nog een ligplaats vrij was. Dat werd direct als 'reservering' opgevat, dus dat betekende dat we die 20% moesten ophoesten. Het is ook wel belangrijk op deze plaats te vermelden dat Kroatië dit jaar (2018) de toeristenbelasting voor de pleziervaart drastisch heeft verhoogd* (tot wel 700%). Of dat voor de lange termijn een verstandige beslissing was of dat er toch opnieuw over moet worden nagedacht, zal de toe-

komst uitwijzen. (*Ondertussen is de verhoging deels teruggedraaid).

Bora-weer

We zullen niet heel veel aandacht besteden aan Dubrovnik zelf, want wie dat wil kan genoeg vinden over de geschiedenis en bezienswaardigheden van de stad. Wij hadden het geluk dat we ook nog een dag werden bezocht door de Bora. Daarvan hebben we geleerd dat je zelfs blij kunt zijn met Bora-weer. Omstandigheden die op het water tamelijk vervelend zijn, kwamen ons bij de stadtrip goed van pas, zoals frissere temperaturen en minder drukte. De mensenmassa's die normaal gesproken die gewoonlijk de straten bevolken, zouden absoluut heel vervelend zijn geweest. Het was nu al druk genoeg (foto 3).

Vanuit Dubrovnik zetten we koers naar Pelješac (Stonski-kanaal). Het schiereiland Pelješac is een van de beste wijnbouwgebieden van Kroatië. Het is niet voor niets dat Pelješac de bijnaam "schiereiland van de wijn" heeft. Oorspronkelijke, mediterrane natuur met karstrotsen en -dalen, olijf- en vijgenbomen, beuken, pijnbomen, enz. zijn karakteristiek voor het landschap.



Op deze plaats maken we even een klein uitstapje naar de manier waarop we het logboek aan boord bijhouden. Jarenlang was het bijhouden van het logboek een elke avond weerkerende vervelende klus. Met als gevolg dat het ook niet altijd even nauwkeurig was. Dit jaar hebben we voor het eerst gewerkt met een app op de iPad, die - net als een ankeralarm - wordt beheerd door Florian Kriesche (info@logbook-app).

In ons elektronisch logboek is dit deel van de reis als volgt beschreven:

Datum Mittwoch, 27. Juni 2018
von 42° 40,201' N 018° 07,546' E
Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
nach 42° 48,203' N 017° 44,805' E
1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;

Uhrzeit	Status	Wind		See-gang	Strom		Wetter		Kurs / Fahrt		Seemeilen			Position		
		Richt.	kn		Richt.	kn	allg.	mbar	mm	KÜG	FÜG	Segel	Motor		Log	
12:07		046°	0	2	---	-	☀	☁	1007.3	0.10	---	0.0 km	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:08		046°	0	2	---	-	☀	☁	1007.4	0.10	---	0.0 km	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:23		046°	0	2	---	-	☀	☁	1007.3	0.10	258°	6.5 km	.0	1.3	1.4	Fischerhafen Mokosica; Küste Dalmatien; Adriatisches Meer
13:30		290°	19	2	---	-	☀	☁	1007.0	0.10	297°	6.1 km	.0	8.2	8.2	0.5 sm westlich Leuchfeuer Trsteno; Insel Lopud;
14:30		290°	15	2	---	-	☀	☁	1007.6	0.10	294°	5.9 km	.0	14.2	14.2	0.5 sm NE Misnjak; Insel Šipan;
15:25		290°	9	1	---	-	☀	☁	1007.6	-	215°	0.0 km	.0	19.2	19.2	1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;
Tagessumme												.0	19.2	19.2		
Vortrag												.0	206.2	206.4		
Gesamt												.0	225.4	225.6		



4

Der Betreiber des Restaurants fängt die in seiner Küche verarbeiteten Fische (und andere Meerestiere) selbst



5

Grabinschrift in der Kapelle



6

com) en goed betaalbaar is. Deze app (die oorspronkelijk is ontwikkeld voor zeilers) is nu ook aangepast voor motorjachten. Wat we er onder andere heel fijn aan vinden, is de geweldige ondersteuning van de app-ontwikkelaar bij vragen en opmerkingen van de gebruiker. Hierdoor hebben we nu heel gedetailleerde informatie over onze reizen. Nu zijn wij geen computerfreaks - we komen nog echt uit het analoge tijdperk. Toch zijn we snel gewend geraakt aan het gemak van deze manier van het logboek bijhouden. Elke dag heb je twee (of meer) pagina's tot je beschikking, zodat er naast de getoonde automatisch ingevulde gegevens ook veel ruimte is om zelf dingen toe te voegen (inclusief foto's)! Terug naar onze reis.

We zetten koers naar het Stonski-kanaal en meerden aan in een kleine baai bij het plaatsje Kobaš aan de steiger van de konoba "Taverne Ribarska kuca Niko" (foto RNO_1506.jpg) (42°48.203 N / 17°44.605 E). Het restaurant is liefdevol ingericht met historische voorwerpen die getuigen van de scheepvaart en de



7

zee. Voor visliefhebbers is dit een waar paradijs! De baas van het restaurant vangt zelf de vis en schelpdieren, om die vervolgens in de keuken te verwerken. De bezoeker heeft dus altijd dagverse specialiteiten. De boot van de baas is nogal bijzonder, en we hebben deze dan ook op de plaat vastgelegd (foto 4).

In de baai kun je onder alle weersomstandigheden rustig liggen, alleen een sterke Bora kan soms onaangenaam worden, hoewel dit nauwelijks een rol zou moeten spelen aan een fatsoenlijke steiger zoals hier. In een reisgids hadden we al gelezen dat hier een 300 jaar oude oliemolen zou staan. Op internet wordt ook wel gesproken van 500 jaar, maar dat lijkt tamelijk onwaarschijnlijk, hoewel een grafinscriptie in de kapel verwijst naar het jaar 1697 (foto 5). De oliemolen maakt deel uit van een barok landgoed, dat in de 17e eeuw werd gebouwd door een schrijver uit Dubrovnik die in goeden doen was geraakt. Iedereen die het zich in die tijd kon veroorloven, ontvluchtte in de zomermaanden de hitte en stress van de stad. Dat gold ook

voor de familie Betondi, die naast het barokke gebouw van natuursteen ook een prachtige terrastuin had laten aanleggen met uitzicht op zee. De huizen van de andere dorpelingen nestelen zich tegen het grote huis alsof ze bescherming zoeken. De buitenvilla heeft nog een aantal andere belangrijke historische kenmerken. Het huiswapen bestaat uit twee gekruiste dolfinen, wat zou kunnen verwijzen naar het feit dat het om een Christelijk huis gaat, maar wat ook kan verwijzen naar de Middeleeuwen. Brede trappen leiden naar een relatief smalle, tonvormige ingang, waarboven een dreigende pekneus hangt. Bij het enige bewaard gebleven tralievenster is oriëntaalse smeedkunst te bewonderen (foto 6). De familie Betondi had geen directe afstammelingen gebleven, en het gebouw is meerdere malen in andere handen overgegaan. Het gehele complex is tegenwoordig in handen van wetenschapster prof. mag. dr. Helga Milovčić, die hier in de jaren zestig van de vorige eeuw vanuit Wenen door haar huwelijk terecht kwam. We hadden het geluk om de bijna 80 jaar oude dame te ontmoeten, waardoor we de molen (die louter door dieren en mensen werd aangedreven), en de aangrenzende kapel mochten bezoeken.

We zijn veel te weten gekomen over de (voor ons onbekende) geschiedenis van deze plaats. Op de foto (7) zijn de oude molen en de ruïne van het huis te zien. Hier is een bijzonder tragisch verhaal aan verbonden, dat Helga Milovčić ons heeft verteld.

Het verhaal bracht ons terug naar het jaar 1943, toen de Duitsers in die streek werden aangevallen door partizanen. Iemand had aan de Duitse bezetters ver-raden dat er een groep partizanen in Kobaš zou zitten, wat ook klopte. De partizanen hadden echter aanhangers onder de bevolking en zij kregen lucht van de op handen zijnde operatie van het Duitse leger. De partizanen vluchtten 's nachts in houten bootjes, en toen de soldaten aankwamen was er geen partizaan meer te bekennen in Kobaš en omstreken. Om te ontsnappen aan de geveesde represailles (die vaak de mannelijke bevolking troffen), verstopten de overgebleven mannen en jongens zich in de kelder van het middeleeuwse woonhuis (waar vandaag de dag de bovengenoemde oliemolen staat). De toegang tot de kelder was zodanig afgesloten dat de Duitsers deze niet konden zien. De geveesde represaille vond plaats, maar omdat er helemaal geen mannelijke inwoners te vinden waren, staken de soldaten het palazzo in

brand. Daarbij kwamen de mannen die zich in de kelder hadden verstopt om zonder dat de dorpelingen iets konden doen. Toen de soldaten weg waren, was het al te laat. Dat wij hier als Duitsers, ondanks deze tragische geschiedenis, vriendelijk werden ontvangen door de lokale bevolking, kreeg hierdoor wel een andere betekenis. Op een monument zijn alle namen van de slachtoffers en de datum genoemd: zondag 24 oktober 1943 (foto 8).

Op 28 juni reisden we verder, langs het schiereiland Pelješac om na 22 zeemijl de haven van Trstenik (42° 54.941' N 017° 23.975' E) te bereiken. Van hieruit worden de beroemde Pelješac-wijnen "Dingac" en "Postup" geëxporteerd, die in deze streek worden geproduceerd. Door de grote hoogteverschillen op de hellingen is het gebruik van machines onmogelijk en vragen de wijngaarden ook vandaag de dag nog veel arbeidsintensief handwerk. Het voordeel van deze hellingen is echter dat de druiven "verwend worden door de zon" en dit verklaart ook het bijzondere karakter

van deze wijnen. Voeg daar nog de goede kwaliteit van de bodem aan toe, en dan is het geen wonder dat er wordt beweerd dat dit de beste wijn is die Kroatië voortbrengt. Genetische studies tonen aan dat bijvoorbeeld het ras "Plavac Mali" op de markt wordt gebracht onder de internationaal bekendere naam "Zinfandel". Mike Grgić, een beroemde wijnbouw-specialist, werd geboren op het schiereiland en emigreerde later naar Californië. Trstenik zelf is een van de oudste steden op het schiereiland Pelješac.

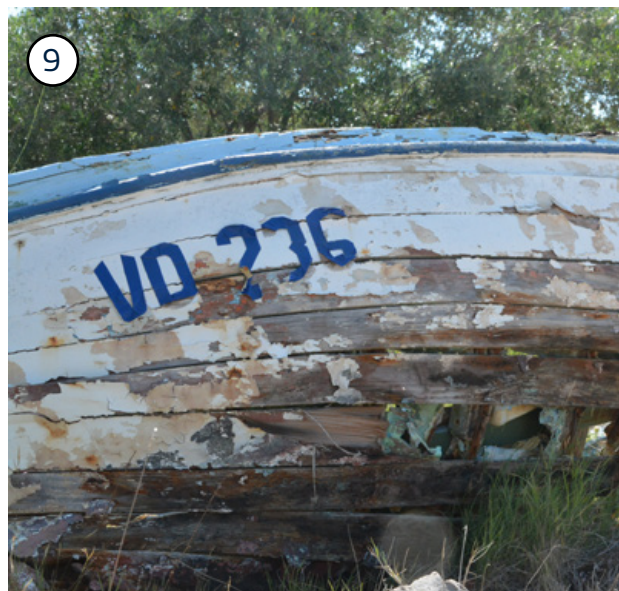
De volgende dag en 21 zeemijl later gaan we voor anker in de Loviste-baai (43° 01.747' N 017° 01.385' E). Daarna zijn we door het Neretvanski-kanaal gevaren en hebben we de oude stad Korcula met zijn indrukwekkende stadsmuur en wachttorens bekeken. Na een tussenstop in de Uvala Duga-baai (het eiland Hvar) zijn we afgemeerd in de jachthaven Milna (het eiland Brač). Omdat ook de zeer zuinige Linssen op een gegeven moment wel dorst heeft en diesel nodig heeft, hadden we onze HIPPO II al in het



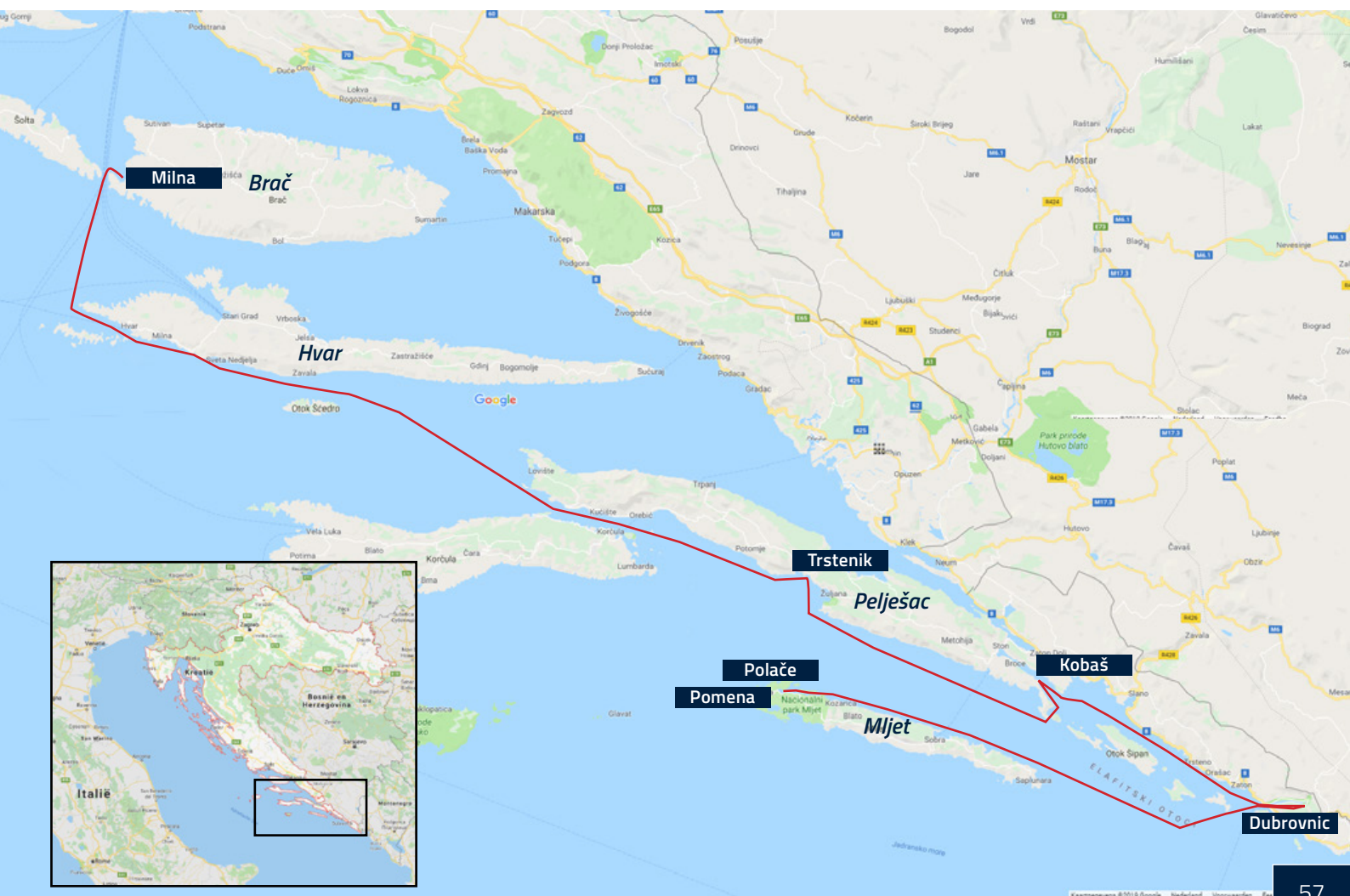
Milna-kanal volgetankt. Zoals zo vaak in Kroatië, komen we in deze stad van slechts 830 inwoners ligt hier de (oudere dan wel jongere) geschiedenis praktisch op straat. De RK-kerk 'Mariä Verkündigung' is gebouwd in 1783 en heeft een monumentale barokke gevel en een stucwerk (laatbarok) uit het begin van de 19e eeuw. Tijdens de Napoleontische oorlogen had de Russische vloot in 1800 zijn basis in Milna.

Overal in Kroatië zijn sporen te vinden van de scheepvaart en visserij. Als booteigenaar doet het je wel wat als je de resten van een vissersboot ziet. We vonden dit op onze reis naar het eiland Prvič (foto 9). De haven van Prvič is vrij klein, maar biedt niet alleen leuke restaurants, maar heeft ook elektriciteit en water. Een goede gelegenheid voor adempauze en een uitstapje naar de wal.

Tot zover het reclameblok "Kroatië"! Het is echt een prachtig gebied en zelfs na vele jaren zijn we hier steeds weer op weg, ontdekken we nog steeds pareltjes die voor het massatoerisme verborgen blijven. Zelfs reisgidsen zijn soms onvolledig, maar het is ook



niet verwonderlijk dat sommige dingen niet worden genoemd, terwijl dat volgens ons wél zou moeten. Het hangt er gewoon vanaf hoe je kijkt. Misschien is dat ook wel goed: zo houden we onze eigenheid die we als schippers zo graag hebben.



Sunny side up...

Varen in Nederlands en Belgisch Limburg.
Feest voor alle zintuigen.



Tekst: Peter Linssen. Foto's: Zebra Fotostudio's. Kaart: Transmanche Publications

Hij begon meteen veelbelovend en het water was al vroeg op temperatuur. We hadden zelfs tropische momenten, maar ook heerlijke afkoeling. Kortom, deze zomer was weer fantastisch. U kent dat gevoel: je wil dan bij dat mooie weer nog maar één ding en dat is op reis gaan! Inpakken en op weg. De bekoring van het vreemde en de verte, van anonimiteit en rust. Maar helaas, zomaar in het vliegtuig stappen, dat lukt niet altijd. Maar goed dat dergelijke belevingen ook hier, ja, juist hier, in onze eigen nabije omgeving perfect mogelijk zijn! Aan boord gaan van de boot. Elk weekend als je wil. En al bij de eerste bocht de haven uit lijkt die stress heel ver weg. Alsof je bent vertrokken voor een grote reis...

Wie sjoean oos Limburg is...

De fraaie Limburgse Maasvallei is een unieke levensader in een opmerkelijk zonnig, warm en droog microklimaat. Maas en Maasplassen vormen en verbinden een uitgestrekt, aaneengesloten netwerk van grote en kleine plassen, ontstaan door duizenden jaren Maasstroom en decennia lang grind winnen, waarna het landschap en de achtergebleven grindgaten weer prachtig zijn heringericht. Het is nog veel te onbekend – of is het juist een goed bewaard geheim? – dat de Maasplassen met een oppervlakte van ruim 3000 hectare het grootste aaneengesloten watersportgebied van de Benelux vormen. Om een indruk te krijgen

van de omvang en de schoonheid van de Maas en haar Maasplassen, is het een aanrader om eens een kennismakingstour te maken op een van de fraaie rondvaartschepen van de Limburgse rederijen.

Dit watersportgebied met zijn uitstekende waterkwaliteit is divers en bijgevolg een mekka voor iedereen die aan of op het water wil vertoeven. Je kunt er varen, zeilen, surfen, roeien, kanoën, zwemmen, duiken. Maar er is ook ruimte voor jonge, dynamische watersporten zoals waterskiën, flyboarden en wakeboarden. En fietsen, wandelen, sporten en paardrijden op goed aangelegde wegen langs het water. In de zomermaanden

zijn de heerlijke, schone dagstranden en hippe beach clubs the places to be. Kortom: iedereen komt aan bod. Jong en oud.

De Maas en de Maasplassen zijn een bijzonder aange-naam en gevarieerd vaargebied voor grotere motor- of zeilboten. Via groene, meanderende vaarwegen vaar je comfortabel naar een plas of naar een haven, dorp of stad. Bootbezitters en -huurders kunnen afmeren en overnachten in de vele sfeervolle jachthavens, die voorzien zijn van alle moderne faciliteiten en waar de vriendelijkste havenmeesters je hartelijk ontvangen. Of liever midden in de stad, in de passantenhaven, omringd door leuke boetiekjes, winkels, kroegen en restaurantjes? Of toch liever vrij in de natuur en heerlijk je BBQ aansteken? Dan zoek je een mooi plekje aan een van de goed aangelegde passantensteigers. Limburg heeft het allemaal.

Bezit u zelf (nog) geen sloep, motorboot of zeilboot? Maar boeit varen u enorm? Dan is huren absoluut een optie, eventueel in combinatie met een korte opleiding of vaar- of zeilcursus.

Leven als God in Frankrijk?

Beter nog. U bent in de Limburgen!

Door de eeuwen heen hebben Vlaamse, Franse, Nederlandse en ook Duitse cultuuraspecten de ontwikkeling van de Limburgen en de Limburgers beïnvloed. Daaraan ontleen zij hun werklust, hun

aangename omgang en hun natuurlijke gevoel voor savoir-vivre.

Prachtige historische steden en lieflijke dorpen aan de oevers verwelkomen je. Je proeft de rijke historie, de unieke mixcultuur en grote variatie overal waar je gaat of staat. Figuurlijk, maar vooral ook letterlijk. In het hart van de Maasvallei bevinden zich bijvoorbeeld Europa's meest noordelijke pinot-wijngaarden, op een zonovergoten zuidoosthelling in het pittoreske dorpje Aldeneik – op een steenworp van de cultuur- en terrasjesstad Maaseik. Nog zo'n goed bewaard geheim dat wij maar al te graag verklappen.

Karel en Tine Henckens-Linssen verbouwen op hun 10 hectare grote Wijndomein Aldeneyck met veel passie uitstekende wijnen: Pinot Blanc, Pinot Gris, Pinot Noir en een mousserende Pinot Brut.

Gezegend met het warme en droge microklimaat in de stenige Maasvallei en het unieke, mineraalrijke Maaskiezel- en grindterroir, verbouwen zij wijnen met een onvergelykbare elegante, fruitige en mineralige smaak. De pinotwijnen van Wijndomein Aldeneyck zijn meermaals bekroond als Beste Belgische Wijn.

Bij een vaartocht door Limburg is een bezoek aan het proeflokaal op het fraaie domein een must!
(www.wijndomein-aldeneyck.be)

Genieten in de Maasvallei...

Droom weg en stel je voor... je meert af met je gloed-nieuwe Linssen bij de oever-wijngaard van Wijndomein Aldeneyck en geniet dáár, tussen de wijnranken, met familie en vrienden van een heerlijk maal en een met goud bekroonde Pinot Noir Barrique...

Slow down... and start living!



De Zuid-Willemsvaart. Het “Canal du Midi” van de beide Limburgen?

In 1821 keurde de visionaire ‘Kanalenkoning’ koning Willem I de plannen voor een nieuw aan te leggen kanaal, de Zuid-Willemsvaart, goed. Hij borduurde daarmee voort op het ambitieuze plan van Napoleon Bonaparte voor de aanleg van het ‘Grand Canal du Nord’, waarvan enkele secties daadwerkelijk gerealiseerd (1803-1810) en in gebruik genomen werden. De sectie Neuss-Neersen werd tot 1840 bevaren, voorts de sectie Nederweert-Beringen (Noordervaart) en Nederweert-Lozen-Maastricht, welk tracé later werd opgenomen in de Zuid-Willemsvaart. Het in België gerealiseerde deel werd grotendeels het Kempenkanaal.

Op 11 november 1822 legde gouverneur De Brouckère van Limburg de eerste hoeksteen bij sluis 1 in ‘s-Hertogenbosch voor de Zuid-Willemsvaart, zoals wij het kanaal vandaag de dag kennen.*

De Zuid-Willemsvaart werd aldus in eerste instantie een economisch en strategisch en later meer historisch belangrijke noord-zuid-waterwegverbinding tussen Maastricht en ‘s-Hertogenbosch. Het kanaal voert door de provincies Nederlands Limburg, Belgisch Limburg en Noord-Brabant. Op het 123 km lange traject voert de Zuid-Willemsvaart langs heerlijke

natuur- (en wandel- en fiets-)gebieden, door een van de groenste streken van Vlaanderen, met als topers het Nationaal Park Hoge Kempen, Rivierpark Maasvallei en het Grenspark Kempen-Broek. Ze zijn beslist de moeite waard om aan te meren en met de fiets, te voet (en met de hond) op verkenning te gaan. De gastvrijheid, de streekproducten en het gevarieerde landschap zullen u verrassen. Voorts kunt u een bezoek brengen aan vele steden of dorpen, vaak met een rijke historie. ‘s-Hertogenbosch, Helmond, Weert, Bocholt, Bree, Maaseik, Neeroeteren, Dilsen-Stokkem, Maasmechelen, Lanaken en Maastricht zijn daarvan sprekende voorbeelden.

Het kanaal heeft ook anno 2019 nog een enorm economisch potentieel. Voor het toerisme biedt het grote mogelijkheden. De rijke historie (de mijnen, de oorlogen, er werd in 1881 zelfs een krant ‘De Zuidwillemsvaart’ uitgegeven), het biermuseum in Bocholt, aantrekkelijke locaties zoals Rekem (‘Mooiste dorp van Vlaanderen’), Neeroeteren, restaurants ‘t Eilandje en Oud Oteren, het outletcenter Maasmechelen Village, uitstekende gastronomie en heel veel meer wachten om nog beter ontdekt te worden.

De dubbele grensoverschrijding maakt het kanaal extra spannend en uniek.



Dit illustreert de grote historische betekenis van Kanalenkoning Willem I. Op de Bisdomkaai in Gent werd op 20 oktober 2018 een bronzen standbeeld van koning Willem I onthuld. Opmerkelijk. Koning Willem I was de oprichter van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815, waar toen ook Gent toe behoorde. Willem I nam belangrijke beslissingen die vandaag nog steeds bepalend zijn voor Gent. Zo wordt hij gezien als de stichter van de Gentse universiteit in 1817, de man die het kanaal Gent-Terneuzen liet graven, een belangrijke ader van de Gentse economie, en degene die Gent tot de textielhoofdstad van het continent heeft gemaakt.

Rondje Limburg(en). De Willemsroute...

Varen zonder grenzen in Nederlands en Belgisch Limburg: Maasplassen – Grensmaas – Zuid-Willemsvaart.

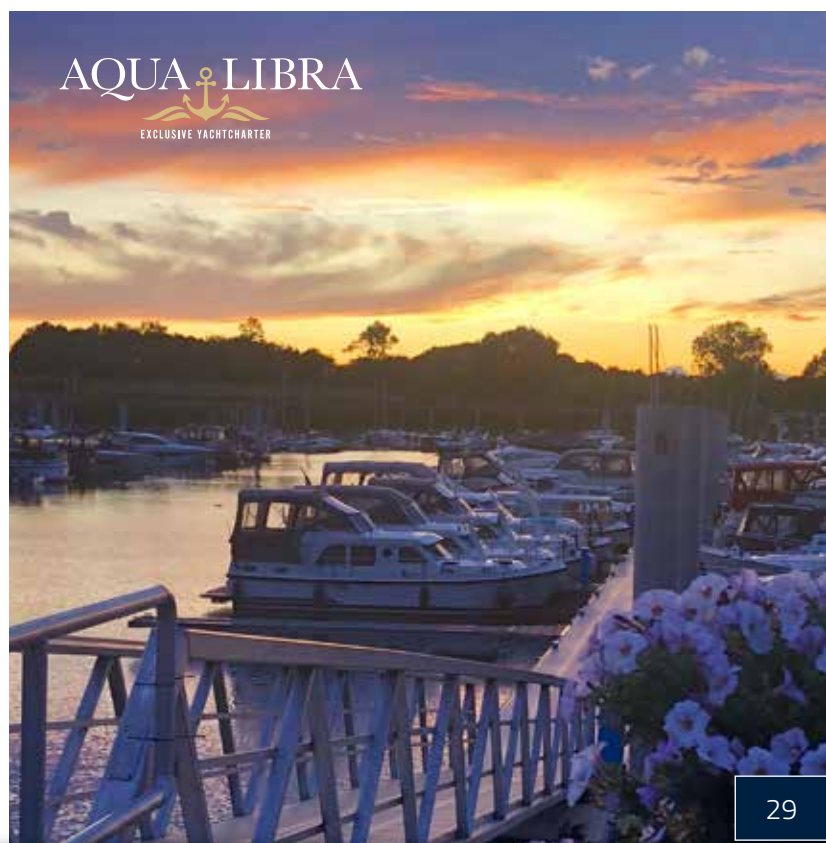
In 2010 startte de Nederlandse Rijkswaterstaat (RWS) de campagne 'De Willemsroute; een verleidelijk alternatief voor de recreatievaart', met het doel om het Julianakanaal te ontlasten in verband met de omvangrijke aanpassingswerken voor de vierlaagscontainervaart. De Willemsroute werd gepromoot als een alternatief traject om van Roermond naar 's-Hertogenbosch of naar Maastricht te varen of omgekeerd. Het aanbevolen traject (vanuit Maasbracht-Roermond bekeken) loopt via het Kanaal Wessem-Nederweert naar de Zuid-Willemsvaart. Er zijn diverse comfortabele aanlegmogelijkheden.

Het is een prachtige route voor de recreatieve vaart, goed bevaarbaar en rustig. De maximale doorvaarthoogte op De Willemsroute is vijf meter. Enige uitzondering hierop is de historische route door Maastricht via sluis 19, direct naar het Bassin, met een doorvaarthoogte van circa 3,30 meter. Er is een alternatieve route mogelijk via sluis Bosscherveld om via een kort stukje Maas en sluis 20 toch in het fraaie Bassin te geraken.

Nóg een goed bewaard geheim? Een bijzondere aanrader is de 'omweg' door een fraai stukje Vlaanderen: het Kanaal Bocholt-Herentals en het Kanaal naar Beverlo richting Lommel en Leopoldsburg. De RWS-campagne was opmerkelijk succesvol en tot op de dag van vandaag wordt dit bevestigd door de vele enthousiaste geluiden van crews die de Zuid-Willemsvaart daadwerkelijk bevaren hebben.

Beleef de Limburgen met Aqua Libra Yachtcharter

Aqua Libra van Arlette en Luc Vanthoor is een van de weinige professionele jachtverhuurbedrijven in Limburg. Hun basis en thuishaven is Jachthaven De Spaanjerd in Kinrooi (B). Aqua Libra is overtuigd lid van het internationale netwerk Linssen Boating Holidays® (LBH), dat in 2006 werd gecreëerd om als overkoepelend marketinglabel de aangesloten Linssenverhuurbedrijven in Europa te ondersteunen. Thans, seizoen 2019/20, bieden vijftien LBH-partners in tien landen circa 85 Linssen-motorjachten aan. Bijzondere vakanties zijn 'in'. Varen met een 'eigen' motorjacht is nog steeds en in toenemende mate een



AQUA LIBRA

EXCLUSIVE YACHTCHARTER

verleidelijke optie. Aqua Libra stelt zich ten doel om haar gasten een onberispelijke en onvergetelijke 'boating experience' te bieden en te laten genieten van al hetgeen de Limburgen te bieden hebben. Bovendien biedt men arrangementen op maat voor bedrijven en groepen, waarmee men de regio op een bijzondere wijze in de kijker weet te zetten.

De positieve mond-tot-mondreclame is dan ook een vanzelfsprekend gevolg van de ervaring van hun gasten. Bij Arlette en Luc is het begrip 'gastvrijheidsverlening' verankerd in al hun handelen. Prioriteit nummer één is dat de gasten tevreden zijn. Zij nodigen hen uit om 'lid van de familie' te worden en omarmen 'Moeder' Linssen's slogan 'We take your pleasure seriously!®' oprecht. Daarom zijn vele vaste klanten ervan overtuigd: 'Eenmaal Limburg. Altijd Limburg!' Met de groei naar een vloot van tien actuele jachten uit het Linssen-gamma en gasten uit verre continenten en vrijwel alle Europese landen bewijst Aqua Libra elke dag dat de ervaren watertoerist grote belangstelling en waardering heeft voor Limburg als vaargebied.

Epiloog

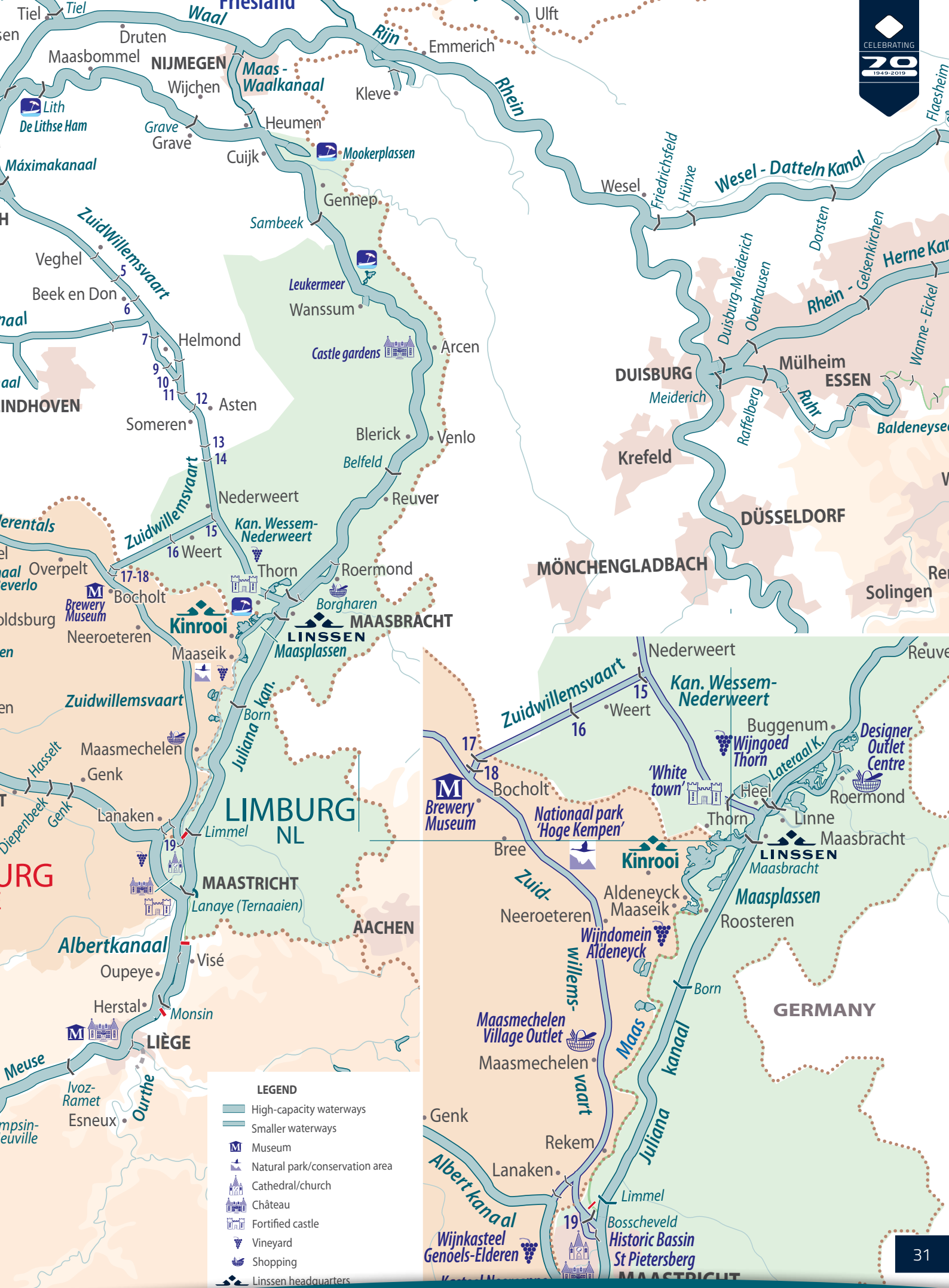
Limburg als watersportbestemming is eigenlijk nog steeds 'een goed bewaard geheim'. Het is schier onmogelijk om alle mogelijkheden, aanbieders en reisdoelen volledig op te sommen. In dit artikel zijn slechts enkele concrete voorbeelden de revue gepasseerd, waarbij wij niets en niemand te kort willen doen. Alle stakeholders in gastronomie en toerisme in de regio staan schouder aan schouder klaar om het de gast naar de zin te maken. Met een prachtig product: Limburg. Kom er varen en ervaar...

Bronnen:

** De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart, Cees Verhagen, ISBN 90-9014-027-1*

Waterkaarten (ANWB, 'De Willemsroute', Vaarkart Nederlands en Belgisch Limburg)

Het Maasplassen Magazine van VVV Midden-Limburg en informatie over activiteiten op en rond de Maasplassen zijn verkrijgbaar bij de VVV-vestigingen in Midden-Limburg vvvmiddenlimburg.nl



LEGEND

- High-capacity waterways
- Smaller waterways
- Museum
- Natural park/conservation area
- Cathedral/church
- Chateau
- Fortified castle
- Vineyard
- Shopping
- Linssen headquarters



Eilanden en een kanaal: een zomer in Noorwegen

Tekst en foto's: Michael Backhurst

In mei 2017 kwamen mijn vrouw en ik met onze twee (volgzame) langharige dwergteckels, Ross en Sonny, naar Maasbracht om op avontuur te gaan met de Marylla, onze nieuwe Linssen Grand Sturdy 410 AC. Die eerste zomer doorkruisten we Nederland met familie en vrienden, van Maasbracht naar Scharendijke, naar Groningen en weer naar Maasbracht, waarna onze Linssen vervolgens naar de winterstalling ging bij scheepswerf Van der Laan. In de fantastisch mooie zomer van 2018 voeren we door Duitsland over het Mittellandkanaal naar Polen, en dan weer westwaarts langs de kust naar Travemünde. Later van daaruit naar Denemarken, gevolgd door de oversteek naar Zweden en uiteindelijk naar Noorwegen.

De Marylla bracht de winter door op de werf van Wector Yachting in Stathelle. Ons oorspronkelijke plan was om in een maand langs de oostkust van Noorwegen naar het zuiden te varen. Vooral de Blindleia ('blinde straat') tussen Grimstad en Kristiansand wilden we graag zien. We hadden ook nog een maand uitgetrokken voor de westkust tussen Stavanger en Bergen en tot slot een maand voor de terugreis, waarna we voor de winter 2019/2020 zouden aanmeren in het Zweedse Kungshamn. We wisten vanaf het begin dat de Marylla niet echt was gebouwd voor de open zee, dus we hielden er rekening mee dat de westkust van Noorwegen bij minder goed weer misschien niet haalbaar zou zijn. Veel Noren hebben motorboten, maar dat zijn vaak planerende of semi-planerende schepen die minstens 18 knopen halen. Zo kunnen ze bij slecht weer snel een veilig heenkomen zoeken, hoewel tussen de eilanden de snelheidslimiet meestal 5 knopen is.

Ondanks wisselvallig weer in de eerste drie weken lukte het om Kragerø te bereiken, een prachtig plaatsje, en vervolgens het witte stadje Risør, waar we enkele dagen doorbrachten in de stromende regen.

Vanaf Risør ging het varen tussen de eilanden door prima, maar eenmaal op open zee kon het er soms behoorlijk ruw aan toegegaan. Door de fjord kwamen we in Arendal, een wat grotere stad met twee opties om aan te leggen: de ene in het stadscentrum en de andere in een wat meer open gelegen jachthaven. Eind mei vertrokken we van Arendal naar Grimstad, waar Henrik Ibsen heeft gewoond. En op een zonnige dag laveerden we de 20 kilometer door de prachtige smalle doorgangen van de Blindleia naar Kristiansand. We hadden het geluk dat we waterkaarten van 1:50.000 te leen hadden gekregen van vrienden. Daarop waren duidelijke routes aangegeven door Noorse vrienden die ze het jaar daarvoor in Kristiansand hadden ontmoet. In Kristiansand wilden we wachten op gunstige wind en rustige zee om de zuidkust te kunnen ronden en dan verder noordwaarts naar Stavanger. Door de harde wind en stortregen zaten we daar echter twee weken vast en gaven we het oorspronkelijke plan maar op. Daarom maakten we maar rechtsomkeert naar het noorden, weer via Grimstad en Risør, met heel wat meer zelfvertrouwen dan op de heenreis. Eind juni waren we terug in Stathelle en besloten we

het Telemarkkanaal op te varen. Het was nu vrij mooi weer en één dag, bij Lunde, liep de temperatuur zelfs op tot 28 °C, de hoogste die we in 2019 hebben gemeenten.

Het Telemarkkanaal is tussen 1861 en 1892 gebouwd voor het transport van hout vanuit de bergen. Het loopt van de stad Skien bij Larvik over een afstand van 105 kilometer naar Dalen in het zuidelijke gebergte en omvat acht sluizen met in totaal 18 kolken en drie langgerekte meren. Overal is het landschap spectaculair en we hoorden dat het meest noordelijke stuk over het Bandak-meer veel wegheeft van de fjorden aan de Noorse westkust. Het voordeel voor ons en de honden was dat vrienden en familie die op bezoek zouden komen, bij hun planning niet al te afhankelijk zouden zijn van het weer.

Wij behoorden tot de grotere boten op het kanaal. Hoewel de meeste sluizen 100 voet lang zijn, waren we toch blij als we een sluis voor ons alleen hadden of slechts één andere boot voor ons, zeker bij het opschutten. Op één na worden alle sluizen met de hand bediend, meestal door studenten, die voor en achter lijnen neerlaten als de boten binnenvaren. Als er meerdere kolken zijn, worden de lijnen ingehaald en in de volgende kolk opnieuw neergelaten.

We schaften een 'zomerpas' aan: voor circa 400 pond mochten we gebruikmaken van alle sluizen, aanlegplaatsen langs kanalen en meren en uitpompstations, maar – zoals we later ontdekten – niet van alle jachthavens. Voor de pleziervaart is het kanaal alleen van 21 juni tot 15 augustus open, hoewel de drie stoomboten die heen en weer varen over het kanaal, de hele zomer doorvaren.

Boten met een doorvaarthoogte tot 12,8 meter kunnen het hele kanaal bevaren. Met een hoogte tussen 12,8 en 16 meter kun je tot aan de sluizen bij Ulefoss en dan over het noordelijke deel van het Norsjø-meer tot aan Notodden.

We verlieten Wector Yachting bij Stathelle en zetten

Het praktische stadje Risør



Pollen, Arendal

koers over de Frierfjord naar Skien, waar de eerste sluis ligt. Hier is de officiële toegang tot het kanaal en kun je ook de toegangspas kopen.

Na het verlaten van deze sluis voeren we vijf mijl verder naar de drietrapslus bij Skotfoss. Hier en daar was het kanaal behoorlijk smal, maar wegwijzers op palen gaven steeds duidelijk aan waar we heen moesten. Vlak voor 17.00 uur bereikten we de oostkant van de Løveid-sluizen, waar we besloten te overnachten. Als snel verscheen hoog boven ons de boeg van het stoomschip Victoria, dat in de sluis zou worden afgeschut. Het schip is in 1878 gebouwd en heeft sindsdien onafgebroken over het kanaal gevaren.

De volgende ochtend was het aangenaam warm en vrijwel windstil. Rond 9.00 uur zagen we de Victoria weer door de sluis komen, nu stroomopwaarts richting Dalen, waar ze rond 18.00 uur aankomt. Om 9.30 uur kregen we het sein dat we de sluis in konden. Niet helemaal op ons gemak, want de drie trappen omhoog door de smalle kloof zien er best indrukwekkend uit, maar uiteindelijk kwamen we er zonder problemen door. Binnen een uur bereikten we vervolgens het fraaie langgerekte Norsjø-meer, dat ons deed denken aan de grotere lochs in de Schotse Hooglanden.

Doorgang naar Blindleia





De Løveid-sluizen in het Telemarkkanaal

Na het ontbijt legden we de zes mijl over het meer naar Ulefoss af, met onderweg een onverwachte MOB-manoeuvere omdat de bal van onze hond Ross overboord ging. Met een visnet en boothaak kregen we hem er weer uit!

Bij de sluisen van Ulefoss besloten we de nacht in de jachthaven door te brengen en van de zon te genieten. En, tegenwoordig ook niet onbelangrijk, om onze e-mails te lezen. Onze ervaring is dat er in Noorwegen maar weinig jachthavens zijn met een goede wifi-verbinding, dus voor contact met de buitenwereld gaan wij altijd op zoek naar de dichtstbijzijnde CoOp-winkel. De volgende ochtend werden we weer wakker met prachtig weer en een gladde zee. De voorspelling was dat het warm zou worden en we waren blij dat er in de loop van de dag een briesje zou opsteken, zoals in dit deel van Noorwegen meestal het geval is.

Na het ontbijt wilden we de zwartwatertank leegpompen. Maar zoals zo vaak hadden we niet het juiste verbindingsstuk naar de pomp op de wal. Gelukkig kregen we van de havenmeester (annex exploitant van het jachthavencafé) een zak onderdelen te leen, zodat we in nog geen 1,5 meter water langs zij konden varen en de tank eenvoudig konden legen. We snappen nog steeds niet waarom de meeste uitpompstations die we zijn tegengekomen, zowel in Noorwegen als elders,

niet werken of alleen geschikt zijn voor schepen met een minimale diepgang. Als je wilt dat pleziervaarders milieubewust zijn en hun afvalwater op de wal uitpompen, dan moeten de installaties natuurlijk wel bereikbaar zijn. Door de tijd die het uitpompen had gekost, konden we pas rond het middaguur uit Ulefoss vertrekken en moesten we bij de sluis drie kwartier wachten terwijl de Henrik Ibsen werd geschut. Op het Telemarkkanaal moet de pleziervaart altijd voorrang geven aan de stoomboten. Uiteindelijk mochten we de eerste kolk in, achter een 40-voets Noors motorjacht van het type Grand Banks, waarmee we de komende twee dagen door alle sluisen zouden gaan. Het was een hele klus en we waren erg blij met de grote bolfenders (van zeker een meter in doorsnee) die we te leen kregen en die we mochten houden tot we op de terugreis weer langskwamen.

Om 14.30 uur lieten we de tweetraps sluis bij Ulefoss achter ons om te genieten van een heerlijk tochtje tot aan de sluis bij Eidsfoss, met een lunch onderweg. Bij aankomst rond 15.30 uur kregen we te horen dat we eerst een uur moesten wachten tot de Victoria en de Telemark (de derde en kleinste stoomboot) door de sluis waren. Toen ze rond 16.00 uur aankwamen, werd ons gevraagd een stukje achteruit te gaan om hen meer manoeuvreerruimte te geven. Bij het verla-

Stoomboot Victoria op het Telemarkkanaal

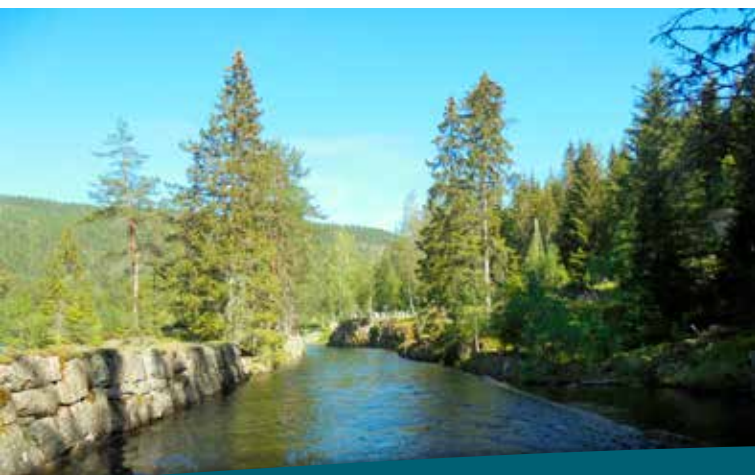
ten van de sluis kregen we te horen dat het personeel van de Vrangfoss-sluizen op ons zou wachten als we er die dag nog door wilden. Dat besloten we te doen. Rond 17.20 uur kwamen we bij de vijftrapssluis aan en om 18.10 uur waren we erdoor.

De volgende ochtend wandelden we naar een uitzichtpunt met een prachtig uitzicht op de watervalletjes over de rotswand. Eind van de ochtend vertrokken we voor de zes mijl naar de sluis van Lunde. Het landschap werd steeds bergachtiger en deed ons denken aan Zwitserland. De hele weg zorgden we dat we de witte kanaalmarkeringen aan stuurboord hadden en de rode aan bakboord. Waarom witte? Misschien omdat groene markeringen niet genoeg opvallen tussen de bomen. Bij de sluis van Lunde kregen we te horen dat er net weer twee stoomboten zouden komen (de Victoria stroomopwaarts en de Henrik Ibsen stroomafwaarts) en dat er nog twee boten voor ons lagen te wachten. We moesten plaats maken om de Telemark, waarvoor Lunde de eindhalte is, te laten keren. Het was de enige keer dat we alle drie de stoomboten vrijwel tegelijk op dezelfde plek tegenkwamen. We overnachtten in een prettige jachthaven ten noorden van de sluis, naast een camping. Op een kilometer afstand liggen twee supermarkten. De volgende ochtend om 10.00 uur gooiden we de trossen los en na een kwartier bereikten we de Kjeldal-sluis, die al voor ons openstond. De laatste sluis is de tweelingsluis bij Hogga, waar we om 10.40 uur aankwamen.

Om 11.15 uur meerden we ten noordwesten van de sluis aan om te ontbijten en de honden uit te laten. Er dreigde regen en het was veel koeler dan de dag ervoor.

Rond het middaguur waren we weer onderweg, nog steeds op het kanaal. Weer passeerden we de Victoria,

Smalste deel van het Telemarkkanaal tussen Flåvatn en Kviteseid



die op weg was naar Skien. Tegen 13.00 uur kregen we halverwege het Flåvatn-meer een paar korte felle buien over ons heen. Het landschap was echter fantastisch en werd steeds indrukwekkender. De wanden werden steiler en de heuvels bergachtiger. Het meer is erg diep, variërend van 76 tot 120 meter. Tussen Flåvatn en Kviteseid is het kanaal aan de oostkant heel smal. Op één punt zagen we pas waar we heen moesten toen we er eigenlijk al waren. Bij de doorgang naar Kviteseid, waar we zouden overnachten, liggen twee bruggen over het kanaal. De eerste is heel hoog, maar de tweede, een draaibrug, heeft een doorvaarthoogte van maar 4 meter. Met gestreken mast is onze hoogte 3,8 m en ik twijfelde of we het zouden doen, ook omdat de draaibrug een uur later open zou gaan. Maar de brugwachter stond al klaar om de slagbomen te sluiten en de brug voor ons open te doen.

Daarna was het nog maar een half uurtje varen naar de jachthaven van Kviteseid, waar we met enige moeite aanlegden omdat een sterke dwarswind ons steeds terugduwde.

De volgende ochtend was het zonnig maar ook winderig weer, dus we besloten maar in Kviteseid te blijven, wat absoluut geen straf is. Het havengeld bedraagt 15 pond per nacht, inclusief water en elektriciteit, en er zijn diverse winkels.

Na vier nachten vertrokken we uit Kviteseid en kwamen om 10.45 uur bij de draaibrug. Net op tijd, want 's ochtends is hij alleen open van 9.00 tot 11.00 uur. Eerst dachten we dat de brugwachter al naar huis was, maar na een stoot op de scheepshoorn kwam hij en konden we erdoor, met flinke golven om ons heen. Kort daarna passeerden we de Spjotsoddbrug, waar een lange, nauwe verbinding naar het Bandak-meer begint. De wind was aangewakkerd en het water was nogal ruw.

Ondanks wind en spatwater hadden we een makkelijke, mooie tocht over het Bandak-meer. Ross was een beetje angstig en sprong bij Marie-Louise op schoot,



Bandak-meer vanuit Dalen



Het langgerekte Norsjø-meer, dat ons deed denken aan de grotere lochs in de Schotse Hooglanden

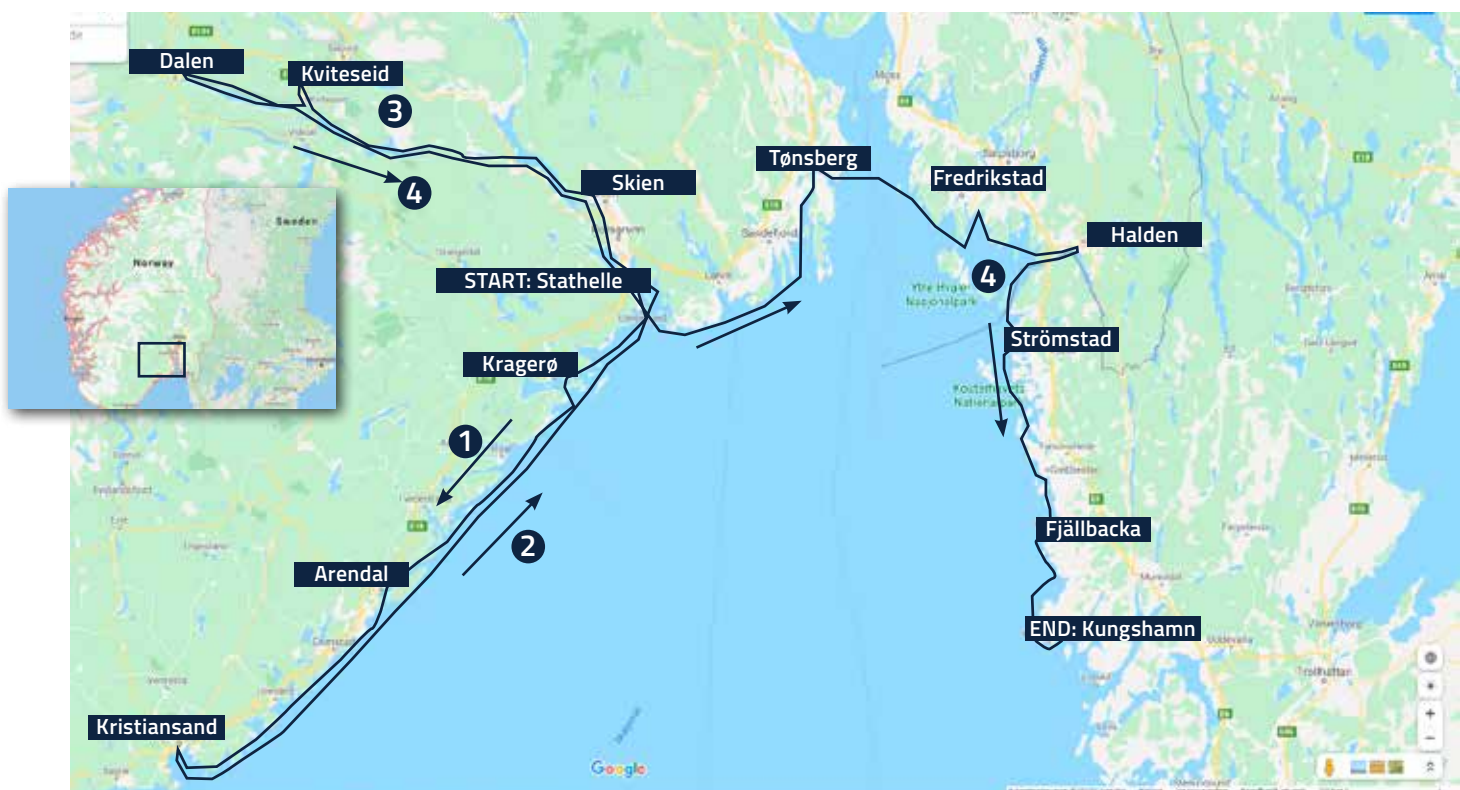
maar Sonny had er meer plezier in en leek al zeebenen te hebben!

Om 11.45 uur waren we ter hoogte van Lardal, zes mijl ten oosten van Dalen. We besloten daar tot de volgende dag te blijven. Het was er heel stil, wij waren het enige schip. Geen water en elektriciteit, maar ook geen liggeld.

De volgende ochtend maakten de honden me om kwart over 6 wakker. Een heerlijke maar koude ochtend, slechts 8 °C! De dieptemeter gedroeg zich nogal vreemd. Later drong tot me door dat dit kwam doordat het Bandak-meer tot 325 meter diep is. Onze dieptemeter kon dat af en toe gewoon niet aan. Met een snelheid van zo'n 5 knopen voeren we langzaam over het meer, genietend van het weer en het uitzicht, om na een uur Dalen te bereiken.

Dalen heeft aanlegplaatsen voor een stuk of zes grote en paar kleinere boten, met stevige steigers en kikers, en er is water en elektriciteit. De prijs is slechts 100 Noorse kronen per nacht of 70 kronen zonder elektriciteit. Interessant is dat je op de naastgelegen camping, die door dezelfde mensen worden gerund, voor een camper 300 kronen betaalt (of 250 zonder elektriciteit).

De dagen daarna wachtten we op de komst van onze twee kleinzoons en verkenden we de kustpaden rond Dalen. Overal prachtige vergezichten, kleuren en wilde bloemen. En snelstromende rivieren en bergbeken. Dit laatste verklaart de stroming op de meren en in de kanalen en ook de daling van de watertempera-



tuur van 20 °C tot slechts 8 °C in Dalen. Met onze twee kleinzoons aan boord verliep de terugreis snel en waren we in drie dagen terug in Stathelle. We bleven een tijdje in het mooie plaatsje Brevik en maakten een tochtje naar een baai met de treffende naam 'Paradisbukta' op het eiland Håøya, waar de jongens konden zwemmen.

Later, opnieuw met zeer wisselvallig weer, maakten we met de Marylla nog een tocht van Stathelle naar Stavern, en vervolgens naar Tønsberg, waar een leuk openluchtmuseum is. Na een paar dagen wachten op beter weer staken we de Oslofjord over naar het bekende, prachtige eiland Hankø, een geliefde plek voor Noorse watersporters. Het seizoen was inmiddels bijna ten einde, dus er waren maar weinig andere boten. Van daaruit was het een mooie tocht naar Fredrikstad, tussen de eilanden door en dan via het kanaal naar de nieuwe stad, waar we vlak naast de eerste brug een ligplaats vonden. Met aardig wat deining dankzij de veerboten. Ook hier bleven we een paar dagen vanwege het slechte weer en we namen de veerboot naar het oude vestingstadje. Nadat we gezelschap hadden gekregen van drie vrienden, vertrokken we naar Halden. We genoten van een prachtige dag met een tussenstop in de nieuwe jachthaven bij Endholm. Halden heeft een leuke haven met restaurants eromheen en een kasteel hoog op een heuvel. We lieten ons niet tegenhouden door de regen en liepen langs het Haldenkanaal, dat net gesloten was.

Vanuit Halden maakten we een fijn tochtje naar Strömstad, net over de grens in Zweden. In het weekend erg druk met Noorse boten waarvan de eigenaars belastingvrij komen inkopen. We hadden het geluk dat we werden uitgenodigd om aan te leggen naast een andere Linssen Grand Sturdy 410 AC, De Goede Fee, met heel aardige Zwitserse eigenaars. Ook de havenmeester was erg behulpzaam.

Daarna hadden we twee dagen zon onderweg naar het mooie plaatsje Fjällbacka, waar Ingrid Bergman ooit een zomerhuis had op een van de eilanden. En dan opnieuw met heerlijk weer door de Hamburgsund naar onze nieuwe winterstalling bij West Boat in Kungshamn. Daar ligt de Marylla nu veilig binnen te wachten welke nieuwe avonturen Zweden in 2020 voor ons in petto heeft. De zomer was niet helemaal verlopen zoals we hadden gepland. Maar we hebben erg aardige Noren ontmoet en veel van Noorwegen gezien. En tal van prachtige plekjes die we een andere keer beter willen gaan verkennen.



De Vita Nova – een zomer op het Grevelingenmeer

Tekst en foto's: Sven Rehn / Classic Sturdy 360 AC 'Vita Nova'

Zomervakantie 2020 – Nadat het seizoen heel laat op gang was gekomen, wilden we volop genieten van onze zomervakantie. Daarom hebben we niet alleen de overtocht naar de nieuwe thuishaven gemaakt, maar er vervolgens ook nog een tocht naar het Grevelingenmeer aan vastgeknoopt en vele mooie uren op het water beleefd. En als u dit verslag heeft gelezen, wilt u de tocht vast ook zelf maken.

Zoals Neptunus – of was het toch Poseidon? – het wil, moeten er voor het vaarplezier nog flink de handen uit de mouwen worden gestoken. We moeten de Vita Nova bevoorraden voor de tocht, du vlak voor het begin van de tocht slaan we verse levensmiddelen en drinken in. De tanks worden gevuld met 370 liter water zodat we onderweg de afwas kunnen doen en ook een paar keer kunnen douchen. De beide dieseltanks zijn nog lang niet vol: die zullen we onderweg bijvullen met ca. 75 - 80 liter tot ze helemaal vol zijn. We wilden aan boord al langer nieuwe stoelen hebben en dit is de perfecte gelegenheid. Daarom gaan we nog snel naar de Kampeer Oase in Elst om nieuwe zitjes voor onze kuip aan te schaffen. We hebben gekozen voor de Crespo Air Deluxe.

We hebben op vier apparaten digitale vaarkaarten opgeslagen (iPad Air2, een iPad Pro en twee iPhones), dus mocht er één uitvallen hebben we toch altijd de kaarten bij de hand. Hoe belangrijk het kaartmateriaal onderweg nog zou zijn, konden we aan het begin van

de tocht nog niet bevroeden. We maken al vele jaren gebruik van de 'boating app' van Navionics. We weten de functionaliteit, de dagelijkse updates en de 'community edits' erg te waarderen. We hebben hierover ook al een artikel geschreven.

Dag 1 van de tocht:

Op 19 juni 2020 om 7.30 uur gooien we de trossen los in de thuishaven 't Loo in Linden. We willen nieuwe havens en het Grevelingenmeer leren kennen. We zijn wat je noemt 'vroeg vogels'. We houden ervan vroeg onderweg te zijn. Het water is dan nog heerlijk leeg waardoor we een tijdje voor onszelf kunnen genieten van de stilte en de natuur.

Kalm en stil stuwt de Volvo Penta ons over de Kraaienbergse Plassen in de richting van de Maas. Als we 167 km hebben gevaren, draaien we over bakboord de Maas op.

Dit deel van de Maas kennen we al goed van onze tocht van Roermond naar de Biesbosch. Het gedeelte

van kilometer 167 tot 176 is afwisselend en we verheugen ons erg op de tocht. Bij kilometer 176 bereiken we de eerste sluis van de dag: de sluis bij Grave. Deze is bereikbaar via radio (VHF 20) of telefoon (088 7974142). Vlak voor de haven bij de sluis melden we ons aan zoals het hoort. Door de slechte spraakwaliteit is geen communicatie mogelijk. We leggen aan bij de steiger voor de pleziervaart in de voorhaven en wachten.

Er komt beroepsvaart uit de sluis. Het licht is en blijft rood, de sluisdeur gaat weer dicht. Wanneer we ons opnieuw aanmelden bij de sluis, is de communicatie beter. Doordat de beroepsvaart in het benedenpand dicht op elkaar vaart, gaat het schutten heel snel. Na 1,5 uur verlaten we met de Vita Nova het benedenpand van de sluis. Nu hebben we een aantal kilometer vrije vaart en genieten van de Maas en de omliggende natuur. Telkens wanneer we een van de vele veerponten passeren, moeten we goed opletten. Het lijkt soms wel alsof de veerponten wachten totdat je voldoende dichtbij bent om vervolgens van wal te steken. 'Egal', zou Michael Wendler zingen.

We passeren Niftrik en De Gouden Ham in Maasbommel en melden ons vlak voor de voorhaven van de Prinses Máximasluis (radio VHF 22 of telefoon 088-7944135) ter hoogte van kilometer 200 aan om omlaag te worden geschut. Nadat een binnenschip de sluis heeft verlaten, kunnen we zonder wachttijd meteen de sluis invaren. Dat is mooi meegenomen. Nu hebben we nog slechts ongeveer vier kilometer te gaan tot de aanlegplaats in jachthaven De Lithse Ham. We leggen aan bij de aanmeldsteiger en verhalen de Vita Nova daarna nog naar box 46. Het was een ontspannen en afwisselende dag varen.

Nu mag de scheepshond naar buiten en daarna is er iets te eten voor de bemanning. Voor een overnachting met een boot van 11 m x 3,6 m betalen we € 18,45.



Statistieken:

Vaarkilometers: 42 km | Sluizen: 2 | Motoruren: 4 uur

Dag 2 van de tocht:

Wat een dag – enerverender dan we hadden gedacht! De gooiën om 7.30 uur de trossen los in jachthaven De Lithse Ham. Voor één overnachting is de haven prima. Maar dat is ook genoeg. Hoewel de haven mooi is gelegen, is het er een beetje een sfeerloze bedoening. Er liggen wel enkele boten aan de steigers, maar de haven oogt toch half uitgestorven.

Voor vandaag staat een afstand van ongeveer 47 kilometer gepland met een mooie aanlegplaats in de Aakvlaai of de Biesbosch. De tocht over de Maas naar de Amer is op een paar 'ontmoetingen' met veerponten na weer heel ontspannen en afwisselend. Doordat we goed vorderen, verheugen we ons erop vroeg aan te leggen. We kennen het gebied (de Biesbosch en de Aakvlaai) van 2016, toen we hier een jaarligplaats hadden. Maar het zal wel aan de omstandigheden liggen (corona, weer enz.), maar het is er duidelijk nog drukker dan anders. In de Aakvlaai is geen geschikte ligplaats voor de Vita Nova meer te vinden. De mooi-





Jachthaven Biesbosch, Drimmelen

ste steigers zijn allemaal al weg, wat het aantal aanlegmogelijkheden nog eens extra verkleint.

Dus weer weg de Aakvlaai uit en de Biesbosch in. Hier kennen we ook twee of drie geweldige aanlegplaatsen, maar die zijn – hoe kan het bijna anders – ook allemaal bezet. In ons kielzog vaart een rondvaartboot, die we op een geschikte plek laten passeren. De diepgang van de Vita Nova (1,10 m) is voor de Biesbosch op het randje. Wie het gebied kent, weet dat het om een zoetwatergetijdengebied gaat. Een verschil in waterpeil van 20 30 cm is hier normaal. Wanneer je dan tijdens het varen nog 40 cm (0,4 m) water onder de kiel hebt, moet je het gebied op je duimpje kennen! Dankzij onze – zij het oude – kennis van het gebied en de op-en-top actuele kaarten van Navionics doorkruisen we de hele Biesbosch zonder aan de grond te lopen. Zoals we eerder al zeiden, kunnen kaarten die niet volledig actueel zijn in de Biesbosch tot problemen leiden! We zijn blij dat we dankzij de dagelijkse updates met sonarkaarten van Navionics veilig kunnen varen! Omdat we niet voor anker willen gaan, besluiten we de Biesbosch helemaal te doorkruisen, bij het Hollandsch Diep over bakboord de Amer op te varen en onze thuishaven uit 2016 aan te doen. Door de route door de Aakvlaai en de Biesbosch is de geplande etappe 27 kilometer langer geworden (extra vaartijd: drie uur). Soms is het slim om nog vroeger te vertrekken.

Om 14.10 uur leggen we aan in jachthaven Biesbosch in Drimmelen; de mensen op de aanlegplaats naast

ons helpen ons bij het aanleggen. Het was in 2016 al een gastvrije en goed georganiseerde haven.

Nadat eerst de scheepshond is uitgelaten, regelt de bemanning de formaliteiten in het voor ons nieuwe havenkantoor.

Voor een overnachting met een boot van 11 m x 3,6 m betalen we € 26,00.

Statistieken:

Vaarkilometers: 76 km | Sluizen: 0 | Motoruren: 7,5 uur

Dag 3 van de tocht:

Gisteren werden we in jachthaven Biesbosch nog getraceerd op een geweldige zonsopgang. De nacht verliep rustig. Wanneer we de trossen losgooien, komt de zon net op boven de Biesbosch. We varen over de Amer naar het Hollandsch Diep onder de Moerdijk-bruggen door naar Willemstad. Het Hollandsch Diep scheidt Noord-Brabant van Zuid-Holland en is ongeveer twee kilometer breed. Er is wat beroepsvaart onderweg, maar door de breedte van het Hollandsch Diep is het een heel ontspannen tocht, mede doordat hier ook nog twee zeer ruime vaargeulen voor de pleziervaart zijn.

Het is een ontspannen tocht vandaag. We zijn onderweg van 7.35 uur tot 10.10 uur, zo'n 30 kilometer. We liggen nu prima in jachthaven De Batterij aan steiger G 14, die we gisteren al telefonisch hebben gereserveerd. Dat is prima geregeld.

We hebben in de haven de administratieve zaken afgehandeld en hebben nu de rest van de dag om te

genieten. Maar we reserveren ook tijd om foto's van Willemstad te maken. We kregen een aantal keer de tip om op onze reis toch ook echt aan te leggen in Willemstad. Het blijkt een goede tip. Willemstad is mooi en nodigt uit voor een bezoek en een wandeling. Vanuit de jachthaven ben je in minder dan tien minuten in het centrum. Wanneer je in de stadshaven ligt, is het slechts een steenworpafstand tot de promenade met winkels en enkele restaurants. We zijn eenmaal helemaal om het centrum heen gelopen (3,4 km) en hebben daarna een restaurant aan de stadshaven bezocht. De stadshaven blijkt een heel populaire ontmoetingsplek te zijn. Veel motorrijders hebben hun motor geparkeerd om hier wat te eten en te drinken voordat ze weer verder gaan.

Voor een overnachting met een boot van 11 m x 3,6 m betalen we € 25,29.

Statistieken:

Vaarkilometers: 15 km | Sluizen: 0 | Motoruren: 2,6 uur

Dag 4 van de tocht:

Van Willemstad naar Bruinisse

Even na 7.00 uur gooien we de trossen los in jachthaven De Batterij. We willen weer vroeg vertrekken om goed door de sluizen te komen. Alle drie de sluizen hebben speciale kolken voor de pleziervaart. De aanmelding via de radio werkt perfect.

Vóór de Volkeraksluis komen we de Quincy tegen: een Linssen Grand Sturdy 460. Omdat we die dag dezelfde bestemming hebben, besluiten we om samen te varen.

De korte route vanaf Willemstad over het Hollandsch Diep verloopt snel en zonder problemen. De wachttijd voor de Volkeraksluis bedraagt 20 minuten.

Alle drie de keren (!) gaat het schutten van een leien

dakje. Dankzij het geringe hoogteverschil duurt het iedere keer ook slechts 15 minuten (zuivere schuttijd). Komend vanuit Willemstad, word je in de Volkerak en Krammersluis omlaag en in de Grevelingensluis vervolgens omhoog geschut.

De tocht op het Volkerak is ontspannen en vergelijkbaar met het gedeelte van het IJsselmeer voor Lemmer. Veel windmolens en veel water - heerlijk. De vaargeulen zijn zo breed dat beroeps- en pleziervaart elkaar niet in de weg zitten. Fantastisch! We hebben ook geluk met het weer. Het water en de hemel zijn strakblauw. Echt mooi.

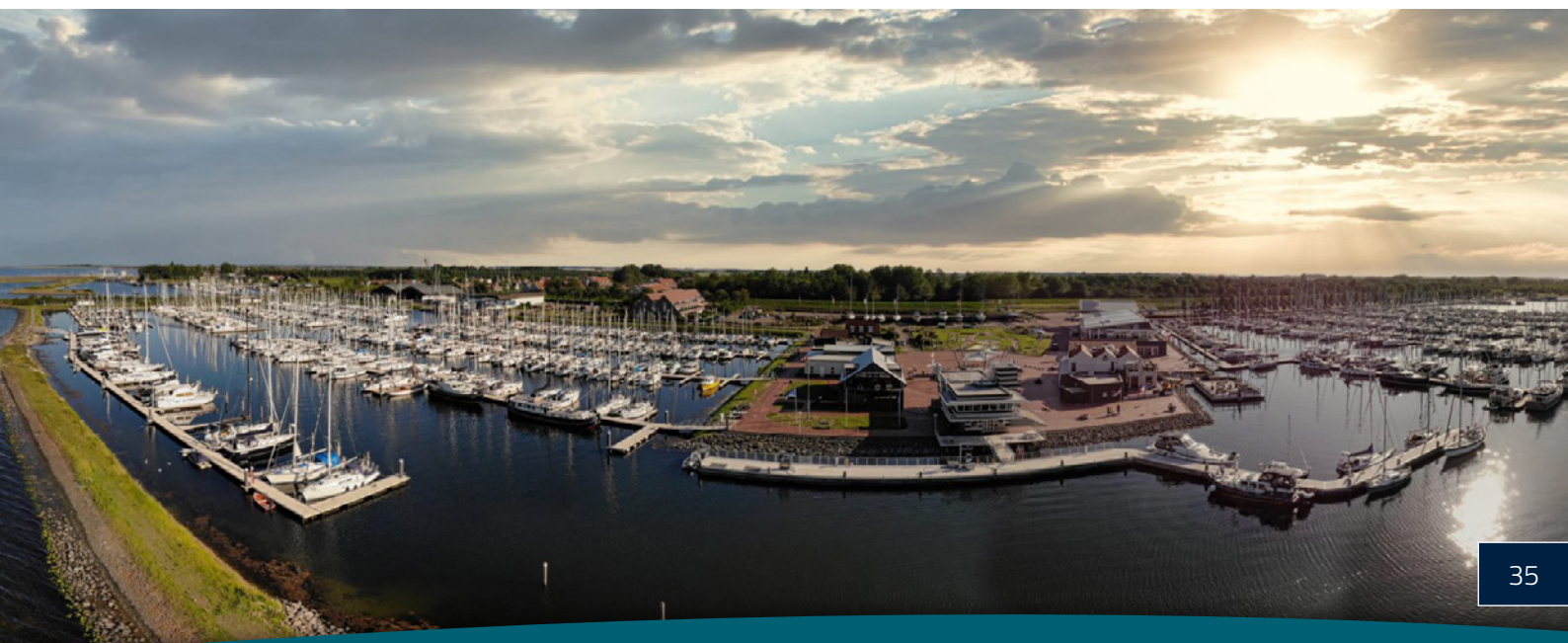
De bemanning van de Quincy beleeft een angstig moment wanneer een stalen OK-motorboot de Quincy zo sterk snijdt dat deze de achterstevan van het stalen jacht zou hebben geramd als ze niet onmiddellijk een noodstop had gemaakt. Helemaal niet onder de indruk van het toeteren en de bijna-aanvaring, vervolgt de stalen motorboot haar weg. Onbegrijpelijk en echt kantje boord. Dus als jullie deze boot tegenkomen, wees dan heel omzichtig!

In de Krammer en de Grevelingensluis wordt het nu iets drukker: er worden hier zeven tot tien boten tegelijk geschut. Je merkt het meteen wanneer de sluisdeur opengaat en je zout water onder de kiel hebt. Zeewater ruikt uniek.

Slechts een paar honderd meter na het verlaten van de Grevelingensluis varen we samen met de Quincy over bakboord jachthaven Bruinisse in. Beide Linssenboten krijgen een plaats aan de aanmeldsteiger en kunnen hier ook overnachten.

Over jachthaven Bruinisse kunnen we melden dat deze echt groot is en op-en-top is geoutilleerd. Een plaatje!

Jachthaven Bruinisse





Grevelingenmeer

Het sanitairgebouw is nieuw en ziet er heel netjes uit. Douches met wastafels en spiegels en voldoende ruimte.

Hier in de haven hebben we ook een vignet gekregen om op de openbare ligplaatsen in het Grevelingenmeer aan te leggen (€ 12,50 per week). Onder de beschrijving van dag 6 van de tocht vindt de lezer nog meer antwoorden op een paar algemene vragen over het Grevelingenmeer die we tijdens onze tocht hebben gekregen.

Omdat onze voorraad verse levensmiddelen langzaam opraakt, besluiten we om op onze elektrische scooters naar de nabijgelegen Albert Heijn te rijden. Vanuit de jachthaven is het slechts 1,8 kilometer. Daarom rijden we de afstand twee keer en slaan we behalve verse levensmiddelen ook nog 45 liter vers water in. Dat gaat prima met de scooters.

Morgen vroeg (maar niet té vroeg) vullen we de water en dieseltanks. Daarna varen we het Grevelingenmeer op.

Voor een overnachting met een boot van 11 m x 3,6 m betalen we € 32,29.

Statistieken:

Vaarkilometers: 29 km | Sluizen: 3 | Motoruren: 3,2 uur

Dag 5 van de tocht:

We beginnen de dag om 8.00 uur met het inslaan van vers water in de watertanks en we verhalen de Vita Nova 50 meter naar het tankstation, dat zich vlak voor het havenkantoor aan de aanmeldsteiger bevindt. We hebben twee dieseltanks van elk 250 liter (in totaal 500 liter); tijdens onze tocht hebben we naar schat-

ting al 200 liter verbruikt. We zeggen tegen de havenmeester: 'Volgooien, alstublieft!' Resultaat: twee keer een overstroomde tank, diesel op de gangway en veel vieze doekjes.

Vanaf vandaag zijn we een week op het Grevelingenmeer, het grootste zoutwatermeer van Europa. Eerste aanlegplaats is Dwars in den Weg bij Stampersplaat, praktisch tegenover Brouwershaven en zo'n 14 kilometer van jachthaven Bruinisse verwijderd. Het is de meest zuidelijke aanlegplaats in het Grevelingenmeer. Aanleggen aan de steiger kan aan de binnenzijde (kickers) en buitenzijde (houten bolders). Het water is hier ongeveer drie meter diep. De steiger loopt naar de wal, dus ideaal voor de scheepshond. Er staan ook afvalbakken. De tocht van Bruinisse naar Dwars in de Weg was ontspannen en heeft een paar geweldige foto's opgeleverd. Ook de Mavic Air was weer in de lucht. We genieten van de dag en zien wel hoe lang we hier blijven.

In principe willen we nog de Brouwersdam bij Port Zélande en de archipel aandoen. We hebben immers de tijd.

Statistieken:

Vaarkilometers: 8 km | Sluizen: 0 | Motoruren: 1,3 uur

Dag 6 van de tocht:

De Vita Nova trekt verder. Vanuit Dwars in den Weg doen we de Grevelingen-archipel aan. De afstand tussen beide aanlegplaatsen bedraagt slechts zo'n acht kilometer (via veilige vaargeulen). Onze tocht duurt dan ook slechts ongeveer 43 minuten. Omdat we een

schitterende ligplaats hebben gekregen, zullen we ten volle profiteren van de drie dagen dat we hier mogen liggen. Daarna gaat de tocht helemaal naar het westen van het Grevelingenmeer. We stevenen aan op een van beide natuur- en schuilhavens bij de Brouwersdam. Deze bevinden zich vlak in de buurt van Port Zélande en Renesse.

Statistieken:

Vaarkilometers: 9 km | Sluizen: 0 | Motoruren: 0,8 uur

Dag 7 van de tocht:

Aan alle goede dingen komt een eind. En dat geldt zeker voor zoiets onbestendig als het weer. Eigenlijk wilden we nog twee dagen in de archipel blijven liggen, maar het voorspelde slechte weer verandert nu onze plannen. In een onbekend gebied willen we liever niet blootgesteld worden aan regen, onweer en windstoten tot 50 km/uur.

Ach, het weer - nu is het nog prachtig: 28 tot 32 graden, volop zon. Maar zoals elke schipper weet, is niets bestemd voor de eeuwigheid. En in het weekend wordt onweer met windstoten van zo'n 50 km/uur verwacht. Vooral in de omgeving van Scharendijke is de verwachting dat het behoorlijk onstuimig wordt. Verder gaat het op het Grevelingenmeer en ook in het Hollandsch Diep flink waaien. Volgens de verwachting houdt het onstuimige weer aan tot dinsdag 20 juni. Daarom hebben we onze plannen wat veranderd. De Vita Nova verlaat de archipel en gaat op weg naar de Brouwersdam/Scharendijke. Helaas zijn beide natuursteigers helemaal vol. Er liggen hier zelfs al boten langs. Ook in de mooi gelegen "Haven aan de Middelpaats" is geen plaats meer. Erg jammer, van-



Jachthaven Bruinisse

wege de locatie. De jachthaven zelf is heel klein en het loont nauwelijks de moeite haar aan te doen. Wanneer we opnieuw in jachthaven Bruinisse aanleggen, vaart er nog een groot jacht de haven uit. Voor een overnachting met een boot van 11 m x 3,6 m betalen we opnieuw € 32,29.

Statistieken:

Vaarkilometers: 27 km | Sluizen: 0 | Motoruren: 1,9 uur

Dag 8 van de tocht:

Van Bruinisse naar Heusden
Gisteravond mochten we nog genieten van een mooie zonsondergang, die we graag met jullie willen delen. Vandaag hebben we, zoals gepland, aardig wat kilometers gemaakt: de Vita Nova heeft in zo'n acht uur en 15 minuten 81,3 kilometer gevaren (inclusief drie sluizen: Grevelingen, Krammer en Volkeraksluis). Om 6.45 uur gooien we de trossen los bij een prachtige zonsopgang. Al 20 minuten later melden we ons

Heusden



Een aantal weetjes over het Grevelingenmeer:

Tijdens onze tocht naar Grevelingen (zo noemen de vaste gasten daar het Grevelingenmeer) hebben we van verschillende kanten vragen gekregen. Deze willen we hier kort beantwoorden.

Het Grevelingenmeer is het grootste zoutwatermeer van Europa. Het zoutgehalte ligt heel dicht bij dat van de Noordzee. Getijden (eb en vloed) zijn er in het Grevelingenmeer niet. Door de afsluiting door de Grevelingendam en de Brouwersdam is een meer ontstaan dat geen getijde-invloeden kent.

Voor het Grevelingenmeer moet in een van de plaatselijke havens een vignet worden gekocht wanneer je wilt aanleggen op een van de talrijke openbare natuurligplaatsen. Er zijn twee verschillende vignetten: een zevendagenkaart à € 12,50 (juni 2020) en een seizoenskaart à € 49,00 (juni 2020). Bij aanschaf van de seizoenskaart krijg je een vaantje. Dit hang je tijdens het seizoen in de mast zodat de controleurs al vanaf een afstand zien dat je in het bezit bent van het vignet. De zevendagenkaart moet te allen tijde zichtbaar zijn. We hebben elke dag een ligplaatscontrole gehad.

Voor het gebruik van de openbare ligplaatsen in het Grevelingenmeer gelden de volgende regels:

Kaarthouders mogen drie dagen aaneengesloten op een ligplaats blijven. Daarna moeten ze een andere ligplaats opzoeken en mogen vijf dagen lang geen ligplaats innemen in een straal van 1000 m van de oude ligplaats.

Deze regels worden gecontroleerd. Naam en aankomstdatum van de boten op de ligplaatsen worden genoteerd. Hoe hoog de boete is bij overtreding, weten we niet.

Op alle door ons bezochte ligplaatsen stonden afvalbakken, die dagelijks worden geleegd of verwisseld. De ligplaatsen zijn in een onberispelijke toestand. Op de Archipel zijn bijvoorbeeld zelfs twee toiletten. Met het Duitse vaarbewijs 'Sportbootführerschein-Binnen' mag je op het Grevelingenmeer varen.

Zout water en anoden

Botenbezitters die slechts één vakantie doorbrengen op het Grevelingenmeer, zullen vermoedelijk niet speciaal hiervoor de anoden vervangen. Wij hebben dit ook niet gedaan. Volgens andere eigenaren is dit ook niet nodig als je slechts een vakantietrip maakt. We vertrouwden hierop en onze magnesiumanoden hebben ook geen schade opgelopen van de week op het Grevelingenmeer.

Aangezien het Grevelingenmeer op veel plaatsen heel ondiep is, moet je binnen de vaargeul blijven. Hierdoor kom je altijd veilig van A naar B. Het diepste punt is 48 m diep. Afgezien van twee gemarkeerde snelvaargebieden bij Bruinisse en Port Zélande geldt op het hele Grevelingenmeer een maximumsnelheid van 15 km/uur!

Informatie van Wikipedia.org → Grevelingen_ (Nederland)

Het Grevelingenmeer ligt tussen de eilanden Schouwen-Duiveland (Zeeland) en Goeree-Overflakkee (Zuid-Holland). Het wordt in het westen (richting de Noordzee) afgesloten door de Brouwersdam en in het oosten (richting de Oosterschelde) door de Grevelingendam. Ten behoeve van de scheepvaart is bij Bruinisse een sluis naar de Oosterschelde gebouwd.

Hierdoor ontstond het grootste zoutwatermeer van Europa, met een totale oppervlakte van 140 km². Het wateroppervlak beslaat 11.000 ha, waarvan 7.000 ha meer dan 1,50 m diep is. Het Grevelingenmeer is 23 km lang en 4-10 km breed. Op het diepste punt is het Grevelingenmeer 48 m diep en het waterpeil ligt gemiddeld 0,2 m beneden NAP.

Zoals overal kan het weer heel snel omslaan.

Aangezien het Grevelingenmeer een grote open vlakte is, moet de wind hier niet worden onderschat. Komend vanaf de Noordzee, kan de wind behoorlijke snelheden bereiken. Er kan dan ook flinke golfslag ontstaan. Ook in dit gebied geldt: bereid je goed voor en plan je vaartijd ruim.

We zijn in het voorseizoen (juni 2020) op het Grevelingenmeer geweest. Volgens de lokale bevolking die we hebben gesproken, is het in het voorseizoen heel rustig. We kunnen dit deels bevestigen. Behalve helemaal in het westen bij Scharendijke hebben we steeds een ligplaats gekregen aan een van de populaire openbare aanlegplaatsen. Hier lagen de boten echter al in het voorseizoen langs. Hoe de situatie richting het hoogseizoen en de vakantietijd is, weten we niet. Maar volgens de plaatselijke bevolking geldt: 'Zodra in Noordrijn-Westfalen de zomervakantie begint, daalt Zeeland ruim een meter.'

bij de eerste sluis (Grevelingensluis). Ook vandaag verloopt het schutten alle drie de keren zonder enige problemen en vlot.

We varen van Bruinisse over de Noorder Slaak en de Krammer naar de Krammersluis (vaartijd: ongeveer 20 minuten).

Onmiddellijk na het passeren van de jachtensluis zijn we al op de Noord-Krammer en varen naar stuurboord de Zuid-Vlije op.

Over het Volkerak varen we vervolgens door de Hellegat-vaargeul naar de jachtensluis van de Volkeraksluizen. Voor deze ontspannen en rustige tocht hebben we twee uur nodig.

We varen het Hollandsch Diep op en passeren de jachthaven van Willemstad aan stuurboord. Zoals altijd blijkt het weer slim geweest om vroeg te vertrekken.

We zijn op een enkele uitzondering na bijna alleen in de vaargeulen. Voeg hierbij nog de speciale sfeer die de vroege ochtend kenmerkt en de uitgestrektheid van de watervlakten... Het lijkt wel een droom, zo mooi.

Bij de Moerdijk-bruggen is wat beroepsvaart, maar dat is het dan ook. Pas voor de Biesbosch/de Aakvlaai en Drimmelen neemt het aantal plezierjachten snel toe. Maar ja, het is vrijdagmiddag en prachtig weer.

Het ergert ons wel een beetje dat zo goed als niemand zich aan de snelheidsbeperkingen houdt. Dat je kielzog en golfslag zoveel mogelijk moet beperken, wordt beschouwd als een advies waaraan je je niet hoeft te houden. Hoofdschuddend nemen we het zoals het is.



Wat kun je er verder ook aan doen?!

Over de Amer varen we vervolgens verder de Bergsche Maas op. Overal – zowel bij havens als bij veerponten – stunts jetski's en motorboten die het uiterste uit hun motor proberen te halen. Een ontwikkeling die ons echt tot nadenken stemt. Het zijn echter niet alleen de snelle schepen die misschien opnieuw zouden moeten leren wat voor golfslag ze veroorzaken. Ons jacht heeft kilometers zo gevaren. Dit snappen we echt niet. Op onze hele tocht zijn we zijn we nooit beroepsvaart met zo'n hekgolf tegengekomen. Waar zijn deze mensen mee bezig?

Door alle afwisseling schieten we echter goed op. Wanneer we onze bestemming – jachthaven De Wiel in Heusden – bereiken, is het ruim 30 graden en zijn we toch wat uitgeput door de gevaren afstand. Het aanleggen in box G 4 gaat desondanks van een leien dakje en we bezoeken het havenkantoor om ons na de telefonische reservering nu ook persoonlijk te laten zien.

We hebben deze afstand vandaag gevaren omdat we – zoals gezegd – de regen en het onweer liever een stuk landinwaarts willen afwachten. Bovendien hebben we Heusden nog nooit bezocht, wat we nu op aanraden van enkele van onze watersportvrienden willen inhalen.

Het moet gezegd worden dat Heusden een geweldig stadje is. Wandelen met de sloopshond, winkelen in de kleine ambachtelijke winkeltjes en lekker uit eten – allemaal fantastisch. Voor deze activiteiten is de kleine stadshaven van Heusden de ideale plek! Het is echter niet toegestaan hier te overnachten. Aanleggen, wat rondlopen, een hapje eten of de sloopshond uitlaten is echter geen probleem. Alleen jachthaven De Wiel maakt op ons een wat mindere indruk.

We kunnen nog geen informatie over het liggeld geven aangezien we hiervoor nog geen rekening hebben ontvangen.

Statistieken:

Vaarkilometers: 82,1 km | Sluizen: 3 | Motoruren: 8 uur

Het naderende onweer was een perfecte gelegenheid om de drone te laten opstijgen. Hierbij was ik helaas wat onoplettend waardoor ik de drone niet vanaf jachthaven De Wiel liet opstijgen, maar – zoals bij het landen bleek – vanaf een privéterrein. De eigenaar was niet echt blij, en terecht. Het liep met een sisser af en de eigenaar aanvaardde mijn excuses.

Dag 9 van de tocht:

We lassen, zoals gepland, een dag in de haven in. Een paar indrukken van jachthaven De Wiel in Heusden:

voor ons heeft de oude haven (onder de witte ophaalbrug doorvaren) meer charme dan de nieuwe haven. Dit heeft er mogelijk mee te maken dat je zo goed als niets ziet wanneer je over de steigers loopt doordat het vrijboord van de enorme jachten hier zo hoog is dat je alleen maar verf, achterstevens of zwemplatforms ziet. Er liggen echt prachtige jachten hier: van klassiek tot heel modern. Maar hoe praktisch ze met een lengte van meer dan 20 m zijn om er lekker mee te varen, kan ik niet beoordelen. Er zijn weinig passantenhavens die geschikt zijn voor jachten van deze grootte. De omgeving van de haven ziet er heel verzorgd uit. Wanneer het weer het toelaat, doen we vandaag een rondje Heusden (mits we een werkende chipkaart krijgen want met de twee eerste chipkaarten kwamen we helaas niet meer terug op de steiger).

Dag 10 van de tocht:

Van jachthaven De Wiel in Heusden naar De Gouden Ham in Maasbommel

We gooien om 8.00 uur de trossen los in jachthaven De Wiel in Heusden. Onze bestemming voor vandaag is De Gouden Ham in Maasbommel, een afstand van

liggen wat verder naar voren omdat we geen stroom nodig hebben. Onze zonnepanelen leveren zelfs bij bewolkt weer voldoende stroom om zelfvoorzienend te zijn. Voor de scheepshond is er niets mooiers: vanaf hier kijken we uit over de Maas en De Gouden Ham. Perfect!

Nadat we hebben aangelegd, halen we onze elektrische scooters tevoorschijn en rijden eenmaal om De Gouden Ham en terug. Dit brengt mooie herinneringen boven.

We maken het ons gemakkelijk op deze ligplaats. We vertrekken vermoedelijk pas dinsdag voor de laatste etappe naar onze thuishaven.

We werpen nog een blik onder de vloerplaten in de bilge en controleren direct een paar zaken: geen motorolie in de bilge, het zeewaterfilter is schoon, ons plastic kommetje onder de pakkingbus van de as is voor twee derde gevuld, wat normaal is bij dit aantal bedrijfsuren. We gieten het mengsel van water en vet in een fles, die we altijd aan boord hebben voor 'afgewerkte bedrijfsmiddelen'. De as krijgt ook weer een omwenteling uit het vetreservoir. Alles weer in orde! Misschien handig om te weten: we legen het plastic



Prinses Máximasluis

38 kilometer met één sluis. Onderweg naar De Gouden Ham was het weer veranderlijk: droog, maar winderig en bewolkt.

We passeren de Prinses Máximasluis in 20 minuten. De aanmelding via de radio (VHF 22) werkt feilloos. We leggen bijna op de dag af (02 07 2015) weer aan op de ligplaats die we nog in 2015 bezochten. Goed om weer hier te zijn.

's Avonds komt de havenmeester langs om het liggeld te innen. In De Gouden Ham bevinden elektra, toiletten en douches zich bij de ligplaatsen aan de steigers. We



De Gouden Ham

kommetje (inhoud: 150 180 ml) telkens na ongeveer 40 tot 50 bedrijfsuren.

Statistieken:

Vaarkilometers: 38,1 km | Sluizen: 1 | Motoruren: 3,7 uur

Dag 11 van de tocht:

We blijven nog een dag in Maasbommel liggen. We hebben het hier heel erg naar onze zin. Een overnachting kost € 12 voor boten tot tien meter en € 17 voor boten vanaf tien meter. Elke avond omstreeks 18.00 uur komt iemand het geld innen. Betaling is alleen mogelijk met bankpas en pincode.

Verderop zijn nog 125 ligplaatsen aan steigers, met elektra en ook douches. Qua prijs is er geen verschil, maar het is er gewoon drukker. Het mooie van deze ligplaats is dat je er direct uitzicht over de Maas en ook over De Gouden Ham zelf hebt. Geweldig!

De wind trekt 's avonds aan en bereikt snelheden van ruim 50 km/h. We hebben de landvasten en stootwilen stevig vastgemaakt, dus we verwachten geen problemen.

Het is de hele dag een komen en gaan van boten. Dat we soms bij het aanleggen of wegvaren helpen, spreekt vanzelf!

Dag 12 van de tocht:

De laatste twee dagen hebben we in Maasbommel doorgebracht aan de natuursteiger in De Gouden Ham. Het aangename weer is voor ons aanleiding om weer verder te gaan. Onze laatste dagetappe is heel ontspannen. Ondanks de sluis bij Grave duurt de tocht van Maasbommel (kilometer 192) tot 't Loo in Linden (kilometer 167) slechts ongeveer 2,5 uur.

We hebben het geluk dat we tegelijk met het binnenschip Tamaris de sluis bij Grave kunnen invaren. Hierdoor kunnen we de sluis, waarvoor we op de

heenweg nog zo'n 1,5 uur nodig hadden, in 18 minuten passeren. Over schuttijden kun je geen voorspellingen doen, dat maakt het voorbeeld Grave nog maar eens duidelijk.

Statistieken:

Vaarkilometers: 28,6 km | Sluizen: 1 | Motoruren: 2,5 uur

Statistieken voor de hele tocht:

Vaarkilometers: 354,80 km

Sluizen: 10

Motoruren: 35,5 uur

Vaartijd: 39 uur en 14 minuten

Meer informatie:

www.ms-vitanova.de/2020/06/30/logbuch-grevelingermeer/

LINSSEN YACHTS IN ZEELAND

U vindt Linssen Yachts ook in Zeeland. Bij Linssen-Salespartner Jonkers Yachts in Ouddorp kunt u terecht voor zowel nieuwe als gebruikte Linssen-jachten.



Jonkers Yachts

Kabbelaarsbank 11
NL-3253 ME Ouddorp
Tel. +31 (0)111 - 67 33 30
info@jonkers.org
www.jonkers.org

Wilt u een Linssen charteren in Zeeland?

Dan kunt u terecht bij Linssen Boating Holidays®-partner Dutch Yacht Rentals in Willemstad voor een luxe vaarvakantie op het water.



Dutch Yacht Rentals

Lantaarndijk 6
NL-4797 SP Willemstad
Tel: +31(0)168 - 22 60 04
info@dutchyachtrentals.nl
www.dutchyachtrentals.nl

UITGEVER / PRODUCTIE

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax. +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Linssen Magazine is het in-house-magazine van Linssen Yachts B.V. en is gericht op het product en op de ontwikkelings-, productie- en sales-infrastructuur van de Limburgse jachtbouwer. Het wordt gratis toegezonden aan Linssen-eigenaren in Europa en relaties van Linssen Yachts en verschijnt in de Nederlandse, Duitse, Engelse en Franse taal.

© COPYRIGHT

Overname van redactionele artikelen, illustraties of fotomateriaal is uitsluitend toegestaan na overleg met de uitgever. De illustraties tonen mogelijk bepaalde functies en uitvoeringselementen die geen onderdeel vormen van de standaarduitrusting. Raadpleeg altijd de uitrustingstabellen en -specificaties voor de actuele gegevens.

De redactie van Linssen Magazine is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de door derden ingezonden artikelen.

De reisberichten zijn in die zin geen door de redactie aanbevolen ondernemingen, doch slechts een objectief bericht van feitelijk gevaren trajecten.

Elke eigenaar/schipper/kapitein is uitsluitend zelf verantwoordelijk voor door hem aangestuurde bestemmingen of gekozen waterwegen, voor de integrale voorbereiding en zijn bemanning. Noch Linssen Yachts B.V., noch haar medewerkers, noch de schrijvers van de artikelen dan wel de redactie van Linssen Magazine zijn in welke vorm dan ook verantwoordelijk voor een gekozen reisdoel.

