



# TOERZEILEN

MAGAZINE VOOR DE TOERZEILERS

44ste jaargang

260

mei 2016







*Jur Pels*

# NAAR KRISTIANSAND MET EEN SMALL SHIP

**Ook met een kleine boot is Noorwegen haalbaar**

*Op 1 juni 2015 vertrokken Margaretha en Jur Pels met sloop Joost vanuit Jachthaven Naarden met hun 24 voet (7,35 m) North Beach Parel. Doel was in tien weken tijd over de Noordzee naar Kristiansand, Noorwegen. En dan via de Zweedse kust, Denemarken en het Noord-Oostzee kanaal weer terug.*

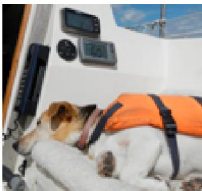




Varen op zee met een kleine boot kan heel goed mits schip en uitrusting daarvoor geschikt zijn. De North Beach 24 is een degelijk gebouwde schip. CE klasse B, dus geschikt voor kustwateren. Het schip is ontworpen om zowel op de Nederlandse binnenwateren als op de Noordzee en Engelse Oostkust goed uit de voeten te kunnen. De vorm van het schip zorgt meer voor een comfortabele zeegang dan voor een maximale snelheid. Voordeel van een klein schip is de handelbaarheid, makkelijk alleen te varen. Voor ons de ideale boot voor vakanties.

### Een zeeman met tijd heeft nooit slecht weer

De uitrusting bestaat sinds dit jaar uit een Garmin 721 plotter die op het luik staat. Vanuit de kuip goed te zien en te bedienen. Op de plotter is ook de AIS informatie zichtbaar. Al enkele jaren hebben we een windvaan stuurinrichting van Mister Vee achter de boot hangen. Als de wind op is en er moet een lang stuk gemotord worden, dan is daarvoor een Autohelm automaat aanwezig. De marifoon is een Shipmate RS8300. De hoorn kan zowel binnen als buiten hangen, zodat als iemand binnen slaapt het geluid van de marifoon geen overlast veroorzaakt.



#### 04-06-2015 Vlieland-Esbjerg

Om 03.30 gaat de wekker, snel eruit, aankleden, de hond nog even op de kant en om 04.15 gooien we los van de steiger in Vlieland. Esbjerg here we come.

Tot de Traffic Separation System (TSS) houden we de motor bij, we willen een snelheid van minimaal 3 knopen over de grond aanhouden. In de TSS is het erg druk en we moeten voor verscheidene schepen onze koers aanpassen om de Closest Point of Approach (CPA) niet te

klein te laten worden. Ons wachtsysteem is inmiddels ingegaan: overdag 4 uur op en af, 's nachts 3 uur. Nadat we de TSS gepasseerd zijn, is er genoeg wind om 4 kn aan te houden op zeil, dus de motor gaat uit. Bij de tweede TSS negeren we de regel dat je haaks moet oversteken. Er is in de verste verte geen scheepvaart te bekennen. Vrij kort na de TSS blijken we recht op een windmolenpark af te koersen. Op de plotter wordt dat pas zichtbaar bij voldoende inzoomen, het zogenaamde Verbraak effect, maar het park is ook zonder kaart onmiskenbaar aanwezig. We moeten overstag om er



niet middendoor te gaan. Inmiddels is het donker en begint de wind ook toe te nemen tot rond de 20 knopen. De zee wordt hobbeliger, er komt af en toe flink buiswater over, het dek en de kuip worden nat en glad en het comfortniveau aan boord daalt een paar punten. Onderwijl stuurt Mister Vee ons perfect en mooi hoog aan de wind de nacht door. De dag verloopt verder zonder problemen en om 23.30 uur maken we de touwtjes

vast aan de kade in Esbjerg. Tijd voor een aankomstborrel om de behouden vaart te vieren en dan lekker de slaapzak in om zonder wekker en wachtrooster te slapen tot je wakker wordt. 190 Nm gevaren in 43,5 uur.

#### 06-06-2015 Esbjerg - Fanø

Esbjerg jachthaven biedt geen enkel sanitair en er zijn ook geen winkels. We besluiten naar Nordby op het eiland Fanø te gaan om te tanken, wat boodschappjes te doen en dan verdere plannen te maken. Een afstand van slechts enkele mijlen.

We zitten in het ondiepe geultje naar de jachthaven van Fanø, waar ook iedere 10 minuten een ferry door komt. Het is laag water, het geultje is nauw en ondiep. Om de ferry-pier te passeren en kiezen we voor de bakboordzijde van de geul. Bij de ferry-pier is de situatie even niet helemaal duidelijk, waar zit nu precies het geultje naar de jachthaven? En dan ... aan de grond, lagerwal precies in de aanloop van de ferry-pier. We proberen een tijdje vol gas door de ondiepte te komen, maar de wind zet ons alleen maar vaster. Ik probeer nog aan de spival buitenboord hangend de boot te krenge om met vol gas net dat beetje speling te krijgen om weg te komen. Helaas, het mag niet baten, we zitten vast als een huis op een wat ongelukkige plaats. Ik drop het anker om bij stijgend water op de plek te blijven en los te komen. Voordelen: tijd voor koffie, iedere 10 minuten nieuw publiek op de ferry met veel belangstelling voor dat rare bootje dat op zo'n vreemde plek voor anker gaat. We hebben het tijdstip in zoverre goed gekozen dat het precies laag water is, over een uurtje hebben we er al weer 20 cm bij en kunnen we denk ik wel verder. We melden onze situatie aan Harbour Control Esbjerg. Die vraagt of we hulp nodig hebben,

maar dat is niet nodig.

Als na een klein uurtje de boot weer gaat bewegen, trekken we het anker in, vol gas en daar gaan we weer. Moeiteloos passeren we de kade van Fanø door het geultje naar de jachthaven. Mooi klein haventje, erg vriendelijke mensen en Fanø is net een soort Vlieland, maar dan met typisch Deense huisjes.

#### 07-06-2015 Fanø

Daar liggen we dan. De gribfiles geven westenwind 5-6 bft, draaiend naar nw-n. Als we van Fanø verder richting Noorwegen willen, moeten we eerst vanuit Esbjerg tussen de platen door in een smal geultje een mijl of 5 naar het westen, dan tussen een windmolenpark en de Horsens Rev met ondiepe zandbanken door richting noord west. Dan 30 Nm noord naar Hvide Sande of gelijk door naar Thyboron 70 nm verder noord. In alle gevallen een harde wind tegen.

### Iedere 10 minuten nieuw publiek op de ferry met veel belangstelling voor dat rare bootje

En laten we eerlijk zijn: ons doel is om zeilend onderweg te zijn en daarvan te genieten. Geen van onze mogelijke bestemmingen is een doel op zich. Kristiansand in Noorwegen zit er vandaag en morgen nog niet in. Voorlopig maar even de tijd nemen om Fanø te verkennen. Hoe was het ook weer: een zeeman met tijd heeft nooit slecht weer.

In de haven zijn we van alle gemakken voorzien. Dankzij de versterkte wifi-antenne met routertje ontvangen we de haven-wifi op volle sterkte en hebben we ons eigen netwerkje aan boord. De weerberichten geven aan dat we ook morgen niet voor ons plezier zullen vertrekken, wellicht wordt dinsdag een mogelijkheid om naar Hvide Sande, Thyboron of misschien zelfs Kristiansand



te zeilen. We plannen van dag tot dag en volgen de weerberichten nauwgezet.

Bij het afrekenen van het havengeld komt het gesprek op onze plannen en direct bemoeien enkele locals zich ermee. Waar je niet langs moet en waar wel. Waar je flinke grondzeëen kunt verwachten, golven tot wel 12 meter wordt er gezegd. Of dat geldt voor de wind van morgen of voor nog slechtere omstandigheden is niet helemaal duidelijk. Uiteindelijk passen we onze route wel aan en gaan nu door het Ringkobing Dyp, tussen de banken van het Horsens Rev door.

#### 10-6-2015 Hvide Sande Havn

Het waait amper en op de motor varen we door het geultje van Fanø naar Esbjerg en dan door naar buiten. De adviezen van de locals volgend gaan we tussen de platen door via het Ringkobing dyp en komen dan op het diepere water. Zeil gezet, het waait intussen een beetje en dan blijkt dat we met de niet al te harde nnw wind, op een knobbelig zeetje maar net iets beter koersen dan de 270 graden, bijna pal west dus. De snelheid houdt ook niet over. Als we een paar mijl uit de kust zijn, gaan we overstag. De hoek van onze track die op de plotter verschijnt, is niet hoopgevend. Het is duidelijk dat je ruim tijd nodig hebt, als je met ons schip tegen de wind in wilt. Rond een uur of acht 's avonds willen we weer overstag en dan gaat de keerfok niet mee, het karretje blijft hangen. Een snelle inspectie leert dat er een boutje afgebroken is. Voor reparatie moet de rail los en dat is aan

de wal al een hele klus, dus op zee geen optie. De fok maar weggerold. Dat is niet erg best voor de voortgang. Ik kijk op de plotter en zie dat we op de huidige koers recht op Hvide Sande af gaan. Een rekensom leert dat we voor Thyboron nog wel 20 uur moeten rekenen en dat Hvide Sande in ca. 4 uur aan te lopen is. We gaan dus naar Hvide Sande. Als we daar aankomen is het middernacht.

Hvide Sande Havn, een echte vissershaven, blijkt twee piertjes voor achten te hebben, waar in totaal wel acht boten aan kunnen liggen. Het sanitair is een aardig eind lopen, maar verder zijn er onverwacht veel winkels, cafeetjes en vistentjes. Hvide Sande ligt tussen de zee en een groot binnenmeer met veel campings. Zoiets als Lauwersoog maar dan anders, Deens. Aan ons piertje liggen nog een Fransman die solo zeilt en



twee Duitse boten. We zijn allen op weg naar Thyboron om daarna naar Noorwegen te gaan. En wachten op de goede wind.

#### 11/12-06-2015 Kristiansand

Woensdagavond wordt duidelijk dat donderdag goede wind te verwachten is, dus GAAN. Ook de andere boten denken er zo over, we varen vrijwel tegelijk de haven uit. Er staat een stevige nw wind, waardoor onze noordelijke koers net niet bezeild is. We maken daarom eerst een flinke slag van de kust af. Het water wordt rustiger en we hebben de ruimte om aan de wind naar het noorden te zeilen. Gezien het knobbelige zeetje, de lopende ebstream en de zeileigenschappen van onze North Beach met volle vakantiepakking, laten we het motortje een beetje steun geven om de gang er in te houden. Zo maken we een lange slag richting Thyboron. 20 mijl voor Thyboron bestuderen we de grib nog een keer en besluiten er 90 mijl aan te plakken en door te gaan naar Kristiansand. Nog een nacht en een dag door. De wind doet het goed, de richting is ok en Mister Vee stuurt de hele weg.

Zo gaan we een prachtige heldere nacht in. De maansopgang is sprookjesachtig en tot slot duiken er ineens ook nog dolfijnen naast de boot op. En dan doemt daar de kust van Noorwegen aan de horizon op. Heel gaaf om dankzij deze twee dagen gunstige wind helemaal in Kristiansand aan te komen. We hebben Noorwegen gehaald. Om 16.00 uur op vrijdag 12 juni lopen we aan en kiezen een ligplaats voor de nacht.

#### 13-06-2015 Stokken Sud

Kristiansand gjestehavn blijkt ongezeilig, dus ons idee is, zo snel mogelijk verder. We moeten wel eerst wat inkopen doen. Op de terugweg komen we langs een winkel waar buiten een

bordje hangt met 'all creditcards accepted, Euro, Dkr, Skr accepted'. Even naar binnen om te vragen wat de wisselkoers is. De man van de winkel weet niet alleen de wisselkoers, hij blijkt stadsgids te zijn en vertelt honderduit over Kristiansand. Onder andere dat Christian, de stichter van de stad, in 1641 al een stadsontwerp liet maken met een vierkant stratenpatroon. Als eerste stad ter wereld, dus niet New York, voegt hij er fijntjes aan toe. Door zijn enthousiaste verhalen krijgen we een mooi beeld van Kristiansand en de Noren. Hij raadt ons een prachtige route door de fjorden aan, binnendoor via Blindleia naar Lindesen. Als Margaretha er 's middags nog even langs gaat, zegt hij: "Ik hoopte al dat jullie zouden komen, want ik heb een kaartje gevonden van die mooie route". Is dat aardig of niet?

De tocht langs allemaal prachtige rots-eilanden voert naar Stokken Sud. Onze aanlegplek blijkt sprookjesachtig mooi, even afgezien van de andere dertig boten die er al liggen. Maar zelfs dan nog erg mooi.

#### 14-06-2015

Tegen de avond vertrekken de meeste boten, ze moeten morgen weer werken. We blijven met nog een paar boten achter op deze prachtige plek. Van hier uit maken we plannen voor onze verdere tocht langs de Noorse zuidkust, de Zweedse westkust en dan via Denemarken, het Noord-Oostzeekanaal naar de Duitse Waddeneilanden. 🌐







## Al doende leert men Van Kristiansand terug naar huis

Jur Pels

*Het tweede deel van de reis van Margaretha en Jur Pels en sloopshond Joost in hun 7,35 meter lange Parel voert langs de Noorse zuidkust en de Zweedse westkust richting thuishaven.*

Vanaf half juni trekken we van dag tot dag langs de Noorse zuidkust. Overal staan van die prachtige Noorse, strak witgeschilderde vakantiehuysjes. We nemen tenminste aan dat het vakantiehuysjes zijn, op zo'n klein eilandje kun je niet permanent wonen denken we.

*Alleen blijkt Joost dit soort biotopen niet als geschikte uitlaatplaats te beschouwen*

Achter het eiland Kraksoya, met een middellijn van ca. 1 kilometer leggen we aan. Hier alleen natuur, vogels. Ik vaar met de rubberboot en een paravaan erachter een rondje om het eiland. In de vorige haven had ik gehoord dat het te vroeg is voor makreel, kabeljauw zou wel kunnen. En ja, bijna bij ons plekje beet, een vette kabeljauw. Van Kraksoya volgen we nog enkele mijlen de binnendoor route en komen zo in Lillesand, een schilderachtig provinciestadje aan het water met een ruim opgezette Gjestehavn. We besluiten snel boodschappen te doen en het plaatsje te bekijken. Daarna zoeken we een mooie Naturhavn.



Doorgang naar zee, de bakens wijzen ons de weg naar zee - richting Zweden

Hoewel de weerberichten de hele dag regen voorspellen, vertrekken we toch. Skipholmen, een naturhavn bij Risør op 42 nM, is ons doel. De haven blijkt niet geschikt, dus we gaan door naar Risør. Er is plaats genoeg, maar we liggen erg onrustig. We besluiten verder de haven in te gaan en vinden een prachtige plek, naast een historisch schip met alle faciliteiten in de buurt.

Omdat de wind uit de goede hoek komt, zoeken we een bestemming op korte afstand die ons verder naar het noorden brengt. Het wordt het eilandje Jomfruland, op 15 nM met een mooi klein haventje. Een aangename overtocht op de motor, met af en toe fok en kluiver erbij, brengt ons daar. Een kwartier na aankomst gaat het stortregenen. We willen onze laatste dag in Noorwegen markeren met een restaurantbezoek, maar de enige eetgelegenheden op het eiland blijkt nog gesloten. Dan maar zelf koken.

### Noordelijkste punt

Na het bereiken van het noordelijkste punt van onze reis, 58 53,354 Noorderbreedte en 009 37,301 Oosterlengte,

zetten we op 19 juni koers naar de Koster-eilanden in Zweden. Het is bezield, de wind neemt soms toe tot wel 17 knopen. Ons Parelkje steigert als een paard, maar loopt met 4 knopen aan de wind mooi op ons doel af. Later zakt de wind wat weg. Als de snelheid onder de 2 knopen dreigt te komen, gaat de motor bij. Zo lopen we rond 16.00 uur de Koster eilanden aan, een natuurreservaat. Op bijna 850 kilometer van Driebergen het verste punt van onze reis. We blijken niet de enige in de gjestehavn van Koster-Nord. Op de gastensteiger ligt het drie rijen dik met voornamelijk Noorse boten. Op advies van onze Zweedse burens maken we 's avonds een rondwandeling over het eiland. Na terugkomst nodigen ze ons uit op hun boot en met kaarten en gidsen erbij vertellen ze ons wat de allermooiste aanlegplaatsen zijn vanaf hier tot Göteborg.



Blindleya, de route tussen de vaste wal en de vele eilandjes door is prachtig

We hebben eigenlijk een tocht van 8,5 nM gepland, maar de wind is perfect en het bootje loopt zo lekker dat we besluiten naar Stromsund te gaan, 10 nM verderop. Een aantal ruige rotseilandjes met daartussen meerdere aanlegplaatsen. Wij vinden een plek in een kloof tussen rotsen van wel 20 meter hoog. Alleen blijkt Joost dit soort biotopen niet als geschikte uitlaatplaats te beschouwen. Ze snuffelt overal als

een bezetene aan de ruige rotsen, op zoek naar een gewoon graslandje. De tocht naar Gullholmen gaat over een onrustig zeetje. Hoewel er niet zo veel wind is, staat er wel een goede deining, een combinatie die de vaart er een beetje uithaalt. In Gullholmen, een soort Marken op zijn Zweeds, liggen de boten met de neus naar de steiger en achter staat een lijn uit. Een achteranker, denk ik. We brengen ons hekancker in stelling en laten het op het juiste moment vallen. Tot onze verbazing horen we overal roepen "No anchor, no anchor!" Hoe kan dat nou, iedereen ligt hier toch met een hekancker? Eenmaal bij de steiger blijkt dat er vanaf daar lijnen naar achteren lopen met anker en al. Deze kenden we nog niet. Even ons eigen hekancker eruit trekken, maar dat blijkt muurvast te zitten. Haakt ie toevallig achter een kabel onder water? Duiken gaat niet,



Gullholmen, doet sterk aan Marken denken

het is hier zeven meter diep, bedenken ik. Dus als een dolle trekken en plotseling duikel ik achterover in de kuip met het anker. Even later liggen we perfect afgemeerd aan de steiger, precies zoals het hoort.

Onze watertank blijkt lek. We besluiten naar Göteborg te varen voor een nieuwe waterzak. Met weinig wind en af en toe pikzwarte luchten en een stevige bui, meren we rond 18.00 uur

af op het eilandje Riso. Morgenvroeg gaan we naar de watersportzaak. De waterzak is snel gevonden en nu op naar hartje Göteborg. Hier liggen we op hemelsbreed nog geen tweehonderd meter van de Volvo Ocean Race vloot. Helaas aan de overzijde van de Göta rivier, er heen lopen gaat niet.

### Vlaggen

We staan bijtijds op, halen een jerrycan diesel en dan goodbye Göteborg. De wind is pal west, zodat we het eerste stuk de fjord uit moeten motoren. Dan kunnen we afvallen en kan het zeil omhoog. Richting Marstrand, 22 nM noordelijk. Om ons heen allemaal rotseilanden met huisjes, en overal vlaggen. Het valt op dat het in Scandinavië heel gebruikelijk is om een vlaggenmast met de nationale vlag in je tuin te hebben.

Marstrand is een havenplaats met een rijke historie. De gastenhaven waarin



Tistlarna, een voormalige loodspost

wij terecht komen is redelijk nieuw en goed geoutilleerd. Bij een bezoek aan het dorpskerkje worden we uitgenodigd voor de muziekkuitvoering van die avond. Het duo Erik en Anna spelen en zingen volksmuziek. Dat we nu juist hier terecht zijn gekomen, hartstikke leuk. Terug bij de boot giert een harde westenwind door de masten, ook hebben we binnenlopende deining. Wat

zijn we blij dat we gewoon in een haven liggen te schommelen.

We denken een mooie 'naturhamn' gevonden te hebben op een kleine 5 mijl van Marstrand. De baai van Klaveron zou perfecte beschutting moeten bieden, maar de wind komt wat meer uit het zuidwesten dan verwacht. Er staat er behoorlijk wat deining. Lastig om dan dicht bij de rotsen te komen als je niet precies weet hoe diep het is. Het lukt ons een lijn aan de rots te krijgen en gooien het achteranker uit. Bij de derde poging zit ie uiteindelijk stevig vast. Toch dreigen we al deinend erg dicht bij de rots te komen, dus brengen we een tweede lijn aan en zetten de lijn van het achteranker over de boeg. Zo ligt de boeg min of meer gefixeerd op enkele meters van de wal. Al doende leren we. Ondanks alles is de nacht nogal onrustig. Om te voorkomen dat we op de rotsen gezet worden, besluiten we om bij toerbeurt



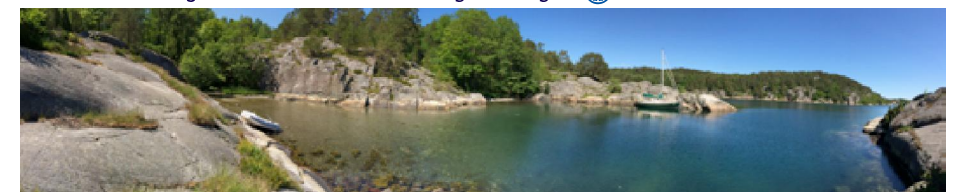
Een goeie wind mag je niet laten lopen ook al regent het

de situatie in ogenschouw te nemen en pas te gaan slapen als de wind voldoende afgenomen is. Het wordt half vier.'s Morgens is alles rustig en met een loopplankje kan Joost naar de kant. De weerberichten voor het weekend voorspellen behalve weinig wind uit het zuiden, ook regen. We zoeken een haventje met enige voorzieningen op. Onze keus valt op Styrsö Sandvik Hamn,

een eiland vlak onder Göteborg, op zo'n 17 nM varen. Met een voor de windse koers en het zonnetje erbij, is het weer een fantastische zeildag. Onze volgende bestemming is Yttre Tistlarna, op 7 nM varen van Styrsö. De voormalige loodspost met een vuurtorentje is een echte aanrader. De oude gebouwtjes zijn nu in gebruik als vakantiewoning. Je vraagt je wel af wat je hier in vredesnaam moet doen als je er drie weken op vakantie bent.

### Geklapper tegen het want

Half vijf 's nachts, Margaretha is wakker geworden van het geklapper van de vlaggetjes tegen het want, de wind waait nu uit het westen. Ze ziet dat we wat verschoven zijn en hoort af en toe een bonkend geluid. Ik ga naar buiten: we zijn iets opzij gezet en liggen erg dicht bij de kant. Ik trek aan het achteranker, het krabt. Een kwestie van tijd of we liggen tegen de rotsen. Snel inpakken en korte tijd later varen we weg. Het is een beetje frisjes, jas en muts zijn nodig. De windrichting is goed, zodat we vandaag vooral op zeil kunnen varen. Mr V stuurt, tussendoor soep en een gebakken eitje en zo komen we 34 nM verder in Varberg aan. Varberg is een oud stadje met een groot kasteel dat uit 1300 stamt. Uiteraard gaan we het moois uitgebreid bekijken. Op de blog van North Beach 24 Windroos zien we dat zij in Helsingör zijn en naar de Zweedse scheren willen. Onze koersen kruisen. Ook blijken we voor morgen dezelfde bestemming te hebben: Falkenberg.



Kraksöya, ons privé-baaitje tussen de rotsen

Om de haven uit te komen, moeten we enkele mijlen vrijwel recht tegen 15 knopen westenwind in. We stuiten naar buiten. Eenmaal op open water kan het zeil gezet worden, toch is het net niet bezeild. We zetten we de motor bij tot de route iets ruimt. Dan voelt Parel zich helemaal in haar element, met 5 en af en toe 6 knopen gaan we op Falkenberg af. In de haven kunnen de twee North Beaches helaas niet naast elkaar liggen. We hebben natuurlijk wel wat uit te wisselen, dus eerst borrelen bij ons en daarna eten bij de Windroos.

We beginnen de dag op ons gemak en gooien om 9.30 uur los. Eenmaal op open water kan het zeil omhoog en blijkt Hallands Vaderö met een bakstagwindje 12-16 Kn te bezeilen. Pure luxe. En zo naderen we rond een uur of twee onze bestemming. Hallands Vaderö is een rotsige eilandengroep vlak voor de Zweedse kust. Een schitterend natuurgebied met ankerplaatsen en een klein steigertje. Als we de hoek om komen bij onze beoogde plek schrikken we, we tellen wel zes à zeven masten. Tot onze verbazing blijkt geen enkele boot aan het steigertje te liggen. Nou wij wel, met onze beperkte diepgang. Wind uit het zuiden

De volgende dag is er overdag geen wind voorspeld, maar 's avonds gaat het uit het zuiden waaien. Dan moet je hier niet wezen, dus gaan we morgen ergens anders heen. Voorlopig blijft de wind zuid, we besluiten daarom richting Denemarken te koersen. Zien wat dat ons gaat brengen. 🌊

Tot onze verbazing blijkt geen enkele boot aan het steigertje te liggen