



Retourtje Rügen, heen over Duitse wateren met de Lemmeraak Strinda, deel 1

Frans van Geer.

TEKST EN FOTO'S CISKA EN FRANS VAN GEER

Het plan is om in een periode van acht weken het eiland Rügen aan de Duitse Oostzeekust te verkennen en mogelijk Kopenhagen aan te doen. Vanuit thuishaven Woudsend denken we een eind te kunnen komen door vooral de eerste weken stevig door te halen; juni en juli 2007 op vakantie door weer en wind.

Terschelling ligt op bezielbare koers; de noordelijke wind is aanvankelijk zwak. We beginnen onze tocht tot Hindeloopen op de motor. In de loop van de dag wakkert de wind aan tot NO 5. De dag die zo rustig begon wordt er een van samen stevig aanpoten. Ook de volgende dag moeten de handen fors uit de mouwen gestoken om met NO 3 op te kruisen naar Ameland. De verwachting dat de wind in de loop van de dag zal draaien is een slechte pleister op de wonde.

Enthousiast verlaten we de haven op zeil om verder te kruisen, maar als de wind steeds verder gaat liggen, raken wij in een snel opkomende dichte mist onze oriëntatie volledig kwijt. Op de motor en met hulp van GPS zoeken we een boeienlijn terug, zeilen dan nog een uurtje en lopen tenslotte vast op de slikplaten van het Hoornhuzerwad. Het marifoon weerbericht van de vuurtoren van Schier, kanaal 5, voorspelt ons in de avonduren onweer en hagel. Zompdend in de modder moeten de twee ankers bij laagwater worden uitgelegd. In het avondlicht zien we rond ons schip lepelaars, kluten en menig wulp in ondiep water rondscharrelen. Als het schip weer drijft, gaan we anker op. Deels op zeil, deels op de motor komen we na vijf uur varen in Borkum aan. Pas vier dagen van huis en al op het Duitse wad.



Ciska van Geer.

Reisverslag

Borkum - Cuxhafen

Op de wal lezen we een weerbericht van windgru. De wind zal nog wel even uit N-NO richting blijven waaien, maar dat staat ons plan om een paar eilandjes verder oostwaarts te komen niet in de weg. Voor het gemak en om onze spieren te sparen varen we op de motor en maken er een sport van om zoveel mogelijk wantien op een tij te halen. De prikkenroutes volgen we niet, er is water genoeg en na zes uur en een kwartier varen zijn we op Langeoog. Ook de tocht naar Wangeroog doen we op de motor. Dit keer nemen we minder risico om op het wad te moeten overnachten. Het is $3\frac{1}{2}$ uur varen. Het zout dat na het opdrogen van veel buiswater op het lakwerk is achtergebleven, schreeuwt om regen. In zuidelijke richting kleurt de avondlucht paars. Van een afstand kunnen we het noodweer over de Noord Duitse kust zien trekken. Bliksem-schichten schieten door de lucht. De donder horen we pas veel later. Op het eiland valt geen drup. Jammer. De volgende dag is er geen zuchtje wind, ook geen stormwaarschuwing. Het is een mooie dag om op zee te gaan en ons gevoel wordt terloops door de havenmeester bevestigd. Het sterkt ons. We besluiten de kans op onweer later in de middag mee te nemen en slaan aan het rekenen. Hoogwater Cuxhafen is om 21.10. In de vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee, geschreven door Rene Vleut (ISBN 906410 393 3/NUR 484 uitgave 2006) lezen we dat de vloedstroom bij de uiterton van de Elbe dan dus begint om 15.50. Het begin van de ebstroom bij Cux kan omstreeks 22.40 verwacht worden. Het is drie uur varen van de uiterton Harle naar de FL 3, een ton in de vaargeul van de Elbe. En dus sukkelen we om 13.00 uur met de ebstroom mee het zee-gat uit. Met een snelheid van rond de 5 knopen

Cuxhafen, haven aan een drukke vaarroute.



We kijken met ontzag naar de grote scheepvaart.

doen we het rustig aan. Na bijna $4\frac{1}{2}$ uur motordreun bereiken we de VT3, de ingang van de Elbe. De rust keert weer als we $2\frac{1}{2}$ uur op de zeilen varen, maar erg hard gaat het niet. De motor bij is een must. Om even voor zessen vinden we een plekje in de haven van Cuxhafen. De planning klopte aardig. Het is warm, zo'n 31° C.

Noord-Oostzee kanaal

De vloedstroom neemt ons mee, door naar Brunsbittel. We zien de verwachte aankomsttijd op de GPS en passen het toerental van de motor eenvoudig aan. Met een absolute snelheid van dik 6 knopen is het $2\frac{1}{2}$ uur varen en we zorgen er wel voor dat we nog voor de kentering bij de sluis zijn. Een uur later springt het licht op wit en mogen we binnenvaren. Vol goede moed beginnen we aan onze tocht door het kanaal. In de hitte is het met waterzeil boven de kuip ter bescher-

ming tegen het directe zonlicht best uit te houden. We kijken met ontzag naar de grote scheepvaart, het glooiend landschap en bruggen; zo groots. Er zijn nogal wat nationaliteiten op het water en ook vlaggen die we niet thuis kunnen brengen. Nergens hoeven we voor drie dubbel rood licht te wachten. De grote scheepvaart treft het minder. Het is druk. Op een bochtig of smal traject in het kanaal staan lange rijen grote dukdalven. Bij opstoppingen van de grote scheepvaart kan de kleine scheepvaart "op een vluchstrook" verder. Op het fietspad langs het kanaal zwoegen mensen in de hitte voort. Hun tempo ligt hoger dan het onze, maar ze stoppen af en toe om bij te tanken. We genieten enorm van een nieuwe luxe: een koelkast aan boord. Met de heersende hitte is een ijskoud sapje niet te versmaden. Rond de avondspits passeren we Rendsburg. De hangpont onder de brug laveert behen-

De hangpont onder de brug.



dig tussen de file van de scheepvaart heen en weer. We kunnen onze oren bijna niet geloven, maar als wij passeren schalt vanuit het café onder de brug toch echt en luid het Wilhelmus over het water. Kort na de brug kruisen twee varende pontjes onze vaarroute. We komen ogen en oren te kort. Het is opletten geblazen en dat valt na 7 uur en 3 kwartier met een constante snelheid van ruim 6 knopen op de motor varen niet mee; hoogste tijd om een rustig plekje op te zoeken. Voor anker tussen gele boeien in een meertje aan de zuidzijde van het kanaal is de stilte verademend. Het fluiten van de vogels klinkt als muziek in onze oren. De zuiging van die grote passerende dames valt mee. Op het kanaal gaat het grote scheepvaartverkeer tot diep in de nacht door. Op de eerste niet door het tij gedreven ochtend wordt onze rust verstoord door een passerend meetschip. Men roept ons toe dat we anker op moeten. Zonder verdere uitleg varen de mannen door. We geven gehoor aan de oproep en een uur later liggen wij voor de sluis. Gelegenheid om aan te leggen is er niet, dus volgt weer een uur verplicht dobberen. Tijdens het sluisen betalen we voor de doorvaart van het Noord-Oostzee kanaal; anoniem en per meter. Een dieselstop direct links na de sluis is tevergeefs. Onze Sejlrens gids <http://www.sejlerens.com> heeft ons op het verkeerde been gezet. We besluiten door te varen naar Laboe en vinden een plek in de oude haven naast een aantal historische schepen, vlak bij het strand en ook vlak bij de supermarkt.

Fehmarn

In dit centrum voor watersport krijgt ons schip best veel bekijks. Een avondwandeling over de boulevard langs het strand in noordelijke richting is een uitkomst. Kitesurfers schieten over het water. Tot ver uit de kust staat het water kniehoog. De volgende dag gaan we vol goede verwachtingen weer zeilend de zee op tot de wind wegvalt en een patrouillevaartuig ons tegemoet komt. We krijgen de boodschap dat het militaire oefenterrein tijdelijk fors is vergroot, waardoor we pas na ruim negen uur varen aanleggen in Heiligenhafen. Geluiden op de achtergrond doen denken aan oorlogsgeweld en dat is niet fijn. Gelukkig houdt men zich hier aan vaste werktijden: om 20.00 uur horen we de laatste beschieting. Diesel tanken kan volgens afspraak om 9 uur in de morgen. Met volle tank en een vuile kuip door geknoei vertrekken richting Ort, maar als de wind draait heroverwegen we ons reisdoel. We kruisen tot voorbij de brug en pakken dan de stroom mee in de richting van Burgstaaken. De geul naar de oude handels- en visserijhaven voert langs drie hoge flats en een onderzeëer op het droge. Even voorbij de visafslag meren we af aan

een ruwe kade naast een graan overslagplaats. De havenmeester verwelkomt ons persoonlijk en geeft ons een sleutel van het publieke toiletgebouw. De hoge graansilo is in gebruik als klimmuur. Nog dezelfde dag verkennen we de omgeving op onze vouw fietsjes. De VVV ligt ver uit de route. De oude St Nikolai-kerk, hoog op een heuvel in Burg kun je niet missen. Terug aan boord trekt de wind aan. Regenachtige momenten zijn goed om kaarten en boeken te bekijken, afstanden in te schatten en plannen te bedenken. In droge perioden hangt de was aan de lijn. We maken nog een fietstocht langs andere havens op het eiland Fehmarn. Het fietsen door glooiend landschap met grote korenvelden voelt rijk.

Mecklenburger Bocht

Drie druilerige dagen lang is het geen aanlokkelijk weer om te varen, maar dan kunnen we toch het ruime sop weer kiezen. Het zicht is goed. De sleutel laten we op advies van de havenmeester in de gleuf van het wrakkige elektra kastje glijden. Dat komt wel goed. In onze GPS staan waypoints op een koers naar Kühlungsborn, de overzijde van de plas water van de Mecklenburger Bocht. Vol tuig worden we gevolgd door de Kustwacht: een paspoortcontrole midden op zee. De vraag, of we meer dan 40.000 euro aan boord hebben, kunnen we met volmondig nee beantwoorden. Vandaag niet. Tot vlak voor de kust blijft onze overtocht rustig. Radio Lübeck meldt zich: een extra stormwaarschuwing, onweer in de lucht. We strijken het zeil en willen de haven binnenlopen, maar dat gaat niet. Bliksemschichten brengen licht in de duisternis, de wind wakkerert aan en de regen stort met bakken tegelijk uit de hemel. We zien geen hand voor ogen. De



Vol tuig worden we gevolgd door de Kustwacht, voor een paspoortcontrole midden op zee.



onweerbui trekt recht over ons heen en wij zoeken beschutting in ons stalen schip. De bui is kort maar krachtig. Als we in de haven aanleggen begint de zon al weer te schijnen. Met een tevreden gevoel - toch in slechts ruim vijf uur over en ook nog eens op zeil - mengen we ons in de parade op de boulevard. Terug wandelen we door het bos en zien reeën. Ons eten halen we van kant-en-klaar van wal aan boord, voor een sorbet belanden we op een terras met uitzicht op zonsondergang boven de Oostzee. De volgende



En dan volgt een schitterende zonsondergang.

Reisverslag



Als mooie troost krijgen we een volledige dubbele regenboog cadeau.

ochtend om half 12 verlaten we de luxe haven van Kühlungsborn voor weer een tocht naar het onbekende. Met een slakkengang kachelen we oostwaarts en 4¹/₂ uur later leggen we aan in de oude haven van Warnemünde, met goed zicht op in- en uitgaande scheepvaart en een grote marina. De jeugd van de watersportvereniging oefent in gevaarlijk vaarwater. Onze fietstocht naar de industriestad Rostock in het achterland valt letterlijk en figuurlijk in het water: zonder kaart op weg, de route niet goed aangegeven, de afstand onderschat. Nat geregend en met lekke band lopen we terug. Als mooie troost krijgen we een volledige dubbele regenboog cadeau.

Naar Rügen

“Darßer Ort ist gesperrt.” Tot een volgende haven is het op een sukkelgangetje 10 uur een deels langs de kustlijn varen. Ruim tijd dus om een

fietsband te plakken. Voor het oppompen zijn we afhankelijk van de vriendelijke havenmeester van Barhöft, die ons prompt een tweedehands fietspomp cadeau doet. Fietsen door Noord-Duitslands glooiend landschap is afwisselend:

autowegen, betonpaden, zandwegen, bospaden en vooral eindeloze korenvelden, Uitzichtorens rijzen tot hoog boven de velden. Het vermoeden dat dit wildobservatieposten zijn blijkt in de loop van de dag wat te rooskleurig gedacht. Het is de schipper van de *Keja*, die ons wel even uit de droom zal helpen. Onze gids voor een middag is sportvisser in hart en nieren. Hij vertelt over de ontstaansgeschiedenis van het eiland Bock - nu een ongerept stuk natuur - over de grenscontrolepost van voor de Wende, over de jacht en de natuurlijke ontwikkelingen. We zien een zeearend op een zandbank, vangen een glimp op van een zwijn op het eiland en horen dat het pleit tegen de verzanding van de binnenwateren van Rügen nog niet is beslecht. Rügen is bereikt. *(Wordt vervolgd)*



De jeugd van de watersportvereniging oefent in gevaarlijk vaarwater.

