

AL jarenlang hadden wij erover gepraat dat onze Lucie, een stalen botter van elf bij vier meter, ook eens een tocht naar de Oostzee zou moeten maken, hetgeen met zich meebracht dat alles wat over dergelijke reizen in de Waterkampioen werd geschreven, met de grootste aandacht werd bestudeerd. In de regel blijken zulke verhalen hun nut te hebben. Nu dan eindelijk de tocht is volbracht, willen wij op onze beurt iets van onze ervaringen vertellen in de hoop dat andere liefhebbers er iets van kunnen opsteken. Bepaald belangrijke wenken of opzienbarende onthullingen mag men niet verwachten, al ware het slechts omdat al het onontbeerlijke, en veel meer dan dat, is te vinden in de routebeschrijving van de ANWB, die ook ons op de vierweekse tocht Rotterdam-Denemarken-Rotterdam van veel nut is geweest.

Het buitenlandse gedeelte ving aan op woensdagochtend 23 juni te Delfzijl, vanwaar we met bestemming Norderney vertrokken. Dit eiland hadden wij reeds eerder aangedaan en wij troffen de haven als vroeger, dat wil zeggen geen overmaat aan comfort, doch in de buurt van het gebouwtje der zeilersclub een redelijke ligplaats. De dag daarop werd vroeg afgevaren om bij laag water in

de haven van Langeoog op het volgende tij te wachten. Langeoog is een bijzonder eiland, omdat er praktisch geen auto's zijn te vinden. Het veer vervoert geen auto's. Toch is er aan badgasten geen gebrek, evenmin als aan paarden. Jachten vinden er een geschikte gelegenheid om aan te leggen. De verbinding met de badplaats wordt verzorgd door net zo'n dieseltreintje als op Borkum. In de haven had onze stuurman van een schipper nauwkeurige instructies gekregen over het passeren van enkele vaarwaters, alsmede welgemeende waarschuwingen omtrent het precies volgen van de bakens.

Bij het uitvaren zagen wij juist hoe een grote veerboot de waarde van dergelijke lessen scheen te willen aantonen: hij was muurvast gelopen. Op de Lucie deden wij meewarig en meerderwaardig: wij zouden wel wijzer zijn! Zonder tegenslag arriveerden wij tegen de avond in de haven van Harlesiel. Dit is tevens eindpunt van een spoorlijn, waarover enkele malen per dag een hevig fluitende lokomotief met aanhang davert om passagiers van de veerboot aan- en af te voeren. In het haventje achter de sluis zagen wij de oude Huizer botter Dolfijn, die er evenwel niet dol fijn meer uitzag... Ook hier was een ligplaats bij een gemeerd schip te vinden. De douane, die ons in Nor-

derney links had laten liggen, kwam nu een kijkje nemen.

De vrijdag zou het naar Cuxhaven gaan. Nu werd voor de Lucie alles nieuw. De geul voor de haven van Harlesiel is zeer smal en doordat wij voor de brede veerboot achter ons iets te ver uitweken, kwamen we al spoedig vast te zitten, maar het wassende water deed spoedig meer dan vaarbomen en wat dan ook vermochten. Alles scheen nu verder subliem te gaan, er werd in het begin volijverig gelood, maar overal scheen water genoeg te zijn. Bij Minseneroog kwam een smalle geul, waar het oppassen was geblazen, maar de Lucie zeilde zo heerlijk en loden scheen niet meer nodig. Waarom niet dat lastige bochtje afsnijden, dacht de stuurman, die toch al zeven broertjes dood heeft aan de motor. Opeens deed het roer wat vreemd, de stuurman werd bleek, de Lucie zeilde niet meer. Het was eb...

De botter spartelde dapper tegen. Nu werd gauw de motor aangezet, en draaien, draaien! Maar de Lucie lag vast. Er was geen ontkomen aan. Overigens was het een heerlijke dag. Zonnig weer, veel mooier dan de weerberichten en de waarschuwingen voor sterke wind hadden doen verwachten. Toen wij droog kwamen, bleek dat de stuurman juist het hoogste stukje van de plaat had uitge-



zocht. Deze was overigens keurig op de zeekaart te vinden. Er was ruimschoots tijd voor allerlei karweitjes en eerlijk gezegd vond niemand aan boord het een onprettige belevenis, maar het kostte een dag. . . . Anderhalf uur voor hoogwater dreef de Lucie weer, eerst in het kommetje, dat zij al spartelend zelf had uitgebaggerd, doch later over de plaat. In de kleine haven Hornumersiel werd overnacht.

Aanvankelijk was het plan geweest door het Weser-Elbekanaal te varen. Nu bestond echter de kans door buitenom te gaan de verloren uren op de plaat in te halen. Wij wisten wel niet hoe de Lucie zich op zee zou houden en nog altijd blies de wind stukken harder dan wij nodig hadden. De zee zag er die zaterdagochtend niet vriendelijk uit. Onze Albin deed wat eigenaardig, dat wil zeggen hij liep keurig, maar had moeite met het koelwater, blijkbaar door een verstopping, die werd weggewerkt. Het grootzeil werd gehesen, de Lucie liep zo goed als we maar wensten en met het oog op de ervaringen van de vorige dag werd afgezien van de tocht door de bochtige Mellem Slauch. Zo besloten wij, gezien het gedrag van de Lucie in het woelige water, buitenom te gaan. Het was voor ons eigenlijk een openbaring te zien

Links: één der bruggen over het Kieler kanaal, dat toegang geeft tot de Oostzee. Het kanaal loopt door een aantrekkelijk landschap met veel afwisseling.

Rechts: de botter Lucie onder zeil op het IJsselmeer.



Met de botter Lucie naar de Oostzee

wat het schip op de nu vrij hoge Noordzeegolven deed. Aan de wind zeilen ging veel gemakkelijker dan koffie zetten.

Bij lichtschip Elbe I werd gewend en nu ging het plat voor de wind de Elbe op met de fok als enig zeil. Omstreeks acht uur kwamen wij bij Cuxhaven, waar de jachthavenmeester juist aan het zeilen was en ons voorging naar boei 15, die tot ligplaats moest dienen. Een douanebeambte blaakte zo van dienstijver dat hij niet kon wachten tot de loopplank behoorlijk in het deinende water was uitgelegd. Hij stapte op, te vroeg, en viel prompt in het water. Eerst kwam zijn pet boven, daarna hijzelf, er gebeurde nog zo het een en ander, dat naar ons later bleek een intense vreugde op andere jachten heeft veroorzaakt, maar op de *Lucie* was het anders. De andere beambte, die droog was gebleven, doch wiens lust om aan boord te komen allerminst was, ondervroeg ons zeer scherp, dat begrijpt men zonder meer, over hetgeen wij aan boord hadden en zei tenslotte dat wij een „Standart 3” vlag moesten hebben. Unbedingt! Die hadden we in Denemarken ook nodig.

Wij hadden echter geen Standart 3. . . . Dan dadelijk kopen! Op zaterdagavond? Of in de zondagmorgen? Die zouden we bij de firma Glüsing zelfs des zondagochtends kunnen krijgen, hoorden we. Inderdaad konden wij in de zondagochtend een driehoekige witte vlag met zwarte balk aanschaffen. Wij vertrokken, nu weer wat vollediger uitgerust, naar Brunsbüttelkoog, waar wij volgens de instructies van het Hafenhandbuch deel II naar de voor jachten bestemde sluiskolk voeren. Het wachten op de schutting in het zeer woelige Elbewater was langzijd een grote sleepboot bepaald onaangenaam. Later bleek dat wij ook door de nieuwe sluisen hadden kunnen passeren, die een veel comfortabeler entree hebben.

Op het sluiskantoor moesten wij DM 11,50 betalen en kregen wij een briefje met duidelijke aanwijzingen voor de kanaalvaart. Een groot deel van het kanaaltraject was bezield. Het Kielerkanaal biedt een mooie doorvaart, met landschappelijk schoon in alle verscheidenheid, bovendien veel scheepvaart, en wij troffen het dat juist enkele windjammers na de Kieler Woche huiswaarts dieselden. Te Rendsburg aan de Eidersee overnachtten wij bij de jachthaven van de Regatta Verein Rendsburg, die wordt beheerd door een havenmeester, Frau Thomas. Men ligt er uitstekend. Maar, terwijl wij steeds trots de Standart 3 hadden gevoerd,

was het eerste wat Frau Thomas ons bijna ontsteld zei: „Dadelijk die vlag neer!”

Rendsburg is een mooie, interessante stad, maar de volgende morgen moesten wij verder. In de middag bereikten wij de sluis bij Holtenau, dichtbij Kiel. Achter de sluis, buiten, is een ligplaats voor passerende jachten (kosten DM 2), terwijl er bij de stad Kiel zelf een jachthaven is, die wij echter niet hebben aangedaan. Omdat men op de *Lucie* een tikje bijgelovig is en ook voorzichtig, had mijn man met de aankoop van kaarten voor de Oostzee willen wachten tot we er werkelijk in de buurt waren. Wij hadden al zoveel kaarten gekocht, die eigenlijk nooit open hoefden. Op de sluis konden we werkelijk alle gewenste kaarten kopen, maar het eerste deel van het Hafenhandbuch, dat er eigenlijk volgens vroegere berichten allang had moeten zijn, was nog steeds niet verkrijgbaar. Er moeten in de Deense wateren duizenden tonnen en bakens worden verzet. . . .

Om toch wat informatie te hebben, kochten wij het Handbuch für Belte und Sund, dat wel op de grote vaart is berekend, doch althans iets bood. Tevens informeerden we bij de Duitse zeilers aan de jachtsteiger, wat wij bij de beschikbare tijd van slechts ongeveer vijf dagen het beste konden bezoeken. Iemand maakte ons attent op Aeröskjöbing, een waar sprookjesstadje. Als tussenhaven konden wij volgens hem het beste Schleimünde aanlopen. De haven van Schleimünde was vrij druk, doch te oordelen naar het gastenboek kwamen daar toch veel minder Nederlandse jachten dan in Rendsburg. Overigens was het er zeker niet ongezellig.

Het zeilen op de Oostzee bood weinig nieuwe gezichtspunten. Het water is bijzonder helder, zodat wij ook eens de schroef hier en daar goed konden zien, het zoutgehalte is lager, de golfslag dus anders dan wat wij gewend waren, de wind wat grilliger en nukkiger, doch tenslotte blijft wind niets anders dan wind en de *Lucie* annex de bemanning voelde zich als een vis in het water. Onze nieuwe Deense kaarten vertelden ons alles wat wij wilden weten, wij rondden het eiland Aerö, keken onze ogen uit naar alles wat wij passeerden, verwonderden ons over de vele veerboten, die alleen reeds op één zo'n betrekkelijk klein Deens eiland varen, en kwamen na een tocht van goed zeven uur in de haven van Aeröskjöbing aan.

Dat wij de raad van de Duitse zeiler hebben opgevolgd, heeft ons niet

Met de botter Lucie naar de Oostzee

gespeten. Het oude vissersplaatsje is in zeker opzicht een juweel, met een eigen sfeer, zo vervuld van schilderachtigheden, dat men er gemakkelijk een hele diakleurenfilm aan kan verschieten, terwijl het toch geenszins een volledig vercommercialiseerd object van de vreemdelingenindustrie is geworden. De haven biedt een goede ligplaats voor jachten en is niet van enig comfort verstoken. Op een gegeven ogenblik bleek een groot deel van de Britse jachtclub te Kiel er te zijn binnengevaren en toen was het er zelfs druk. Van dit plaatsje uit hebben wij met de veerboot een tocht naar Svendborg gemaakt. Dat spaardevrijde tijd en meteen hebben wij aldus nog iets gezien van de bijzonder mooie smallere Deense wateren.

Toen wij te Svendborg langs het gebouw van de plaatselijke krant, Svendborg Avis, liepen, zagen wij dat de *Lucie* als Nederlandse platbodem op bezoek aan Denemarken als een bijzonderheid met een mooie foto in de krant stond, hetgeen als een aanwijzing kon gelden, dat Aeröskjöbing niet zo veel Nederlandse schepen op bezoek krijgt. Van Svendborg uit gingen wij nog naar het dorpje



Troense op het eiland Taasinge, waar wij een particulier schepenmuseum hebben bezocht. Het was een der zeer vele particuliere verzamelingen, die Denemarken rijk is. Ook Aeröskjöbing telde naast een officieel museum enkele van die particuliere miniatuurmusea.

Van Aeröskjöbing trok de *Lucie* op vrijdag 2 juli naar Rudkjöbing, een zeer levendig stadje op het eiland Langeland, een echt centrum met een behoorlijke jachthaven, waar wij wegens de sterke wind aan deining niets te kort kwamen. Vanuit deze plaats werden met de vouwfietsen nog enkele uitstapjes gemaakt. Verder toonde onze stuurman een grote belangstelling voor een kleine scheepswerf, waar nog van ruw hout „echte, eerlijke viskotters” werden gebouwd. Hij en zijn kameraad, die op een Nederlandse jachtwerf werkt, vonden dat één van de mooiste belevenissen van de tocht. Alles bijeen heeft het korte bezoek aan Denemarken ons veel voldoening gegeven, maar ofschoon wij wel geloven in het sprookje van Aeröskjöbing, zijn wij afgeholpen van het geloof in een ander sprookje, namelijk dat men overal in

Denemarken wel Duits of Engels verstaat.

De terugreis

Het werd tijd voor de terugreis, die wij zondagochtend te halfzes aanvingen en die ons van Rudkjöbing langs Marstal in één ruk naar Rendsburg voerde, waar we nog juist voor het donker bij dezelfde jachthaven onder bestuur van Frau Thomas aanmeerden. De volgende ochtend bekeken wij Rendsburg en in de namiddag bereikten wij Brunsbüttelkoog, waar een uitstekende jachthaven bij de sluis ligt. Om nu ook de kanalenroute te leren kennen, besloten wij over het Geeste-Elbekanaal terug te gaan. De eerste poging om over de Elbe naar de sluis bij Otterndorf te gaan mislukte wegens de sterke wind. Het zeil was bij het verlaten van de sluis niet bijgezet en de schroef draaide meer boven dan in het water. De volgende dag ging het bij dezelfde windkracht beter, omdat op de *Lucie* dadelijk de zeilen waren gehezen. Deze les hadden wij geleerd.

De situatie bij de sluis te Otterndorf bleek gunstiger te zijn dan de verschillende beschrijvingen ons had-

Het haventje van Aeröskjöbing in Denemarken, dat goede ligplaatsen biedt aan jachten.

den doen verwachten. De mast moest wel snel worden gestreken om bij voldoende laag water nog net onder de brug door te kunnen, doch wij pasten met gestreken mast (lengte in totaal 15,30 meter) nog precies in de sluis. Het kanaal bleek een vrij brede vaarweg te zijn met tamelijk drukke beroepsvaart op Hamburg. Bij het mooie plaatsje Bederkesa werd voor de nacht gemeerd. De volgende dag voeren wij langs het schilderachtige en voor de *Lucie* goed bevaarbare kanaal naar Bremerhaven. Van de sluiswachter in de buurt van Bremerhaven vernamen wij dat een sterk groeiend aantal Nederlandse jachten de weg door dit kanaal weet te vinden.

Te Bremerhaven werd proviand ingeslagen en daarna zeilden wij over de Wezer naar Elsfleeth bij zeer gunstige wind. Onder zulke omstandigheden is deze rivier een schitterend vaarwater, met een karakteristiek gezicht. Veel spoediger dan wij hadden durven verwachten bereikten wij Elsfleeth. Er bevindt zich daar een jacht-

haventje, doch daarmee is alles wel gezegd. Wel troffen wij er enkele andere Nederlandse jachten en dat is in den vreemde ook weer een positief punt. De volgende dag passeerden wij Oldenburg, nadat wij per vergissing eerst in de binnenstad waren beland. We deden het wel met genoegen, want Oldenburg maakte de indruk een mooie stad te zijn.

Na Oldenburg kwam de anti-climax in de vorm van het Küstenkanaal. Wanneer er toevallig beroepsvaart bij de sluis ligt, kan men de sluis zonder kosten passeren, doch voor de kanaalrechten moet men 5 DM neertellen. Het kanaal doet uiterst eentonig aan, schijnt daarom eindeloos lang, is wat de scheepvaart betreft allesbehalve druk, en heeft het nadeel dat men van het landschap zeer weinig of niets kan zien. Waarschijnlijk mist men daaraan niet veel. Men passeert een groot aantal vaste bruggen en zeilen is er taboe. Eindeloos plofte onze Albin voort tot eindelijk de lichten van de sluis bij Dörpen zichtbaar werden. Wij meerden ergens aan in een zijwater, dat volgens de routebeschrijving van de ANWB ligplaats bood. Men heeft er ons inderdaad rustig laten liggen, maar eigenlijk zou het verboden water zijn geweest.

Nadat wij de sluis waren gepasseerd, op zaterdagmorgen 10 juli, was de Eems zo vriendelijk veel goed te maken. De Eems biedt aan de oevers

mooie landschappen in overvloed. Toch waren wij het erover eens dat als wij andermaal een tocht naar de Oostzee zouden ondernemen, indien enigszins mogelijk de tocht door het Küstenkanaal zou worden vermeden.

Wij zakten de Eems af en omdat de winkels op zaterdag in Duitsland reeds om één uur 's middags sluiten, liepen wij met het oog op de proviand het plaatsje Weener binnen. Het is daar vriendelijk, men treft er een aardige haven, doch in het café, waar we naar Nederland telefoneerden, waarschuwde men ons dat de haven bij laag water geheel droog kwam te staan. Dus als een haas vluchtte de *Lucie*, na de onvermijdelijke versterking van de provisiekast, weg op weg naar Leer, in dit gebied de grote stad, met achter de sluis een flinke haven, waar tal van grotere schepen en veel binnenvaartschepen een ligplaats vinden, afgezien van een goed geoutilleerde jachthaven, met het fraaiste clubgebouw, dat we op deze reis hebben aangezien.

De stad bleek een bezoek en een bezichtiging ten volle waard te zijn en vooral de Inselgarten, dichtbij de haven, toonde een eigen sfeer en bood nieuwe indrukken. Voor wie de vakantiereis te water ook een gelegenheid voor de jacht op dia's en foto's betekent, biedt de stad objecten te over, en daarvan werd geprofiteerd. Het einde van het verblijf in Duits-

Met de

botter

Lucie

naar de

Oostzee

Onder: één der mooie straatjes in het oude vissersplaatsje Aeröskjöbing.

Rechts: routekaartje van de tocht van de *Lucie* naar de Oostzee en terug.





land kwam in zicht en een deel van de bemanning zou, in verband met de hervatting van de werkzaamheden in het gewone leven, die — het moet gezegd — vaak minder inspannend zijn dan die op zo'n wat verre en haastige vakantietocht, de volgende dag met de trein naar Nederland vertrekken. De havenmeester van de jachthaven was zo vriendelijk het paar plus de bagage met zijn wagen naar het station te brengen en dit geeft een aanwijzing van hetgeen men in Leer voor zijn gasten doet.

Met de aldus gereduceerde bemanning trok de *Lucie* tegen twaalf des zondags naar de sluis, die om twaalf uur met het oog op eventuele jachten wordt bediend. Leer ligt aan de Leda, een zijriviertje van de Eems, die spoedig weer in zicht kwam. Hetzelfde deed kort daarop de oude brug over de Eems, waarvan men ons in de jachthaven had gezegd, in alle toonaarden zelfs, dat hij steeds wordt bediend. Ondanks ijverige geblaas op onze sloopmerken merkten wij daar-

van niet veel, terwijl spoedig aan de andere kant van de brug twee scherpe jachten ook hun partij in het concert gingen meeblazen. Tenslotte gingen deze jachten ergens aanleggen, doch onze stuurman gaf er de voorkeur aan op de motor in de vrij sterke stroom wat rondjes te draaien tot eindelijk, na ongeveer een halfuur, twee mannen op de brug werden waargenomen. Zij droegen, door de kijker gezien, de bekende petten, en dat is in zo'n geval een veelbelovend teken.

Inderdaad waren zij bevoegd een brugopening te verrichten, en 't laatste stuk van de Eems lag voor ons open, waarbij wij aanvankelijk met goed tij behoorlijk konden zeilen en tevens weer genieten van hetgeen de oevers van de Eems hier en daar te zien geven. Het weer werd slechter, ter hoogte van Ditzum begon de wind tegen te werken, tot wij pas voorbij de geleidedam voor Emden weer konden kruisen, zij het in een flinke regenbui. Nadat de schipper hoogte had

gewonnen, ging het in flink tempo op Delfzijl aan, zodat hier dan, ondanks de somber blijvende hemel, wat het buitenlandse deel van de tocht betreft, een „Eind goed, al goed” mocht gelden.

Wij moeten herhalen dat wij, alles bijeen, deze tocht zeer hebben geapprecieerd. De *Lucie* is heus een schip om er wonderen mee te doen, de kleine bemanning is evenmin tot nautische heldendaden voorbestemd, doch met de toepassing van enkele doodgewone regels, zoals ervoor zorgen dat het schip prima in orde is, dat de nodige kaarten en informatie, voor zover op zeker moment aan te schaffen, zo vers mogelijk ter beschikking stonden, terwijl bovendien een behoorlijke ervaring op de Waddenzee was verworven, is ons gebleken dat een tocht naar de Deense eilanden ook voor een Nederlandse platbodemer heel wel mogelijk is en veel nieuwe indrukken plus een animerende vol-doening kan geven.

HENNIE O.-S.