

VERSLAVENDE *bestemming*

Ivar en Floris varen met hun klassieke kits Lucipara naar Noorwegen. Het is de eerste grote tocht na een grondige renovatie en voor Floris de eerste grote overtocht. Pittoreske ankerplaatsen, prachtige binnendoorroutes, oorspronkelijke natuur en talloze eilandjes maken hun verwachtingen meer dan waar.

Tekst en foto's: Ivar Smits en Floris van Hees



Langs de rots afgemeerd in Olavssunde.

“**W**e zijn stuurloos!” De paniek slaat even toe. De stuurautomaat blijft maar rondjes draaien aan het stuurwiel, terwijl de maximale roerstand normaal al na drie stuurwielrondjes bereikt is.

Zouden we het roerblad verloren hebben? Is er een onderdeel ergens gebroken? We varen 100 nm ten noordwesten van Terschelling, ter hoogte van de Duits/Deense grens, maar hoe moeten we zonder roer überhaupt ergens komen? Terwijl bij mij nachtmerriescenario's opdoemen, komt bij Ivar de rust terug na een snelle analyse van de omstandigheden. Er is daglicht, de wind is rustig en er is geen schip of olieplatform in de buurt waar we tegenaan kunnen botsen. “Eerst maar eens bijliggen, zodat we in alle rust kunnen onderzoeken wat er met het stuurwiel aan de hand is.” Oh ja, bijliggen, denk ik. Het zit bij mij, met pas drie jaar zeilervaring, nog niet zo in het systeem. *Lucipara* loeft zelf al wat op en draait door de wind. We trekken de schoten strak en liggen bij. Terwijl Ivar aan het stuurwiel draait, klim ik benedendeks op de motorkist om te onderzoeken wat er aan de hand is. Ik zie meteen dat een koppelstuk tussen twee stuurstangen los zit – een borgbout van een van de stuurstangen lijkt te zijn losgekomen. Als ik de stang terug in het koppelstuk zet, kan Ivar weer sturen. Met een boutje en duct tape brengen we een noodreparatie aan. “Misschien zit het nu wel beter vast dan in de afgelopen jaren” zegt Ivar. We leggen *Lucipara* weer op koers en varen opgelucht maar toch iets gespannen verder.

De overtocht

De overtocht begon goed. We vertrekken 11 juli 2015 's middags uit Amsterdam met zonnig weer en een matige zuidenwind. De grib files beloofden minstens drie dagen rustig weer met ZW en W wind rond 4 beaufort, precies wat we nodig hadden. Via IJmuiden varen we langs Noorderhaaks, de VL-7 en vanaf daar rechtstreeks naar het Noorse Mandal. De afstand is ongeveer 350 mijl. ▶



De haven van Grimstad.

De beschrijvingen en plaatjes in de pilot beloven ons ontelbare eilandjes, ankerbaaitjes en spectaculaire natuur. Vrienden die twee jaar geleden in Noorwegen waren, wakkerden ons enthousiasme aan. De bestemming voor onze 4-weekse zomervakantie hadden we dan ook snel gekozen, temeer omdat we volgend jaar voor onbepaalde tijd vertrekken en dan zuidwaarts willen gaan. Ook wilden we *Lucipara*, die wij ingrijpend hebben gerenoveerd, eens goed testen en mijn zeilgrenzen verleggen.

We houden enigszins rekening met het onverwachte en bedenken dat we de tocht indien nodig kunnen onderbreken op de Wadden of in noord-Denemarken. Dat blijkt niet nodig, na het incident met de stuurstang zeilt *Lucipara* weer gestaag door. Ze is heel koersvast en beweegt rustig. Dagelijks om 22:00 uur beginnen we aan het wachtschema. Tot 10:00 uur 's ochtends draaien we wachten van 3 uur, daarna tot 22:00 uur wachten van 4 uur. Dan zijn de nachtwachten minder vermoeiend en wisselen we automatisch elk etmaal van wachttijden. Ik neem de hondenwacht van 01:00 tot 04:00 uur voor mijn rekening. *Lucipara* stuurt zichzelf, ik ben verdiept in een spannend boek en de tijd vliegt. Ivar geniet vervolgens van de zonsopgang, terwijl ik eindelijk een beetje slaap. Drie uur zijn ook slapend snel om, dus om 07:00 uur ben ik nog best moe als ik weer 'mag'. Boek maar weer erbij en af en toe rondkijken. Er zijn wat nieuwsgierige stormvogels te zien, maar daar blijft het helaas bij qua dierenleven. Schepen zie ik vooral op de AIS en in de verte. Na een gezamenlijk ontbijt ga ik toch nog even liggen. Het eerste etmaal is even wennen, maar daarna gaat het wachtlopen steeds gemakkelijker. Overdag zijn we veel samen op en genieten we van de rust en het weidse uitzicht. Op dag 2 zijn de weersvoorspellingen nog altijd goed en de wind blijft ZW-W. We besluiten ter hoogte van het Deense Thyborøn koers noord te gaan sturen en dus niet langer rechtstreeks op Mandal aan te houden. Zo kunnen we profiteren van de 1 Beaufort sterkere NW wind die vaak dichtbij Noorwegen staat als gevolg van het effect van de hoge Noorse bergen. Een tip uit de vaarwijzer die precies blijkt te kloppen. Met NW 5-6 bft stuiven we in de vroege ochtend van dag 3 met bijna halve wind door het Skagerrak. Mandal ligt met deze wind praktisch aan de hogewal en zodra we in de lij komen van Kaap Lindesnes ruiken we de dennenbomen. Heerlijk! De toenemende luwte zorgt voor een kalme aanloop. Dat is maar goed ook, want het is even wennen aan de Noorse manier van betonnen. Gelukkig zijn de zichtlijnen, bakens en kaboutervuurtorentjes die in de vaarwijzer staan beschreven, goed te zien en zijn de ondiepe rotsen duidelijk gemarkeerd. Zo verliep de driedaagse overtocht, met uitzondering van het stuurstangincident, toch vrij zorgeloos. ▶



▶ De zeilers.



▶ Onze prachtige ankerplek bij het eiland Skogsøy.

Mandal ligt met deze wind praktisch aan hogewal en zodra we in de lij komen van Kaap Lindesnes ruiken we de dennenbomen.



▶ Relaxed fokzeilen tussen de eilanden door.



GEBRUIKTE KAARTEN EN PILOTS

- Gribfiles met mooie animaties via www.windytv.com
- Overzeller UK Hydrographic Office 2182B
- Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee, René Vleut, Hollandia
- Havneguiden deel 2 Langesund – Lindesnes, Hanne & Jorn Engevik – de Noorse bijbel met alle mooie ankerplaatsen. Er staan duidelijke foto's in en detailkaartjes met aanbevolen routes, dieptes, rotsen en – last but not least – doorvaarthoogten van elektriciteitskabels die op veel plaatsen doorvaarten overspannen
- Norwegian cruising guide 7th edition volume 1&2, Nickel & Harries
- Navionics op de iPad
- Navionics kaarten op de plotter met AIS
- Noorse kustkaarten Batsport series 7503 C & 7504 D
- Lokale weerinformatie via de site van de Noorse Weerdienst: www.vr.no

GEVAREN ROUTE:

- Amsterdam – Mandal
- Mandal – Ankerbaai bij Skogsøy (no. 38 uit de Havneguiden 2)
- Skogsøy – Rotswand in de Olavssundet (no. 20 uit de Havneguiden 2)
- Olavssundet – Ankerbaai bij Bragdøya (no. 2 uit de Havneguiden 2)
- Bragdøya – Kristiansand
- Kristiansand – Ankerbaai bij Gamle Hellesund (no. 51 uit de Havneguiden 2)
- Gamle Hellesund – Lillesand
- Lillesand – Grimstad
- Grimstad – Ankerbaai bij Asperholmen / Bryllupsholmen (no. 3 uit de Havneguiden 2)
- Asperholmen / Bryllupsholmen – rotswand bij Lyngør (no. 79 uit de Havneguiden 2)
- Lyngør – Thyborøn
- Thyborøn – Amsterdam



► We passen precies onder de 19 meter hoge brug door.



► De hoofdroutes zijn verlicht door kabouter-vuurtorentjes.



► De haven van Mandal.



Mandal

Mandal is niet alleen goed aan te lopen, het is ook een leuke plaats met een gastvrije passantenhaven. Als meest westelijke plaats van de Noorse zuidkust – ook wel de Noorse Riviera genoemd – is het een mooi startpunt om met de overheersende westelijke winden in de rug naar het noordoosten te zeilen. We zien er voor het eerst de typische rode, gele en witte Noorse huisjes tussen groene bomen, grijze rotsen en tegen een heiling gebouwd. Net een sprookje. In de gemeentehaven krijgen we na overleg met de charmante havenmeester een plekje toegewezen aan de steiger. Ze spreekt me vriendelijk en in het Noors aan – een voorbode van hoe iedereen ons zou benaderen – maar gaat snel over in het Engels. In het dorpje ligt alles vlak bij elkaar. Er is een autoluw centrum met pleintjes en terrasjes. Naast de haven is een nieuwe supermarkt met meer producten en keuze dan de andere winkels, vooral wat groente betreft.

In de haven krijgen we al snel Noorse burens. Ze komen uit

Bergen en zijn op weg naar huis. “Wat een mooi schip.” *Lucipara* charmeert Leif en Marit. Al snel zijn we diep in gesprek over Nederland, werk, Noorwegen, reisplannen en ankerbaaitjes. Zij gaan uitgebreid met ons zitten om op de kaart de mooiste routes en plekjes te laten zien. Wat op de kaart een labyrint van rotsen lijkt, blijkt in werkelijkheid goed gemarkeerde doorgangen te bevatten. Zo hoeft je niet over het Skagerrak naar de volgende plaats te zeilen, maar kun je veelal ‘binnendoor’, tussen kleine en grotere eilandjes. Dit blijken prachtige vaarroutes te zijn langs mooie eilandjes waar Noren hun vakantiehuisjes hebben, onder elektriciteitsleidingen en bruggen door. Daarvoor is het wel zo handig om precies te weten hoe hoog je mast is, dus die meten we voor de zekerheid na door een meetlint aan de spinakerval te hijsen. Wij steken (inclusief marifoonantenne) 18m boven water uit, dan kunnen we precies onder een aantal bruggen door die 19m hoog zijn. Met getij hoeven we geen rekening te houden, dat is hier nauwelijks. Onze volgende bestemmingen kiezen we uit met hulp van een

spontaan cadeau van onze burens: de *Havneguiden* deel 2, ofwel de Noorse ankerplaatsenbijbel van de zuidkust, waarin talloze ankerplekjes, natuurlijke havens en steden langs de zuidkust in detail zijn beschreven en geïllustreerd met foto's en tekeningen. De ene ziet er nog mooier uit dan de ander, dus we verheugen ons al op onze naderende ontdekkingsstocht.

Op ontdekkingsstocht met Luci en kajak

Op onze eerste ankerplek, bij Skogsøy, liggen we beschermd tussen eilandjes. Er is weinig zwaairuimte, dus als de wind draait leggen we een hekanker en lijnen naar de kant uit. Een hoop gedoe, en al snel zien we dat de Noren dat veel handiger doen: langs een rotswand afmeren. De rotsen gaan op veel plekken steil naar beneden, dus hoeft je niet bang te zijn voor ondieptes. Zodra er een plek vrij komt proberen wij het ook, en er blijken metalen ringen in de rots geslagen te zijn om landvasten doorheen te halen. De Noren meren vaak af met de boeg naar de rots, in combinatie met een hekanker. Wij gebruiken de rotsen bij voorkeur als langssteiger, zeker als er voldoende plek is. De havengids laat op de tekening zien of er dergelijke ringen zijn, dus al snel zoeken we onze ‘ankerplek’ daarop uit. De mooiste plek was wel Olavssundet (Ny Hellesund) – tussen Mandal en Kristiansand. Deze natuurlijke baai biedt alles wat Noorwegen bijzonder maakt. Eilandjes waar je kunt wandelen, 360 graden uitzicht, een waterrijke omgeving om eindeloos te ontdekken en zelfs een restaurantje waar je met je bijbootje of te voet kunt komen. Wij hebben een opblaasbare kajak mee en voelen ons erin als een vis in het water. We pakken elke gelegenheid aan om vanuit ankerplekken de omgeving te verkennen. Kilometers peddelen we om eilandjes heen, rivieren op en af, fjorden in en naar land om daar weer een stukje te lopen. De kajak brengt ons op ondiepe plekken, onder lage bruggen en kabels door, waar we met *Lucipara* niet kunnen komen. Zo komen we midden in de natuur die Noorwegen zo bijzonder maakt. Ook hebben we vanuit de kajak mosselen kunnen oogsten van rotswanden (heerlijk!).

Hoewel deze kust bij de Noren heel populair is en overall vakantiehuisjes staan, is het nergens druk. De duizenden grote en kleine eilanden zorgen voor een immense kustlijn, ontelbare inhammen en prachtig natuurschoon. We maken korte dagtochtjes, want waarom zou je 60 mijl varen als het 20 mijl verderop ook wonderschoon is? We nemen de tijd om de omgeving te verkennen en wisselen ankerbaaien af met stadjes. Behalve Mandal vonden we vooral Grimstad een leuke plaats. De haven is ruim en heeft goede faciliteiten (wifi), er zijn leuke winkels en restaurantjes en we hebben prachtige wandelingen in de omgeving gemaakt.

Afscheid nemen

Drie weken na vertrek komen we aan op Lyngøya. Dit eiland is er een van vier in deze omgeving die al eeuwen bewoond zijn. Samen zorgen ze voor een onbeschrijfelijk mooi decor. *Lucipara* ligt een halve mijl verderop aan een rots, we kajakken van het ene eiland naar het andere en we wandelen over *natursti* paden (dwars door de natuur). Op Ivars verjaardag genieten we van ons laatste Noorse diner. We gaan uit eten in pub-restaurant *De Zeilmakerij* van Lyngøya. Een prima plek, die gezien de populariteit bij zowel Noorse als buitenlandse zeilers welhaast *Butt & Oyster*-achtig aandoet.

We houden al een paar dagen de gribfiles van site windyty.com in de gaten, waarop redelijk nauwkeurig de windvoorspelling voor de komende dagen te zien is. Het liefs willen we in één keer terug naar Nederland, maar dat zit er helaas niet in. We besluiten gebruik te maken van een etmaal O wind om over te steken naar Thyborøn in Denemarken en daar de voorspelde ZW tegenwind voorbij te laten gaan. We hebben pas een klein deel van Noorwegen gezien en vinden het jammer om Noorwegen langzaam achter ons te zien verdwijnen.

Tijdens de overtocht naar Denemarken dient een volgend technisch mankement zich aan: de elektrische stuurautomaat begeeft het. Gelukkig trekt de wind wat aan en kunnen we de windvaan gebruiken. In plaats van te lezen luister ik nu tijdens mijn wacht naar muziek en bewonder ik de sterren. Ik lipsync en dans mee om wakker te blijven en zo gaan ook deze uurtjes redelijk snel voorbij. Ivar krijgt het tijdens zijn wacht nog even lastig bij Hanstholm op het noordwestelijke puntje van Denemarken. We hebben nog vol tuig op staan. Door het kaapeffect trekt de wind echter aan tot ruim 25 knopen en dat is eigenlijk te veel. Ondanks dat daar geen scheepvaartroute op de kaart staat aangegeven, is het wel diep water en het wordt behoorlijk druk met grote scheepvaart uit beide richtingen, die allemaal zo economisch mogelijk vlak langs de kaap varen. Ivar moet vele schepen tegelijk in de gaten houden en sommigen komen best dichtbij. Geen lekkere timing om dan je koers en snelheid te moeten wijzigen om eens even een rif te steken. Gelukkig komen we na de kaap in de luwte van Denemarken en uit de koerslijn van de scheepvaart en lost het probleem zichzelf op. De aanloop van Thyborøn is eenvoudig. Het plaatsje heeft iets triests – is het de afwezigheid van mooie gebouwen, pleintjes en bomen, of toch de vele bunkers uit WO2 op het strand? We draaien flink wat wasjes en bereiden de tweede etappe voor. Na twee dagen wachten belooft windyty goede wind uit O en later N. Die kans grijpen we en nog voor zonsopgang varen we langs de Deense kust richting Vlieland. De windstilte tussen de O en N wind duurt langer dan verwacht, en aangezien we de stuurautomaat niet zelf kunnen repareren en de windvaan wind nodig heeft, zit er weinig anders op dan met de hand te sturen. Als de noordenwind eindelijk komt, blijkt deze niet sterk genoeg voor de windvaan om *Luci* op de voordewindse koers te houden. We maken niet veel vaart, maar zijn blij dat we niet langer hoeven te motoren. Zo wordt een rustige overtocht alsnog vermoeiend. Na 2,5 dag varen komen we pas 's avonds in IJmuiden aan, waar een vriend naar het havenhoofd is gelopen om foto's van ons te maken. Mijn moeder en haar vriend wachten ons bovendien op bij de sluis. Het is al 22 uur als we er doorheen zijn, maar we leggen even aan voor een aankomstdrinkje aan boord. Via het Noordzeekanaal meren we vroeg in de nacht moe maar voldaan weer af in Amsterdam.

Luci heeft de proef glansrijk doorstaan, ondanks twee technische mankementen. En ik weet dat meerdere dagen doorvaren ook routine kan worden. We hebben zo genoten, dat we onze reisplannen voor volgend jaar omgooien. Omdat er nog zo veel in Scandinavië te ontdekken is, zal onze reis in het noorden beginnen; het zuiden kan nog even wachten. ●



Zodra er een plek vrij komt proberen wij het ook, en er blijken metalen ringen in de rots geslagen te zijn om landvasten doorheen te halen



► Floris maakt de wallijnen los.