



SCANDINAVIË EN DE OOSTZEE

RENÉ VLEUT



HOLLANDIA



INHOUD

| | |
|--------------|----|
| Woord vooraf | 8 |
| Inleiding | 10 |

DEEL I VOORDAT JE HET ZEEGAT KIEST

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Schip en bemanning | 15 |
| 2 | Over de grens | 21 |
| 3 | Kaarten | 25 |
| 4 | Boeken | 29 |
| 5 | Betonning, bebakening en scheepvaartroutes | 33 |
| 6 | Spelletje met het weer | 39 |
| 7 | Weerberichten | 47 |
| 8 | Getijden en stromen | 55 |
| 9 | Hoofdroutes | 59 |

DEEL II DE VAARGEBIEDEN

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----|
| VAARGEBIED A | Door de Duitse Bocht naar Kiel | 63 |
| A1 | Door de Duitse Bocht | 63 |
| A2 | Door het Noord-Oostzeekanaal (N.O.K.) | 75 |
| A3 | Over de Eider | 83 |

| | | |
|---------------------|---|-----|
| VAARGEBIED B | Rondje Deense eilanden, de Belten en de Sont | 86 |
| B1 | Door de Kieler Fjord en over de Kieler Bocht | 86 |
| B2 | Door de wateren ten zuiden van Funen | 95 |
| B3 | Door de Kleine Belt en de wateren west van Samsø | 104 |
| B4 | Door de Grote Belt naar het Kattegat | 121 |
| B5 | Door het Sjællands Rev naar de Sont en Kopenhagen | 128 |
| B6 | Door het Smålandsvaarwater naar de Sont en Kopenhagen | 138 |

| | | |
|---------------------|---|-----|
| VAARGEBIED C | Rondje zuidelijke Oostzee: Duitse Oostzeekust, Bornholm, de zuidkust van Zweden en Møn | 145 |
| C1 | Langs de Duitse Oostzeekust naar Rügen | 146 |
| C2 | Rondje Bornholm | 159 |
| C3 | Langs de zuidkust van Zweden en langs Møn | 168 |

| | | |
|---------------------|--|-----|
| VAARGEBIED D | De Boddengewässer en Polen | 177 |
| | D1 De Boddengewässer inclusief het Haf van Szczecin (Zalew Szczeński) | 177 |
| | D2 De Poolse kust inclusief de Bocht van Gdańsk | 200 |
| VAARGEBIED E | Over het Kattegat en door de Limfjord | 213 |
| | E1 Over het Kattegat | 213 |
| | E2 Door de Limfjord | 223 |
| VAARGEBIED F | Naar de kop van Denemarken en over het Skagerrak | 235 |
| | F1 Langs de Noord-Duitse en Deense waddenkust tot aan Esbjerg | 236 |
| | F2 Door het Horns Rev en langs de Deense westkust naar Thyborøn | 242 |
| | F3 Over het Skagerrak | 245 |
| VAARGEBIED G | Langs de zuid- en zuidoostkust van Noorwegen | 249 |
| | G1 Naar de Noorse zuidkust | 253 |
| | G2 Langs de zuidoostkust van Noorwegen | 262 |
| | G3 Over de Oslofjord | 274 |
| VAARGEBIED H | Langs de westkust van Zweden | 283 |
| | H1 Door de scheren van Strömstad naar Göteborg | 286 |
| | H2 Achter Orust en Tjörn om | 302 |
| VAARGEBIED I | Naar de Noorse fjorden aan de westkust | 307 |
| | I1 Langs de zuidwestkust van Noorwegen | 309 |
| | I2 Door het Ryfylke-fjordengebied | 314 |
| | I3 Door het Hardanger-fjordengebied en naar Bergen | 320 |
| VAARGEBIED J | Naar de oostkust van Zweden, Gotland en Stockholm | 331 |
| | J1 Door de Hanöbukten en de Kalmarsund | 332 |
| | J2 Door de scheren langs de oostkust | 344 |
| | J3 Naar de Stockholmer scheren en Stockholm | 359 |
| | J4 Via Gotland naar de scheren bij Stockholm | 370 |
| VAARGEBIED K | Dwars door Zweden door het Göta- en Trollhättekanal | 375 |
| | K1 Door het Götakanal | 375 |
| | K2 Over het Vänern | 383 |
| | K3 Door het Trollhättekanal | 388 |
| | Internetadressen | 394 |
| | Register | 395 |



INLEIDING

Er gaat niets boven Groningen. Met deze slogan lokt de provincie Groningen mensen om zich hier te vestigen. Daarachter is niets meer.

Maar ze hebben het mis. Op nog geen 200 tot 300 mijl achter Groningen liggen naar mijn mening de mooiste zeilgebieden van West-Europa. Honderden mijlen kustlijn met een variatie die haar weerga niet kent. Van fjorden tot duinen, van rotsachtige scheren tot zanderige baaien met kapen. Je vindt het er allemaal. En weet je: langs de Noorse kust zijn diverse eilandjes met de naam Grønningen te vinden. Noem dat maar toeval!

Deze Vaarwijzer beschrijft de schitterende vaargebieden van Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Polen en Zweden, en hoe je er veilig naartoe vaart en weer terug naar huis komt. Tussen ons kikkerlandje en al dat moois ligt immers wel de Noordzee met al zijn nukken. En hier ligt een contradictie in terminis. Zeilen langs de Scandinavische kusten is betrekkelijk eenvoudig. Wie op het IJsselmeer kan zeilen, kan dat daar ook. Er is nauwelijks tij, het water is betrekkelijk beschermd en de afstanden zijn zo groot als je ze zelf wilt maken. Altijd is er wel een haventje of ankerplekje in de buurt. Maar om er te komen, moet je over een van de moeilijkste gebieden van de Noordzee zeilen. De Duitse Bocht stelt eisen aan zowel het schip als aan de bemanning. Elk hedendaags goed uitgerust schip is daartoe in staat. Daar gaat het niet om. Doorslaggevend zijn de zeewaardigheid en het inschattingsvermogen van de bemanning, waardoor het doel

bereikt wordt en de reis een droomvakantie wordt.

Inherent aan het zeilen is de afhankelijkheid van het weer. Een misvatting is dat het in het noorden altijd koud is. Niets is minder waar. Mede door de lange dagen kan het daar flink zomeren. Dat neemt niet weg dat er altijd kans is op van die weken dat het met de zomer maar niet lukken wil. Een depressietrein kan behoorlijk veel roet in het eten gooien. Wie dan per se van A naar B wil, kan het zwaar te verduren krijgen. Berucht zijn de door tijdsdruk gedwongen tochten tegen harde westenwind in, vanuit Cuxhaven door de Duitse Bocht terug naar Nederland.

Wie echter zijn kansen afwacht en zeilt waar de wind hem brengt, heeft meestal de mooiste zeiltochten in het verschiet. En daar gaat het toch om?

Scandinavië is een gebied waar je je leven lang kunt zeilen zonder erop uitgekeken te raken. In dat opzicht maakt het eigenlijk niet zoveel uit waar je terechtkomt. Je hoeft alleen maar de juiste kaarten aan boord te hebben om van de van tevoren bedachte paden te kunnen afdwalen. Menigmaal ben ik, door omstandigheden gedwongen, naar plekken gezeild die ik van tevoren nooit had kunnen bedenken. Achteraf bleek vrijwel altijd dat het dan gewoon zo had moeten zijn en dat ik zo'n haventje om de een of andere reden nooit had willen missen. Investeren in kaarten loont zich echter niet

alleen daarom. Hier verandert in de loop der jaren weinig, waardoor de kaarten vele jaren bruikbaar zijn. Natuurlijk blijft het zaak de (elektronische) zeekaarten zo goed mogelijk bij te houden door regelmatig updates te downloaden en de *Berichten aan Zeevarenden* te volgen.

Scandinavië en de Oostzee beoogt een stevige leidraad te verschaffen voor dit gebied. Het is een boek waarmee zeiltochten naar Scandinavië voorbereid en zeilroutes verkend kunnen worden. Daarnaast kan het dienen als direct naslagwerk tijdens de vaart, waarmee havens en ankerplaatsen aangelopen kunnen worden.

In deel I 'Voordat je het zeegat kiest' wordt ingegaan op zaken die noodzakelijk zijn om zeilreizen naar Scandinavië en de Oostzee op een verantwoorde manier voor te bereiden en uit te voeren. De doelgroep hierbij is de zeiler die minimaal een cursus kustnavigatie heeft gevolgd, of anderszins ruime zeilervaring heeft opgedaan op open water zoals het IJsselmeer of de Waddenzee, en die nu zijn grenzen verder op open zee wil gaan verleggen. Niet de grootte van de boot, maar de voorbereiding van de bemanning speelt hierbij een doorslaggevende rol.

In deel II 'De vaargebieden' worden de verschillende zeilgebieden zelf beschreven. Via de meest logische route word je door het zeilgebied heen geloodst, waarbij alle zaken die voor de navigatie van belang zijn de revue passeren. Onder meer wordt ingegaan op die



plaatsen en mogelijke situaties waar fundamentele keuzen met betrekking tot koers en bestemming kunnen worden genomen. Van veel havens en ankerplekjes in het gebied wordt een beschrijving gegeven. Motto van deze beschrijvingen is steeds: waarom wil je hier zeilen, en wat is hier op nautisch gebied te beleven? Een overzichtskaart van het gebied met de havens en ankerplekken completeert dan het beeld.



DEEL I
VOORDAT JE HET
ZEEGAT KIEST



De vuurtoren van Omø.



SCHIP EN BEMANNING

Over wat een zeevaardig schip is lopen de meningen nogal uiteen. Er ligt een wereld van verschil tussen het Waarschip 570 waarmee Henk Bezemer naar de Azoren zeilde, en een van alle gemakken en technische snufjes voorziene moderne 40-voeter. Toch betekent dit niet dat de laatste zeevaardiger is dan de eerste. Dat hangt van een heel andere factor af, namelijk van de zeevaardigheid van de bemanning.

Henk Bezemer (1946-2016) was in de jaren 90 in staat om de Azoren slechts met behulp van een paar houtjes en touwtjes te vinden. Hij kon dat omdat hij uitermate goed op de hoogte van astronavigatie was en een uitgebreide studie had gemaakt over hoe zeevaarders vroeger hun weg vonden.

Zulke vaardigheden zijn natuurlijk niet voor iedereen weggelegd en dat hoeft ook niet. Goede kennis van de kustnavigatie is in principe alles wat erbij komt kijken om deze wateren te kunnen bevaren. Voor wie naar Scandinavië wil zeilen, is het raadzaam eerst de leerschool van het IJsselmeer en de Waddenzee te hebben doorlopen. Daarna kan de grens met goed gevolg naar zee worden verlegd.

Van het allergrootste belang daarbij is de staat van onderhoud van het schip. Schepen op zee krijgen behoorlijk wat te verduren. Een jaarlijkse controle op het schip, met al het staand en lopend want, hoort de standaardprocedure te zijn. Zaken die kapot of niet meer te vertrouwen zijn, dienen onmiddellijk vervangen te worden. Niemand kan het zich veroorloven door slecht onderhoud op zee in de problemen te komen. Wat dat betreft is de zee onverbiddelijk.

Basiseisen

Een schip moet aan een aantal basiseisen voldoen om met succes reizen naar Scandinavië te kunnen ondernemen. De grootte van het schip speelt hierbij een ondergeschikte rol.

De basiseisen zijn:

1. De romp moet zelfrichtend, de kuip zelflozend en de kajuit waterdicht afsluitbaar zijn.
2. Het grootzeil moet makkelijk gereefd kunnen worden. Fokken moeten makkelijk ingerold of verwisseld kunnen worden. Er moet een stormfok zijn.
3. Er moeten voldoende noodsignalen en een goedgekeurd reddingsvlot aan boord zijn. Voor elk bemanningslid moet er een reddingvest en, nog veel beter, een lifeline aan boord zijn.
4. De boordverlichting moet volgens internationale normen in orde zijn (driekleurig toplicht bij zeilen; wit stoomlicht + rood bakboordlicht + groen stuurboordlicht + wit heklicht bij varen op de motor).
5. Er moet een (hulp)motor aan boord zijn voor die momenten dat zeilen niet mogelijk is of een onbekende haven moet worden aangelopen. Op het Noord-Oostzeekanaal is het gebruik van een hulpmotor verplicht.



SPELLETJE MET HET WEER

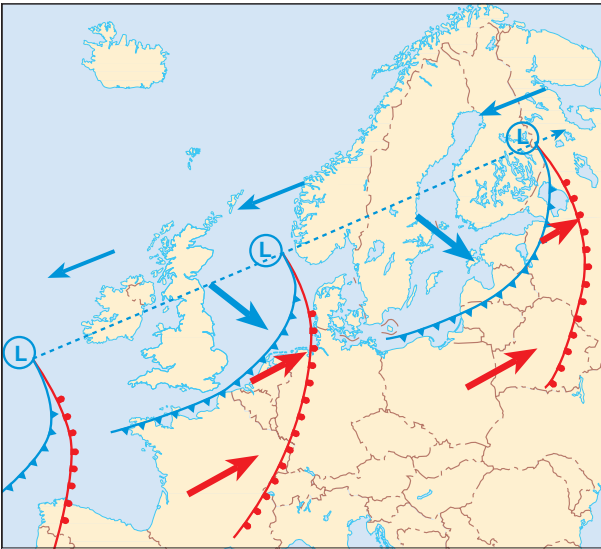
Niets is zo veranderlijk als het weer. Succesvolle zeiltochten hangen af van de juiste inschatting hiervan. Hans Vandersmissen schreef ooit: 'Er zijn maar drie soorten wind: er is geen wind; er is wind; en er is: O, lieve heer, laat het alsjeblieft ophouden.'

Onder welke weer- en windcondities een bemanning het nog aangenaam vindt om te zeilen, hangt af van hun ervaring en de mogelijkheden van het schip. Waar op dat moment wordt gezeild speelt hierbij een belangrijke rol. Windkracht 8 op volle zee is iets totaal anders dan windkracht 8 onder de hogewal van een beschutte kust. Zeil je op volle zee met een bakstagwind met windkracht 6 nog heerlijk, met een gierend tij tegen deze zelfde wind wordt een zeegat van een Waddeneiland een ware hel. Bij langere zeiltochten over zee gaat het niet alleen om de weerscondities die bij het uitvaren heersen, maar vooral ook om het weer dat zich tijdens de vaart zal gaan ontwikkelen. Zowel het schip als de weersystemen verplaatsen zich hierbij. Hoewel de modernste computertechnieken steeds nauwkeuriger weervoorspellingen geven, blijft het weer in zekere mate een onberekenbare factor. Hoe langer de termijn is waarvoor het weer wordt voorspeld, hoe onnauwkeuriger de voorspelling zal zijn. Gevolg hiervan is dat hoe groter de zeiltocht over zee wordt, des te groter de kans is dat het weer zich anders ontwikkelt dan was voorspeld. Iedereen die naar zee gaat neemt hierin een bepaald risico. De bemanning kan dan voor lastige keuzen gesteld worden. Niets is voor het gevoel zo tegenstrijdig als op volle zee in harde wind te moeten blijven omdat de

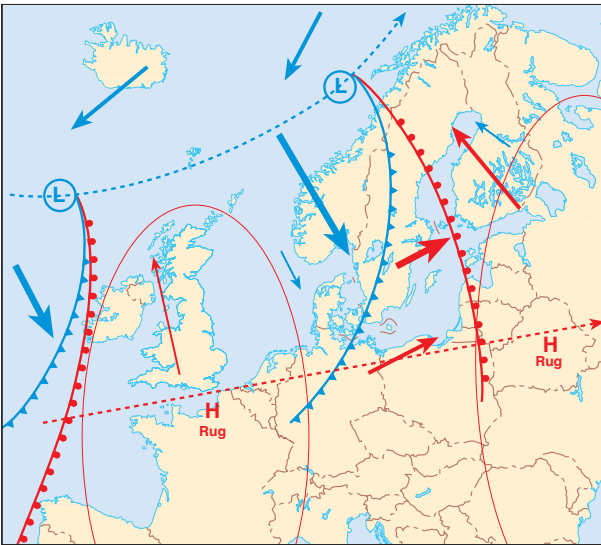
haven, slechts op een paar uur zeilen afstand, vanwege de gevaarlijke grondzeeën voor de deur, niet aangelopen kan worden.

Weerpatronen

Weer en wind ontstaan door de positie van hoge- en lagedrukgebieden. Wind ontstaat door het luchtdrukverschil tussen deze hoge- en lagedrukgebieden. Hoe groter het verschil tussen de systemen en hoe dichter ze bij elkaar komen, des te meer wind zal ontstaan. Hierbij draait op het noordelijk halfrond de wind rond een hogedrukgebied altijd met de wijzers van de klok mee, en rond een lagedrukgebied tegen de wijzers van de klok in. In de praktijk leidt dat ertoe dat we het weer in onze streken in twee hoofdtypen kunnen indelen; ik noem ze 'westweer' en 'oostweer'. Bij westweer trekken depressies van west naar oost over de Atlantische Oceaan en wisselen warmte- en koufronten elkaar af. De wind komt hierbij voornamelijk uit westelijke richtingen. Bij oostweer ligt in de regel een hogedrukgebied min of meer stationair boven Scandinavië. De wind komt dan uit oostelijke richtingen. Hoge- en lagedrukgebieden zijn continu in gevecht met elkaar. Op de plekken waar dit gevecht zich afspeelt kunnen zich heftige weersverschijnselen voordoen.



Westweer: de depressietrein.



Licht wisselvallig westweer.

Hoewel het aantal variaties in hoe het weer zich nu precies zal gaan ontwikkelen oneindig groot is, zijn er in Noordwest-Europa een paar regelmatig terugkerende weerpatronen te ontdekken. Inzicht in deze patronen helpt erg in het spel met het weer. In de praktijk gaat het om zes weerpatronen.

Weerpatroon 1

Westweer: de depressietrein

Dit weertype kenmerkt zich door snel achter elkaar volgende depressies die van west naar oost over de Atlantische Oceaan trekken en zo West-Europa binnenlopen. Vaak is de moeder van dit weertype een diepe depressie bij IJsland, die zogenaamde randstoringen naar onze contreien stuurt. Warmtefronten met regen en koufronten met buien lossen elkaar in hoog tempo af. In de regel lopen de depressies van Ierland, via Engeland en het midden van de Noordzee, recht op het Skagerrak af. Behalve dicht bij de depressiekern zelf zal dit weerpatroon in alle zeegebieden voor geregelde krachtige tot stormachtige winden uit zuidwest tot noordwest zorgen.

Dit weerpatroon kan lange tijd standhouden. In de volksmond is de zomer dan 'totaal van slag'.

Weerpatroon 2

Licht wisselvallig westweer

Hierbij lopen de depressies van het zeegebied ten westen van Schotland via de noordelijke Noordzee naar de noordwestkust van Noorwegen. De afstand tussen de baan van de depressiekernen en de zeegebieden van dit boek is nu veel groter. Hierdoor kan het

Azoren Hoog ruggen van hoge druk in onze omgeving op bouwen. Ook deze ruggen van hoge druk bewegen zich van west naar oost. Het effect van deze ruggen is tweeledig. Op de eerste plaats zorgen ze voor een tijdelijke weersverbetering. Op de tweede plaats zorgen ze ervoor dat de heersende westelijke windrichting aanzienlijk wordt veranderd. Na de passage van een koufront zal de wind naar



DEEL II

DE VAARGEBIEDEN

VAARGEBIED A

Door de Duitse Bocht naar Kiel

Wie voor het eerst noord of oost zeilt, wil de zaak graag zo overzichtelijk mogelijk houden. De spanning van de nieuwe ervaring, het zeegat uit en voor het eerst op volle zee, is een stap op zich. Moeilijker zaken zoals 's nachts zeilen worden het liefst nog even uitgesteld.

De keuze zal dan al gauw vallen op de route via de Duitse Bocht en het Noord-Oostzeekanaal naar Kiel aan de Oostzee. Het is de kortste weg over open zee en deze route kan in zijn geheel al 'havenhoppend' in dagtochten worden gedaan. Bekende trajecten zijn: Vlieland–Lauwersoog; Lauwersoog–Norderney; Delfzijl–Norderney (Waddenroute); Norderney–Brunsbüttel met eventueel een tussenstop op Helgoland of in Cuxhaven. Na Brunsbüttel is het op de motor door het 100 kilometer lange Noord-Oostzeekanaal naar Kiel, met eventueel een tussenstop in Rendsburg.

Toch zit bij deze 'havenhopmethode' een addertje onder het gras. Omdat de tijd van een vakantie beperkt is en Scandinavië redelijk ver weg, ligt het succes van een lange vakantie in het favoriete vaargebied in een snelle overtocht ernaartoe. Waddenhavens zoals Lauwersoog, Borkum en Norderney liggen zo'n 10 mijl naar binnen, waardoor de af te leggen weg veel langer wordt. Daarbij komt dat de kans van een aantal dagen aaneengesloten mooi zeilweer in ons wisselende klimaat niet erg groot is. Wanneer je al een paar dagen aan het begin van je vakantie in een Waddenhaven verwaaid hebt gelegen, komt algauw de vraag bovendrijven of het niet beter is – indien de weersgesteldheid dat toelaat – meteen maar door de Duitse Bocht de Elbe op te varen.

De afstand van Vlieland naar Brunsbüttel bedraagt zo'n 168 mijl en is met een lopend windje met een gemiddelde snelheid van 5,5 knopen in ongeveer 30 uur te doen. Het betekent echter wel een nachtje doorgaan. Een methode die veel zeilers toepassen is om met een zeevaste bemanning de boot in één keer door de Duitse Bocht te zeilen, terwijl de rest van het gezin pas in Cuxhaven, Brunsbüttel of Kiel aan boord komt.

De beschrijving van dit vaargebied valt in drie vaarroutes uiteen:

A1 Door de Duitse Bocht

A2 Door het Noord-Oostzeekanaal (N.O.K.)

A3 Over de Eider

A1

DOOR DE DUITSE BOCHT

De Duitse Bocht is het grote, bijna vierkante zeegebied ten noorden van de Nederlandse en Duitse Wadden, zo'n beetje tot de hoogte van het Horns Rev aan de Deense westkust. Het gebied wordt van west naar oost doorkruist door twee belangrijke scheepvaartroutes: de diepwaterroute, ongeveer 35 mijl ten noorden van de Wadden, en het verkeersscheidingsstelsel Terschelling–German Bight, ongeveer 10 mijl ten noorden van de Wadden. Tussen dit verkeersscheidingsstelsel en de Waddenkust ligt de zogenaamde kustverkeerszone. Dit is



Vaarroute A1: Door de Duitse Bocht.

het vaargebied dat toerzeilers meestal benutten om van en naar de Elbe te komen.

De binnenste Duitse Bocht en het aanloopgebied van de Elbe

Het aanloopgebied van de Elbe is een van de verraderlijkste zeegebieden van de Noordzee. De oorzaken zijn:

- Het land maakt hier een haakse bocht. Hierdoor wordt de vloedgolf opgestuwd, met als gevolg zeer sterke getijdenstromen, vooral rond Helgoland en in de Elbemonde zelf.
- Door deze zelfde haakse bocht in het land wordt de heersende westenwind vaak door het zogeheten tunneleffect versterkt. In de binnenste Duitse Bocht waait het in de regel 1 tot 2 beaufort harder dan in de aangrenzende zeegebieden. Ook heeft de wind de neiging veel langer door te staan.
- De Elbe zelf is een rivier met een zeer groot debiet. Hierdoor is de ebstroom een van de felste van West-Europa. Met 11 knopen over de grond en afgaand tij Cuxhaven voorbij

scheuren is geen uitzondering. Uitgerekend met de heersende westenwind veroorzaakt dit gierende tij in de Elbemonde altijd een zeer warrige zee die bij harde wind zeer gevaarlijk kan zijn. Zelfs voor de kade van Cuxhaven vormt een noordwest 6 met halftij een staande golf van zo'n 2 meter hoogte.

Dit betekent dat als je de Elbe met westenwind wilt opvaren, dit met het inkomende tij moet gebeuren. Wil je de Elbe met het afgaande tij uitvaren, dan moet het rustig weer zijn of de wind moet niet uit richtingen tussen zuidwest en noordwest komen.

De getijdengolf

De getijdengolf in de Duitse Bocht beweegt zich van west naar oost. Deze getijdengolf doet er gemiddeld 5,5 uur over om van Vlieland naar Brunsbüttel te komen. Als je de Duitse Bocht van west naar oost bevaart, heb je deze getijdengolf mee. Maar van oost naar west heb je hem tegen. Dit betekent dat op

wisselen. Bijzonder is de antieke semafoor bij de Alte Liebe, die nog altijd de windrichting en windsterkte van Borkum en Helgoland aangeeft.

Voor wie door omstandigheden zijn of haar boot voor langere tijd moet achter laten doet dat het beste in de stadhaven. De boot ligt hier veel meer beschermt dan in de andere havens en de service is uitstekend.

Brunsbüttel

POSITIE 53°53'30N / 009°8'70E

ALGEMEEN

Voorbij Cuxhaven ligt na zo'n 17 mijl aan de bakboordzijde van de Elbe Brunsbüttel, de toegang tot het sluisencomplex van het Noord-Oostzeekanaal. Het kan op de Elbe voor deze sluisen zeer druk zijn met in- en uitvarende grote scheepvaart. Grote voorzichtigheid is hier geboden.

HAVEN

Vlak achter de sluis aan bakboord ligt een piepklein jachthaventje, dat onder alle weerscondities veilig is. Even verderop ligt een steiger waar jachten ook kunnen afmeren. Daarnaast heeft Brunsbüttel ook een getijdenjachthaven aan de Elbekant. Deze is recent helemaal vernieuwd en omdat je in principe altijd met hoogwater uit Brunsbüttel vertrekt of er aankomt, is deze haven zeer geschikt voor een overnachting. Aanloop is met 1,85 meter diepgang mogelijk vanaf 2 uur voor HW tot 2 uur na HW.

AANLOOP

Aankomende jachten moeten buiten op de Elbe bij Mole 1 wachten. Stroom-tegenwindsituaties kunnen deze plek behoorlijk wild maken. Onder geen beding mag het



Brunsbüttel: Kanalhafen.

toegangskanaal tot een van de sluisen worden opgevaren voordat er alleen een wit knipperlicht op het sluiseiland en de sluis zelf gaat branden. Jachten worden in de regel in de Alte Schleusen geschutz. De sluisen zijn gigantisch en hebben drijvende houten vlonders aan de zijkant. Pas op, deze kunnen glad zijn.

BIJZONDERHEDEN

De nacht doorbrengen in het kleine jachthaventje achter de sluisen is een belevenis op zich. De hele nacht door passeren zeer grote zeeschepen, die het sluisencomplex in- of uitvaren, op slechts enkele meters afstand. Hun schroeven klinken als ratelende betonmolens in de romp van je schip. Op het sluisencomplex zijn een uitkijktoren en een permanente tentoonstelling over het Noord-Oostzeekanaal. Officieel ben je hier net zoals op het hele Noord-Oostzeekanaal op internationale wateren. Als je de haven verlaat ga je in principe over de grens. Eventuele belastingvrije goederen aan boord moeten dus aan boord blijven. Brunsbüttel is zelf niet bijzonder maar biedt wel goede voorzieningen. Er is een uitstekend restaurant dat uitkijkt over de haven, waar je goed kunt eten als je koud en nat van zee komt.

VAARGEBIED E

Over het Kattegat en door de Limfjord

Dit vaargebied wordt gevormd door twee qua karakter totaal verschillende vaarroutes. Is het Kattegat een echt open zee, de Limfjord is dat niet. De Limfjord bestaat uit een aantal grotere meren, aangeduid als Brednings, en een aantal smalle vaarwaters waar goed tussen de tonnen moet worden gevaren omdat het ernaast ondiep is.

Toch hebben beide gebieden één ding gemeen: ze worden door Nederlandse zeilers veelal als doorvaartroute van en naar de vakantiebestemming gebruikt, zoals de Zweedse westkust. Dat neemt niet weg dat het allebei fascinerende vaargebieden zijn waar gerust een langere tijd doorgebracht kan worden. De beschrijving van dit vaargebied valt in twee vaarroutes uiteen:

E1 Over het Kattegat

E2 Door de Limfjord

E1

OVER HET KATTEGAT

Onder het Kattegat verstaan we het grote zeegebied tussen Denemarken en Zweden ten noorden van het Deense eiland Seeland. Zeer dominant liggen in het Kattegat de Deense eilanden Anholt en Læsø.

Het Kattegat is in tegenstelling tot het Skagerrak een relatief ondiepe zee. Aan de Zweedse zijde valt dat nog mee, maar aan de Deense zijde zijn uitgebreide gebieden waar het ondiep is. Deze zorgen bij harde tot stormachtige winden altijd voor een korte steile en bij storm zelfs voor een gevaarlijk brekende zee. In pittig weer is het verstandig koersen over het Kattegat zo uit te zetten dat ze zo veel mogelijk over diep water lopen.

Het weer op het Kattegat

Met westweer is het vaak zo dat hoe noordelijker je op het Kattegat komt, hoe harder het waait. Dit heeft te maken met de invloed die de Noorse bergen hier nog steeds hebben.

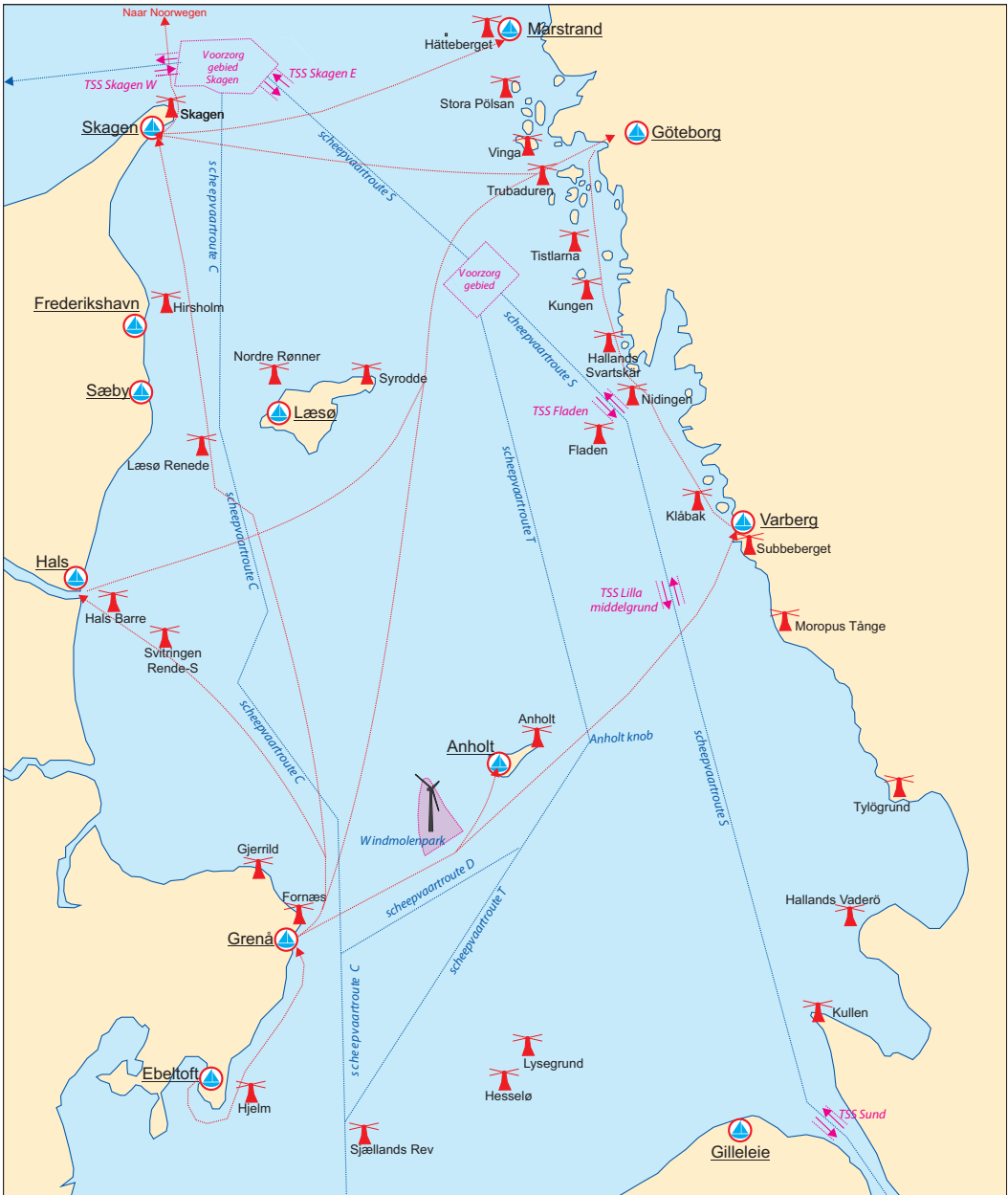
De lucht jakkert als het ware ten zuiden van deze bergen over het Skagerrak en Kattegat naar het oosten. Dit tunneleffect wordt rond Skagen nog een keer versterkt doordat deze plaats op een landtong behoorlijk ver in het Skagerrak ligt.

Met oostweer is vaak het omgekeerde het geval. Doordat je hier behoorlijk dicht bij het hoog zit dat dit weerpatroon bepaalt, heb je op het Kattegat vaak met zwakke variabele winden te maken. Dan geldt ook vaak hoe noordelijker je komt, des te minder wind er staat.

Grote scheepvaart op het Kattegat

De grote scheepvaart volgt vrijwel altijd de scheepvaartroutes die hier met midvaarwaterboeien zijn uitgezet.

Hoewel het geen verkeersscheidingsstelsels zijn – je mag zeilen waar je wilt – is het raadzaam deze scheepvaartroutes te mijden, en als ze overgestoken moeten worden dit haaks te doen. Dit om te voorkomen dat je lange tijd in onzekerheid bent over de kant waar de vrachtschepen je zullen passeren. Grote



Vaarroute E1: Over het Kattegat.

veerboten, en tegenwoordig ook veel snelboten, volgen hun eigen route. Met de eerste moet je wel rekening houden, met de laatste niet. Deze jakkeren met zo'n hoge snelheid over het water dat je altijd een zogenaamde *sitting duck* bent.

Routes op het Kattegat

Behalve dat het Kattegat een prima zeilgebied is waar makkelijk een hele zeilvakantie doorgebracht kan worden, is het toch ook een stuk water waar met een paar grote klappen mijlen gemaakt kunnen worden en fascinerende zeilgebieden zoals de Noorse zuidoostkust



Stadsaanzicht Ålborg.

je gegarandeerd aan de grond. Hier is zeilen alleen met een lopend windje mogelijk.

In dit ondiepe water groeien op zeer uitgebreide schaal zeegras en andere onderwaterplanten. Van tijd tot tijd drijven hele losgeslagen velden in het water. Deze kunnen zodanig in de schroef komen dat je een paar keer achter moet slaan om je eruit te bevrijden. Controleer ook de wierpot regelmatig op verstoppingen door opgezogen zeegras.

Nederlanders varen in de regel door de Limfjord omdat het een aangename en redelijk beschutte doorgangsroute is. Eenmaal in Thyborøn aangekomen vormt met stevig westweer de Limfjord een alternatief voor de oversteek over het Skagerrak naar Noorwegen. Met oostweer biedt de Limfjord een uitstekende alternatieve route van het Kattegat terug naar huis. Daarbij komt dat vanaf Thyborøn – ondanks de langere afstand met westelijke tot noordwestelijke winden, zolang die maar niet al te hard zijn – altijd veel beter naar huis wordt gezeild dan door de Duitse Bocht vanaf Brunsbüttel. Een oversteek van Thyborøn naar

Vlieland duurt met een lopende wind in de regel tussen de 40 en 48 uur.

Toch doe je in deze benadering van de Limfjord dit gebied tekort. De Limfjord ligt ver van dichtbevolkte gebieden, waardoor het een prachtig stil natuurgebied is. Zijn het de glooiende hellingen met daarop de tegenwoordig alom aanwezige windmolens? Is het dat prachtige eiland Fur waar de ontstaansgeschiedenis van dit gebied open en bloot aan je voeten ligt? Of is het de zeehond, die regelmatig onverwacht zijn kop boven water steekt? Ik weet het niet. Altijd als ik de Limfjord weer uit ben, heb ik het gevoel dat ik nog iets heb gemist. Ik beloof mezelf dan de volgende keer hier toch wat langer te blijven.

Het weer in de Limfjord

Het weer in de Limfjord heeft hetzelfde patroon als het weer op het Skagerrak en het Kattegat. In de scheepvaartweerberichten wordt de Limfjord niet apart genoemd, maar je kunt ervan uitgaan dat het hier net zo hard waait als in deze zeegebieden. Vaak staat