

ACCU HANDEL UTRECHT

DRAAIWEG 52 • 3515 EM • 030-2734157 • WWW.ACCUS.NL

Nieuw CMF Calcium onderhoudsvrij

geen onderhoud
minimale zelfontlading
verstevigde platen

CMF 12 volt 75 Ah € 79,95
CMF 12 volt 100 Ah € 89,95
CMF 12 volt 108 Ah € 119,95
CMF 12 volt 140 Ah € 179,00
CMF 12 volt 180 Ah € 219,00
CMF 12 volt 230 Ah € 249,00



Turbo Marina accu's

TM 12 volt 120 Ah vanaf € 119,-
TM 12 volt 165 Ah vanaf € 169,-
TM 12 volt 200 Ah vanaf € 199,-
TM 12 volt 230 Ah vanaf € 229,-

Afhaalprijzen incl. 2 jaar garantie
Bezorging vanaf € 20,00 per bestelling

Zonnepanelen complete set's
vanaf € 369,00
incl. laadregelaar



DE GEUS

Jaargang 88 nr.2

mei 2015

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 1 Van de redactie**
- 2 Simon zegt...**
- 3 Van de bestuurstafel**
- 4 Officiële mededelingen**
- 5 Winterstalling 2015-2016**
- 6 Feestelijke opening van het vaarseizoen**
- 7 Gezellige avond met duik- en reisfoto's en lekker eten**
- 8 Technische en nautische tips:**
De laatste keer
- 9 Reisverslagen:**
Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten
Deel 3: Estland, Finland en de Stockholmer Scheren

BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

André van Oostveen
Herengracht 310
1016 CD Amsterdam
T: 06 2285 9006
E: voorzitter
@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart

Secretaris

Penningmeester

René Duursma

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
.nl

Leden

Jan Kors

Peter Weesendorp

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Guus Taschner

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start

Ballotagecommissie

Arjan Ferweda
Jaap van der Harst
Koos Werneke

Redactiecommissie

Jaap van der Harst
Gijs van Noort
Piet Johan Radsma

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Van de redactie

Beste lezer,

Na een koude start is het watersportseizoen nu toch echt begonnen. De redactie hoopt dat je er al van hebt kunnen genieten. Hopelijk inspireren je belevenissen op het water deze zomer je tot het schrijven van een leuk verhaal dat we kunnen publiceren in De Geus. In deze Geus tref je een kort verslag aan van de feestelijke opening van het seizoen, op 26 april jl., maar traditiegetrouw beginnen we weer met de bestuursstukken. Hoewel de komende winter nog ver weg is, is voor iedereen die dan gebruik wil maken van stalling op de Diemerzeedijk het stukje van Roel Habiecht van belang. Daarin staat dat je je voor 1 juli voor de winterstalling moet aanmelden. In *Van de bestuurstafel* stipt de voorzitter de voortschrijdende digitalisering binnen onze vereniging aan. De rekeningen voor contributie, liggeld en stalling worden inmiddels per e-mail toegezonden en we overwegen om dat ook met De Geus te gaan doen. Maar we kunnen ons voorstellen dat er lezers zijn die de voorkeur geven aan een 'ouderwetse' papieren Geus. Daarom zijn we in overleg met het bestuur een enquête aan het voorbereiden met de vraag hoe je De Geus het liefst ontvangt: digitaal of op papier.

Verder staat er in deze Geus een verslagje van de drukbezochte en zeer geslaagde avond waarop Willem Kooiman ons liet meegenieten van het onderwaterleven in het Grevelingenmeer en Jan van Mierlo ons mooie foto's liet zien van zijn reis tussen de West-Zweedse en Noorse scheren. Voor de rubriek *Technische en nautische tips* ontvingen we ook weer kopij. Anne Strijkel vertelt over het ervaringen met het aanbrengen van uierzelf op het onderwaterschip van haar Cornish Crabber. Het sluit mooi aan bij wat Willem Kooiman ons in de vorige Geus vertelde over zijn onderwaterverfperikelen. In mijn reisverslag wil ik je laten meegenieten van mijn tocht door de Estse en Finse wateren en de Stockholmer Scheren, de mooiste etappe van mijn derde grote Oostzeereis.

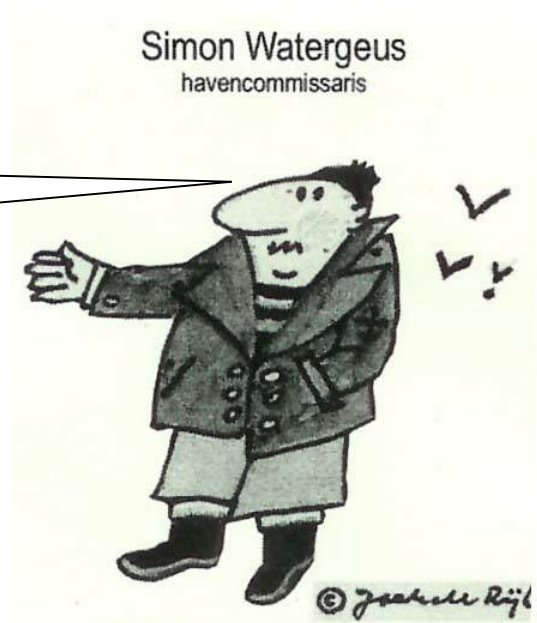
In de derde week van mei hoop ik weer aan een lange reis te beginnen, nu naar Noorwegen. Hopelijk levert die ook de nodige verhalen op. Me-

deredacteur Gijs is vanaf mijn vertrek het aanspreekpunt voor zaken die De Geus betreffen, maar zend alle correspondentie ook cc naar mij. Tot slot wijs ik nog op een oproep van Jan van Mierlo, die voor een bevriende kunstenaar op zoek is naar niet meer gebruikte scheepstuigage, zoals blokken. Wellicht heb je in je baksist of kist in de loods nog wat liggen.

Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Als alles nu nog drijft komen
we die zomer ook wel door



Van de bestuurstafel,

Het seizoen is geopend. De algemene vergadering is geweest. Alles is op orde voor een nieuw seizoen en voor een nieuw bestuursjaar. Ik ben overigens nog wel bezig met mijn bootje en het bootje van mijn dochter.

In het bestuur hebben we de taken en prioriteiten voor het komende jaar doorgenomen. Een belangrijk deel van de aandacht van het bestuur gaat naar het beheer, de zorg dat alles goed loopt. Daarnaast is er een drietal prioriteiten. De algemene vergadering heeft gevraagd te onderzoeken hoe groot de reserves moeten zijn. Het is een vraag die niet zomaar even beantwoord kan worden en veel overleg vraagt. Daarnaast heeft het bestuur zichzelf de vraag gesteld hoe het gesteld is met de stressbestendigheid van het bestuur zoals dat nu heet, oftewel hoe gaat het verder als er ergens brand uitbreekt of iemand onder de tram komt. Het derde punt is de overgang van de papieren naar de internetwereld. Het is gewoon goedkoper, sneller en makkelijker als de facturen en de Geus per e-mail verzonden worden. Maar niet iedereen heeft internet of leest even makkelijk op een tablet. En wat moeten we met Facebook en Twitter en YouTube?

Vooraf in het licht van het laatste valt de eenzijdige samenstelling van het bestuur echt op. Het bestuur bestaat uit grijze mannen met een bootje. Wij werken allemaal met veel gemak op de computer, maar missen de vertrouwdheid van bijvoorbeeld mijn dochters met de sociale media. We missen ook de vertrouwdheid om zonder eigen bootje watersporter te zijn en ook de mensen die zo watersport bedrijven zouden wel eens een belangrijke doelgroep voor een watersportvereniging kunnen zijn. Ik volg de discussies hierover in het Watersportverbond met grote belangstelling. Ik zou die discussies graag ook in het bestuur voeren met de nieuwe generaties watersporters. Meldt u aan. En graag niet alleen mannen.

André van Oostveen

Officiële Mededelingen 1 mei 2015

Aspirant-leden:

Erwin Nelissen	Laplacestraat 29hs	1098 HR	Amsterdam
Frank van der Meer	Zegge 6	1391 SV	Abcoude

Opgezegd:

A. v.d. Veen (al vermeld in de Officiële Mededelingen van 31 januari, maar niet meegenomen in de Geus)

Paul Cijs

Cynthia Kat

Adreswijziging:

Jasper van den Berg	Parallelweg 31	1151BS	Broek in Waterland
Ynse Hendrik Deinema	Enkhuizerstraat 5	1023 VP	Amsterdam
Ed de Haan	Meerhoeve 12	1462 PP	Middenbeemster
Sander Oudemans	Hooimarkt 21	2011JB	Haarlem

Overleden:

Manus van Rijn

Rob Smit

Ledenlijst:

De actuele ledenlijst verschijnt niet meer in gedrukte vorm, maar digitaal. Wie hem wil ontvangen moet dat even mailen aan onze penningmeester, René Duursma, e-mailadres:

penningmeester@watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Winterstalling Diemerzeedijk 2015-2016,

Om een goed hellingschema en een goede indeling van de loods en het buitenterrein te kunnen maken, willen we tijdig weten wie er willen liggen. Als je schip daar afgelopen winter lag en je wilt hetzelfde voor komende winter, hoef je niets te doen. Dan delen we je gewoon weer in. Als je er voor het eerst wil liggen of als je er niet meer wilt liggen dien je dat voor 1 juli kenbaar te maken bij de secretaris, met opgave van de bootgegevens: naam, lengte, breedte, hoogte en gewicht.

S.v.p duidelijk aangeven of je binnen of buiten wilt liggen. Maar voor het zover is eerst een fijn vaarseizoen gewenst.

Roel Habiecht, secretaris

Feestelijke opening van het vaarseizoen,

Erg veelbelovend zag het nieuwe vaarseizoen er op 26 april nog niet uit. De zon verschool zich achter een grauw wolkendek waaruit zo nu en dan een spatje regen viel en de temperatuur liet ook te wensen over, maar de gezelligheid was er niet minder om. Traditiegetrouw werd er op deze dag voor koningsdag eerst haring met een oranjebittertje of ander drankje geserveerd. Terwijl men daarvan op het terras genoot ontrolde het

oudste aanwezige lid, in dit geval erelid en oud-voorzitter Gerard Hofdijk, de Geuzenvlag en daarna was André aan de beurt om zijn openingstoespraakje te houden.



Ahmet stookt de houtkoolgrill op. (foto: Elly Kat)

Nadat het seizoen aldus officieel was geopend, kreeg de bijeenkomst een minder traditioneel karakter. Toen Ahmet Kiziltepe verleden jaar tijdens het ballotagegesprek gevraagd werd wat hij voor onze vereniging zou kunnen betekenen, zei dat hij wel de catering voor een verenigingsactiviteit kon verzorgen. Ahmet werd, misschien wel mede vanwege deze toezegging, geaccepteerd als aspirant-lid en het resultaat was dat er op deze openingsdag geen Hollandse maar Turkse hapjes werden geserveerd. Nadat buiten de houtskoolgrill werd opgestookt en Ahmets vrouw, Hatice, binnen uitleg over de gerechten had gegeven, kon iedereen van dit heerlijk genieten. Ahmet, Hatice en de assistenten Mehmet

en Mustafa, hartelijk dank, dit smaakt naar meer, en ook Maaïke van der Wilt bedankt voor de algehele organisatie van deze feestelijke opening !

Jaap van der Harst

Gezellige avond met duik- en reisfoto's en lekker eten



Onderwaterleven in het Grevelingenmeer. (foto: Willem Kooiman)

Wat er op of rondom het water te zien kan zijn, weten we als zeiler of motorbootvaarder natuurlijk wel. Maar wat is er allemaal onder water te zien? Willem Kooiman nam ons 13 maart aan de hand van een aantal geprojecteerde foto's mee naar zijn favoriete duikplek in het Grevelingenmeer en liet ons zien dat het onder ons schip nog veel mooier kan zijn dan erboven. We zagen zakpijpjes, vissen, garnalen, schitterende zeeanemonen, kreeften en krabben in allerlei kleuren.



De Anna P. langs de rotsen van de Noorse scheren. (foto: Jan van Mierlo).

Na al dat moois was het de beurt aan Jan van Mierlo. Hij nam ons via Vlieland en de Deense Limfjord mee naar rotsige haventjes en ankerplekken tussen de West-Zweedse en Noorse scheren, waar Corrie en hij afgelopen zomer met hun zeiljacht Anna P. een schitterende tocht maakten.

We konden op deze informatieve avond niet alleen genieten van foto's en verhalen, ook voor de inwendige mens was goed gezorgd. Maaïke van der Wilt had heerlijke hapjes en soepen bereid. Bedankt Maaïke, dit smaakt naar meer, en natuurlijk ook Willem en Jan bedankt!

Jaap van der Harst

De laatste keer!



Tsja, ... “zeg nooit ‘nooit’ ”, zei ooit eens iemand tegen mij. En toch wou ik het er nu maar weer eens op wagen om te zeggen: “Dit was de laatste keer!”

Dit jaar heeft vooral Diny zich beijverd om de onderkant van De Noorderkroon voor de laatste keer in haar leven EN in het leven van de Noorderkroon, te ontdoen van antifouling, want vanaf nu wordt het uierzalf. Onze test van vorig jaar was ons goed gekomen: alleen de bovenste rand van de kersvers en strak geplamuurde bodem - van 0 tot 20 cm onder de waterlijn - insmeren met uierzalf. De rest van de nog pokdalige bodem moest het nog maar een jaartje uitzingen met de oude lagen antifouling. Na goed afspuiten aan het einde van het seizoen kwam er weer een mooi grijs en onaangetast huidje te voorschijn. Het had gewerkt, wat wilden we nog meer?

Dus dit jaar was het onderste deel van de bodem aan de beurt, liggend onder de boot. Die antifouling moest er goed van af. Maar oh wat een troep, en wat een fijnstof! Dagen later voel je dat nog in je longen. Diny heeft uiteindelijk wel een officieel masker opgezet, veel beter dan een snoetje, en ook heeft ze een stofzuiger aan de schuurmachine bevestigd, maar toch! Antifouling is slecht voor mens EN milieu EN slecht voor de portemonnee, dus laat ons vanaf nu maar lekker smeren met een pot uierzalf van een paar Euro.... Scheelt een hoop ellende!

De uierzalf-aanpak hebben we overigens (h)eerlijk afgekeken van één van de andere Crabberaars die de Watergeuzen rijk zijn. Dank, Jelle! Tegen goeie voorbeelden zeggen we dan ook niet gauw: "Dat is de laatste keer". Kom maar op met meer van dat soort goeie tips, wij varen er allemaal WEL bij!

Anne Strijkel

Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten

Verslag van mijn derde grote Oostzeereis

Deel 3: Estland, Finland en de Stockholmer Scheren

Nadat ik naar het thuisfront een reisverslag had gestuurd en mijn watertanks vol had gegooid, ben ik op 4 juli rond het middaguur uit Riga vertrokken. Omdat ik nu op de Daugava stroom mee had, ging de tocht over de rivier een stuk sneller dan op de heenreis. Er werd een zeilwedstrijd gehouden waaraan behoorlijk wat schepen meededen. Ook voer er een met vlaggetjes en ballonnen getooid zeiljacht waarop een bruiloft werd gevierd. Omdat er een matige westelijke wind stond en ik naar het noorden voer, kon ik aanvankelijk lekker zeilen. 's Morgens was het een beetje buig geweest, maar de wolken losten langzamerhand op en het werd warmer. De weersverbetering betekende helaas ook dat de wind steeds meer afnam en ik op de motor verder moest. Toen ik in de Golf van Riga aankwam stond er helemaal geen wind meer.

De bestemming was Skulte, een klein plaatsje zo'n 25 kilometer ten noordoosten van de monding van de Daugava. Aan het begin van de avond bereikte ik de haven, gelegen aan de monding van een klein riviertje. Aan de handelskade werd een schip volgeladen met boomstammetjes. Grote stapels lagen nog op verscheping te wachten. Een paar honderd meter verderop lag voor de kade van een bedrijfsterrein een keurig steigertje waar ik aanmeerde. In mijn havenhandboek werd er over de haven vrij negatief gedaan, maar ik vond het idyllische plek. Vanuit de kuip had ik een fraai uitzicht op de hoge boomrijke oever aan de overzijde. Een havenmeester of een havengebouw zag ik nergens, maar ik wilde toch wel weten of er misschien douches en toiletten waren. Een eindje verderop was een visser zijn netten aan het repareren. Ik vroeg hem in het Engels of er douches en toiletten waren. "Shower" verstond hij niet, maar "toilet" wel. Met wat armgebaren en een paar Letse

woorden wees hij me op een schuurtje verderop. Wat ik er aantrof was echter niet veel meer dan een gat in de grond waarboven zich vroeger een poepdoos had bevonden die door veelvuldig gebruik of achterstallig onderhoud geheel in elkaar was gezakt. In plaats van dit 'hurktoilet' kon ik beter mijn boordtoilet gebruiken. Na het eten wilde ik nog even een wandelingetje in de omgeving maken. Het toegangshek tot het bedrijventerrein bleek gesloten te zijn, maar na enig gezocht lukte het me toch om van het terrein af te komen.

De volgende morgen was het weer nog beter. De zon scheen uitbundig en toen ik opstond was het al behoorlijk warm. Ongedoucht maar vol goede moed verliet ik Skulte weer. Het schip dat de vorige avond boomstammetjes lag te laden, lag er nog steeds. Blijkbaar ging er weleens wat mis, want in de haven dreven een aantal stammetjes en ook net buiten de haveningang kwam ik er een paar tegen. Uitkijken dus. De bestemming was Ruhnu, een eilandje van ongeveer vier bij drie kilometer in het noordwesten van de Golf van Riga. Hoewel het dichterbij de Letse dan bij de Estse kust ligt, hoort het bij Estland. Tot 1944 woonden er Zweden, maar toen Estland bezet werd door de Sovjet-Unie zijn die allemaal naar Zweden geëmigreerd. Nu wonen er ongeveer 60 Esten. Toen ik koers zette naar Ruhnu zag het ernaar uit dat het weer een motordag zou worden, maar na een half uurtje stak er een zwakke noordoostenwind op die geleidelijk sterk genoeg werd om te kunnen zeilen. De koers was precies bezeild, golven waren er nauwelijks en mede door de overvloedige zonneschijn werd het een fantastische zeildag. Andere schepen waren er niet, evenmin als gevaarlijk ondieptes of boeien. Ik had dus weer alle tijd om rustig een boek te lezen. Pas toen ik onder de kust van het eiland kwam, was het even opletten geblazen. Het wemelde er van de stenen. Het aanmeren in de keurig verzorgde jachthaven was een fluitje van een cent. De havenmeester en een Zweedse buurman stonden al klaar om mijn lijnen aan te pakken. 's Avonds heb ik nog een fietstochtje gemaakt over de enige weg die het beboste eilandje rijk is. Onderweg heb ik het oudste houten kerkje van Estland, uit 1625, bewonderd. Daarnaast lag een kerkhof met oude houten kruisen waarop allemaal Zweedse namen stonden.

De volgende dag was het weer schitterend zomerweer, maar de wind liet het nu vrijwel de hele tijd afweten. Alleen de laatste twee uur kon ik nog

even zeilen. Mijn bestemming was Kuresaare, de hoofdstad van Saarema, Estlands grootste eiland. Estland heeft een totaal andere kust dan Letland. In Letland kun je overal tot vrij dicht onder de zanderige kust varen, in Estland wemelt het van de keien en moet je zover mogelijk van de kust wegblijven. Voor de kust van Kuresaare is het ook flink aan het verzanden. Daarom heeft men er naar de haven toe een smal geultje uitgebaggerd. De opgebaggerde stenen liggen er als een soort dijkes langs en vormen een ideale broedplaats voor meeuwen. Iedere meeuwensoort heeft er zijn eigen stekje. In het geultje liggen overal tonnen die je goed moet aanhouden. De bemanning van een Duits jachtje had waarschijnlijk te veel naar de meeuwen gekeken, want het was even buiten de geul vastgelopen. De reddingsboot moest eraan te pas komen om het los te trekken.

Ook Kuresaare heeft een moderne, goed geoutilleerde jachthaven, alleen moest ik hier weer aanmeren aan hekboeien. Omdat een opvarend van een Ests jacht mijn voorlijnen aanpakte, ging dat vrij makkelijk. Kuresaare is een oud plaatsje, waar een Duitse bisschop in de middeleeuwen een gigantisch kasteel heeft gebouwd. Omdat ik het graag wilde bezoeken en bovendien nog wat wilde provianderen en gebruik wilde maken van de wasmachines, ben ik een dag blijven liggen. Het kasteel, het grootste en best geconserveerde van de Baltische staten, was zeer de moeite waard. Ook stonden er in het plaatsje nog veel fraaie houten, in Noordse Jugendstil gebouwde villa's uit het fin-de-siècle. Kuresaare was toen een bloeiend kuuroord.

In het kantoortje van de havenmeester lag de Estse kaart te koop die ik bij Datema had besteld maar die de havenmeester van Ystad weer terug had gestuurd. Ik heb in mijn vorige verslag verteld dat ik een kopie van die kaart van mijn Finse burens uit Farösund had geleend. Omdat die kaart al 10 jaar oud was en er bovendien geen detailkaartjes bij zaten, besloot ik om de Estse kaart te kopen. Bij Datema kostte hij 60 euro, inclusief verzendkosten. Ik verwachtte nu een stuk goedkoper uit te zijn. Dat viel echter zwaar tegen, de kaart kostte 90 euro. Men probeert hier uit de aanwezigheid van 'rijke' buitenlandse zeilers, voor het overgrote deel Finnen en Zweden, een slaatje te slaan, dat merkte ik ook aan de havengelden. In Ruhnu betaalde ik 20 euro per etmaal, in Kuresaare 25

en in Haapsalu, dat ik twee dagen later bezocht, zelfs 30. Dat had ik alleen vorig jaar in Göteborg betaald.

De volgende dag stond er een vrij lange tocht op het programma, naar de jachthaven van Kuivastu, aan de oostkust van het eiland Muhu. De weersomstandigheden waren zeer zomers, maar helaas was de zwakke wind pal oost, zodat ik weer op de motor moest varen. Alleen de laatste twee uur, toen de wind wat toenam en de koers noord was, heb ik lekker gezeild. Ook de haven van Kuivastu was zeer modern en goed geoutilleerd. Ik heb de indruk dat men in Estland zijn zaakjes wat beter op orde heeft dan in Letland. In mijn vorige verslag heb ik het verval beschreven dat ik daar rond een paar havens aantrof. In Estland zie je dat niet, hoewel veel van de traditionele houten huizen wel een verfje kunnen gebruiken. Ook wat betreft taal en mensen verschillen Estland en Letland. Het Lets is verwant met de Slavische talen, het Ests behoort, samen met het Fins en het Hongaars, tot de Fins-Oegrische talen. De Finnen die ik hier tegenkwam zeiden dat ze het vrij makkelijk konden verstaan. De vaak blonde en wat bedaagde Esten deden me aan Scandinaviërs denken.

Vanuit Kuivastu ben ik verder noordwaarts gevaren, naar Haapsalu. Het was weer schitterend zomerweer en er stond een matige oostenwind, zodat ik bijna het hele traject zeilend kon afleggen. Een boek lezen was er niet meer bij, want ik moest nauwlettend de vrij nauwe geul tussen de West-Estse eilanden en de Estse westkust volgen. Vooral het invaren van de baai waaraan Haapsalu ligt was niet gemakkelijk omdat op de kaart niet stond aangegeven waar er boeien lagen. Je merkt dan dat de Estse kaarten bij lange na niet dezelfde kwaliteit hebben als de Nederlandse of Duitse. Daarop worden altijd de wat gecompliceerde aanloopgebieden door middel van detailkaarten weergegeven, in de Estse kaartenset ontbraken die grotendeels. Ook de jachthaven van Haapsalu zag er zeer modern en goed verzorgd uit, alleen was het er erg vol. Alle schepen lagen aan hekboeien, maar een Fin attendeerde mij op een plaatsje in een hoek van de haven, waar ik gewoon langs een steiger kon afmeren. Het was het beste plekje van de haven. Omdat het erg warm was, had ik grote behoefte aan een verfrissende duik. Op tien minuten loopafstand lag een strand waar ik heerlijk heb gezwommen, de eerste keer dit jaar.

Ook in Haapsalu staat een groot bisschopskasteel dat ik graag wilde zien. Mijn bedoeling was om het de volgende morgen te bezoeken en dan 's middags door te varen naar Dirhami, aan de Finse Golf. Ook dit kasteel en de erbij horende kerk waren zeer de moeite waard. Er werd zeer veel informatie gegeven over de Duitse bisschoppen die hier tot aan de Reformatie eeuwenlang de baas waren. Het stadje is, net als Kuresaare, een oud kuuroord dat bekend was vanwege zijn heilzame modderbaden. Tsaar Nicolaas II ging er graag naartoe en heeft daarom een station laten aanleggen vlakbij het strand. Er staan nog veel mooie houten gebouwen uit het eind van de 19^e eeuw. Toen ik tussen de middag weer bij de boot was, stond er een forse oostenwind. Ik besloot daarom om niet te vertrekken, maar om op de fiets de omgeving te verkennen. Ik kon dan bovendien 's avonds een concert bezoeken dat in het kader van een oudemuziekfestival in de kapel van het kasteel werd gegeven. Het concert was schitterend en ook de fietstocht was de moeite waard. Onderweg passeerde ik de ruïnes van een 19^e-eeuws in neo-renaïssancestijl gebouwd kasteel waaraan een tragische liefdesgeschiedenis is verbonden. Een Duitse graaf die hier in de buurt woonde was verliefd geworden op een Duitse gravin. Zij wilde echter niet op zijn avances wilde ingaan omdat ze sterk was gehecht aan haar kasteel. Om haar voor zich te winnen liet de graaf dat hier exact nabouwen, maar voordat het klaar was overleed zij helaas. De graaf heeft ook niet veel plezier van het kasteel gehad, want nog voor hij erin kon wonen overleed ook hij, tijdens een verblijf in Sint-Petersburg. Omdat hij altijd te kennen had gegeven dat het zijn diepste wens was om in het kasteel te verblijven, baarde men hem er de dag voor zijn begrafenis op. Zo bracht hij toch nog een nacht in zijn geliefde kasteel door. Omdat het na zijn dood onbewoond bleef, raakte het steeds meer in verval en staan nu nog alleen de muren overeind.

De volgende dag, het was inmiddels 11 juli, wilde ik graag verder noordwaarts varen. De wind leek gunstig, Windfinder verwachtte een oostenwind kracht vier met vlaggen van begin vijf. Met alleen de gennoa uitgerold vertrok ik naar Dirhami, een jachthaven precies op de noordwestpunt van het vasteland van Estland, aan het begin van de Finse Golf. Het begin van de reis verliep zeer voorspoedig. Ik moest eerst een stukje voor de wind varen en daarna ging het halve wind. In de geul tussen het ei-

land Vormsi en het vasteland werd de wind echter steeds noordoostelijker en op het laatst werd hij helemaal noord, pal tegen dus. Het werd ook stukken kouder. Toen ik uit Haapsalu vertrok was het tussen de 20 en 25 graden, nu ging de temperatuur in een half uur tijd zeker tien graden omlaag. Ik startte de motor, rolde de genna in en trok mijn zeilpak aan. Toen ik de geul uit was en op open water kwam, nam de wind nog meer toe, het was al lang geen vier tot vijf meer, maar dik zes. Er stond ook een hoge korte golfslag waar op de motor bijna niet meer tegenin te varen was. Gelukkig had ik nu de ruimte om weer te zeilen, dus ik hees het grootzeil, zette er een rif in en rolde de genna half uit. Het schip liep met ruim vijf mijl prima door de golven, alleen kon ik vanwege de noord-noordoostelijke wind niet de gewenste koers varen. Er zat niets anders op dan eerst een ruime slag in noordwestelijke richting te maken en dan met een zuidoostelijke slag naar Dirhami te varen.

Om niet de hele tijd te hoeven sturen wilde ik de vaanfunctie van de stuurautomaat inschakelen, maar die gaf aan dat hij geen data ontving. Met de windmeter had ik verleden jaar weleens problemen gehad, maar die gaf nu keurig de windsnelheid en -richting aan. Wellicht was er iets mis met de verbinding tussen de meter en stuurautomaat. Ik hoopte dat een monteur van Raymarine er in Tallinn even naar kon kijken. De vaanfunctie is ontzettend comfortabel op lange rakken waarop je zo hoog mogelijk aan de wind moet varen. Ik merk wel dat als ik als stuurman meer snelheid en hoogte uit mijn schip kan halen dan de automaat. Die reageert toch iets trager en houdt te weinig rekening met de druk op het roer. Als ik nog lang dit soort soloreizen blijf maken, moet ik wellicht een mechanische zelfstuurvaan aanschaffen. Die reageert wel snel en heeft geen last van elektronica's.

Als het weerbericht van Windguru had geklopt was ik waarschijnlijk in een uurtje of vier in Dirhami geweest, nu deed ik er ongeveer zeven uur over. Mijn Poolse burens, met wie ik al een aantal havens was opgetrokken, hadden er, op de motor, zelfs negen uur over gedaan. Het was de ruigste tocht tot dan toe en, afgezien van de nachtelijke oversteek naar Letland, ook de koudste, ondanks de overvloedige zonneschijn. Volgens het havenhandboek lagen er geen tonnen langs de geul naar de haven en moest ik precies een geleidelijn aanhouden om niet allerlei keien te raken, maar de werkelijkheid bleek in dit geval een stuk positiever. Het

wemelde inderdaad van de keien, maar omdat de toegangsgeul goed betond was, was het binnenlopen een makkie. De jonge havenmeester, waarschijnlijk een werkstudent, stond al op me te wachten op het plekje waar ik moest aanmeren en pakte mijn lijnen aan. Langs de kademuur hingen oude autobanden waar ik op moest klauteren om op de ongeveer anderhalve meter hoger liggende wal te komen. Mijn komst verstoorde enigszins het familieleven van een paar boerenzwaluwen. Die hadden precies in de band waar ik tegenaan lag hun nest. Ze pasten zich echter snel aan de situatie aan en ontdekten ook de voordelen van een aange-meerd schip: je kunt er lekker op de railing of meerlijnen kwetterend de verrichtingen van de schipper becommentariëren. Als ik in de kuip zat, zaten ze soms een paar decimeter van me vandaan. In tegenstelling tot de mussen in Hindeloopen hadden ze voor menselijk voedsel gelukkig geen belangstelling.

Graag was ik de dag na mijn aankomst weer vertrokken richting Tallinn, maar de windrichting en windkracht, noordoost vijf met kans op vlagen van zes, gooide roet in het eten. De volgende dag waren de windrichting en windkracht bijna hetzelfde, zodat ook nu verder varen er niet in zat. De omgeving van de haven maakte het verwaaid liggen echter niet on-aangenaam. Vanuit de kuip had ik een mooi uitzicht op een strand met daarachter een bos. Het hele gebied rondom Dirhami is een groot natuureservaat. Ik heb er op de tweede dag van mijn verblijf een fietstocht van zo'n veertig kilometer gemaakt. Je moet bij dit soort tochtjes wel zorgen dat je proviand bij je hebt, want eet- en drinkgelegenheden kom je bijna niet tegen. Ik fietste door eindeloze bossen die hier en daar onderbroken werden door wat verwilderd grasland en zo nu en dan passeerde ik een paar huizen. Op veel plaatsen stonden borden die waarschuwen voor overstekende elanden.

Net als Letland heeft ook Estland veel Russisch sprekende inwoners. Bijna 30% van de bevolking is van oorsprong Russisch. In mijn vorige verslag heb ik verteld dat er in Letland geen straatnaamborden zijn met Russische opschriften. In Estland is de situatie precies hetzelfde. Tijdens mijn fietstochtje merkte ik dat men echter wel bereid is om Zweedse borden te gebruiken. Niet ver van de haven passeerde ik een gehucht dat voor Tweede Wereldoorlog bewoond werd door Zweden, hoofdzakelijk boeren en vissers. Net als de Zweedse bewoners van het eilandje

Ruhnu zijn ze allemaal naar Zweden gevlucht toen het Rode Leger Estland bezette. Hun bezittingen werden door de communisten onteigend, maar toen Estland weer onafhankelijk werd kregen de nazaten de onteigende huizen en grond weer terug. Overal bij de zeer Zweeds uitziende huizen stonden auto's met Zweedse nummerborden en de straatnaamborden waar niet Ests maar Zweeds.

Na de fietstocht ontdekte ik tot mijn leedwezen dat ik mijn fototoestel verloren was. Hij zat in een tasje dat vastgeklemd zat aan mijn riem. Wellicht was dat op het hobbelige bospaadje waar ik het laatst had gereden, losgeschoten. Het is ook mogelijk dat het in het water is gevallen tijdens de grote stap om aan boord te komen, maar dan had ik waarschijnlijk wel een plons gehoord. Omdat de plek waar ik de laatste foto had gemaakt een kilometer of twee van de haven vandaan lag, ben ik ernaar terug gefietst, maar ik heb helaas niets gevonden. Het toestelletje was niet duur en in Tallinn kon ik er natuurlijk zo weer een kopen, maar de foto's die ik gemaakt had was ik helaas allemaal kwijt. In mijn vorige verslag stonden wel foto's van Riga, maar die zijn gemaakt door mijn Finse burens uit de haven van Farösund, Ari en Tiina, en de foto van het doorkijkje in Visby heb ik tijdens mijn reis in 2013 gemaakt.

Na mijn fietstocht had ik graag een reisverslagje naar het thuisfront willen sturen, maar een zware onweersbui gooide roet in het eten. Er was geen internetverbinding meer en ook de stroom viel een tijdje uit. Toen ik de volgende morgen wilde vertrekken en de plotter aanzette deed ik een onaangename ontdekking: het touchscreen was geblokkeerd. Zeer vervelend, want de kaart waarop je jezelf ziet varen kan alleen geactiveerd worden via het scherm. Ik heb een vreselijke hekel aan handleidingen, omdat ze vaak geschreven zijn door lieden die wel verstand hebben van techniek maar niet weten hoe ze die aan a-technische gebruikers moeten uitleggen. Stappen die voor de techneuten vanzelfsprekend zijn, worden vaak niet vermeld. Dat bleek ook bij deze handleiding het geval. Na het nodige geblader in het ruim 180 pagina's dikke Engelstalige boekwerk kwam ik erachter dat het scherm via de "central-user-button" "unlocked" kon worden. Waar die knop zat werd wel duidelijk uitgelegd, maar hoe het ontgrendelen precies in zijn werk ging werd weer niet uitgelegd. Moest ik aan de knop draaien of hem indrukken en zo ja, hoe lang? Na veel gedraai en gedruk verschenen er eerst twee kaartjes op

het scherm, maar op een gegeven moment verscheen toch de kaart zoals ik hem wilde hebben. De vraag was natuurlijk waarom het scherm geblokkeerd was. Ik vermoedde door het onweer. Dat vermoeden bleek juist, want toen ik aan de havenmeester vertelde dat mijn plotter scherm geblokkeerd was, zei hij dat een aantal zeilers hem verteld hadden dat ze die morgen exact hetzelfde probleem hadden. Wellicht had het onweer ook nog iets positiefs opgeleverd, want de vaanfunctie van mijn stuurautomaat bleek het weer te doen, alleen had ik hem die dag niet nodig. 's Morgens had ik een monteur van Raymarine gebeld met de vraag of hij er in Tallinn naar kon kijken, maar erg gemotiveerd om langs te komen was hij niet. Ik moest zelf maar alle verbindingen controleren en als het aan het klokje van de stuurautomaat lag dan had hij daar geen onderdelen voor. Pas toen ik hem zei dat ik het al ruim tien jaar oude apparaat desgewenst wilde vervangen door een nieuw, werd hij wat toeschietelijker. Ik moest hem 's avonds maar terugbellen. Omdat alles het nu weer goed deed, heb ik er maar bij gelaten. Nu maar hopen dat dat de rest van de reis zo zou blijven.

Het slechte begin van de dag werd gelukkig helemaal goed gemaakt door het fantastische weer. Helaas stond er te weinig wind om te zeilen, maar de hoge golven van de afgelopen dagen waren helemaal verdwenen en het was glashelder. Genietend van het uitzicht op de beboste noordkust van Estland voer ik richting Tallinn. Het was mijn bedoeling om te stoppen in Lohusalu, halverwege het traject, en dan de volgende dag naar Tallinn door te varen. Toen ik in de buurt kwam van de baai waaraan Lohusalu ligt, was het echter nog maar half vijf. Als ik nog een uur of vier door zou varen, zou ik in Tallinn zijn. Omdat de zee spiegelglad was, kon ik makkelijk een warme maaltijd bereiden. Ik ben dus doorgevaren en heb nog genoten van een schitterende avond op zee. Ook het naderen van Tallinn was schitterend. De stad ligt aan een grote baai die omzoomd wordt door lage heuvels en bossen. De gebouwen en kerktorens van het oude centrum van de stad, dat gedeeltelijk gebouwd is op een heuvel, werden fraai beschenen door de avondzon. In de haven kon ik vanuit de kuip onder het genot van een koel pilsje genieten van het uitzicht over de baai en van een mooie zonsondergang.

De dag mijn aankomst heb ik eerst een fototoestelletje gekocht en daarna heb ik de stad verkend. Tallinn overtrof mijn stoutste verwachtingen.

In één woord: schitterend! Het middeleeuwse centrum, dat nog grotendeels ommuurd is, is zeer goed bewaard gebleven. De markt met zijn gezellige terrassen en gotische stadhuis deed me aan Brugge denken. Nadat ik vier dagen door de schilderachtige kronkelstraatjes had gewandeld, kerken en interessante musea had bezocht, een mooi concert had bijgewoond en op gezellige terrassen van een heerlijke maaltijd had genoten, werd het tijd om over te steken naar Helsinki. Het was inmiddels zaterdag 19 juli. Zondag zouden Ari en Tiina langskomen om de geleende Estse zeekaart op te halen en mij de stad laten zien, en maandag zou mijn zoon, Koen, naar Helsinki komen om mij een week te vergezellen. Vrijdag was het in de Finse Golf zeer mistig geweest en toen ik zaterdagmorgen om een uur of vijf even wakker was, zag ik dat de hele haven in dichte mist was gehuld. Als dit zo zou blijven kon ik de oversteek over de druk bevaren scheepvaartroute wel op mijn buik schrijven, maar gelukkig was de mist om acht uur helemaal verdwenen. Nu maar hopen dat dat op open zee ook het geval zou zijn.

Toen ik de motor had gestart, brandstof had getankt en de haven uit was gevaren deed ik een onaangename ontdekking. Ik had weer een probleem met mijn plotter. Ik kon mezelf wel op het scherm zien varen, maar de kaart bewoog niet automatisch mee met mijn vaarrichting. Om mezelf op de kaart te kunnen blijven zien moest ik die voortdurend handmatig verschuiven, niet erg handig natuurlijk als je tussen allerlei eilandjes een drukke onbekende haven moet binnenvaren. Ook de vectorlijnen die mijn gestuurde en gevaren koers aangeven, waren niet te zien. Erger nog was dat de AIS, waarmee ik de schepen rondom mij kan zien varen en zij mij kunnen zien, niet meer functioneerde. Als het mistig zou zijn had ik die hard nodig. Gelukkig waren de weergoden mij goed gezind en was het glashelder, anders had ik de oversteek afgeblazen. Wind stond er nauwelijks, zodat ik vrijwel gedurende de hele oversteek op de motor heb gevaren.

In mijn Nederlandse vaargids stond dat het invaren van de haven van Helsinki vanwege de vele eilandjes en de veerboten die om de haverklap de haven in- en uitvaren zeer gecompliceerd is. De schrijver was er zelf helemaal de weg kwijtgeraakt en uit arren moede maar achter een veerboot naar binnen gevaren. Op basis van deze onheilspellende informatie had ik me op het ergste voorbereid, maar eerlijk gezegd viel de invaart



Tallinn, één van de vele stadspoorten.



Tallinn, koopmanshuizen uit de Hanzetijd.

"De Geus" mei 2015



Helsinki, uitzicht op het havenfront.



Standbeeld van Tsaar Alexander II voor de kathedraal van Helsinki.

"De Geus" mei 2015

me reuze mee. Waar ik flink aan moest wennen was dat je niet via een geul met laterale tonnen naar een haven wordt geleid, maar dat er alleen kardinale tonnen zonder toptekens liggen die aangeven waar er een ondiepte is. Ik had daar al in Estland de nodige ervaring mee opgedaan. Als je op je kaart goed je koers heb uitgezet vanaf een bepaalde ton en dus weet in welke richting je moet varen, vind je ook de haven. Het probleem is alleen dat het door het grote aantal tonnen en het feit dat ze geen merktekens hebben, vaak niet direct duidelijk is bij welke ton je precies bent. Dan is de plotter weer enorm handig.

Omdat ik graag midden in een stad lig, had ik mijn koers uitgezet op een haven die in het centrum van de stad ligt. Ik vond een schitterend plekje, precies voor het terras van een restaurant. Vanuit de kuip had ik een mooi uitzicht op de imposante gebouwen aan het havenfront. Het restaurant zat in een gerenoveerd pakhuis. Ik had nog niet gegeten, het was inmiddels al kwart over negen en ik geen zin had om nog te gaan koken. Nadat ik was aangemeerd stapte ik direct naar de obers om te vragen of ik nog een maaltijd kon gebruiken. Geen probleem, de keuken was tot tien uur open. Scheepskost werd er bepaald niet geserveerd. Het restaurant bleek een trendy zaak te zijn waar men haute cuisine maaltijden serveerde, niet direct het soort kost waar je behoefte aan hebt na een lange oversteek. Curieus was dat de zeer vriendelijke obers bij iedere gang precies uitlegden wat er werd opgediend. Het smaakte allemaal perfect en ik genoot van het uitzicht op het havenfront en mijn boot, die mij naar het verste punt van mijn reis had gebracht.

Na het eten heb ik nog een uurtje de stad verkend. Een grotere tegenstelling dan tussen de binnensteden van Helsinki en Tallinn is nauwelijks denkbaar. Het centrum van Tallinn met zijn kronkelige middeleeuwse straatjes is een soort 'Brugge aan de Oostzee', een openluchtmuseum waar het straatbeeld geheel wordt gedomineerd door drommen toeristen. In Helsinki, met zijn kaarsrechte straten en imposante neoclassicistische gebouwen, zag ik in het drukke centrum alleen Finnen rondlopen en had ik veel meer het gevoel in een grote stad te zijn. Helsinki deed me vanwege zijn ligging aan het water en zijn 19^e-eeuwse gebouwen aan Stockholm denken, alleen is het veel kleiner. Op de Esplanade, de brede boulevard die het hart van het centrum vormt, kon je op deze zomerse zaterdagavond over de hoofden lopen. De terrassen waren overvol en

het leek wel of heel jong Helsinki hier liep te flaneren. Op de brede groenstrook in het midden heerste een Vondelparkachtige sfeer. Overal zaten jongeren op bankjes of op het gras gezellig met elkaar te praten, te eten of te drinken of muziek te maken.

De volgende ochtend heb ik eerst even de buurt, met zijn mooie Jugendstilhuizen, verkend, daarna arriveerden Ari en Tiina. We hebben samen op de boot geluncht en daarna een leuke fietstocht gemaakt rondom het centrum van de stad. Ari en Tiina lieten me allerlei buurten zien waar ik anders nooit zou zijn gekomen. In mijn vorige verslag heb ik verteld dat Riga “de hoofdstad van de Jugendstil” wordt genoemd, maar ik denk dat Helsinki Riga wat betreft het aantal mooie Jugendstil-gebouwen naar de kroon steekt. Opvallend was ook het vele groen rondom de stad. 's Avonds hebben we gedineerd in Helsinki 's bekendste restaurant, Kapelle, gevestigd in een schitterend in 1867 gebouwd houten paleisje op de Esplanade. Het was aan het eind van de 19^e en het begin van de 20^e eeuw het trefpunt van veel Finse schrijvers en kunstenaars. Op de menukaart staan nu hun namen met de maaltijden die zij gebruikten. Ik heb gekozen voor de favoriete maaltijd van de bekende componist Jean Sibelius. De man had niet alleen een goede muzikale smaak, ook zijn culinaire smaak mocht er zijn. Voor het eerst van mijn leven heb ik rendiervlees gegeten, gelardeerd met allerlei bosvruchten en paddenstoelen.

Ik had Ari en Tiina verteld over de problemen met mijn plotter en zij hebben mij een watersportwinkel laten zien met een groot assortiment scheepselektronica. Maandagmorgen ben ik er direct met mijn plotter naartoe gefietst. De service was perfect. Ik kreeg een kopje koffie aangeboden en terwijl ik rustig zat te drinken werd de oude software van het apparaat afgehaald en vervangen door nieuwe. De plotter werd daarna getest en heeft tijdens de rest van mijn reis geen kuren meer vertoond. Kosten: 0 euro. 's Middags arriveerde Koen en 's avonds hebben we even een wandelingetje door het centrum gemaakt en op een terras op de Esplanade een biertje gedronken.

De volgende morgen zijn we vertrokken, richting Turku, waar Koen weer af zou stappen. De tocht was schitterend. De vaarroute, die op de kaart stond aangegeven als een groene lijn, slingerde tussen ontelbare eilanden en eilandjes door en was zeer afwisselend. Meestal was het vaarwa-

ter vrij smal, niet breder dan de Amstel buiten Amsterdam schat ik. De meeste eilanden waren begroeid met naald- en berkenbomen, zodat het leek alsof we door een gigantisch bos voeren, maar zo nu en dan kwamen we ook op meer open water. Daar waren de eilanden meestal wat kaler. Vaak waren het niet meer dan grote rotsblokken waar wat boompjes hun best deden om te overleven. Om aan te geven dat er om een ondiepte heen gevaren moest worden lag er hier en daar laterale betoning. Door het tegenlicht en het feit dat alle boeien staakboeien waren zonder topteken, konden we vaak moeilijk zien of ze rood of groen waren.

Koen had het wat het weer betreft niet beter kunnen treffen. Vanwege de uitbundige zonneshijns en de zeer zomerse temperaturen hadden we wel een zonnetent kunnen gebruiken. Om zoveel mogelijk te kunnen afkoelen door de tegenwind, hebben we al snel de buiskap ingeklapt. Het eerste wat we deden nadat we ergens hadden aangelegd, was het water in duiken. Als we onderweg behoefte hadden aan wat afkoeling, gingen we even aan een lijn achter het schip hangen. Heerlijk! Omdat de wind meestal westelijk was en vooral in de ochtend vrij zwak, hebben we nogal eens op de motor gevaren, maar we hebben ook lekkere stukken gezeild.

Onze eerste haven was Porkola, schitterend gelegen aan smalle door bossen omzoomde kreek. Onze Finse buurman, een wat oudere man die met een schip dat niet veel groter was dan het mijne naar de Caraïben was gezeild, bleek Nederland zeer goed te kennen. Hij had twintig jaar in Ede gewoond. Terwijl Koen 's avonds op zijn laptop wat werk moest doen voor zijn webwinkel, heb ik een mooie bos- en rotswandeling gemaakt. De volgende dag zijn we verder gevaren naar Älgsö, ook weer een schitterend haventje midden in de natuur. We lagen afgemeerd aan een steiger die tegen de rotsen was aangebouwd. Volgens de kaart hadden we er vanwege onze diepgang niet kunnen komen, maar de Nederlandse vaargids adviseerde om ons van die informatie niets aan te trekken, het was er diep genoeg. Dat bleek inderdaad het geval te zijn. Toen we er aanlegden werden we door een Finse zwemmer begroet met een vrijwel accentloos "Goede middag". 's Avonds hebben we nog even de mooie omgeving verkend.

De volgende havens die we bezochten waren Tammasari, een historisch stadje met de best geconserveerde houten huizen van Finland, en Kasnäs, een grote marina. Onderweg passeerden we een vuurtorentje waarop een paar visarenden hun nest hadden gebouwd. De jongen staken al met hun koppen boven de nestrand uit. Toen we in Kasnäs aankwamen kostte het even moeite om een ligplaats te vinden, maar een vriendelijke Rus die geen woord Engels sprak, wees ons op een leeg plekje en pakte onze voorlijnen aan.

Vanuit Kasnäs zijn we in één ruk doorgevaren naar Turku. Het was inmiddels zaterdag en omdat Koen maandag zou vertrekken konden we op zondag samen de stad bekijken. Turku was de noordelijkste maar ook de warmste plaats van de hele reis. In de kajuit was het met 30 graden het koelst, buiten zal het een graad of 35 zijn geweest. Het leek wel of we weer in onze vroegere woonplaats Jakarta waren. De jachthaven waar we een plekje vonden lag midden in de stad, aan de rivier waar Turku omheen is gebouwd. 's Avonds zijn we langs de rivier naar het centrum gewandeld, waar het net als op de zaterdagavond in Helsinki, enorm druk was. Heel jong Turku liep te flaneren of zat op terrasjes en bankjes. Het vrouwelijke deel liep er zeer luchtig gekleed en opgedoft bij. Volgens Koen, gepokt en gemazeld in het Amsterdamse uitgaansleven, verschilde de uitgaanskleding erg van het de wat shabby kledij waarin Amsterdamse jongeren uitgaan. Hoewel de meeste Finse vrouwen blond zijn en Koen een paar keer een blonde vriendin heeft gehad, kon het vrouwelijk schoon hem niet bekoren. De kans dat ik nog eens een Finse schoondochter krijg is dus vrij klein. De volgende dag hebben we eerst een bezoek gebracht aan het grote middeleeuwse kasteel van Turku. Daarna hebben we door de stad gewandeld en de kathedraal, de enige gotische kerk in Finland, bekeken.

Na een gezellige en mooie vaarweek hebben we de volgende ochtend op het station afscheid genomen. Koen is met de trein naar Helsinki gereisd en 's avonds terug gevlogen naar Amsterdam en ik heb ik aan het eind van de morgen de lijnen weer los gegooit. De bestemming was Nauvo, een klein dorpje op het eiland Kyrkbacken, midden in het scheregebied ten zuidwesten van Turku. Toen ik de haven uitvoer kondigden donkere wolken ten zuiden van de stad een weersverandering aan. Ik hoopte maar dat ik geen onweersbui over me heen zou krijgen die

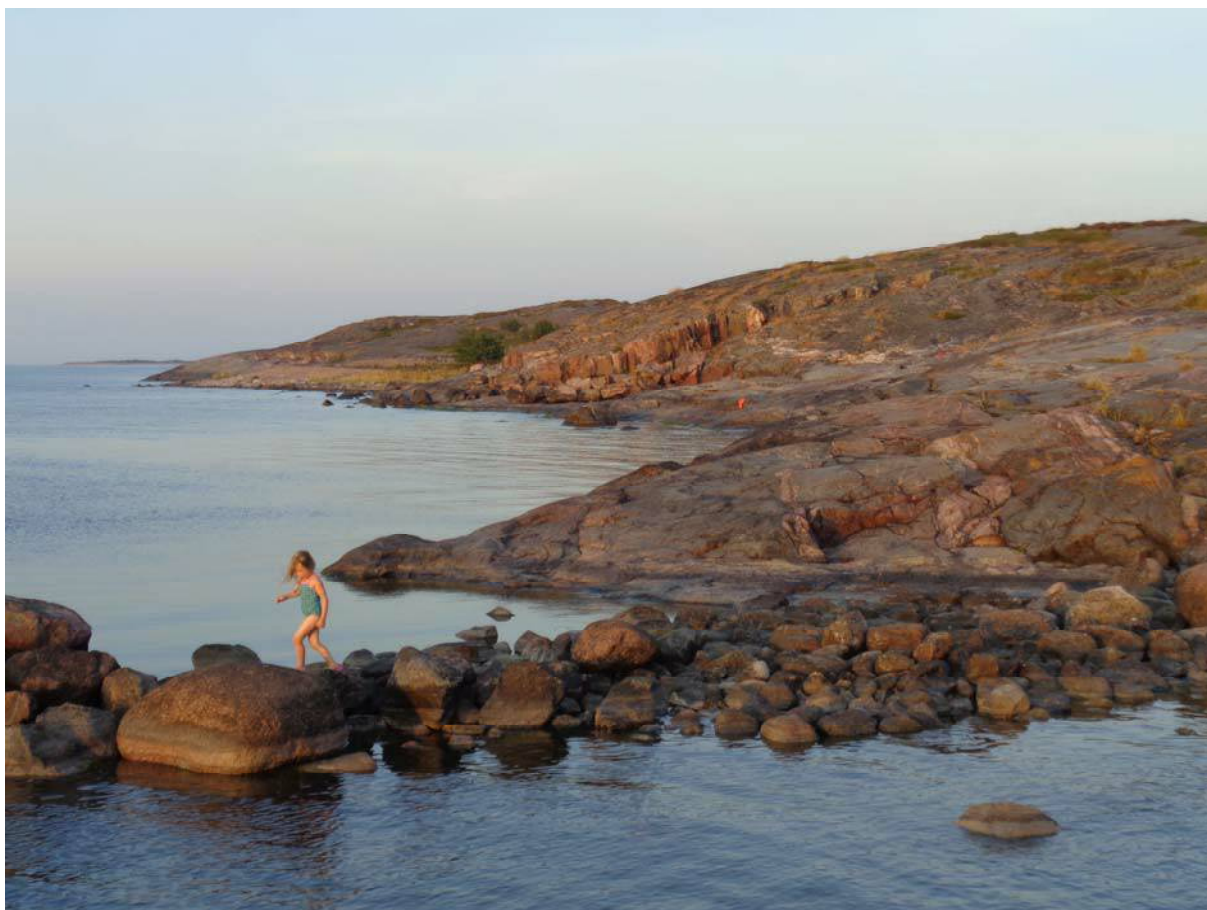


Avondstemming tussen de Finse scheren.



De Nehalennia afgemeerd onderaan de rotsen bij Älgsö.

"De Geus" mei 2015



De rotsige kust van de buitenscheer Jurmo.

weer voor elektronikaproblemen zou zorgen, maar gelukkig viel het dit keer mee. Voor het eerst sinds ruim twee weken plensde het even en in de verte rommelde het wat, maar toen ik Nauva aanmeerde was het mooie zomerweer weer helemaal terug en was ik blij dat ik weer even verkoeling kon zoeken in het water voor het strandje pal naast de haven. 's Avonds heb ik eerst een fietstochtje gemaakt. Omdat er overal bomen langs het water staan, kregen Koen en ik de indruk dat Finland één groot bos is waar hier en daar wat stadjes, dorpjes en alleenstaande huizen in verscholen liggen, maar als je het binnenland ingaat zie je dat in het licht glooiende landschap stukje bos voortdurend worden afgewisseld door weilanden en boerderijen. De meeste huizen zijn van hout en, net als in Zweden, roodbruin geverfd.

Na het fietstochtje heb ik mijn reis naar mijn volgende bestemming, het eiland Jurmo, voorbereid. Mijn Finse buurman bood mij daarbij hulp aan. Die kon ik goed gebruiken want het was en een enorm gepuzzel om uit

te zoeken tussen welke scheren ik allemaal moest doorvaren en welke kaarten ik nodig had. Maar de intensieve en tijdrovende voorbereiding wierp zijn vruchten af, want de reis naar het eiland verliep voorspoedig, althans tot een paar honderd meter voor de haven. Varend tussen de scheren was het Koen en mij opgevallen dat er enorm veel algen in het water zaten als we meer tussen de buitenscheren, d.w.z. dichterbij open zee, voeren. Omdat het water daar kouder is zou je verwachten dat er juist minder algen zijn. Iedere morgen als ik de motor startte was er een koelwaterprobleem en bleek het wierfilter verstopt te zitten met algen.

Jurmo is een buitenscheer. Naarmate ik dichterbij het eiland kwam, zag ik steeds meer algen. Mijn angst was dat die weleens voor koelwaterproblemen zouden kunnen zorgen. Maar toen ik een paar honderd meter voor de haven de motor startte, kwam er gelukkig een flinke straal koelwater uit de uitlaat. Opgelucht voer ik richting haven. Maar ik had te vroeg gejuicht. Na een minuut of vijf hoorde ik opeens het bekende plofferige geluid uit de uitlaat komen dat ik de afgelopen week bijna iedere morgen had gehoord. Geen koelwater! Toen ik keek zag ik dat er nog wel wat water uit de uitlaat kwam, maar het was een miezerig straaltje. Even later hoorde ik nog een onheilspellend geluid: de hoge pieptoon van het warmte-alarm. De motor was oververhit! Ik had inmiddels de nodige ervaring met het schoonmaken van het wierfilter en razendsnel schroefde ik het los. Maar, helaas in dit geval, het filter was brandschoon. De verstopping zat dus ergens anders. De volgende stap bij koelwaterproblemen is dat je de impellor controleert, maar het open schroeven van het impellorhuis kost veel meer tijd en kan alleen als de motor niet draait. Omdat ik in een smal geultje dobberde met aan stuurboord een eilandje en aan bakboord een paar puntige rotsen, was dat geen optie. Er kwam nog water uit de uitlaat en ik was nog geen tweehonderd meter van de haven verwijderd, dus ik besloot het erop te wagen en door te varen. Ik gaf een flinke peut gas en dat bleek de oplossing te zijn: de prop algen die ergens de boel had verstopt schoot blijkbaar weg want er kwam weer een flinke straal koelwater naar buiten en het warmtealarm stopte direct. Opgelucht voer ik de haven binnen. Daar rook het niet erg fris, omdat er door de wind een enorme hoeveelheid rottende algen was opgehoopt.

In een andere haven vertelde een boze Fin mij dat de extreme algengroei, die langzamerhand een grote plaag begint te worden, te wijten is aan het feit dat er in Rusland nog steeds, tegen alle internationale afspraken in, voor de landbouw enorme hoeveelheden fosfaat gebruikt worden die vervolgens de Finse Golf in spoelen. Dat verklaart ook waarom het water dicht bij zee het meest vervuild is. “Vertel iedereen in Nederland maar wat voor last wij hebben van Rusland” zei de Fin. Bij dezen. Ik had al gemerkt dat Rusland bepaald geen geliefde buurman is. De ontwikkelingen in Oekraïne worden in Finland, dat twee keer door Rusland bezet is geweest, met argusogen gevolgd en wat veel Finnen verontrust is dat de Russen op grote schaal land en vastgoed opkopen.

Het landschap op Jurmo was totaal anders dan op de binnenscheren. Alleen in de luwte van een heuvel stonden wat dennenbomen. Voor de rest was het eiland overdekt met heide die nu in bloei stond. Schitterend! Er was een dorpje met een stuk of twintig huizen. In de zomer is het hier goed toeven, maar ik zou er niet aan moeten denken om in dit afgelegen oord te midden van sneeuw en ijs de lange winter door te brengen. Vreemd genoeg scharrelden er tussen de huizen een aantal lama's rond. Je zou hier eerder elanden of rendieren verwachten.

De volgende dag ben ik naar Karlby, op het eiland Karsör, gevaren. De wind, die gaandeweg steeds sterker werd, was zuidoost en ik moest naar het noordwesten, dus het ging lekker voor het lapje. Toen ik het eiland naderde verslechterde het weer helaas. De bewolking nam toe, het ging steeds harder waaien en het begon stevig te regenen. Om bij de haven te komen moest ik om het eiland heen varen, helaas pal tegen de harde wind in. Het was even afzien, maar de beloning was groot. Karlby ligt niet direct aan zee, maar in het midden van het eiland, aan het eind van een reeks kronkelige, door rotsen en lage heuvels omzoomde kreekjes in een natuurgebied, in mijn vaargids gekwalificeerd als “adembemend mooi”. Dat was het inderdaad. Toen ik door de kreekjes voer regende het gelukkig niet meer. Bij het voorbereiden van dit traject was ik bang dat de nauwe doorgangen en de vele stenen voor navigatieproblemen zouden zorgen, maar dat viel gelukkig mee. Er lagen weliswaar niet veel boeien, maar op de rotsen waren op essentiële punten witte vlakken geverfd die als geleidebakens fungeerden. Zie je twee achter el-

kaar liggende vlakken precies in elkaars verlengde liggen, dan vaar je goed.

's Avonds keerde het mooie weer weer helemaal terug en heb ik een leuk fietstochtje gemaakt naar het kerkje dat ik hoog boven mij op de rotsen had zien staan toen ik bij het rondenvan het eiland met regen en tegenwind tegen de golven opbokste. Nadat ik de volgende morgen lekker had gezwommen en ontbeten, trok er een stevig onweersfront over. Daarna klaarde het helemaal op, maar er stond een harde westenwind. Omdat ik om bij het volgende eiland te komen een behoorlijk stuk naar het westen moest, zat verder varen er niet in. Ook de twee dagen erna woei het te hard om verder te gaan. Een straf was het bepaald niet, want Karsör is een schitterend eiland. Ik heb er mooie fietstochtjes en wandelingen gemaakt, o.a. naar de goed geconserveerde overblijfselen van een bijna 5000 jaar oude nederzetting uit het bronzen tijdperk, waarschijnlijk bewoond door mensen die in het vroege voorjaar vanaf de zuidkust van de Oostzee over het ijs trokken om hier op robben te jagen. In tegenstelling tot de andere Finse eilanden, staan er op Karsör vrijwel alleen loofbomen. Veel bomen, vooral de bomen op de rotsen langs de kust, hadden al herfstbladeren, waarschijnlijk door de droogte en warmte van de afgelopen weken.

Ik heb op het eiland nog een klein bergbeklimmersavontuur beleefd. Vanuit de kuip had ik een mooi uitzicht op de hoogste berg van het eiland. 'Berg' is waarschijnlijk een groot woord, want hoger dan een meter of zestig zal hij niet geweest zijn, maar hij heette "Hoberg", Hoge Berg dus. Toen ik er langs fietste zag ik een bordje "utzikt" dat verwees naar een paadje dat naar de top leidde. Omdat ik een groot liefhebber ben van mooie uitzichten, zette ik de fiets neer en klom ik naar boven. Het paadje liep door dicht struikgewas, maar zo'n vijftig voor de top stopte het struikgewas en ook het paadje. De weg naar de top was niet gemarkeerd, maar waar die was, was wel duidelijk. Nadat ik over allerlei rotsblokken klauterend de top had bereikt en had genoten van het mooie uitzicht, klauterde ik weer terug richting het paadje. Althans dat dacht ik, want op een gegeven moment kon ik niet meer verder omdat de bergwand steil naar beneden liep. Ik ben dus weer naar boven geklauterd en heb daarna weer een poging ondernomen om naar het paadje af te dalen, maar helaas weer tevergeefs. Ook verdere pogingen leverden niet

het gewenste resultaat op, ik stuitte ofwel op steil aflopende rotswanden of op vrijwel ondoordringbaar struikgewas. Helemaal zonder gevaar was het geklauter over de rotsen niet. Er zaten verraderlijke diepe spleten die niet te zien waren omdat ze overdekt waren met planten. Ik had 112 kunnen bellen, maar dat was mijn eer te na. Ik vond op een gegeven moment een plek waar het struikgewas wat minder dicht leek en baande me voorzichtig een weg naar beneden. Met wat schrammen bereikte ik ten slotte opgelucht de voet van de berg. Ik was blij dat zeilen mijn hobby is en niet bergbeklimmen.

De volgende dag was het prima weer om verder naar het westen te zeilen. De wind was sterk geluwd en de zon scheen uitbundig. Mijn bestemming was Rödhamn, een natuurhaven op een kleine scheer. Om er te komen volgde ik de westwaartse route die op de kaart stond aangegeven. De route liep eerst over open water, daarna moest ik tussen twee vrij grote eilanden varen. Daar viel het me op dat ik alleen maar motorboten tegenkwam. Toen ik een blik op de kaart wierp zag ik waarom: tussen de twee eilanden lag een brug van 5,5 meter hoog die ik bij de voorbereiding over het hoofd had gezien. Er zat niets anders op dan terug te varen en ten noorden of ten zuiden om de eilanden heen te varen. De zuidelijke route was het kortst, maar mijn vaargids adviseerde om daar alleen te varen als het rustig weer was en zeer nauwkeurig te navigeren. Vanwege de vele stenen kon er een gevaarlijke zee staan. Omdat het mooi helder weer was en de wind vrijwel was weggefallen, waagde ik het er maar op. Alhoewel er geen boeien lagen, was de navigatie dankzij de plotter niet moeilijk, ik kon in vrijwel één rechte lijn naar de haven van Rödhamn varen, waar ik aan het begin van de avond aankwam. Het was een schitterend plekje. Op het eilandje, een mooie buitenscheer met een oppervlakte van nog geen halve kilometer, stonden twee huizen. De haven bestond uit een aantal steigers die tegen de steile rotsen aan gebouwd waren. 's Avonds heb ik even over het eiland gewandeld en de volgende morgen heb ik lekker gezwommen.

Daarna ben ik met een stevige halve wind naar Mariehamn gevaren, de hoofdstad van Åland en de eilanden er omheen. Omdat tocht maar anderhalf uur duurde had ik nog de hele middag wat rond te wandelen. In Mariestad zelf viel niet veel te zien, het bestaat hoofdzakelijk uit een aantal saaie, recht op elkaar staande straten met lage flats. Wat wel inte-

ressant was, was het scheepvaartmuseum met de Pommern, het laatste grote zeilende vrachtschip, dat nog tot in de jaren dertig van de vorige eeuw zonder motor de wereldzeeën bevoer. Er werd uitstekende informatie gegeven over het leven aan boord. De bemanning bestond niet alleen uit mensen. Omdat er geen koelcel aan boord was en men graag verzekerd wilde zijn van een verse karbonade of hamlap, had men altijd varkens aan boord.

Op Aland en de eilanden die tot de gelijknamige provincie behoren, waan je je eerder in Zweden dan in Finland. Het verschil tussen beide landen is sowieso klein, het is eigenlijk alleen te merken aan het feit dat er in Finland Fins wordt gesproken. Maar zelfs dat is niet overal het geval. Omdat er met name in de kustgebieden veel Zweedstaligen wonen, zijn alle straatnaambordjes en officiële mededelingen in Finland ook in het Zweeds geschreven, wat wel zo makkelijk is omdat Zweeds in tegenstelling tot Fins voor ons vrij gemakkelijk is te begrijpen. Ik kan het inmiddels al aardig lezen. Op Aland en alle andere eilanden van de Alandarchipel is alles echter alleen in het Zweeds geschreven. Het is een autonome regio met een eigen parlement, eigen autonummerborden en een vlag die veel op de Zweedse lijkt. Men voelt zich niet erg thuis bij Finland en zou het liefst helemaal onafhankelijk worden.

Na veertien dagen van mijn verblijf in Finland te hebben genoten, werd het tijd om weer naar het zuiden te varen. Het was inmiddels begin augustus en over twee maanden wilde ik weer in Durgerdam zijn. Ik had nog een flink stuk te gaan en omdat ik naar het zuidwesten moest, hield ik er rekening mee dat ik op de terugreis meer met tegenwind te kampen zou krijgen dan op de heenreis. Daarom besloot ik om de volgende dag over te steken naar Zweden, een tocht van ruim dertig mijl. De zon scheen uitbundig en toen ik de haven uitvoer stond er een stevige wind. Ik moest naar het zuidwesten en de wind was zuidoost. Beter kon het niet. Het Finse weerbericht had voor de hele dag een vrij krachtige tot krachtige wind voorspeld, maar dat gold blijkbaar alleen voor de Finse wateren, want precies op het moment dat ik de Zweedse territoriale wateren binnenvoer, viel de wind bijna weg. Omdat er te weinig druk op het grootzeil stond maar de golfslag nog hoog was, zwiepte de giek voordurend van bakboord naar stuurboord. Er zat niet veel anders op dan de schoot strak aan te halen en op de motor verder te varen. Alleen vlak

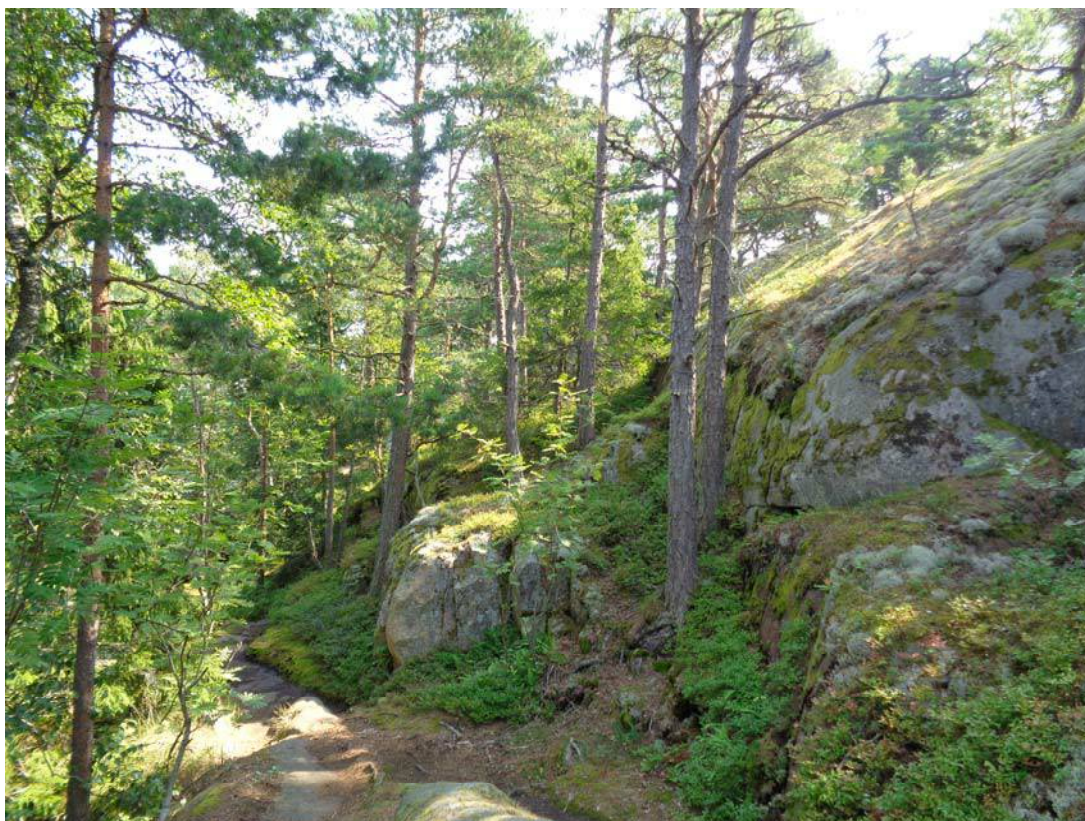
voor de Zweedse kust en tussen de scheren kon ik nog een uurtje lekker zeilen.

Na ongeveer vijf uur bereikte ik de Stockholmer scherenarchipel, waar ik een week heb genoten van het natuurschoon, het mooie zomerweer en de idyllische haventjes. In Zweden zijn de scheren vaak wat hoger dan in Finland en staat er wat meer bebouwing, verder zijn er nauwelijks verschillen. De eerste scheer die ik aandeed was Arholma, het noordelijkste bewoonde eiland van de archipel. Ook hier bestond de haven uit een aantal steigers die tegen de rotsen waren aangebouwd. Het aanleggen, met een hekanker, verliep prima. Bij het aftuigen ontdekte ik dat de giek helemaal los hing. Door het geklap op de onrustige zee waren de bevestigingsbout en de borgmoer los geschoten, maar gelukkig lagen ze nog op dek. Het was behoorlijk warm en het eerste wat ik dan ook deed nadat ik alles weer had vastgemaakt, was lekker een stukje door de idyllische baai zwemmen. Daarna heb ik een mooie wandeling over het prachtige eiland gemaakt. Arholma bestaat uit natuurgebieden die afgewisseld worden door met hagen omzoomde stukjes weiland. Echte wegen zijn er niet, alleen lommerrijke voetpaden. Op een van de hoogste heuvels van het eiland ligt een oud dorpje met een klein kerkje en een molen. Mijn wandeling had ook een zakelijk doel: ik wilde voor het avondeten wat groente en vlees instaan bij de supermarkt aan de andere kant van het eiland. Maar toen die gesloten bleek, heb ik mijn avondmaal genuttigd op het terras van een hooggelegen restaurant. Omdat het erg druk was, was de bediening erg traag, maar dat was in dit geval een groot voordeel. Ik kon uren genieten van het schitterende uitzicht over de scheren en ten slotte de zon zien ondergaan.

Hoewel ik nog graag een dagje op dit arcadische eiland had willen doorbrengen, besloot ik om de volgende morgen verder te varen. De volgende haven was de kleine marina van Fursund, een dorpje met mooie houten villa's uit het eind van de 19^e en het begin van de 20^e eeuw. Daarna ben ik naar Paradiset gezeild, geen dorp of stadje maar een ankerparadijs. Je kunt er heel goed aan je hekanker met je boeg tegen de rotsen liggen of in het midden van de aan alle kanten beschutte baai ankeren. De rotswand waartegen geankerd kan worden is een paar honderd meter lang. Toen ik aan het eind van de middag de baai binnenvoer lag de schepen er hutje mutje naast elkaar, maar er waren nog een paar



Arholma, de Nehalennia aangemeerd op het hekanker.



Natuurschoon op Arholma.

open plekjes. Het leek me spannend om ook eens met de punt tegen de rotsen aangemeerd te liggen. In Zweden en Finland is dat de favoriete manier van aanleggen, maar omdat ik alleen was vond ik het toch een beetje gewaagd. Ongetwijfeld zouden een paar behulpzame Zweden mijn lijnen aanpakken en me zeggen hoever ik nog met mijn punt van de rots verwijderd was, maar ik vroeg me af of ik vanaf mijn hoge boeg wel op de lage rotswal zou kunnen stappen of springen. De Zweden en Finnen gebruiken daarvoor vaak speciale boegtrapjes. Ik besloot daarom om gewoon midden in de baai op het boeganker voor anker te gaan en de consequentie te aanvaarden dat een avondwandelingetje er niet in zat. In plaats daarvan heb ik heerlijk wat rond de boot gezwommen.

's Morgens vroeg trok er een onweersfront over en draaide de wind volledig. Het anker hield prima en toen ik het in de loop van de morgen had opgehaald, was het mooie zomerweer weer teruggekeerd. De bestemming was Lokholmen, een natuurhaventje met ook weer steigers die tegen de rotsen zijn aangebouwd. Het wordt beheerd door de RSS, de koninklijke jachtclub van Zweden, die op het tegenovergelegen stadje Sandhamn haar domicilie heeft. Inkopen kun je op Lokholmen niet doen, maar er vaart ieder uur een pontje naar Sandhamn. Omdat er dat weekend zeilwedstrijden aan gang waren, lagen er schitterende klassieke Scherenkruisers en Draken. De douches op Lokholmen waren defect, maar dat was geen enkel probleem. Na het opstaan heb ik lekker tussen de rotsen gezwommen. 's Middags heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik naar het mooie villadorp Dalarö gezeild. Ik was er verleden jaar al twee keer geweest, de eerste keer op de heenreis naar Stockholm en de tweede keer op de terugreis. Ook nu heb ik weer genoten van de wandeling door de soms steil oplopende laantjes tussen de in Scandinavische Jugendstil gebouwde houten villa's en hotels. In het kleine stadshaventje lag nog een Nederlands schip, een vrij groot jacht dat op weg was naar Stockholm. De laatste stop in het Stockholmer scherengebied was de grote marina van Nynashamn. Ook daar was ik verleden jaar al twee keer geweest. Vanuit Nynashamn wilde ik via een vrij groot stuk open zee oversteken naar Arkösund. Hoe die tocht en de rest van mijn terugreis zijn verlopen, kun je in de september-Geus lezen.

Jaap van der Harst

Oproep:

Kunstenaar zoekt blokken en schijven

Voor de bouw van een ruimtelijke installatie met video en geluid, is een bevriend kunstenaar op zoek naar gebruikte of overcomplete blokken en schijven. Eventueel ook oude zeilen en lijnen.

Jan van Mierlo: 020-618.19.29
janvanmierlo@freeler.nl

Advertentie

Alles voor op het water



Kroese Watersport



Herenweg 119 (viaduct) 3645 DJ Vinkeveen
tel. 0297-263390 fax 0297-266441

e-mail: info@kroesewatersport.nl
www.kroesewatersport.nl

Alle merken jachtlakken, antifouling, epoxyproducten
Bootaccessoires, koelkasten, kooktoestellen, zeilkleding, zonnepanelen



Compleet programma



Watersleep

Zeilmakerij

Maakt
Buiskappen, hoezen, cabrioletkappen, zeilen
windkeringen, dekkleden
en repareert

020-468 2464
Internetstraat 14 box 111
1023 CV Amsterdam



www.watersleep.nl
info@watersleep.nl
Belt u eerst voor u komt?



Geacht bestuur en leden van de Watersportvereniging,

Wij stellen u graag op de hoogte van onze leuke aanbieding voor u en uw leden. Sailinox levert roestvrijstalen producten voor de maritieme sector. Onder andere zwemtrappen, ankers, bolders en tuigage.

Door gebruik te maken van uw onderstaande, speciale korting als lid van watersportvereniging De Watergeuzen, doet u aantrekkelijk aankopen in onze uitgebreide en zeer specialistische webwinkel.

De Kortingscode is: WATERGEUZEN10

(10% korting op de producten voor de leden, 5% bonus voor de watersportvereniging over de aankopen in 2013.)

Ga naar onze webshop www.sailinox volg de aanwijzingen bij het afrekenen, het is heel eenvoudig en u heeft snel en verrassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox

