

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



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

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



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,-

DE GEUS

Jaargang 88 nr.5

februari 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 Nieuwjaarsreceptie**
- 6 Uitnodiging: Avond met eten**
- 7 Hellingschema voorjaar 2015**
- 8 Technische en nautische tips:**
 - Antifouling, the story**
- 9 Bijzondere bootjes**
- 10 Reisverslagen:**
 - Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten**
 - Deel 2: Hanö - Riga**



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

André van Oostveen

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart

Secretaris

Roel Habiecht

Tweede Secretaris

Marja Hartgerink

Penningmeester

René Duursma

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman

Leden

Jan Kors

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

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen

De Maalkom 3

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Van de redactie

Beste lezer,

In januari lag er geen Geus op de mat. In de laatste Geus heb ik verteld dat de redactie het liefst de foto's in ons clubblad in kleur wil laten afdrukken. Dat maakt De Geus aantrekkelijker, maar ook duurder. Om een Geus met kleurenfoto's te kunnen maken zonder dat de kosten te veel oplopen, hebben we in overleg met onze voorzitter besloten om in plaats van vijf Geuzen per jaar er vier uit te brengen. De Geus wordt dus nu een kwartaalblad. We vonden bovendien dat de Geuzen 's winters wel erg kort na elkaar uitkwamen. Meestal is De Geus die we in november maken aan het eind van de maand drukklaar en wordt hij pas in december bezorgd. Om dan alweer in januari een Geus te laten uitkomen die ongeveer anderhalve maand later gevolgd wordt door de maart-Geus, is een beetje te veel van het goede. Daarom hebben we ervoor gekozen om de januari-Geus te laten vervallen. In verband met het tijdig bekend zijn van het hellingschema, willen we van de maart-Geus een februari-Geus maken. De kopij voor die Geus moet aan het eind van de eerste februariweek binnen zijn. Verder verandert er niet veel, de deadlines voor het inleveren van kopij voor de komende mei-, september- en november-Geus, die vermeld staan in de jaaragenda op pagina 11 van de december-Geus, blijven hetzelfde.

Als er minder Geuzen verschijnen wordt de kans groter dat actuele informatie van het bestuur of de aankondiging van een activiteit die op korte termijn plaatsvindt, de leden te laat bereikt. Daarom is het wellicht wenselijk dat er naast De Geus ook een nieuwsbrief wordt verspreid, bij voorkeur digitaal omdat dat het efficiëntst en goedkoopst is, maar voor wie dat wenst nog in gedrukte vorm. Ook de ledenlijst en andere informatie die van het bestuur afkomstig is, kan zo verspreid worden. Een ander 'digitaal avontuur' waar wij aan zitten te denken is de ontwikkeling van een weblog waarop bijvoorbeeld foto's bij reisverhalen of van club-evenementen geplaatst kunnen worden. In de papieren Geus is de ruimte daarvoor beperkt, maar wie dat wil kan dan door middel van een paar muisklikken meer zien.

Deze Geus is in ieder geval nog een Geus met bestuursinformatie die gewoon gedrukt is. In **Van de bestuurstafel** spreekt onze voorzitter over de veranderingen in de watersport, een thema dat hij ook tijdens zijn toespraak op de nieuwjaarsreceptie ter sprake bracht. In het verslag van de **Nieuwjaarsreceptie** is te lezen wat hij daar zei. Aan het **Helling-schema** is te zien dat de winter zijn langste tijd gehad heeft. Maar voordat de boten weer te water gaan staat er nog een gezellige **Avond met eten** op het programma. Willem Kooiman zal ons dan getuige laten zijn van zijn duikavonturen in Zeeland en Jan van Mierlo neemt ons mee naar de West-Zweedse scherenkust en de Noordse fjorden, waar Corrie en hij afgelopen zomer een schitterende reis maakten. In de aankondiging in deze Geus staat hoe je je voor deze avond, die op vrijdag 13 maart plaatsvindt, kunt aanmelden. We zijn verheugd dat we weer kopij hebben ontvangen voor de rubriek **Technische en nautische tips**. Willem Kooiman doet daar verslag van zijn frustraties bij het zoeken naar een effectieve anti-aangroeiverf. Verder spotte hij op Malta een vreemdsoortig scheepje dat te zien is in de fotorubriek **Bijzondere bootjes**. In de rubriek **Reisverslagen** valt weer te lezen welke avonturen ik tijdens mijn lange reis naar Finland en de Baltische staten heb beleefd. Het waren er op het traject Hanö - Riga behoorlijk wat, leuke en minder leuke. Daarom is mijn verslag dit keer tamelijk lang. In ieder geval veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Simon Watergeus
havencommissaris

Steeds minder bootjes in de jachthaven. Dan maken we er toch gewoon een zwembad van?



Van de bestuurstafel

De dagen lengen, de vraag waar naartoe deze zomer prangt. Of ga je ergens in de Middellandse Zee een bootje huren? Gewoon lekker twee weken genieten van zon en warmte en een bescheiden windje? Maar ik ken ook iemand die bij de noordkust van Spanje rechtsomkeert maakte. Het werd hem veel te heet. Maar met een huurbootje op de Oostzee hoef je niet meer door de Duitse Bocht en lig je niet meer verwaaid in Cuxhaven. Was dit tien, twintig jaar geleden luchtvaartserij, zo'n planning is tegenwoordig heel normaal. Op de Hiswa worden de bootjes langzamerhand verdrongen door de chartermaatschappijen.

De keerzijde van deze medaille is dat de donderdagavondwedstrijden op Loosdrecht overleden zijn en dat er leegstand is in de havens rond het IJsselmeer. Tot nu toe ontkomen wij aan leegstand, maar de wedstrijdcommissie is al decennia geleden gestopt. Tijden veranderen.

In het Watersportverbond wordt uitgebreid nagedacht over de consequenties van de veranderende vrijetijdsbesteding. Ook mensen die graag op het water zijn, binden zich immers steeds minder met een doorlopend lidmaatschap aan een vereniging. Het onderzoek richt zich bijvoorbeeld op toerfietzers en wandelaars. Ook die groepen zijn zelden lid

van een vereniging, en toch wordt er van alles georganiseerd en maken de organiserende verenigingen ook nog winst. Daar zijn goede voorbeelden te vinden hoe het anders zou kunnen.

Er is op dit moment geen noodzaak voor ons om het voortouw te nemen, maar het zou doodzonde zijn om de boot te missen. Dus toch maar een oproep. Dit keer gericht tot leden en anderen natuurlijk, zonder boot, met de vraag wat zij bij de Watergeuzen zouden willen organiseren. Wie heeft een idee? Ondertussen volg ik de discussie bij het Watersportverbond met grote interesse. Meedenken? Graag!

André van Oostveen

Officiële mededelingen januari 2015

Aspirant-leden:

Kees Huigen	Meerkoet 339	1113 EB Diemen
Rogier Schmidt	Oostelijke Handelskade 629	1019 BW Amsterdam
Johan Verhage	Barkasstraat 102 hs	1086 VJ Amsterdam

Opgezegd:

E.C. v.d. Berg

W. Dietz

Adreswijziging:

Leon Bart	Jan van Scorelpark 65	1871 EZ Schoorl
-----------	-----------------------	-----------------

Nieuwjaarsreceptie

Traditiegetrouw was er weer een nieuwjaarsreceptie in ons clubhuis aan de Diemerzeedijk, ditmaal op zondag 4 januari. Binnen was het gezellig druk, maar omdat de zon overvloedig scheen en de temperatuur zeer aangenaam was, stond ook het terras behoorlijk vol.

Een half uur na aanvang beklom onze voorzitter het spreekgestoelte om zijn nieuwjaarstoespraak te houden. André begon zijn toespraak met de droeve mededeling dat enkele dagen geleden de vrouw van Jan van Efferen was overleden. Daarna sprak hij kort over de geschiedenis van onze vereniging, in 1928 begonnen als een zelfbouwclub voor kano's. Het bordje *Kanostation* naast de binnendeur van het clubhuis getuigt daar nog van. Hij schetste ook de huidige stand van zaken in de wereldsportwereld. Erg rooskleurig is die niet. Het ledenaantal van veel verenigingen loopt terug en in veel havens zijn er onbezette ligplaatsen. Gelukkig is dat bij ons (nog) niet het geval. We zijn een springlevende club, voor de havens in Durgerdam en Vinkeveen zijn er nog steeds lange wachtlijsten, maar de toekomst is ongewis. Vast onderdeel van iedere nieuwjaarstoespraak is dat er vermeld wordt welke leden er in het nieuwe jaar 25, 40, 50 of zelfs 60 jaar lid zijn. Ook nu zijn er weer flink wat jubilarissen. Verder werden de ereleden, Harry Bührmann en Gerard Hofdijk, beiden oud-voorzitter, genoemd. André richtte zich ook tot mevrouw Wickel. Zij is dit jaar al 62 jaar lid en bij evenementen zoals de nieuwjaarsreceptie is ze altijd trouw aanwezig!

Na de toespraak werd er onder het genot van een lekker drankje en heerlijke hapjes, verzorgd door Elly Kat en Maaike van der Wilt, nog geruime tijd nagepraat over het afgelopen vaarseizoen en vooruitgeblikt naar het komende seizoen. Hopelijk is dat net zo zonnig als deze receptiedag.

Jaap van der Harst



Vol vuur spreekt de voorzitter de aanwezige Geuzen toe.



En ook voor de inwendige mens was weer uitstekend gezorgd.



Avond met eten

Op vrijdag 13 maart aanstaande zijn de Watergeuzen welkom in het clubhuis aan de Diemerzeedijk voor een avond met eten. Er staat op het

Menu

Vanaf 19:00 uur Aanloop bij Maaïke van der Wilt in het clubhuis voor soep, hap en snap.

In verband met de inkoop moet je je voor 9 maart hebben aangemeld bij Maaïke T:020-420 45 38 of E: mvanderwilt@telfort.nl

Laat haar dan meteen weten of je vegetarisch eten wenst.

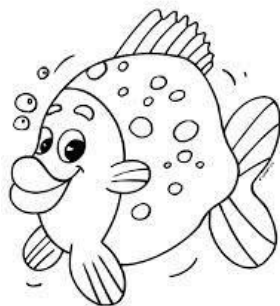
20:15 uur Met Willem Kooïman nemen we een duik onder water

20:45 uur Pauze

21:15 uur Met Corrie Oudhoff en Jan van Mierlo zeilen we naar de scherenkust van NW-Zweden en Zuid-Noorwegen

21:45 uur Uitwuiï en Afvaart

Jan van Mierlo



HELLINGSHEMA voorjaar 2015

28/3	29/3
Bob Lambrechts	Kester Wagenvoort
Hans Schröder	Ed Roelandse
Arno Ouwejan	N. Rietbergen
A. Kliphuis	René Duursma *
Karin vd Meer	Chris Theijssen

4/4	6/4
Ton Broekhof	Jelle de Schaaf *
Rob Cornelissen	Ab Esenbrink
Van Huystee *	L. Smulders
Maut Kieft	Robert Smit
Anne Stijkel	L. Greijer

11/4	12/4
Pietjan Paul	Annelies Tichelaar
Niels Ruyter	Jan Kamminga *
Johan Karper	Arjen Ferwerda
Gijs van Noort *	André Dirkmaat
Stefan Kap	Merlijn Mark

Buiten schema i.o. met HC

Chris v.d. Laar

Allan Berndszen

Johan Helling

Peter Veening

Evert Voogel

Ahmet Kiziltape (voor 4/4)

Jerre Halma

Teun Keijzer

De met een * aangemerkte leden vragen wij die dag als hellingbaas te fungeren.

Vanzelfsprekend dient u ook zorg te dragen voor werkhandschoenen, werkschoenen met stalen neuzen en werkkleding.

Verder verwijzen wij naar de diverse publicaties die i.v.m. de veiligheid van het hellingen zijn verschenen.

Antifouling, the story

Al jaren ben ik lid van Natuurmonumenten en de Waddenvereniging, zoals zovele botenbezitters. En elk jaar voel ik me schuldig als ik de onderwaterverf op mijn boot smeer. Maar ja, zonder die verf groeien de waterpokken en algen zo vast dat ze er bijna niet meer af te halen zijn. Met de nieuwe producten kijk ik eerst liever de kat uit de boom. Wie promoot ze en wat zijn de ervaringen? Goedkeuring van TNO of de milieubeweging zegt me niet zoveel. De eerste wordt gesponsord door het bedrijfsleven en de andere vind ik naïef.

Maar eerst: wat is het effect van de onderwaterverf? Van teer staat me dat nog helder voor de geest. In Enkhuizen werd in mijn jeugd 1/3 van de platvis doorgedraaid vanwege gezwellen. Ook was er door de Rijnvervuiling opeens een snoekbaarsexplosie. De vissen dreven meer dood dan levend gewoon de Rijn af en via de IJssel belandden ze in het in het IJsselmeer. Vriendjes die ze na schooltijd moesten schoonmaken kregen er open wonden van op hun handen, zoveel kwik en troep zat er in. Op school konden ze bijna hun pen niet meer vasthouden. Maar ja, ze waren toch bestemd voor de export naar Frankrijk en misschien smaakten ze door de vergiftiging extra lekker.

Dat teer verboden werd kon ik me voorstellen, maar niet dat de grootste vervuiler, de beroepsvaart, niet aangepakt werd. Ik was dus enthousiast toen de teervervangers op de markt kwamen. Dat kon zo op de oude teerlaag, volgens de Watersportwinkels. Een jaar later was het er volledig afgespoeld. Ja, zei men, je moet er drie lagen opsmeren van een ander merk. Ook dat was er na een jaar weer af. Toch nog een keer proberen dacht ik en de verkoper kwam nu toch echt betrouwbaar over. Zoveel mogelijk schuren en vijf lagen opbrengen. Zit als een huis! U snapt het al, na een jaar was ook dat verdwenen. Door ze op mijn boot te smeren heb ik die blikken gewoon in het water geflikkerd.

Mijn vertrouwen in de handel, milieubeweging en overheid was tot nul gedaald. Ik gebruikte van de nieuwe producten dus 10x zoveel als teer en vroeg me af of dat ook niet schadelijk was (zie foto). Voor een ander deel van mijn boot gebruikte ik de koperhoudende antifouling. Ook daar-

voor kwam een alternatief, chloorrubber, op de markt. En ja, dat moest ik dus ook proberen. Nou vaar ik ook op zout water, en u snapt het al, het deed geen flikker.

Ik werd kwaad en ook onwillig om nog mee te werken, zoals zovele zeilers. Al 5 jaar duurt de discussie over wat nu wel mag en wat niet. Niemand begrijpt het nog. Koperhoudend werd nog altijd op zeeschepen gebruikt. Na al die teleurstellingen heb ik dat er in het voorjaar weer opgesmeerd, na een uitspraak van de rechter. Ook hier werd weer op het allerlaatste moment een halve toestemming verleend. Je mag het wel kopen, maar mag je het niet onder je boot smeren?

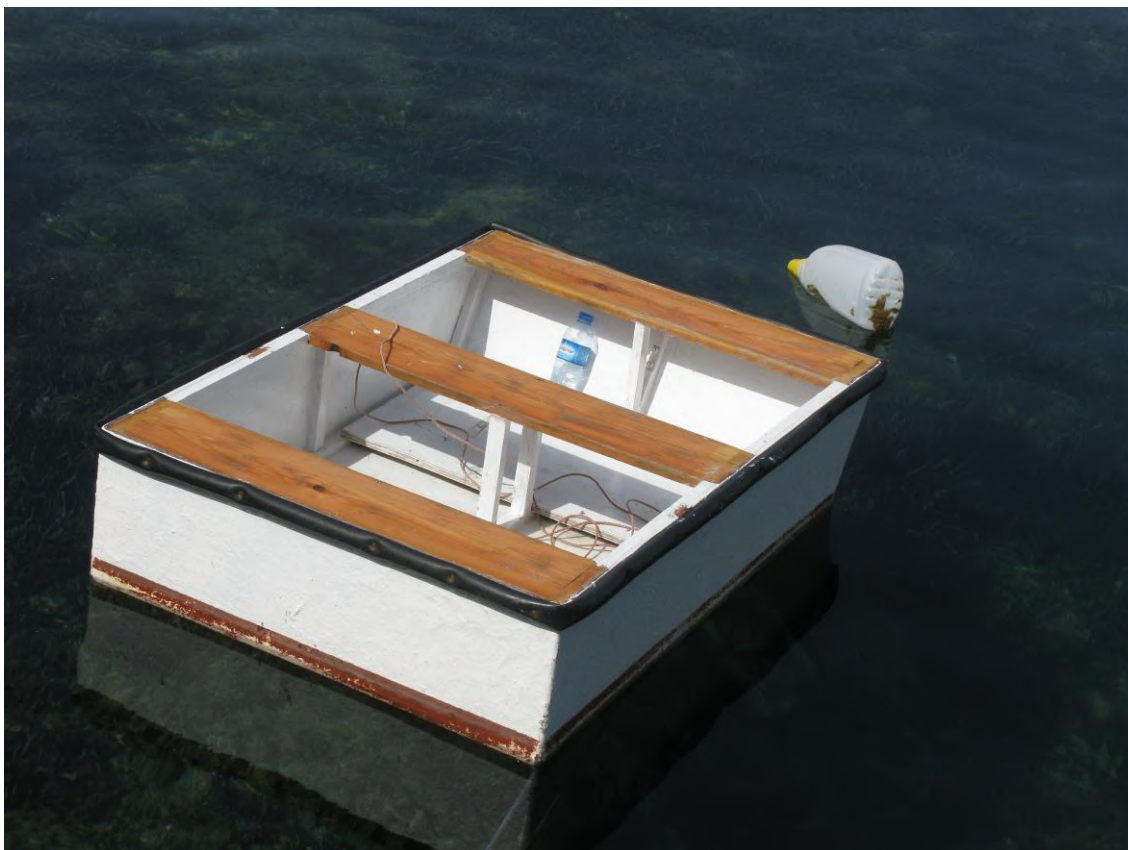
Interessant is wat dat spul onder water doet. Ik bedoel: onze waterleidingen zijn ook allemaal van koper, vroeger zelfs van lood. Welnu, in het blad Zeilen van 2000 stond wat informatie. Bacteriën, algen en kleine ongewervelden zijn erg gevoelig voor kopervergiftiging, vooral in het voorjaar, als ze heel snel groeien. Uit testen met een overdosis is gebleken dat tot 50% binnen 48 uur kan sterven. Watervlooien en groenalgen zijn het meest kwetsbaar. Het gevolg is dat het water dood wordt en de blauwalg de overhand krijgt. Dat zie je 's zomers ook wel op het IJsselmeer, die grote blauwe vieze bollen, vooral als het warm is.

Wat is het alternatief, zal je denken. Chloorrubber is zelfslijpend, maar niet echt geschikt voor zout water. Ceram-Kote en vc17m (biocidevrij) brengen een spijkerharde tefallaag aan, zodat aangroei er weer makkelijk af te borstelen is. Maar waar kan je dat doen? Slimmerds trekken via de mast de boot scheef, zodat ze er gemakkelijk bij kunnen. Maar mag dat bij open water? En kan je het zomaar op je boot aanbrengen, of moet je eerst weer alles eraf schuren? Een siliconen laag werkt ook goed met een borstelbehandeling, maar tast je hechting aan, dus is er lastig op te brengen. Nieuwe producten richten zich op biologische processen, bijvoorbeeld met enzymen. Zelfs uierzalf is weer in... Het blijft de vraag of teveel enzymen ook niet schadelijk zijn.

Hoe dan ook, zolang het nog kan zal ik me maar houden aan mijn oude koperhoudend, totdat er werkelijk een alternatief is dat je voor langere tijd kan gebruiken!

Willem Kooiman

Bijzondere bootjes.



Ook een bijzonder bootje of een pieremachochel gespot? Stuur een foto naar de redactie.

Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten

Verslag van mijn derde grote Oostzeereis

Deel 2: Hanö - Riga

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na een reis van bijna drie weken op de vrijdag voor Pinksteren aanmeerde in de bomvolle haven van het Zuid-Zweedse eilandje Hanö en van plan was om de volgende dag door te varen naar Karlskrona. Ook tijdens de tocht naar deze marinestad was het schitterend weer. Er stond weer een matige zuidenwind en de zon scheen overvloedig. Karlskrona ligt diep verscholen in het scherengebied. De navigatie is daar niet eenvoudig. Dat heeft ook een Sovjet-onderzeeër gemerkt die hier tijdens de Koude Oorlog een kijkje wilde nemen, maar vastliep op een paar rotsen. Het schip, behorend tot de whiskey-klasse, werd door de Zweden spottend omgedoopt tot “whiskey-on-the rocks”. Gelukkig bleef een soortgelijk lot mij bespaard en kostte de navigatie tussen de talloze eilandjes me nu veel minder moeite dan verleden jaar. Kennelijk was er in Karlskrona een vlootmanifestatie, want zowel op de reede als langs de kades lagen Duitse, Engelse, Amerikaanse en ook Nederlandse marineschepen. Toen de Nederlandse matrozen mij langs zagen varen werd er druk gezwaaid. 's Avonds heb ik nog een uur door de stad gewandeld. Vooral het stadsdeel waar vroeger de marine was gehuisvest, is de moeite waard.

De volgende morgen ben ik doorgevaren naar de Zweedse oostkust. Ook nu was het zeer zonnig en stond er een matige zuidenwind. Net als verleden jaar heb ik het eerste, oostwaartse stuk tussen de scheren gezield. Ik heb weer genoten van het uitzicht op de rotsige, beboste eilandjes. Verbazend hoe rustig het er was. In Nederland ziet het op een zonnige pinksterzondag wit van de zeiltjes, hier ben hooguit zes zeiljachten tegengekomen en zo nu en dan passeerde er een speedboot. Aan het eind is de geul die naar open zee toe leidt erg nauw en steken aan

weerszijden overal puntige rotsen net boven het water uit. Toen ik de zuidoostpunt van Zweden had bereikt en op open water kwam, werd de navigatie een stuk eenvoudiger. Omdat de wind nog steeds pal zuid was en de koers pal noord, kon de genna weer worden uitgeboord en zeilde ik zeer relaxt richting Christianopol. Ik heb nog nooit een zeilvakantie gehad waarin ik zoveel voor de wind heb gevaren. Tijdens mijn tocht van 2012 heb ik maar één keer met de fokkenboom gevaren, verleden jaar een keer of drie en nu kon ik hem vanaf Kiel bijna elke dag gebruiken. Aan het einde van de middag arriveerde ik in het oorspronkelijk Deense vestingstadje. Na het eten heb ik over de stadsmuren gewandeld. Omdat de deur van het kerkje openstond kon nog even genieten van het fraaie interieur. Vermeldenswaard is de in 1630 vervaardigde, rijkversierde koninklijke kerkbank. Overal waar de Deense koning ter kerke ging staat zo'n bank. In het nu Duitse Rendsburg heeft hij meer het karakter van een loge. De koning wilde daar namelijk hoger zitten dan de dominee op de kansel.

's Nachts plensde het even, maar toen ik opstond was het stralend weer met alweer een zuidenwind. De fokkenboom kon er dus weer in, maar niet voor lang. Eerst was het een uurtje windstil, daarna stak er een matige noordwestenwind op, zodat ik voor het eerst tijdens mijn reis aan de wind moest varen. Omdat de wind van land kwam dat door de zon al geruime tijd was opgewarmd, leek het wel een sirocco. Landwinden zijn vaak vlagerig en draaiërig. Ik moest dan ook voortdurend de stand van mijn zeilen veranderen en een boek lezen was er niet bij. Al met al was het echter een schitterende zeildag, de mooiste tot dan toe. Het reisdoel was Kalmar, waar ik om een uur of vijf aankwam. In de haven was het nog een stuk warmer. De thermometer in de kajuit gaf 28 graden aan en in de door de zon beschenen kuip zal het waarschijnlijk een graad of 30 zijn geweest. De Nederlander die mijn lijnen in Klintholm had aangepakt en ik daarna weer in Ystad had gezien, kwam een paar uur na mij drie boxen verderop liggen. Er waren sowieso veel Nederlanders op pad. De grootste groep buitenlanders zijn de Duitsers, dan komen de Nederlanders. Vaak zie je in iedere haven weer dezelfde schepen.

's Avonds heb ik nog even over de goed geconserveerde stadwallen en door het mooie centrum gewandeld. De volgende morgen ben ik door de Kalmar Sund, het vaarwater tussen het langgerekte eiland Öland en het

vasteland van Zweden, richting Borgholm gevaren. Helaas was de wind nu helemaal naar het noorden gedraaid, zodat ik hem pal tegen had. Omdat kruisen vanwege de lange afstand weinig zin had en de wind bovendien vrij zwak was, heb ik het traject grotendeels op de motor afgelegd. Alleen het laatste uur, toen de wind naar het oosten draaide, kon ik nog even zeilen. Ook deze dag was weer zonovergoten. In de haven kon ik 's avonds vanuit de kuip genieten van een schitterende zonsondergang.

De volgende dag begon ook met veel zon en de zwakke tot matige wind was weer naar het zuiden gedraaid, zodat ik alweer bijna de hele dag voor de wind kon varen en rustig een boek kon lezen. In de loop van de middag begon het echter te bewolken en later ook te regenen. De bestemming was Byxelkrok, in het noorden van Öland. Van daaruit wilde ik de volgende dag oversteken naar Visby, de hoofdstad van Gotland. Toen ik opstond stond er een stevige westenwind en was de zee een baaierd van schuimkoppen. Ik dacht alleen op de genua te kunnen zeilen, maar dat viel tegen. Toen ik het zeil had uitgerold, begon de wind vrij snel af te nemen en heb ik het grootzeil erbij gezet. Zeilen ging nog wel, maar met een snelheid van gemiddeld 4 knopen zou ik veel te laat in Visby zijn. Ik heb daarom het traject van ruim 47 mijl grotendeels op de motor afgelegd. Rond negenen voer ik de haven binnen, aanmerkelijk later dan het jaar ervoor, toen ik ook rond elfen ben vertrokken maar al om een uur of vijf in de haven was. Er stond toen echter een dikke windkracht zes.

Mijn bedoeling was om vanuit Visby naar Farösund, aan de noordoostzijde van Gotland, te varen en van daaruit over te steken naar de Letse havenstad Ventspils. Omdat er de volgende dag een stevige noordenwind zou opsteken en ik bovendien nodig een was moest draaien, ben ik niet vertrokken. Met de wind viel het wel mee, maar de Zweedse kustwacht verwachtte voor de dag erna harde wind. 's Avonds begon het al stevig te waaien, eerst uit het noorden, later uit het noordwesten. Omdat ik van achteren alleen maar vastlag aan een hekboei, draaide het schip behoorlijk in de richting van het Engelse schip dat naast mij lag. Uit voorzorg heb ik extra willen aan de lage kant gehangen en de achterlijn nog wat strakker gezet. Hoewel er in de haven niet veel deining stond, werd het geen rustige nacht. De wind gierde door het want en het schip lag



Doorkijkje in Visby.

flink aan zijn lijnen te rukken. 's Morgens woei het nog steeds stevig en was het vooral erg koud. Ik was hier in een korte broek naartoe gevaren, maar nu had ik weer thermosondergoed en een kacheltje nodig. Doorvaren zat er uiteraard niet in, maar dat gemis werd ruimschoots gecompenseerd door het stedenschoon van Visby, waar ik net als verleden jaar weer lekker door de schilderachtige, soms steil oplopende straatjes heb gedwaald. 's Avonds verdween zowel de wind als de bewolking en heb ik een paar uurtjes heerlijk langs de rotsige kust gefietst.

De volgende dag was het nog steeds mooi weer en ben ik naar Farösund gevaren. Het ligt aan een vaarwater met dezelfde naam, tegenover het eiland Farö. In het begin heb ik nog proberen te zeilen, maar omdat de gemiddelde snelheid maar 2,5 knoop was en ik 40 mijl moest overbruggen, heb ik al vrij snel de motor aangezet. Hoewel aan de deining nog wel was te merken was dat het de dag ervoor stevig had gewaaid,

was het een relaxte tocht. Schepen en boeien waren er de eerste 30 mijl nauwelijks en ik had dus weer alle tijd om rustig te lezen. Alleen bij de ingang van de Farösund was het even uitkijken geblazen. Ik had mijn koers uitgezet op het vuurtorentje bij de noordwestelijke ingang van het vaarwater. Omdat eromheen overal gevaarlijke klippen liggen, moest ik het zeer ruim ronden. Verder zat er nog een zeer nauw stuk in het vaarwater, maar dat was gelukkig goed betond.

Ik had de volgende dag graag naar Letland willen oversteken, maar het weerbericht gaf voor de oostelijke en noordelijke Oostzee een windwaarschuwing voor windkracht zeven af. Hoewel het zo nu en dan een klein beetje regende heb ik op mijn vouwfietsje een tochtje gemaakt door een mooi natuurgebied zo'n vijf kilometer ten zuiden van de haven. Ik was niet de enige Nederlander in Farösund. Er lag nog een Nederlandse Victoire die over wilde steken naar Ventspils. De opvarenden, Piet en Geeske, nodigden mij uit om 's avonds samen de weerberichten te bekijken. We hebben de hele avond gezellig zitten praten, maar het weerbericht was niet erg bemoedigend. Aan de Zweedse kant van de Oostzee zou het weliswaar niet al te hard waaien, maar boven de Golf van Riga, waar Ventspils niet ver vandaan ligt, werd een dikke windkracht zeven verwacht. Gaandeweg zouden we dus met steeds meer wind en hogere golven te maken krijgen. Als je maar een paar uur te gaan hebt, hoeft dat geen probleem te zijn, maar bij een tocht van ruim 85 mijl die zeker 14 tot 16 uur zou duren, is dat uiteraard een ander verhaal.

De volgende ochtend scheen de zon overvloedig, maar er stond ook een stevige noordenwind die de kuip en de kajuit in blies. Het liefst lig ik met de kop in de wind zodat ik in de beschutting van de buiskap lekker buiten kan zitten en de kajuit niet af hoeft te sluiten. Ik wilde daarom het schip verhalen naar de steiger die dwars stond op de steiger waaraan ik nu lag. Piet had de avond tevoren aangeboden om me daarbij te helpen, maar omdat het nog vrij vroeg was en hij en zijn vrouw wellicht nog lagen te slapen of zaten te ontbijten, wilde ik hem niet storen. Het leek me heerlijk om lekker in het zonnetje te ontbijten en ik besloot daarom om het schip zelf te verhalen. Als ik de achterlijn los zou gooien zou het schip vanzelf in de wind draaien en kon ik met de voorlijn in de hand naar de andere steiger lopen, een afstand van een meter of vijftien. Zo gezegd, zo gedaan. Toen ik het schip had losgemaakt lag het vrij ver van

de steiger. Om het wat dichterbij te halen trok ik stevig aan de voorlijn. Ik deed daarbij ongemerkt een stap naar achteren. Omdat mijn aandacht geheel op het schip was gericht, had ik helaas niet in de gaten dat ik al op de rand van de vrij smalle steiger stond. Ik viel recht naar beneden, met de lijn in mijn rechterhand. Met mijn voeten kwam ik ruim een meter lager in het water terecht en met mijn linkerhand en linker achterzijde viel ik op een paar puntige stenen. Erg diep was het er niet, ik had alleen natte voeten, maar vervelender was de harde klap op de stenen. Als ik maar niets gebroken had. Dat leek niet het geval. Mijn vingers kon ik nog goed bewegen en de gekwetste hand werd niet dik.

Toen ik weer op de steiger was geklauterd, arriveerde de havenmeester en samen hebben we het schip verhaald. Bij het ontbijten merkte ik wel dat mijn hand toch een flinke opdonder had gehad. Met mes en vork eten ging niet meer en een sinaasappel schillen was een crime. In de loop van de morgen leek de hand zich weer wat te herstellen, bij de lunch kon ik wel weer mes en vork hanteren. 's Middags begon hij echter dik te worden en kreeg ik het gevoel dat er een knellende band om mijn pols zat. Het leek me raadzaam om een dokter te raadplegen, maar de havenmeester vertelde me dat ik daartoe naar een dorp ruim twintig kilometer verderop moest. Naarmate de dag vorderde en ik ook in mijn rug steeds meer pijn kreeg, was het wel duidelijk dat de volgende dag samen met Piet en Geeske oversteken naar Letland er niet in zat. Mijn hand werd steeds dikker en er zat bijna geen kracht meer in. Piet adviseerde me om maar gelijk naar het ziekenhuis in Visby te gaan, waar ze foto's konden maken. Dat leek me een goed idee en in plaats van over te steken naar Letland, ben ik de volgende morgen met de bus naar het ziekenhuis van Visby gereden, waar een jonge arts eerst mijn hand en de pijnlijke linkerkant van mijn rug nauwkeurig onderzocht heeft. Daarna zijn er foto's gemaakt. De arts dacht dat mijn hand alleen gekneusd was, maar een van mijn ribben zou wel eens gebroken kunnen zijn. Op de foto's waren echter geen breuken te zien. Het advies was: de hand zo hoog mogelijk rechtop houden, veel mijn vingers bewegen en verder het genezingsproces, dat één of twee weken kon duren, zijn gang laten gaan.

De dagen na mijn val heb ik hoofdzakelijk lezend doorgebracht, met mijn linkerarm rechtop op de tafel en intussen met mijn vingers knijpbewegin-

gen makend. In het boek dat ik aan het lezen was, werd besproken onder welke condities we kunnen spreken van 'het goede leven'. Een belangrijke conditie is gezond zijn. Als je gezond bent ben je je nauwelijks bewust bent van je lichaam. Zonder dat je erbij stilstaat functioneert het als een stuk gereedschap dat volmaakt op zijn taak is berekend. Gemeeten aan die omschrijving was ik nog lang niet gezond. Met mijn handging het na een dag of vier weliswaar beter, maar hij was nog niet berekend op het hijsen van het grootzeil of het aanhalen van de schoten, en van het feit dat ik ribben bezit met behoorlijk wat pijnzenuwen was ik me op de meest ongelegen momenten helaas zeer bewust. Gaan liggen en weer opstaan, me omdraaien in bed en mijn neus snuiten en hoesten waren zeer pijnlijke exercities. Ik heb dan ook heel wat af gevloekt en zou nog even geduld moeten hebben voordat het goede leven, en dat is voor mij natuurlijk het zeilersleven, weer zou aanbreken. Tot die tijd was mijn boot niet veel meer dan een drijvend zomerhuisje, met overigens wel een fraai uitzicht op de boomrijke Gotlandse kust aan de ene kant en het water en het eiland Farö aan de andere kant.

De haven waarin ik lag heette de Farösund Marina, maar 'marina' is wel een erg grootse benaming voor een haventje van krap 50 bij 50 meter. Het hoorde bij een wat rommelig scheepsonderhoud- en stallingbedrijfje. De sanitaire voorzieningen waren goed, er was ook een wasmachine met een droger en een strijkplank, maar water was er op de steigers niet, wel stroom, maar die viel uit als het regende. De havenmeester-eigenaar was een aardige vent. Hij kwam iedere dag even informeren hoe het ging. Omdat ik verwachtte hier minstens een week te moeten blijven, vroeg ik hem of er ook weektarieven waren. Die waren er niet, maar in mijn speciale geval kreeg ik een gehandicaptenkorting. Hoewel ik dat een sympathieke geste vond, hoopte ik dat ik er niet al te lang gebruik van zou hoeven te maken.

Ik had inmiddels ook weer leuke burens gekregen, Ari en Tiina, een Fins stel met een Bavaria. Via de havenmeester kwam ik met hen in contact. Ari had sinds een paar dagen ook een hand die veel dikker was dan normaal, en de havenmeester had hem geadviseerd om eens met mij daarover te praten. Ik gaf hem het advies dat ik van de dokter had gekregen: houd je hand rechtop en maak zoveel mogelijk knijpbewegingen. Dat scheen te helpen, want een paar dagen later vertelde Ari dat zijn

hand al wat minder dik was. Omdat Ari en Tiina hetzelfde rondje Zweden-Letland-Estland-Finland maakten als ik, maar dan in omgekeerde richting, nodigden ze me uit om 's avonds aan boord te komen voor het geven van tips over leuke havens en vaarroutes. Afgaande op de foto's die ze me lieten zien, zou het traject door de Finse wateren, met zijn archipel van ruim 40.000 eilanden en eilandjes, wat natuurschoon betreft waarschijnlijk het mooiste deel van de reis zijn.

De volgende avond kwamen Ari en Tiina bij mij aan boord en hebben we samen gekeken of ik wellicht nog kaarten en pilots nodig had voor mijn reis door de Letse, Estse en Finse wateren. Alles wat ik op dit gebied aan boord had zag er volgens hen goed uit, maar ik miste de kaart van het noordwestelijke deel van Estse wateren. Ik heb in mijn vorige verslag verteld dat Datema die kaart naar Ystad had opgestuurd, maar dat hij niet binnen de verwachte tijd was aangekomen. De havenmeester van Ystad zou mij bellen als de kaart er was en hem dan naar mij toe sturen als ik nog in Zweden was. In Visby kreeg ik na mijn bezoek aan het ziekenhuis een telefoontje dat de kaart was gearriveerd. In plaats van de door Datema verwachte drie of vier werkdagen had de verzending van Amsterdam naar Ystad ruim drie weken geduurd. Helaas had de havenmeester de kaart direct geretourneerd omdat hij ervan uit was gegaan dat ik al lang in Letland was. Mijn Finse burens bleken een kopie van dezelfde kaart te hebben en boden spontaan aan om hem mij te lenen. Als ik in Helsinki was, kon ik hem weer terug geven.

Hoewel ik vooral in bed nog veel last had van mijn gekneusde ribben, ging het langzamerhand beter. Twee dagen na de val lukte het me om de kuintent erop te zetten, zodat ik ook in de regen nog buiten kon zitten, en zes dagen erna heb ik voor eerst weer een fietstochtje gemaakt, door een mooi natuurgebied op Farö, het eiland tegenover Farösund. Op het kerkhof van het gelijknamige dorpje ben ik even bij het graf van de beroemde filmer Ingmar Bergman geweest. Hij woonde op dit eiland.

Omdat de kracht in mijn hand weer behoorlijk was teruggekeerd en het weerbericht er goed uitzag, wilde ik de volgende dag de grote oversteek naar Letland maken. Bij de verwachte windkracht vier tot vijf zou de tocht ongeveer veertien tot zestien uur duren. Omdat ik 's morgens om een uur of vijf wilde vertrekken wilde ik na mijn fietstochtje de kuintent alvast

er af halen, maar het weer gooide helaas roet in het eten. Al tijdens het fietsen kreeg ik een bui over me heen en 's avonds was het echt rotweer: een harde koude wind en plensregen. Als ik de tent op wilde bergen moest hij kurkdroog zijn. Ik liet hem dus mooi staan. 's Nachts regende en woei het nog steeds stevig. 's Morgens vroeg, toen ik had moeten vertrekken, was het weer droog, maar het was zwaar bewolkt en er stond een verschrikkelijk koude noordenwind. Ik bleef dus lekker in bed, in afwachting van beter oversteekweer. In de loop van de morgen begon de bewolking te breken en kwam de zon zo nu en dan even tevoorschijn. De wind nam ook wat af en de tent was inmiddels helemaal droog. Omdat de zon steeds vaker begon te schijnen werd het ook een stuk warmer. Ik begon er sterk over te denken om 's middags te vertrekken in plaats van de volgende dag. Dan zou de wind aan het eind van de dag naar het oosten draaien, precies de richting die ik uit moest.

Aan het eind van de morgen haalde ik de kuitent er af en om een uur of twee hakte ik de knoop door en vertrok ik. De consequentie was dat ik een nachtje moest doorhalen, maar dat had ik er wel voor over. Ik was het wachten in het weinig aantrekkelijke Farösund langzamerhand beu. Als alles volgens plan zou verlopen zou ik 's morgens als het weer helemaal licht was, in Ventspils aankomen. Omdat er volgens de weersverwachting tot de volgende morgen een noordenwind met kracht vier tot vijf werd verwacht, zou ik het hele traject alleen op de genua kunnen varen, wat mede vanwege mijn toch nog wat zwakke hand wel zo makkelijk was. Ik liet het grootzeil daarom onder de huik. Het eerste stuk, een mijltje of vier, voer ik voor de wind door de Farösund, daarna kwam ik op open water en kon ik halve wind koers zetten naar Ventspils. In de beschutting van Farö stond er geen erg hoge golfslag, maar naarmate ik verder op zee kwam nam de golfhoogte steeds meer toe, tot zo'n drie meter schat ik. Niet verbazend natuurlijk, er stond al de hele week een stevige noordenwind. Omdat het schip zo nu en dan behoorlijk rolde en ik alweer een week niet had gevaren, moest ik weer even inslingeren. Ik had iets minder eetlust en een boek lezen was er helemaal niet bij. Op de snelheid hadden de golven geen enkele invloed, het schip liep gemiddeld zo'n zes knopen en nam geen spatje water over. Omdat het glashelder weer was, was de kust van Gotland nog uren te zien. Daarna kwam ik in de scheepvaartroute. Het was behoorlijk druk met noord- en

zuidwaarts varende schepen. De kans dat je op zo'n ruime zee op ramkoers ligt is niet erg groot, maar toch gebeurde het twee maal. Als een motorschip niet in een vaargeul of shipping lane vaart, heb je als zeilend schip dat zijn koers kruist voorrang. Die kreeg ik ook keurig. Een grote olietanker verlegde al ongeveer drie mijl van te voren zijn koers om ruim achter mij langs te kunnen varen en een uurtje later deed een groot containerschip hetzelfde.

Toen ik de scheepvaartroute was gepasseerd, was het helaas vrijwel helemaal bewolkt geworden, maar omdat er vlak boven de westelijke horizon nog een wolkenvrije reep was, kon ik even na half tien toch genieten van een mooie zonsondergang. Daarna bleef het nog een uurtje of twee schemeren. Meestal blijft het in juni en juli op deze breedte de hele nacht schemerig, maar door de bewolking werd het donker. Behalve donker werd het ook erg koud. Omdat er op zee geen lichtje was te bekennen en er ook op het plotterscherf geen schepen te zien waren, ging ik zoveel mogelijk in de kajuit zitten. Daar was het twaalf graden. Buiten zal het niet meer dan een graad of acht geweest zijn, een temperatuur waarop normale zeilkleding niet berekend is als je uren achter elkaar stil zit, ook al ben je nog zo dik gekleed. Om de tien minuten ging ik even naar boven, daar tussendoor deed ik zittend op de bank soms even een hazenslaapje. Om een uur of twee had ik de Zweedse wateren en dus ook de Midden-Europese tijdzone verlaten en zette ik mijn horloge een uur vooruit. De wind was in de loop van de nacht wat afgenomen en nam nu nog meer af. Hierdoor liep het schip niet meer dan een mijl of vier. Met deze snelheid zou de tocht wel erg lang gaan duren. Ik had de snelheid waarschijnlijk wel een mijltje kunnen opkrikken als ik het grootzeil erbij had gezet, maar dan had ik het kajuitdak op moeten om de huik weg te halen en de bindsels los te maken en vervolgens had ik even recht tegen de toch nog altijd twee meter hoge golven in moeten varen om het zeil te hijsen. Dat leek me, zeker met een linkerhand die nog niet optimaal functioneert, onverantwoord. Ik koos daarom voor de makkelijkste en veiligste weg, en zette de motor bij.

Om een uur of vier zag ik aan de oostelijke horizon een fel licht verschijnen. Dat moest Ventspils zijn, wellicht was het een chemische fabriek. Toen ik dichterbij kwam bleek het afkomstig te zijn van een voor anker liggend schip dat baadde in het licht van zijn deklampen. Het was inmid-

dels helemaal licht geworden en de grote olieopslagtanks aan de haven van Ventspils waren al goed te zien. Ventspils is een belangrijke uitvoerhaven van Russische aardolie die van daaruit naar Rotterdam wordt getransporteerd om verder te worden verwerkt. Op de plotter had ik al een tanker gezien die naar Rotterdam voer. Het binnenlopen van de haven was vanwege de goede betoning een fluitje van een cent. Ik was weer in de eurozone, maar ik was ook voor het eerst in mijn leven in een land dat deel had uitgemaakt van de voormalige Sovjet Unie. Dat was ook duidelijk te zien. De handelshaven zag er zeer modern uit, maar rondom de haven waar de jachten moesten aanmeren, was het een verwaarloosde boel. Overal stonden vervelozige bedrijfsgebouwen die waren aangetast door betonrot, op sommige plekken waren de kademuren ingestort en een fabriekje braakte inktzwarte rook uit. Ook het gebouw met het kantoor van de havenmeester en de douches en toiletten, zag er aftands uit. Gek genoeg was bijna alles gewoon in gebruik.

De hekboeien in het jachthavendeel lagen erg ver van de wal, wat het aanmeren niet makkelijk maakte. Om te verhinderen dat de meerhaak uit de ring van de boei zou vallen, moest ik de achterlijn relatief lang goed strak houden. Omdat ik tegelijkertijd voorzichtig naar de wal moest varen, lukte dat niet en schoot de haak uit de ring. Gelukkig stonden er op de wal een paar behulpzame Duitsers klaar die mijn lange voorlijnen aanpakten en lieten vieren zodat ik weer bij de hekboei kwam en opnieuw kon inhaken. De havenmeester, een vriendelijke, gebrekkig Engels sprekende oude baas, stond me al op te wachten met een notitieboekje waarin precies werd genoteerd hoe laat ik was aangekomen, wat mijn laatste vertrekhaven was, wanneer ik weer weg wilde en waar ik dan naartoe wilde. Het was inmiddels half acht. Na het ontbijt voelde ik me een beetje moe en heb ik een uurtje uitgerust. Na een sterke kop koffie was ik weer zo fit als een hoen en heb ik de volgende etappe voorbereid. Naast mij lag een Engelsman die ongeveer dezelfde tocht wilde maken als ik, maar hij miste een paar kaarten die ik waarschijnlijk wel had. Hij kwam even aan boord om ze te zoeken en mee te nemen naar de bibliotheek van Ventspils om ze daar te kopiëren.

's Middags heb ik op mijn fietsje de stad verkend. Mijn Duitse buurman had gezegd dat er niets te zien was, maar ik vond Ventspils toch wel de moeite waard. Afgezien van twee 19^e-eeuwse gebouwen waarvan alleen

de muren nog overeind stonden, zagen de huizen en de openbare ruimte in het centrum er goed uit en viel er het nodige stedenschoon te bewonderen. De twee kerken, een Russisch-orthodoxe en een lutherse kerk, waren het bezoeken waard. In de Russisch-orthodoxe kerk, getooid met vijf door bladgoud bedekte uivormige torenspitsen, was duidelijk te zien dat ik in Oost-Europa was. Het interieur deed me denken aan een boeddhistische tempel. Overal stonden iconen opgesteld met kaarsen ervoor en banken ontbraken. Bij de ingang zat een vrouw met een hoofddoek los over haar haar. Ik vroeg of ik foto's mocht maken. Dat was geen probleem. In de kerk liep ook een ongelooflijk klein kromgetrokken vrouwtje rond met een hoofddoekje vastgeknoopt onder haar kin. Het was het prototype van een Russisch plattelandsvrouwtje dat zo weggelopen kon zijn uit een Russische roman. Ze was druk in de weer om iconen te verplaatsen. Voordat ze er een oppakte sloeg ze iedere keer een kruisje, alsof ze aan de betreffende heilige toestemming vroeg om zijn beeltenis te verplaatsen. Toen ik een paar foto's van het interieur nam, maakte ze met een kwaad gezicht en een paar driftige armgebaren duidelijk dat dat niet mocht. Als bliken hadden kunnen doden, had ik nu ongetwijfeld in de hel gezeten.

In de lutherse kerk was het gelukkig wat relaxter. Ik dacht even dat het een rooms-katholieke kerk was, want er zaten voor het altaar wat vrouwen geknield te bidden, iets wat je in lutherse kerken in Duitsland, Denemarken of Zweden nooit ziet. Gelouterd door dit kerkbezoek heb ik vervolgens nog een paar uurtjes doorgebracht in een museum met informatie over de geschiedenis van Koerland, zoals dit deel van Letland vroeger heette. Het zit in een fraai gerestaureerd kasteel dat in de middeleeuwen gesticht is door de Lijflandse Orde, Duitse adel, die hier tot ver in de 19^e-eeuw op het platteland de dienst uitmaakte. Tot 1817 werkte de autochtone bevolking als horige of lijfeigene op hun landerijen. Op straat viel het me op dat er veel Russisch werd gesproken, wat niet verbazend is, want volgens de informatie van het museum bestaat bijna 50% van de inwoners van Ventspils uit mensen van Russische afkomst. Behalve aan hun taal zijn ze vaak ook aan hun uiterlijk te herkennen. Ze hebben meestal rondere en vaak ook wat grovere gezichten dan de 'echte' Letten. Toen ik weer op de boot was, kwam de Engelse buurman mijn kaarten terugbrengen. Het was hem gelukt om ze te kopiëren, hoewel

het bibliotheekpersoneel, door hem getypeerd als een stelletje ex-Sovjetbureaucraten, hem daarbij meer had tegengewerkt dan geholpen. Hij was er nog kwaad over.

De volgende dag heb ik koers gezet naar de Golf van Riga. Omdat de eerstvolgende haven, Roja, ver weg lag, zou de tocht bijna net zo lang duren als de oversteek vanuit Zweden. De zon scheen overvloedig en er stond een ideale zeilwind, eind drie begin vier, maar helaas was hij pal noord, de richting die ik de eerste 12,5 mijl ook uit moest. Ik moest daarom eerst een forse slag in westelijke richting maken. Daarna kon ik in één ruk naar de ingang van de Straat van Irbes varen, die naar de Golf van Riga leidt. Het was zo helder dat ik in het noorden de kust van het Estlandse eiland Poolsaar kon zien. In de zeestraat nam de wind helaas sterk af, zodat de motor moest worden bijgezet. Bij Kolka, aan het begin van de Golf van Riga, kon ik om half elf weer genieten van een mooie zonsondergang.

Ik had gehoopt voordat het echt donker werd de haven van Roja binnen te lopen, maar de extra slag vanuit Ventspils had voor twee uur vertraging gezorgd. In mijn havenhandboek stond dat de haven ook 's nachts zonder problemen kan worden binnengelopen, maar dat viel toch een beetje tegen. Ik had mijn koers uitgezet op de verlichte verkenningston, maar die was nergens te vinden. Voor het invaren van de havenkom maakte dat echter weinig uit. Op beide havendammen stond een licht en er stond bovendien een sectorlicht. Door op de witte sector aan te koersen voer ik precies tussen de havendammen de havenkom in. Daarna moest ik ook nog tussen twee binnendammen varen. Volgens mijn kaart stond er op de stuurboorddam een groen licht, maar dat was nergens te zien. Aan bakboord zag ik een meter of tien van de boot wat stenen boven water ruitsteken. Omdat het net even te donker was om de dammen te kunnen zien, wilde ik op de plotter kijken waar ze precies lagen, maar juist op het moment dat ik hem hard nodig had deed hij heel raar. Omdat ik waarschijnlijk iets te snel aan de inzoomknop had gedraaid, begon de kaart over het scherm te tollen. Ik had dit één keer eerder meegemaakt voor de haven van Vlieland. Je moet dan even wachten, vervolgens de inzoomknop helemaal terugdraaien en dan langzaam inzoomen op plek die je wilt zien. Ik zette de motor stationair en wachtte even af. Gelukkig stond er geen wind en dreef het schip nauwelijks af. Na een halve mi-

nuut kon ik het apparaat weer gewoon gebruiken en zag ik waar de dammen lagen. Toen ik de volgende morgen de haven uitvoer zag ik dat er helemaal geen licht op binnendam stond en dat er ook geen verkenningston lag, zelfs geen onverlichte. De informatie van de kaart en het havenhandboek klopte duidelijk niet.

Het aanleggen was een fluitje van een cent. Aan het eind van de haven lag een keurig aanlegsteigertje met bolders en steigerklampen. Na nog een pilsje op de goede afloop te hebben gedronken lag ik om half drie in mijn kooi. Voor de goede aanlegfaciliteiten moest ook een goede prijs betaald worden. Het steigertje bleek bij een aanpalend hotel te horen. De volgende morgen kwam er een gebrekkig Engels sprekende serveerster naar de boot om 20 euro op te halen, een bedrag dat ik in Nederland alleen kwijt ben in de luxe marina van de erven-Endstra in IJmuiden. Op de rekening stond dat het havengeld 10 euro was, maar de baas had onlangs de prijzen verhoogd. Ik had voor dat geld wel een lekkere douche, hoewel ik me over de doucheruimte verbaasde. Zo te zien was die gloednieuw, maar toen ik de deur dichtdeed trok ik de deurklink eraf. Die was blijkbaar nog niet goed vastgeschroefd. De douche was niet betegeld, de vloer bestond uit ruwhouten ongeverfde planken en de wanden waren van multiplex waar een slordig laagje verf overheen was gerold. De kopse kanten waren niet geveerd en nergens afgeschermd. Over niet al te lange tijd zou alles beschimmeld en verrot zijn. Maar ja, hout is er in Letland toch genoeg. Op de handelskade van het haventje lagen honderden boomstammen op verscheping te wachten.

Na een kort bezoekje aan de plaatselijke supermarkt, waar de norse mevrouw achter de kassa duidelijk niet veel plezier in haar werk had, vertrok ik weer. De wind was noord en ik moest naar het zuiden, dus alles ging voor het lapje, de genua kon weer worden uitgeboomd. De zon scheen overvloedig en in de kuip werd het snel warm. Erg hard ging het niet, maar ik kon lekker een boek lezen en op het water een warme maaltijd bereiden. Aan het begin van de avond kwam ik aan in Engure. Ook hier bleek de informatie over de invaart niet te kloppen. Ik zou de ruime haveningang precies in het midden, met een westelijke koers moeten binnenvaren. Bij het naderen van de haven zag ik een klein motorbootje dicht onder de bakboordhavendam met een vreemde slinger naar buiten varen. Toen ik wat dichterbij kwam zag ik daar twee rode en twee

groene boeitjes liggen. Ze stonden niet op mijn kaart. Blijkbaar was dat het toegangsgeultje. De aanlegfaciliteiten waren hier weer prima: een gloednieuwe drijvende steiger met bolders en steigerklampen. De rest van de haven had een hoog rijp-voor-de-sloopgehalte: verwaarloosde gebouwen en een voormalige scheepshelling die in een schroothoop was veranderd. Het merkwaardigste in onbruik geraakte gebouw was een voormalig clubhuis dat op een drijvend ponton stond. Gek genoeg stonden er nog planten achter de kapotte ramen. Een half uurtje nadat ik was aangemeerd kwamen er drie kinderen naar de boot: een jongen van een jaar of zestien, een meisje van een jaar of tien en een jongen die ik niet ouder schatte dan veertien. Hij vroeg me in keurig Engels of ik Engels sprak. Daarna wilde hij weten hoe lang ik hier wilde blijven. Ik vroeg hem of hij de havenmeester was. "More or less". Hij vroeg daarna vijf euro havengeld. Een betalingsbewijs kreeg ik niet, maar hij maakte een betrouwbare indruk. Toiletten en douches waren er niet, maar hij kon wel voor me regelen dat ik tussen nu en een half uur later een douche kon nemen in een huis een stukje verderop. Ik wilde echter pas de volgende morgen douchen. Dat kon helaas niet. 's Avonds heb ik nog een wandelingetje door het dorp gemaakt. Het zag er gelukkig een stuk beter uit dan de omgeving van de haven, alleen viel het me op dat de zijstraten van de hoofdstraat nog ongeplaveid waren.

De volgende morgen wilde ik naar Riga. Het was weer mooi zeilweer, zeer zonnig met een matige wind, eind drie begin vier. Het enig nadeel was dat hij zuidoost was, precies de richting die ik uit moest. Omdat ik flink wat slagen moest maken, duurde de tocht tamelijk lang. Maar onder deze ideale zeilomstandigheden was dat geen enkel probleem. De stuurautomaat deed het meeste werk en ik kon weer lekker lezen of wat om me heen kijken. De kust in het Letse deel van de Golf van Riga en langs de Letse Oostzee is overal hetzelfde: vlak, met totaal verlaten hagelwitte stranden en lage beboste duinen. Huizen of kerktorens heb ik bijna niet gezien, zo nu en dan stak er alleen een vuurtorentje boven de dennen- en berkenbomen uit. Omdat er geen zandbanken of gevaarlijke klippen zijn en het er bovendien zeer rustig is, is de navigatie er nog eenvoudiger dan op het Markermeer. Ondanks het mooie weer en het feit dat het zaterdag was, was er de eerste uren geen schip te bekennen.

Pas toen ik in de buurt van de monding van de Daugava kwam, de rivier waaraan Riga ligt, zag ik een paar zeilboten.

De hoofdstad van Letland dankt zijn ontstaan en bloei aan de Daugava, eeuwenlang een belangrijk deel van de handelsroute tussen de Oostzee en de Zwarte Zee. De stad ligt niet direct aan de monding, maar ongeveer 14 kilometer stroomopwaarts. Vanwege de tegenstroom kostte het me vanaf de monding nog ongeveer 2 uur voordat ik de jachthaven vlakbij het centrum van de stad had bereikt. Vanaf de monding tot aan de stad zijn langs de oevers overal kades. Er lagen veel schepen. Zo te zien wordt er vooral hout, kolen en graan verscheept. De aanlegfaciliteiten in de jachthaven waren beter dan in de meeste Zweedse havens. Hier geen drijfbalken met ringen waar je vaak met veel moeite je lijn doorheen moet halen, maar keurige steigers met zijsteigertjes en steigerklampen. Het havenpersoneel was heel vriendelijk en behulpzaam.



Het oudste huis (16^e eeuw) van Riga, met daarachter de toren van de domkerk.

Na mijn aankomst begon de lucht te betrekken en 's nachts ging het regenen. Ook de volgende dag was het regenachtig. Ideaal museumweer dus. Ik heb de hele middag doorgebracht in het historisch museum, met een enorme collectie vanaf de steentijd tot heden. Het oogde wat stoffig, het digitale-interactiviteitsvirus had hier nog niet toegeslagen, maar er werd uitstekende informatie gegeven over de geschiedenis van Riga, eeuwenlang een internationale smeltkroes die tot aan de Eerste Wereldoorlog gedomineerd werd door een Duitstalige elite. In de entreehal hing een imposant 18^e-eeuws schilderij waarop een grote Nederlandse koopvaarder stond afgebeeld die voor de haven van Riga voer. Nederland was in de 17^e en 18^e eeuw de belangrijkste handelspartner van Letland, dat toen nog, samen met Estland, Lijfland heette.



Riga, pleintje in de oude binnenstad.

's Avonds heb ik gegeten op een overdekt terras waar op een groot televisiescherm de wedstrijd Nederland-Mexico te volgen was. Hoewel ik geen groot voetballiefhebber ben, heb ik de hele wedstrijd uitgekeken. Het was grappig om te horen hoe de namen van de spelers door de Letse reporter werden uitgesproken, in het algemeen erg goed vond ik. De mensen op het terras waren allemaal duidelijk voor Nederland. Bij de eerste goal, voor Mexico, werd er teleurgesteld gereageerd, maar toen het door de penalty uiteindelijk 2-1 werd, werd er luid gejuicht. Een groepje Duitsers aan de tafel naast me begon staande te applaudisseren.



Riga, rijkversierde neoclassicistische gevel aan een van de boulevards.

Riga is een zeer afwisselende stad. Behalve een oude binnenstad met schilderachtige straatjes, heeft het brede boulevards met monumentale neoclassicistische gebouwen en vooral ook veel Jugendstil. Het wordt daarom de hoofdstad van de Jugendstil genoemd, en vanwege de grote



Riga, interieur van de Russisch-orthodoxe kerk.

parken die in een ring rondom het oude centrum liggen, noemt men het ook wel 'Klein Parijs'. De straatjes in de binnenstad zijn bijna allemaal geplaveid met kinderkopjes, waardoor het vrouwelijke deel van de bevolking, dat hier graag een kokerrok draagt en hooggehakt is, zich vaak strompelend voortbeweegt. Aan het achterstallige onderhoud van nogal wat huizen en het soms slechte wegdek in de straten van de minder toeristische wijken is te zien dat Letland nog een behoorlijke achterstand heeft weg te werken, maar ik ben blij dat ik hier naartoe ben gevaren. Hoewel het soms regende heb ik vijf dagen heerlijk door de nauwe straatjes en over de brede boulevards gewandeld, genoten van de interieurs van de oude kerken, een concert in de monumentale domkerk bezocht en een middag doorgebracht in het kunstmuseum. Er hangt een behoorlijk grote collectie Nederlandse schilderijen uit de Gouden Eeuw.

Opvallend was dat de namen van de buitenlandse schilders allemaal waren ‘verletst’. Zo was naam van de bekende zeeschilder Van de Velde veranderd in “Fan da Felda”. Wellicht is deze verletsing een reactie op de russificatie in de Sovjettijd. In het zeer indrukwekkende museum over de gruwelijke bezetting door Duitsland en de Sovjet-Unie werd daar uitgebreid informatie over gegeven. Ik heb me in de stad een uur laten rondleiden door een Duitstalige gids, een docente Duits op een middelbare school. Ze vertelde dat iedereen in de Sovjettijd verplicht was om Russisch te leren en dat de leraren Russisch ieder schooljaar vervangen moesten worden omdat ze werden weggepest. Wat me ook opviel was dat alle straatnaambordjes en officiële informatieborden alleen Letse opschriften hebben, hoewel ongeveer 40% van de inwoners van Letland van Russische afkomst is. In Riga is dat zelfs 50%.

De kerken die ik heb bezocht waren bijna allemaal luthers, maar er was ook een Russisch-orthodoxe kerk bij. Ook in deze kerk stonden overal iconen opgesteld met kaarsen ervoor en waren er geen banken. Ik heb ongeveer een half uurtje zitten kijken hoe het eraan toeging. Er liepen voortdurend mensen de kerk binnen, hoofdzakelijk vrouwen, vaak sexy gekleed maar wel met een hoofddoekje om, die naar een icoon toegingen, een kruisje sloegen, hem vervolgens kusten en ervoor bleven staan om te bidden. Ook liep er een bebaarde priester in een zwart gewaad rond die al kruisjes slaand en spreuken mompelend de bezoekers zeggende. Ik werd blijkbaar herkend als een hopeloos geval, want mij sloeg hij over.

In de jachthaven heb ik twee dagen voor mijn vertrek mijn Nederlandse burens uit Farösund, Piet en Geeske, weer ontmoet. Ik had hun Victoire al bij aankomst zien liggen, maar ze waren niet aan boord omdat ze een weekje met een huurauto door Letland en Litouwen hadden getoerd. Ik heb 's avonds wat bij ze gedronken, de avond erna zijn ze bij mij op bezoek geweest. De volgende dag wilde ik naar Skulte varen, een klein havenplaatsje aan de oostkant van de Golf van Riga, en van daaruit koers zetten naar Estland. Wat ik daar heb beleefd hoop ik in de volgende Geus te vertellen.

Jaap van der Harst

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 verassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox



