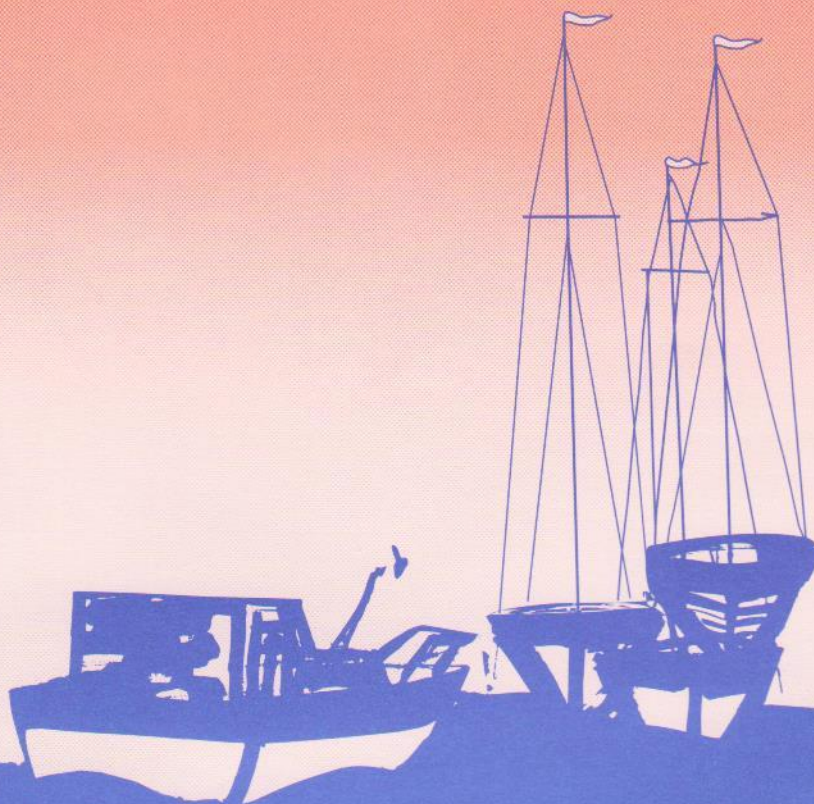


DE GEUS



W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

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 87 nr. 3

Mei 2013

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 4** *Bestuur en Commissies*
- 5** *Van de redactie*
- 6** *Simon zegt...*
- 6** *Van de bestuurstafel*
- 7** *Officiële mededelingen*
- 8** *Winterstalling*
- 9,10** *Formulier winterstalling*
- 11** *In memoriam: Cor Elenbaas*
- 13** *Opening vaarseizoen*
- 14** *Opening vaarseizoen Vinkeveen*
- 15** *Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee*



Van de redactie

in de maart-Geus schreef ik dat de redactie goed nieuws had omdat we de lezers voor het eerst een Geus konden aanbieden met foto's in kleur. Toen ik mijn Geus had ontvangen sloeg ik hem dan ook vol verwachting open. Helaas, toen ik bij pagina zestien was beland bleek dat de bladen in omgekeerde volgorde waren geniet. Ook was er bladzijde waarop een aantal letters waren weggevallen. Toen ik andere clubleden vroeg hoe hun Geus er uitzag, kreeg ik verschillende antwoorden. Eén lid meldde mij dat in zijn exemplaar de bladzijden ook in de verkeerde volgorde waren geniet en er waren Geuzen met een vouw in de omslag en onleesbaar geworden bladzijden, maar er waren ook Geuzen die er prima uitzagen. De redactie heeft uiteraard direct contact opgenomen met de drukker. Die bood zijn excuses aan, maar kon geen directe verklaring geven voor onze klachten. Hij was bereid om de hele oplage opnieuw te drukken, maar omdat de maart-Geus dan nog een keer verspreid moest worden en er ook veel Geuzen waren waarmee niets aan de hand was, vonden wij dat te ver gaan. Wel hebben wij een flinke korting bedongen op de oplageprijs van deze Geus. We hopen dat die wel helemaal in orde is. Met de ledenlijst was ook iets mis, maar dat lag niet aan de drukker. Hij was door Marja, onze ledensecretaris, goed aangeleverd, maar om onverklaarbare computer-technische redenen zijn er onder aan de pagina's namen weggevallen. Daarom zit er in het midden van deze Geus een nieuwe, geheel bijgewerkte ledenlijst.

Hoewel het vaarseizoen nog maar kort geleden is geopend, staat er in deze Geus belangrijke informatie voor iedereen die komende winter gebruik wil maken van de winterstalling of juist daarvan af wil zien. Lees daarom wat het bestuur op dit punt te melden heeft. Naast de officiële mededelingen, staat er in deze Geus een verslagje van de officiële seizoensopening, een in memoriam over oud-Watergeus Cor Elenbaas en het derde verslag van mijn reis naar de Oostzee. Omdat ik binnenkort weer naar de Oostzee zal vertrekken, nu richting Zweden, en in

september waarschijnlijk nog niet terug ben, zal Gijs de redactie van de september-Geus op zich nemen. De deadline voor het inleveren van kopij is 7 september.

De redactie van de Geus wenst iedereen een mooi vaarseizoen toe en hoopt natuurlijk dat het mensen inspireert tot het schrijven van een leuk reisverhaal voor ons clubblad. In ieder geval veel plezier toegewenst met het lezen van deze Geus.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort



Van de bestuurstafel

De algemene vergadering ligt alweer achter ons, het vaarseizoen lukt. Het is echter goed om al weer verder te kijken, naar de winterberging. Let op, de regels voor het toekennen van plaatsen zijn veranderd. Zorg dat je nu de winterberging regelt.

Op de algemene vergadering hebben we besluiten genomen over het aanmelden en afmelden voor de zomerstalling en winterberging. Voor

beide geldt nu dat, als je nu een vaste plaats hebt en er niets verandert, je niets hoeft te doen. Maar dan ben je wel stallinggeld verschuldigd als je je niet afmeldt en geen gebruik maakt van de stalling. Als je niet in de winterberging hebt gelegen en er nu wel gebruik van wilt maken, meld je dan nu aan met het formulier dat in deze Geus is opgenomen. Je hoort dan nog voor de vakantie of er plaats is. In ieder geval is er nog genoeg plaats voor nieuwe boten op het buitenterrein. Laat het ons ook weten als je van het buitenterrein de loods in wilt. In de havens is in het winterseizoen genoeg plek, maar ook daar geldt, dat je je op tijd moet aanmelden of afmelden.

Voor een goede exploitatie is het belangrijk dat de winterberging vol zit. De beste reclame is een tevreden lid dat het ook aan anderen laat weten. Er moeten genoeg Amsterdammers zijn die in de winter hun boot graag dicht bij huis hebben. Ondertussen werken wij aan verbeteringen van het hellingsysteem en de veiligheid.

André van Oostveen.

Officiële mededelingen maart 2013

Opgezegd:

Mevrouw S. Faber De heer R. Gludemans De heer G. de Jager De heer R. de Jong De heer T.R. Plug De heer M. de Vries De heer R. Zaagsma

Overleden:

de heer C.J. Elenbaas

Winterstalling 2013-2014

Als je vorig seizoen in de winterstalling bent geweest en je wilt volgend seizoen onder dezelfde condities weer in de stalling, dan kan je volstaan met een simpele mail of een telefoontje. We gebruiken dan je gegevens van vorig jaar. Als je geen gebruik meer wil maken van de winterstalling, moet je dat even melden.

Als je voor de eerste keer in de winterstalling wilt vul dan het hierna volgende formulier in, knip het uit en stuur het op.

Voor alle aanmeldingen en wijzigingen geldt dit jaar voor het eerst de uiterste datum van

1 juli 2013

Indien er meer aanmeldingen zijn dan beschikbare plaatsen, geldt de volgorde van aanmelding.

Dit formulier moet uiterlijk 1 juli 2013 in het bezit zijn van:

Roel Habiecht.

PS: leden dienen zelf zorg te dragen voor een betrouwbare en veilige bok en stuw materiaal!!

Naam lid :

Haven :

E-mail :

Telefoon :

Meldt zich aan voor: (s.v.p. aankruisen wat van toepassing is)

Winterberging buiten € 13,70 /m²

Winterberging binnen € 27,35 /m²

Naam schip :

Lengte:

Breedte :

Gewicht :

Handtekening:

In memoriam Cor Elenbaas

Van onze voorzitter vernam ik dat Cor Elenbaas is overleden. Cor Elenbaas is jarenlang lid geweest van onze vereniging en lag met zijn nogal lange boot in de haven aan de Diemerzeedijk. Hij kwam een beetje nukkig over en trad niet graag op de voorgrond, maar leerde je hem beter kennen dan vond je hem een fijne man. Hij heeft op zijn eigen, rustige manier heel veel voor de vereniging betekend. Thuis had hij een eigen werkplaats met onder andere een draai- en een freesbank. Menig onderdeel voor de Watergeuzen werd daar geproduceerd of gerepareerd. Onder zijn leiding werd ook een nieuwe drijvende bok gebouwd, die op een door Cor bedachte, vernuftige en spectaculaire wijze het water inging vanaf het landje naast het clubhuis. Dat was vlak na de opening van een nieuw vaarseizoen. Helaas weer ik niet in welk jaar dat was. Joop, mijn echtgenoot, was toen nog voorzitter. De bok was gepavoiseerd en de vlaggetjes moesten chemisch worden gereinigd.

Ach, dat zijn toch allemaal mooie herinneringen, maar helaas, er is weer een goede oude Geus heengegaan.....

Diana Meijer



De vlag wappert weer, het vaarseizoen kan beginnen.

Opening vaarseizoen

Zondag 28 april was het weer zover: de jaarlijkse opening van het nieuwe vaarseizoen. Dankzij de overvloedige zonneschijn zag dat er veelbelovend uit. Nadat voorzitter André een aantal inspirerende woorden had gesproken en iedereen een goede vaart had gewenst, werd de Geuzenvlag ontrollt. Traditiegetrouw gebeurt dat altijd door de oudste aanwezige Watergeus. Deze keer was dat ons erelid Gerard Hofdijk. Ik kan me herinneren dat het ontrollen niet lukte omdat de slipsteek te stevig was aangetrokken en het is ook een keer voorgekomen dat de vlag op zijn kop hing, maar deze keer verliep alles vlekkeloos. Onder het genot van een heerlijk haringhapje en een oranjebittertje of een ander drankje, allemaal perfect verzorgd door de dames van de evenementencommissie, informeerden de Geuzen elkaar in een gezellige ambiance over de tochten die ze dit seizoen hoopten te maken.

Jaap van der Harst

Opening vaarseizoen Vinkeveen

Zaterdag 4 mei. Na een lange winter is er weer volop bedrijvigheid in de Watergeuzen-jachthaven in Vinkeveen. De boten liggen al weer een week allemaal in het water. Ze worden schoongemaakt en ingericht voor hopelijk een lange, mooie zomer. Tijd dus voor de opening van het seizoen. Ondanks de frisse wind was het van 4 tot 6 uur toch heerlijk toeven op het terras onder het genot van een drankje en lekkere hapjes. Altijd gezellig om elkaar weer te ontmoeten en lekker bij te praten.

We wensen iedereen, en dus ook de Watergeuzen van de Diemerzeedijk en Durgerdam, een heel goed en gezellig vaarseizoen. Laat de zon maar komen !

Allemaal een goede vaart en tot ziens!

Rob en Cathy Schenk.

Met de Nehalennia naar de Oostzee

Verslag van een avontuurlijke reis

Deel 3: Rügen – Gdansk

Na een verblijf van bijna twee maanden in Duitsland, vertrok ik op 4 augustus vanuit Thiessow, op Rügen, naar Swinoujscie, de dichtstbijzijnde Poolse haven. Na de passage van het smalle geultje waarin ik de dag tevoren even was vastgelopen, kwam ik weer op de Greifswalder Bodden. Om vandaaruit op de zuidelijke Oostzee te komen, moest er een grote ondiepte gepasseerd waardoor een kronkelige geul liep. Omdat alles goed was betond was en het zicht prima was, ging dat vrij gemakkelijk. Ik had nu vrij baan en kon, vanwege de zuidelijke wind, in één slag naar het zuidoosten varen. Bij de passage van Usedom, het laatste Duitse eiland, was duidelijk de enorme, bijna een halve kilometer lange flat te zien die Hitler hier heeft laten bouwen om zijn partijgenoten van een mooie strandvakantie en een dito uitzicht over de Oostzee te laten genieten. De zuidoostpunt van het eiland, waarop Swinoujscie ligt, is na de Tweede Wereldoorlog Pools geworden. Op mijn Duitse zeekaart heette het nog Swinemünde.

Vlak voor het invaren voer er een schitterende Zweedse schoener onder zeil de haven uit, vol met passagiers die kennelijk een tochtje over zee gingen maken, even later gevolgd door een Nederlands zeilschip, de Artemis, ook bomvol passagiers. Ik had in Rostock en rond Rügen verschillende klippers en andere traditionele Nederlandse zeilschepen gezien, maar ik was verrast dat er in deze verre contreien ook nog Nederlandse charterschepen actief waren. De schipper van de Artemis vond het blijkbaar ook leuk om weer eens een landgenoot tegen te komen, want toen ik zwaaide kwam hij zijn stuurhuis uit om uitbundig terug te zwaaien. Volgens mijn vaarwijzer moest ik me eerst bij de Poolse douane melden. Ik legde dus keurig voor het gebouwtje van de douane aan, maar de deur was gesloten en het zag er verlaten uit. Toen

ik even naar binnen keek om te zien of er toch iemand was, werd de deur open gedaan door een vriendelijke, geüniformeerde vrouw die me in goed Engels vertelde dat schepen uit Nederland niet door de douane gecontroleerd hoeven te worden. Men is hier duidelijk wat soepeler dan in Duitsland. Dat geldt ook voor andere dingen. In Duitsland staan overal borden die aangeven dat het ten strengste verboden is om in de haven te hengelen, in Poolse havens ziet het zwart van de hengelaars. Omdat er ook over het betreden van jachthavens door niet-watersporters niet moeilijk wordt gedaan, komt het nogal eens voor dat je bij het aanleggen even moet wachten tot een hengelaar zijn lijntje heeft opgehaald.

De marina van Swinoujscie is zeer ruim bemeten en heeft goede voorzieningen. Net als in de andere Poolse havens aan de Oostzeekust, betaalde ik er voor mijn schip van ruim 9 meter 9 euro per overnachting, een stuk minder dan in Nederland of Duitsland, maar voor Poolse begrippen toch een behoorlijk bedrag als je bedenkt dat het gemiddelde salaris van een Pool een derde van dat van een Nederlander is. Omdat er de volgende dag een forse wind stond, windkracht zes tot zeven, zat verder zeilen er even niet in. 's Morgens deed ik inkopen en kocht ik een nieuw prepaidkaartje voor mijn tablet. In Duitsland kostte me dat 49,50 euro, hier maar 12,50 euro. 's Middags ben ik op mijn fietsje de omgeving gaan verkennen. Swinoujscie bestaat uit twee delen: een niet erg aantrekkelijke havenstad aan de rivier de Swina en een in de 19^e eeuw gebouwde, goed geconserveerde badplaats aan de kust. Daartussen ligt een schitterend kuurpark, blijkens een groot, donkerblauw bord van de Europese Unie opgeknaapt met Europese subsidiegelden. Ik zou dat bord in Polen nog heel vaak tegenkomen. Overal waar het stond zag alles er pico bello uit. In de badplaats kon je aan het eind van de middag en 's avonds over de hoofden lopen. Overal waren terrassen en stonden marktkraampjes met souvenirs, kleding en eten en drank, en op veel plekken waren straatartiesten actief. Het is een beeld dat je in de vakantieperiode in vrijwel elke Poolse kustplaats ziet. Voor omgerekend nog geen acht euro heb ik er genoten van een driegangendiner met een biertje.

De volgende dag woei het wat minder, zodat ik besloot om verder oostwaarts te varen. Vanwege de westenwind kon dat allemaal voor het lapje, met alleen de genua bij. Voordat het zover was moest ik nog een flink stuk de zee opvaren omdat men aan de noordoostkant van de riviermonding bezig is om in zee een grote haven aan te leggen. Het project wordt uitgevoerd door de Nederlandse aannemer Boskalis. Een zandzuiger van het bedrijf voer af en aan. Er bleek echter nog een forse wind te staan, ruim zes, en er stonden flinke golven. Omdat het ook behoorlijk buiig was, werd het geen erg comfortabele tocht. Aan een van de donkere wolken die voor me langs trok, hing een lange, scherp afgetekende slurf. Gelukkig was hij een paar mijl van me verwijderd, maar voor alle zekerheid verlegde ik een beetje mijn koers. Een voordeel van de stevige wind was dat het schip fantastisch liep en ik in één ruk kon doorvaren naar Kolobrzeg, ruim honderd kilometer verder.

Een vriend van me die ik over deze tocht mailde, vroeg me of het niet gevaarlijk is om in deze omstandigheden te varen. Het schip kan windkracht zes makkelijk aan. Als je weg blijft van ondieptes kan er eigenlijk weinig gebeuren. Veel belangrijker is of je het zelf aankan. Ik zit goed ingepakt en uiteraard met een zwemvest aan in de kuip en ik ben altijd dubbel aangelijnd, met een lange lijn die aangeklikt is aan een van de twee banden die van voren naar achteren over het schip lopen en met een korte lijn die vastgeklikt is aan de reling achter me. Als je je met je voeten schrap zet tegen de kuipbank voor je en je met je andere hand vasthoudt aan de kuiprand achter je, kan er niets gebeuren. Je hebt dan nog een hand over om te sturen, maar meestal laat ik dat over aan de stuurautomaat. Je moet echter wel de hele tijd zo blijven zitten, want opstaan of lopen brengt het risico van vallen met zich mee. Ik vind daarom het varen op volle zee met een stevige wind nogal saai, meer dan een beetje om je heen kijken en je koers in de gaten houden, kun je niet. Naar de wc gaan is een hele operatie: zwemvest af, zeilkleding uit en door de dansende kajuit het toilet zien te bereiken. Gelukkig zitten er overal handgrepen en is de kajuit tamelijk smal. Daardoor kun je makkelijk tegen iets aanleunen en is de kans dat je valt relatief klein. Omdat je op de wc bijna vastgeklemd zit, klaagde een collega die een keer met me meezeilde dat je er nauwelijks je kont kon keren, maar dat

is buitengaats precies goed. De eigenaar van een nieuwere Victoire 933, waarin een veel grotere toiletruimte zit, vertelde me dat hij eigenlijk alleen in de haven naar de wc kon. Wil je een schip kopen waarmee je lange zeereizen wil maken, let er dan op dat er in de kajuit binnen een grijpafstand van maximaal vijftig centimeter overal een handgreep zit. Op de wc moet je je met je benen schrap kunnen zetten en links en rechts en naar achteren tegen een wand kunnen leunen. De gevaarlijkste situaties doen zich voor bij het uitvaren of binnenlopen van havens. Vlak voor de haven van Kolobrzeg ging het bijna mis toen ik de genua in wilde rollen. Daar had ik twee handen voor nodig. Om goed kracht te kunnen zetten moest ik ook even staan. Door een onverhoedse beweging van het schip viel ik voorover en raakte ik met mijn lip de lier. Omdat ik mezelf kon opvangen was de klap gelukkig niet hard, anders had het me wellicht een paar tanden gekost.

Vanuit bijna alle Poolse kustplaatsen varen in het zomerseizoen de hele dag schepen met passagiers voor korte tochtjes de zee op. In Swinoujscie waren dat vijf echte zeilschepen, waaronder behalve de Artemis nog een Nederlands schip. In de andere havens zijn het nogal kitscherig uitziende namaak Viking- of piratenschepen, met plastic nepzeilen en plastic poppen van piraten of Vikingen aan dek en kanonnen waarmee bij het in- en uitvaren losse flodders worden afgeschoten. In Kolobrzeg kwam er net één naar buiten toen ik tussen de pieren voer. Langs de haven stonden precies dezelfde soort pakhuizen en silo's die ik gezien had in Rostock en de andere Duitse Hanzesteden, alleen waren ze hier nog gewoon in bedrijf. De jachthaven ligt vlak naast een fort uit de 18^e eeuw, toen Kolobrzeg nog Kolberg heette en deel uitmaakte van het Koninkrijk Pruisen. Het hele terrein zag er piekfijn uit, met dank aan de EU. Op de binnenplaats van het fort waren drukbezette terrassen waar je vers gerookte vis kon eten. Volgens het stadsgidsje zat hier de beste visrokerij van de hele Oostzee. Vervelend was alleen dat bij zuidwestenwind de hele jachthaven werd meegerookt. Vanaf een uur of vijf mengde de rook zich met de keiharde muziek van een bandje dat tot ongeveer half een doorspeelde. Op de binnenplaats van het fort werd druk gedanst en was het een gezellige

boel, maar voor de jachtbemanningen die vroeg wilden slapen was het minder leuk.

Ook Kolberg/Kolobrzeg was een Hanzestad, maar omdat de stad in de Tweede Wereldoorlog volledig in puin is geschoten, is er uit de Hanzetijd vrijwel niets bewaard gebleven. Er zijn een paar oude monumenten herbouwd, waaronder de kerk en een fraai koopmanshuis waarin nu het stadsmuseum zit. Behalve het fort bij de jachthaven, liggen er rondom de stad nog een aantal forten uit de Pruisische tijd. Omdat het de volgende dag nog steeds stevig woei en ik geen zin had om weer de hele dag tussen de schuimkoppen te zitten, besloot ik te blijven liggen en op mijn vouwfiets de omgeving te verkennen. De kust van Polen bestaat grotendeels uit lage, beboste duintjes waarachter vogelrijke meertjes liggen. Vanuit Kolobrzeg kun je via een mooi fietspad achter de duinen oostwaarts fietsen. Toen ik bij het toeristeninformatiebureau een fietskaartje van de omgeving kocht, attendeerde de baliemedewerkster me op een fietstocht naar de twee oudste bomen van Polen, in een bos wat meer landinwaarts. Het bos was redelijk makkelijk te vinden, maar waar stonden die bomen? Van het kaartje bleek niet veel te kloppen, de meeste paden eindigden in onbegaanbare, drassige gebieden en op essentiële punten was er geen wegwijzer. Ook hier moest de EU maar eens geld in stoppen. Ik merkte al gauw dat de weg vragen weinig zin had, want er werd alleen in het Pools geantwoord. Na uren zoeken lukte het me om één boom te vinden, een ruim duizend jaar oude eik die zo te zien zijn langste tijd had gehad.

De service in de Poolse jachthavens is over het algemeen prima en ik heb in Polen heel aardige, hartelijke en hulpvaardige mensen ontmoet, maar ik moest na mijn verblijf van bijna twee maanden in Duitsland wel wennen aan de omgangsvormen. Als ik op een stil paadje of weggetje een andere wandelaar of fietser tegenkom, groet ik altijd. In het noorden van Duitsland wordt dat steevast beantwoord door een hartelijk "Moin moin", vaak gevolgd door een kort praatje. In Polen werd ik meestal aangekeken met een blik van "Waarom groet die man mij, ik ken hem niet" en volgde er geen groet. Mijn Poolse burens in de jachthaven van Kolobrzeg groetten mij wel, maar daar was ook alles mee gezegd. Het was waarschijnlijk niet te wijten aan onvoldoende

kennis van de Engelse taal, want toen er 's avonds laat een Duits jacht zoekend naar een plekje binnenvoer begon de buurman te schreeuwen: "The harbour is full! The harbour is full!", wat overigens niet waar was. Misschien had hij een hekel aan Duitsers. Ik was eerlijk gezegd altijd blij als er in een jachthaven veel Duitse schepen lagen. Dat betekende elkaar vriendelijk groeten en een praatje maken, hulp bij het aannemen en losgooien van lijnen, hartelijk afscheid nemen en ook vaak een uitnodiging om iets te drinken. Ik ben zelfs een paar keer uitgenodigd om mee te ontbijten.

Ook de volgende dag stond er nog een krachtige wind en leek het me verstandiger om niet uit te varen. Ik hoefde gelukkig niet meer in de rook te zitten, want de wind was noord geworden. Omdat het geen strandweer was, brachten veel vakantiegangers hun tijd door met bootjes kijken. Op de steigers was het dan ook behoorlijk druk met wandelende gezinnetjes. Ik merkte dat een Nederlands schip in een Poolse haven geen alledaagse verschijning is. Vaak werd er door kinderen vragend naar mijn vlag gewezen en hoorde ik één van de ouders "Hollandia" zeggen. Zelfs de naam van de thuishaven trok de aandacht. Eenmaal hoorde ik een vader tegen zijn zoontje zeggen: "Doergerdam, Amsterdam, Rotterdam". Inderdaad, etymologisch gezien hoort "Durgerdam" in dit rijtje thuis.

Na twee dagen nam wind af tot kracht vier en zette ik koers naar Darlowo, een klein vissers- en badplaatsje ongeveer vijftig mijl oostwaarts. Het wordt doorsneden door een rivier. Een jachthaven is er niet, maar jachten kunnen aanmeren aan een aanmeerplek langs de kade. De gemeente heeft er een container met douches, toiletten en zelfs een wasmachine neergezet. Toen ik er aan het eind van de middag was aangemeerd en in de kuip lekker zat te lezen, kwamen er twee meisjes van een jaar of zeventien aanfietsen die stopten bij de boot. Eén stapte af en vroeg me vrijwel accentloos: "Do you speak English?". Middelbare scholieren of studenten die met een buitenlander Engels wilden oefenen? Nee, ze kwamen het havengeld innen. Naast de container stond een recreatietafel met twee banken waarop al geruime tijd drie mannen geanimeerd zaten te praten. Ze deden me sterk denken aan de daklozen die in het Flevopark van hun eerste biertjes genieten als

ik daar 's morgens tussen tien en elf de hond uitlaat. Een belangrijk verschil was wel dat deze mannen geen bier of andere alcoholica bij zich hadden. Toen ik mijn portemonnee opende en het havengeld overhandigde, werd een van hen blijkbaar op een idee gebracht. Hij kwam direct naar de boot toe toen de meisjes op de fiets stapten en begon in het Pools een heel verhaal op te hangen. Daarbij streek hij voortdurend over zijn hart en herhaalde hij telkens een bepaald woord. Ik zag later in mijn woordenboek dat het "pomoc" was, wat "hulp" betekent. Het leven was de man duidelijk niet goed gezind geweest. Veel tanden had hij niet meer en hij miste ook een vinger. Ik streek dus ook met mijn hand over mijn hart en overhandigde hem een muntstuk ter waarde van een Pools uurloon, waarna hij me hartelijk dankte en terugliep naar zijn maten. 's Avonds kwam ik in het dorp het groepje weer tegen. Een van de mannen zag mij, liep naar me toe en vroeg in wat steenkolenengels of ik die meneer van dat Nederlandse jacht was. De rest kon ik niet verstaan, maar de boodschap was duidelijk: ik had zijn maat wat gegeven, dus hij wilde ook wat hebben. Gelukkig had ik nog eenzelfde muntstuk. Toen ik de volgende morgen opstond waren de mannen al druk in de weer. Ze hadden grote vuilniszakken bij zich en gingen alle afvalbakken langs op zoek naar blikjes en plastic flesjes, waarvoor je in Polen statiegeld krijgt. Er viel heel wat op te halen, want bier en frisdrank worden in Polen vaak op straat genuttigd. Een veel voorkomend beeld van een wandelend Pools gezinnetje is: vader met aan de ene hand een kind en in zijn andere hand een bierblikje, naast het kind nog een kind aan de hand van moeder die in haar andere hand een blikje fris of cola vasthoudt. Overal staan afvalbakken waarin alle blikjes en flesjes keurig worden gedeponneerd. Zwerfvuil zie je in Polen bijna niet.

Achter me aan de kade lag een stalen knikspant die er erg Nederlands uitzag, zo te zien een Snekermeerkruiser. Op de spiegel stond: "Sneek". Ik had al lange tijd geen Nederlandse zeilers meer ontmoet en het leek me leuk om wat ervaringen uit te wisselen. Er was echter geen mens aan boord en de vlag was gestreken. Wat me opviel was dat het scheepje er voor Nederlandse begrippen wat slordig bij lag. Het grootzeil was niet bedekt door een huik en was wat rommelig opgevouwen. Op

Poolse schepen zie je bijna nooit een huik. Was het wel een Nederlands schip? De volgende dag stopte er een grote fourwheeldrive van de eigenaar bij het schip. Hij bleek inderdaad geen Nederlander maar een Pool te zijn. We maakten even een praatje en hij vertelde me dat hij net zo'n reis had gemaakt als ik en dat zijn schip in Nederland was geregistreerd. Ik vroeg hem of hij in Nederland woonde, maar daar draaide hij wat omheen. Later kwam ik verschillende schepen met een Britse of een Franse vlag tegen waarvan de bemanning geen woord Engels of Frans sprak. Vermoedelijk is het varen onder buitenlandse vlag een manier om belasting te ontduiken.

De Poolse havenplaats die ik de volgende dag aandeed, was Ustka. Erg goede herinneringen heb ik er niet aan, want de geluidsoverlast was nog erger dan in Kolobrzeg. Vlak naast de plek waar jachten moesten aanmeren was een veldje waar de hele avond een aantal kermisattracties vele decibellen produceerden. Toen de kermis er rond middernacht mee stopte, nam een openluchtdisco op een afgemeerd namaakpiratenschip de geluidsproductie over. In de masten flitsten blauwige lampen aan en uit en een stampende discodreun rolde tot 's morgens vroeg over de haven en het stadje. Ook de faciliteiten waren niet om over naar huis te schrijven. Er stond bij de haven weliswaar een sanitaircontainer waarvan de sleutel bij het clubhuis van de plaatselijke jachtclub was op te halen, maar daar was niemand aanwezig. Dat ik niet kon douchen had wel als voordeel dat ik een beetje sneller kon vertrekken, nu naar Leba, ongeveer veertig kilometer oostwaarts. Als de wind weer west was geweest zou ik daar in een uur of vier kunnen zijn, maar helaas, de matige tot vrij krachtige wind was naar het oosten gedraaid dus ik moest kruisen. In mijn eerste verslag schreef ik dat de Oostzee een relatief gemakkelijke zee is vanwege het ontbreken van eb en vloed. Dat betekent echter wel dat je bij tegenwind nooit gebruik kunt maken van een meegaande stroom, maar vrijwel altijd ook stroom tegen hebt, zeker als de wind over een groot zeeoppervlak lange tijd uit dezelfde hoek waait. Aan de vele slagen die ik moest maken, was dat goed te merken. Iedere keer kwam ik veel lager uit dan gepland. Het kostte me daarom meer dan acht uur om in Leba te komen. Omdat de Poolse Oostzeehavens bijna allemaal een haveningang op het noorden of

noordoosten hebben, kan het gevaarlijk zijn om ze bij harde winden uit die hoek binnen te lopen of uit te varen. De dag na mijn aankomst was de wind noordoost en toegenomen tot ruim zes. Hoge golven rolden het havenkanaaltje binnen en spatten in fonteinën uiteen tegen de kademuren. Zelfs in de goed beschutte marina stond nog een aardige deining. Uitvaren zou levensgevaarlijk zijn. Toen ik de volgende morgen mijn lijnen binnenhaalde, kon ik ze gelijk in de vuilniscontainer gooien, ze waren bijna helemaal doorgesleten.

Na de passage van de imposante klif van kaap Rozewie, de uiterste noordpunt van Polen, kwam ik de volgende avond aan in Wladyslawowo, een onaantrekkelijke vissersplaats waar ook weer een lawaaierige kermis stond. Gelukkig stond die een stuk verder weg, zodat alleen wat flarden muziek de haven bereikten. De volgende dag voer ik door naar Hel, aan het eind van het langgerekte, smalle schiereiland dat de Bocht van Gdansk in het noorden afschermt van de Oostzee. Vanuit de haven kon ik Gdansk al duidelijk zien liggen. Zowel in Wladyslawowo als in Hel kwam er een douanebeambte bij de boot om te vragen wat mijn laatste vertrekhaven was, waarschijnlijk omdat het vanuit de Russische enclave waarin Kalingrad ligt, de dichtstbijzijnde aanloophavens zijn. Vanaf Hel was het de volgende dag maar een paar uur varen naar de monding van de Wisla, de rivier waaraan Gdansk ligt. Omdat het voor het eerst na lange tijd schitterend zeilweer was en de golfslag in de Bocht van Gdansk een stuk aangenamer was dan die op de Oostzee, vond ik het eigenlijk jammer dat de tocht maar zo kort duurde. Maar ja, ik wilde nu eenmaal dolgraag de Hanzestad Gdansk bezoeken, de verste stad van mijn reis, waarover ik van andere zeilers zoveel enthousiaste verhalen had gehoord. Voor het zover was moest ik eerst nog ongeveer 10 kilometer de Wisla op varen. Vlak bij de monding passeerde ik een groot fort en het gigantische oorlogsmonument Westerplatte, waar de gevallenen uit de Tweede Wereldoorlog worden herdacht. Volgens mijn vaargids wordt met name van Duitse schepen verwacht dat zij hier bij het passeren even de vlag strijken. Of dat ook werkelijk gebeurt heb ik niet kunnen waarnemen. Hoe verder ik de rivier opvoer, hoe drukker het langs de oevers werd met industriële activiteiten. Er staan vooral veel scheepswerven. In verschillende droogdokken zag ik Nederlandse

schepen liggen. Na ruim een uur varen en veel gekronkel kwam de oude Hanzestad in zicht. Aan de stuurboordsoever passeerde ik een kade met een oude stadspoort en schitterende historische gebouwen. Even verderop zag ik de beroemde middeleeuwse Kraanpoort, een overhellende stadspoort waaronder de schepen konden aanmeren om er te kunnen laden of lossen. Precies tegenover de poort ligt de ingang van de jachthaven. Ik draaide naar binnen en zag dat er vlak voor de ingang nog een box vrij was. Het was de beste box van de haven, met een schitterend uitzicht op de oude poort. Toen ik was aangemeerd verkeerde ik in een euforische stemming. Na een reis van twee en een halve maand, met een stranding, elektronica- en motorpech en veel rotweer, had ik mijn einddoel bereikt en lag ik ook nog op het mooiste plekje van de stad!

Na in de kuip genoten te hebben van het magnifieke uitzicht en een zelfgemaakt diner, besloot ik de stad alvast wat te verkennen. In het verslag van mijn reis langs de Duitse Oostzeekust heb ik verteld dat in de steden die vroeger in de DDR lagen, de verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog hier en daar nog zichtbaar zijn. In Gdansk, dat vrijwel helemaal verwoest is, is dat nog sterker het geval. Tussen de jachthaven en de rivier de Wisla staan nog een aantal ruïnes van oude graanpakhuizen. Maar de kern van de oude stad is aan de hand van tekeningen en foto's weer steen voor steen opgebouwd. Het resultaat is overweldigend. Toen ik na een korte wandeling de stadspoort was gepasseerd die het begin vormt van het oude centrum, kwam ik in een van de mooiste straten die ik ooit in mijn leven had gezien, de Lange Marktstraat. Het was er gezellig druk, overal waren terrassen en tussen het flanerende publiek waren op veel plaatsen muzikanten en andere straatartiesten actief. Opvallend was de Nederlandse invloed op de bouwstijl van de huizen en gebouwen. De stadspoort die ik net was gepasseerd en ook de stadspoort aan het andere eind van de straat zijn allebei gebouwd in Hollandse renaissancestijl. Veel huizen hebben een hals- of klokgevel zoals we die ook langs de Amsterdamse grachten zien. Alleen zijn ze in Gdansk niet zwart geteerd, maar beschilderd in de vrolijke pasteltinten die je ook in Noord-Duitsland en Denemarken ziet. Het interieur van het oude stadhuis, dat rond 1600 is gebouwd, is

ontworpen door een Nederlandse bouwmeester, Hans Vredeman de Vries, en in de stadhuistoren hangt een Nederlands carillon, het enige carillon buiten Nederland en België. Als ik er 's morgens door werd gewekt waande ik me in een Nederlandse stad.



Gdansk, uitzicht vanuit de kuip



Gdansk, de Nehalennia tegenover de Kraanpoort

De sterke Nederlandse invloeden hangen samen met het feit dat de Nederlanders aan het eind van de 16^e eeuw Gdansk/Danzig wisten los te weken uit het verbond van Hanzesteden en het monopolie op de handel met de stad wisten te verkrijgen. Polen was toen de 'graanschuur van Europa'. De Nederlanders hadden de graanhandel vanuit het Oostzeegebied vrijwel helemaal in handen en de export van Pools graan ging via Danzig. Daarom woonden er veel Nederlandse, vooral Amsterdamse, kooplieden in de stad. Ze lieten er fraaie huizen bouwen in dezelfde stijl als in Amsterdam en drukten daardoor een sterk stempel op de architectuur in de stad. De huizen met de twee mooiste halsgevels in de Lange Marktstraat heten Hollander Houses. Er zit nu een uitstekend restaurant in. De ober vertelde me dat ze vroeger de residentie waren van de Nederlandse gezant. In het scheepvaartmuseum wordt uitvoerig informatie gegeven over de sterke band met Nederland. Er hangt een schitterend portret van burgemeester Bicker van Amsterdam, geschilderd door Bartholomeus van der Helst. De oude collectie schilderijen in het staatsmuseum in Gdansk bestaat bijna helemaal uit Hollandse en

Vlaamse meesters. Het topstuk is een geroofd schilderij van Memling, de kruisafname van Jezus voorstellend. Het is in het begin van de 16^e eeuw in Brugge geschilderd, in opdracht van een rijke koopman uit Florence. Het heeft die stad echter nooit bereikt, want het schip waarmee het werd verscheept, werd in Het Kanaal overmeesterd door een Danziger zeerover die het schilderij meenam en aan zijn stad schonk. Sindsdien is er vanuit Italië voortdurend diplomatieke druk uitgeoefend om het alsnog in Florence te krijgen, maar tot nu toe tevergeefs. In beide musea was ik vrijwel de enige bezoeker. Wat ik een beetje irritant vond was dat de suppoosten, allemaal vriendelijke maar wat matrone-achtige vrouwen, mij overal volgden en me vanaf een afstand van een meter of drie nauwlettend in de gaten hielden. In het scheepvaartmuseum hangen in iedere zaal pijlen die aangeven wat de te volgen route is. Toen ik daarvan af wilde wijken om nog even terug te gaan naar een zaaltje dat ik net was gepasseerd, beduidde één van de dames mij vriendelijk maar met besliste armgebaren, dat dat niet de bedoeling was, hoewel het nog geen sluitingstijd was. Ik moest de pijlen volgen.

Omdat Gdansk het verste punt van mijn reis was, besloot ik van hieruit mijn vrienden, kennissen en familie een ansichtkaart te sturen. De kaarten waren snel gekocht, maar voor de postzegels moest ik naar het postkantoor, hier nog iets wat (gelukkig) niet door de markwerking in het postwezen is verdwenen. Behalve het imposante gebouw en de lange rijen voor de loketten, deden ook de handelingen van de mevrouw achter het loket me denken aan vervlogen tijden. Iedere kaart werd door haar eigenhandig van een zegel voorzien die eerst op een sponsje werd bevochtigd. Vervolgens zette ze er een stempel op. Ik begreep nu waarom de rijen zo lang waren. Het was nu maandag, 20 augustus, en als de kaarten hier al gestempeld waren zou de bezorging waarschijnlijk snel gaan en had iedereen aan het eind van de week mijn kaart in huis. Niet dus, de kaarten deden over de toch niet zo lange reis van EU-land Polen naar EU-land Nederland ruim drie weken. Bij een beetje gunstige wind had ik in dezelfde tijd terug kunnen zeilen.

Tijd om terug te zeilen was het echter nog niet. Ik wilde nog een paar dagen van het stedenschoon en het gezellige stadsleven genieten en pas op zijn vroegst woensdag weer de zeilen hijsen. 's Avonds waren er,

net als in de Duitse Hanzesteden, mooie concerten in de kerken. Een nadeel was alleen dat ze iedere keer vooraf werden gegaan door een vrij lange uitleg in het Pools, waarvan ik uiteraard geen snars begreep. Tijdens mijn verblijf in Polen probeerde ik de meeste voorkomende woorden en zinnestelsels, zoals "dank u wel", "alstublieft" en uiteraard "ja" en "nee" te leren, maar vooral de uitspraak van de medeklinkers viel niet mee. Toen ik op een terras de plaatsnaam "Kolobrzeg" probeerde uit te spreken, probeerden mijn Poolse tafelgenoten mijn uitspraak van de combinatie "brz" herhaaldelijk te corrigeren, maar echt Pools klonk het volgens hen nog niet, hoewel ze wel goed konden begrijpen wat ik zei. Tijdens mijn bezoek aan een museumschip ontdekte ik een Pools woord dat uit het Nederlands afkomstig was. Boven iedere hut hing het bordje "rufy", afgeleid van ons "roef". Een ander van oorsprong Nederlands woord, dat ik vele malen ben tegengekomen, is "bosman", afgeleid van ons "bootsman". Alleen betekent het nu "havenmeester". "Bosmanat" is het kantoor van de havenmeester.

Naast de oude binnenstad bezocht ik ook de inmiddels geheel onttakelde Leninwerf, waar de Poolse vakbond Solidarnosc onder leiding van de legendarische Lech Walesa het leven zag, en de grote vlooienmarkt. Daar deed ik een vreemde ontdekking. Bij een van de stalletjes lag een groot, goed gelijkend en, althans in artistiek opzicht mooi, geschilderd portret van de hoofdverantwoordelijke van alle ellende die in Polen en de rest van Europa tussen 1939 en 1945 is aangericht: Adolf Hitler. Hoewel het schilderij voor iedereen duidelijk zichtbaar was, schonk geen mens er enige aandacht aan. Ik vraag mij af wat de reacties zouden zijn als het op het Waterlooplein te koop zou worden aangeboden. Wellicht had het in het toenmalige Danzig in een overheidsgebouw of de woonkamer van een fanatieke nazi gehangen. Danzig, dat in het begin van de 20^e eeuw nog een Duitse stad was, werd na de Eerste Wereldoorlog van Duitsland afgescheiden en omgedoopt tot de Freie Stadt Danzig, een semi-onafhankelijk stadsstaatje. Vanwege de Poolse corridor ten westen van de stad, die Polen kreeg toegewezen om direct met de Oostzee verbonden te zijn, konden de Danzigers niet meer rechtstreeks naar hun oude vaderland reizen. Ongeveer tien procent van de bevolking was tussen de wereldoorlogen Pools. De Duitse Danzigers vreesden dat hun

stad nog verder zou 'verpoolsen' en wilden dat Danzig weer Duits zou worden. De nazi's steunden hen daarin van harte. Hun partij werd in de stad dan ook zeer populair en kwam er in 1934 na een massale verkiezingsoverwinning aan de macht. De wens om Danzig en de Poolse corridor weer bij Duitsland te voegen was één van Hitlers motieven om in 1939 Polen binnen te vallen. Het heeft voor de Duitse Danzigers uiteindelijk rampzalige gevolgen gehad. Begin 1945 werd hun stad door het Rode Leger volledig in puin geschoten en de overlevenden zijn massaal gevlucht of verdreven. Hun stad is nu helemaal 'verpoolsd' en heet zelfs geen Danzig meer.

Na ruim vier dagen in deze schitterende stad door gebracht te hebben, wilde ik woensdag weer vertrekken, maar het weerbericht voorspelde buien met zware windstoten. Ik had gezien dat er 's avonds in een park ongeveer 10 kilometer buiten Gdansk een openluchtconcert ter opening van een Mozart-festival gegeven zou worden en besloot daarheen te fietsen. Niet alleen het concert en het park waren de moeite waard. Aan de rand van het park stond een oud klooster met een schitterende kerk waarin een curieus, barok orgel hing. Het was getooid met beelden van engelen die een bazuin naar hun mond brachten als de organist een bazuinklank produceerde. De volgende dag was het nog steeds buiig, maar er werden geen zware windstoten meer verwacht. Het was inmiddels 23 augustus, hoog tijd dus om te beginnen met de terugreis. Hoe die is verlopen, 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





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





Ruime sortering van watersport artikelen

Watersport Oost
Middenweg 105-107
1098 AH
Amsterdam
Tel :020 - 6946 042
Fax :020 - 6945 595
www.watersportoost.com
info@watersportoost.com

Leden van de W.S.V. de Watergeuzen
10 % korting

openingstijden :

Dinsdag t/m Vrijdag 9.00 - 18.00
Zaterdag 9.00 - 17.00
Zondag en Maandag gesloten
's winters halffuur eerder gesloten

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?