

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

november 2014

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 4 Bestuur en Commissies**
- 5 Van de redactie**
- 7 Simon zegt...**
- 7 Van de bestuurstafel**
- 9 Officiële mededelingen**
- 10 opgeven/wijzigen ligplaatsen zomer**
- 11 Jaaragenda**
- 12 Bericht havencommissaris Diemerzeedijk**
- 14 Op roep evenementencommissie**
- 14 Pieremachochel gespot**
- 15 Wat doet deze Watergeus?**
- 17 Reisverslag; een vakantie die bijna in het water viel**
- 25 Reisverslag; met de Nehallennia naar de Oostzee**

Bestuur en Commissies

<p>Voorzitter André van Oostveen</p> <p>Vice-voorzitter</p> <p>Secretaris Roel Habiecht</p> <p>Tweede Secretaris Marja Hartgerink</p> <p>Penningmeester René Duursma</p> <p>Tweede Penningmeester <u>Vacature</u></p> <p>Leden Jan Kors</p> <p>Evenementencommissie <u>Vacatures</u></p> <p>Havencommissaris Amsterdam Guus Taschner</p>	<p>Havencommissaris Durgerdam Adri Erkelens</p> <p>Havencommissaris Vinkeveen Theo van der Molen</p> <p>Ballotagecommissie Arjan Ferweda Jaap v.d. Harst Koos Werneke</p> <p>Redactiecommissie Jaap v.d. Harst Gijs van Noort Piet Johan Radsma</p> <p>Clubhuis Diemerzeedijk 34 1095 KK Amsterdam T: 020 692 08 43</p> <p>Correspondentieadres WSV de Watergeuzen</p> <p>Financiën Postbanknummer: 43740 WSV. de Watergeuzen te Amsterdam</p> <p>Internetadres: www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl</p>
---	---

Van de redactie

Beste lezers,

Nu de boten weer op hun winterligplaats liggen, hoopt de redactie dat iedereen terug kan kijken op een mooi vaarseizoen. Het heeft in ieder geval de nodige kopij opgeleverd.

In deze Geus staat het eerste verslag van mijn derde grote Oostzeereis, ditmaal naar Finland en de Baltische staten, de mooiste reis die ik tot nu toe gemaakt heb. Dat een boottocht dichterbij huis minstens zo mooi en zelfs nog veel spannender kan zijn, blijkt uit het hilarische verhaal van Annelies Tighelaar. Behalve een reisverslag is het ook verslag van een fraai staaltje Watergeuzensolidariteit. De tocht die Annelies en haar vriendin met de Anneloes door Noord-Holland wilde maken, dreigde vanwege motorproblemen in het water te vallen, maar kon dankzij een aantal behulpzame clubleden toch doorgang vinden.

Behalve reisverhalen staan er in deze Geus ook twee nieuwe rubrieken. Ten eerste de rubriek **Wat doet deze Watergeus?**, waarin collega-redacteur Gijs een clublid dat niet bij iedereen bekend is maar wel een steunpilaar is van onze vereniging, wat meer bekendheid geeft. Ten tweede de fotorubriek **Bijzondere bootjes**, gestart naar aanleiding van een paar foto's die Willem Kooiman tijdens zijn vakantie op Malta maakte van een aantal opmerkelijke scheepjes. Iedere bootbezitter is van nature een bootjeskijker, dus zie je ergens een vreemd pieremachochel, maak er een foto van en mail hem naar ons.

In **Van de bestuurstafel** informeert onze voorzitter ons over de stand van zaken rondom de dijkverzwaring in Durgerdam. Verder verwijst ik naar het formulier **Aanmelding zomerligplaats**, dat iedereen die voor het komend seizoen een ligplaats wil reserveren moet invullen en voor 1 januari 2015 naar onze secretaris Roel Habiecht moet opsturen. Ook de **Jaaragenda 2015** is natuurlijk voor iedereen van belang.

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de foto's in De Geus. Om budgettaire redenen waren die in de september-Geus weer zwart-wit afgedrukt. Het liefst maken wij een Geus met kleurenfoto's die onder of naast de tekstpassages waar

ze bijhoren, staan. Dat verhoogt de leesbaarheid en oogt het mooist, maar het is ook het duurst. De drukkosten van één vel papier met kleurenfoto's, waarop vier pagina's passen, zijn namelijk een veelvoud van de kosten van blad met zwart-witfoto's, ook als er maar één kleurenfoto op staat. Hoe kunnen we een zo mooi mogelijke Geus maken? Er zijn verschillende opties. De meest voor de hand liggende is het budget te verhogen. De redactie kan daarover uiteraard geen beslissing nemen, die is aan het bestuur en in laatste instantie aan de ledenvergadering. Wordt het budget niet verhoogd maar willen we wel de foto's in kleur laten afdrukken, dan kunnen we ervoor kiezen om de foto's zoveel mogelijk op één pagina bij elkaar plaatsen. Dat hebben we al gedaan in de januari-Geus en de Geuzen van vorig jaar. We kunnen er ook voor kiezen om minder Geuzen uit te brengen, bijvoorbeeld geen vijf maar vier per jaar. Of we laten de Geus niet meer drukken en per post versturen, maar we verspreiden hem digitaal. Dat levert een enorme kostenbesparing op en we kunnen De Geus zo mooi maken als we willen. Maar willen en kunnen alle leden afstand doen van hun papieren Geus? Genoeg stof tot nadenken dus. Wellicht moeten we hier op de algemene ledenvergadering op terugkomen.

Rest mij nog om iedereen veel plezier toe te wensen bij het lezen van deze kleurrijke Geus. Ook wens ik iedereen alvast prettige feestdagen en een goed uiteinde toe. Hopelijk tot ziens op de nieuwjaarsreceptie op zondag 4 januari.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Simon Watergeus
havencommissaris

Na het ruime sop weer als haringen in een ton in de loods..



Van de bestuurstafel

Durgerdam is al lange tijd onderwerp van een uitgebreide discussie. Aanleiding is het feit dat bij een keuring de dijk is afgekeurd, hij voldoet niet meer aan de eisen. Het gaat niet zozeer om de hoogte als wel over de stabiliteit. Het is een dijk op veen gebouwd en bedenk dat een aantal jaren geleden een soortgelijke dijk in de buurt van Wilnis het vanwege langdurige droogte begeven heeft, wat het waterschap erg kritisch maakte.

Er is een aantal redenen waarom het zo lang duurt voordat er daadwerkelijk gewerkt wordt aan versterking van de dijk. Het dorp is een beschermd dorpsgezicht en daar hoort de sloot met de haven bij. Dat betekent dat de makkelijkste oplossing, het verbreden van de dijk, niet tot de mogelijkheden behoort. De huizen in Durgerdam zijn voor het grootste deel niet gefundeerd. De kans op schade tijdens de werkzaamheden is groot. De verschillende technieken hebben vele voor- en nadelen en zijn ook voor een belangrijk deel experimenteel, wat een keuze nog eens ingewikkelder maakt en nader onderzoek noodzakelijk is. Een van de belangrijkste onderzoeken betreft de stevigheid van dijken op veen. Eén ingestorte dijk betekent immers niet dat instortingsgevaar onverkort voor alle dijken geldt. In de loop van het proces verschuift ook de kijk op de

beschikbare gelden, denk aan de bankencrisis, en op de mate waarin de dijk in Durgerdam een zeewaterkering is. Tenslotte is er een verandering in de wijze waarop er naar inspraak gekeken wordt. De betrokkenen worden al in een heel vroeg stadium bij de besluitvorming betrokken en niet pas op het moment dat er een voorstel op tafel ligt. Kortom, we praten al jaren en ik kan me voorstellen dat men zich afvraagt wat nu de situatie is.

Afgesproken is dat na de werkzaamheden de haven in de oude staat hersteld wordt. Er wordt nog wel gesproken over eventuele verschuivingen, maar die betreffen in feite de kom bij het begin van de sloot, waar de verenigingen Het IJ en Durgerdam de ruimte op nogal ingewikkelde wijze delen. De plannen om de haven weer in oude staat te herstellen zijn nog niet uitgewerkt, omdat ze mede afhankelijk zijn van de keuze voor de versterkingstechnieken. Die keuze is nog niet gemaakt, mede omdat er nog nader onderzoek verricht moet worden. Het ziet er naar uit dat er gekozen gaat worden voor een damwand in de dijk. De huidige planning is dat in het najaar 2015 de plannen ter inzage gelegd worden. Dit betekent dat de uitvoering niet voor 2017 zal plaatsvinden. Niet voor 2018 is een reëlere inschatting.

Bij alle varianten wordt er tot nu toe vanuit gegaan, dat de haven een of twee seizoenen buiten gebruik zal zijn. Dat wordt veroorzaakt door het feit dat er volgens de wetgeving alleen in het zomerseizoen aan de dijk gewerkt mag worden. Er wordt tot nu toe van uitgegaan dat er een tijdelijke haven komt. Over die tijdelijke haven is een eerste overleg gevoerd, de noodzakelijke voorzieningen zijn in kaart gebracht evenals de grootte en het aantal boxen. Gesproken is onder meer over de plaats van de tijdelijke haven, oost of west van de huidige toegangseuvel of in de hoek bij De Watergeuzen, en over de bescherming tegen golfslag en ijsgang.

Zijn er vragen? Adri en ik zijn de vertegenwoordigers van De Watergeuzen in het overleg en praten u graag bij. Wordt vervolgd.

André van Oostveen

Officiële mededelingen

Aspirant-leden:

Mark Banning	Graan voor Visch 13714	2132 VS	Hoofddorp
Silvain Bul	Hugo de Vrieslaan 127	1097 EK	Amsterdam
Dilip Goerdajal	IJburglaan 394	1086 XT	Amsterdam
Hans Haytsma	Van der Palmkade 150hs	1051 RJ	Amsterdam
Maikel Homan	Buitenlust 44	1111 JL	Diemen
Ahmet Kiziltepe	Adriaan Ditvoorststraat 23	1087 GX	Amsterdam
Bob Lambrechts	Voordek 7	1034 SR	Amsterdam
Diederik van Loggem	Bogortuin 17	1019 PE	Amsterdam
Anne Westerbeek	Hensbroekerstraat 7	1023 AM	Amsterdam
Leo Wiegerink	Groenburgwal 13a	1011 HR	Amsterdam

Opgezegd:

Nino Barens

M. Deen

Ada en Jan van Santen

Edith van der Wal

Adreswijziging:

De heer R.G.C. Salden	Michelangelostraat 75-1	1077 BX	Amsterdam
Jerre Halma	Rokin 48-1	1012 KV	Amsterdam

Wijziging, opzegging en aanvraag ligplaats zomer 2015

In januari wijst het bestuur de ligplaatsen toe. Daarom staat er in het jachthavenreglement, dat leden zich voor 1 januari schriftelijk bij de secretaris moeten melden om in aanmerking te komen voor een ligplaats. Leden die een vaste ligplaats hebben en daar geen gebruik van willen maken, moeten zich voor 1 januari afmelden en kunnen eventueel reserveren voor het seizoen daarna. Ook wijzigingen van schip of contactgegevens moeten gemeld worden.

1. HAVEN: Diemerzeedijk / Vinkeveen / Durgerdam
2. LIGPLAATS: Aanvragen / opzeggen / reserveren / wijzigen
3. SCHIP: naam: lxbxd:
4. NAAM:
5. ADRES:
6. E-MAIL:
7. TELEFOON: mobiel / vast

Zend bovenstaande gegevens schriftelijk of per e-mail vóór 1 januari 2015 aan de secretaris, Roel Habiecht, De Maalkom 3, 1191 LP Ouderkerk.

Het bestuur wijst de vrijgekomen ligplaatsen toe op basis van de rangnummers op de ledenlijst. De betrokken leden worden over de toewijzingen en over een eventuele wachtlijst zo snel mogelijk geïnformeerd.

Marga Hartgerink, ledensecretaris

Jaaragenda 2015 De Watergeuzen

Sluiting opgave zomerstalling	1 jan.
Nieuwjaarsreceptie	4 jan., 13.00 uur
Geus, deadline kopij	5 jan.
Ballotage	14 jan.
Bestuursvergadering	19 jan.
Ballotage	11 feb.
Bestuursvergadering	16 feb.
Geus deadline kopij	1 mrt.
Ballotage	11 mrt.
Bestuursvergadering	16 mrt.
Algemene Vergadering	25 mrt.
Ballotage	15 apr.
Bestuursvergadering	20 apr.
Opening Seizoen	26 apr., 13.00 uur
Geus kopij	4 mei
Ballotage	13 mei
Bestuursvergadering	18 mei
Ballotage	17 juni
Bestuursvergadering	22 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Ballotage	19 aug.
Bestuursvergadering	24 aug.
Geus deadline kopij	6 sept.

Ballotage	16 sept.
Bestuursvergadering	21 sept.
Sluiting seizoen	27 sept.
Ballotage	14 okt.
Bestuursvergadering	19 okt.
Geus deadline kopij	1 nov.
Ballotage	11 nov.
Bestuursvergadering	16 nov.
Ballotage	9 dec.
Bestuursvergadering	14 dec.

Bericht van de havencommissaris van de Diemerzeedijk.

Een belangrijke mededeling met betrekking tot het winterklaar maken van de motoren: onlangs bleek dat wanneer een booteigenaar door de Milieudienst betrapt wordt op het doorspoelen van het koelsysteem met blauwe antivries of koelvloeistof, hem/haar dit op een boete van duizenden Euro's kan komen te staan.

Er is een alternatief: gebruik de rose drinkwater antivries die bij jachthaven Bovendiep te koop is. Gegarandeerd gif- en dus ook.... boetevrij.



En verder:

op de Diemerzeedijk, zowel in de loods als er buiten, bevinden zich op dit moment veel rondslingerende materialen waarvan onduidelijk is wie de eigenaren zijn.

Daarom doet de havencommissaris de volgende oproep;

- Masten en kisten voorzien van een duidelijke naam

Bovendien heeft zich een potentiële koper aangediend voor een zwarte mast van ca. 12 meter.

Een mogelijke verkoop kan via mij besproken worden.

- Wil iedereen die los liggend materiaal (in de loods of buiten) dit in een (afgesloten) kist doen en anders gewoon mee naar huis nemen.

- Trappen en bootsteunen graag op de daartoe bestemde plaatsen zetten.

Met vriendelijke groet,

Guus Taschner, havencommissaris Diemerzeedijk

Oproep

Elly Kat en ik verzorgen de Nieuwjaarsreceptie en het openen van het vaarseizoen, maar daar blijft het dan bij en dat is jammer.

In het verleden werden er veel mooie dingen door de Watergeusleden georganiseerd. Winterwandelingen, pinkstertochten, lezingen, enz..

Daar is dit jaar weinig van terechtgekomen. Nu onze oproep:

Zijn er leden met goede ideeën en spirit om ons te versterken?

Dat kan eenmalig zijn of vaker, dat maakt niet uit, als er maar weer beweging in de club komt, dan maken we van de Watergeuzen weer een feestelijke club.

Maaïke van der Wilt

Aanmelden kan via mvanderwilt@tiscali.nl



Ook een pieremachochel gespot? Stuur een foto naar de redactie

Wat doet deze Watergeus?



Herman de Wijs.

Het organiseren van de werkplicht is één van de lastigste taken van een havencommissaris. Om een ploegje samen te stellen is een eindeloze reeks telefoontjes nodig. Heb je eindelijk een potentieel werkploeglid te pakken dan krijg je vervolgens hele verhalen over een overvolle agenda, verjaardagen, allerlei verplichtingen, reisschema's, weekeinddiensten en nog veel meer redenen waarom het onmogelijk is juist die ene zaterdag te komen klussen op de haven.

Maar gelukkig zijn er ook uitzonderingen, en een voorbeeld daarvan is Herman de Wijs. Ook een druk bestaan, maar hij komt. Of er nu heggen gesnoeid moeten worden, bomen gekapt of palen geslagen, of het zonnetje schijnt of de regen met bakken uit de hemel komt, Herman is er. Altijd voorzien van een opvallende dosis energie. En die bezit hij niet zomaar...

Herman is in het dagelijks leven werkzaam bij de brandweer in Diemen, een werkgever die verwacht dat er minstens twee avonden in de sport-school worden doorgebracht. Maar daar blijft het niet bij: de Wijs is een getalenteerd handboogschutter.

Na in 2011 drie dagen te hebben meegedaan aan World Police and Fire Games in New York heeft Herman in 2013, bij dezelfde spelen in Belfast, maar liefst twee gouden medailles gewonnen. De World Police and Fire Games zijn een soort Olympische Spelen voor politiemensen en brandweerlieden.



De medailles werden in de wacht gesleept voor de disciplines field schieten, afstand bekend, en de discipline 3D schieten op opgezette dieren, afstand onbekend. Youtube geeft een aardig inzicht in de verbluffende verrichtingen die tijdens deze World Games plaatsvinden.

En al die energie en discipline komt de vereniging dus ook heel goed uit.

Gijs van Noort

Een markante Geus voordragen? Meld het de redactie.

Een vakantie (die bijna) in het water (viel)

Vorig jaar kreeg ik van mijn ouders een prachtig cadeau voor mijn afstuderen, een echte Beenakkervlet met buitenboordmotor.

Jullie kennen haar misschien, ze draagt de naam Anneloes en ze ligt bij de Watergeuzen aan de Diemerzeedijk. In april 2014 is ze te water gegaan en in het voorjaar zijn er al enkele tochtjes over het Amsterdam-Rijnkanaal richting de grachten gemaakt. Dit ging elke keer super, ondanks dat af en toe onze Volvo-Penta wat haperde. Maar dat mocht de pret niet drukken.

Het avontuur te water trok en we wilden Anneloes' horizon verruimen. De plannen werden gemaakt: over het Amsterdam-Rijnkanaal, het IJ, door de Willem I-sluizen, het Noord-Hollands Kanaal door richting Laag Holland, boven de rook van Amsterdam. Tentje en slaapspullen mee en lekker met je haren in de wind kijken waar het bootje ons naartoe leidt.

Zo gezegd, zo gedaan, op een mooie zondagochtend in augustus waren we vroeg bij de boot om alle spulletjes in te pakken en voor een week de 'wijde wereld' in te vertrekken. De weersverwachting voor de komende week was goed, dus we hadden er zin in! Rond een uurtje of elf waren we klaar en startten we de Volvo-Penta.



Klaar voor de reis

Tot onze schrik begon de motor hevig te roken! Ongelooflijk, de motor werkte vrijdag nog! Wat zou er aan de hand zijn? Als 'groentjes' op vaar-en motorgebied hadden we geen flauw idee, alleen een naar onderbuik-gevoel dat de vakantie wellicht in het water zou vallen door de motor-kuren.

Even verderop op de kade stonden drie mannen, met hun armen over elkaar gebogen, rustig te kijken naar het tafereel dat zich bij Anneloes afspeelde. Het waren Wil, Theo en Fons.

Wat zo leuk is aan De Watergeuzen, vinden wij, is dat er altijd wel iemand is die je wil helpen of wil voorzien van een goed advies. De heren bleven dan ook niet staan kijken maar inspecteerden de motor van dichtbij en concludeerden dat er waarschijnlijk water in de brandstof was gekomen, waardoor de verbranding van de motor niet goed ging. Wat resulteerde in een rokende motor. Pfff... wat nu?

Fons bleek, naast Watergeuzen-lid met een boot in de haven in Vinkenveen, ook buitenboordmotormonteur te zijn in zijn vrije tijd. Hij bood ons aan om de motor binnenstebuiten te halen voor een grondige inspectie en servicebeurt. Na enige tijd was Fons ermee klaar. We waren er erg blij mee, maar helaas was het al laat in de middag en we besloten niet meer met de boot te vertrekken. We stonden op het punt om weer naar huis te gaan toen havenmeester Guus voorstelde om in de haven te kamperen. Zo startte onze vakantie alsnog die dag!



Kamperen aan de Diemerzeedijk

Na een goede nacht op 'camping De Watergeuzen' waren we eindelijk klaar om te vertrekken. Wil gaf ons nog zijn mobiele nummer, "voor het geval dat er onderweg iets gebeurt", en zei dat we hem altijd mochten bellen, ook 's nachts. We startten de boot en zwaaiden nog een laatste keer naar de aanwezige leden op de haven. Toen was het Amsterdam-Rijnkanaal in zicht en begon onze tocht. Eerst het Rijnkanaal af, richting het IJ. We passeerden grote binnenvaartschepen, zelfs met dubbele duwbakken naast elkaar, en Marloes zei dat ze merkte dat de motor minder kracht had. Ik wuifde het weg en zei dat het wellicht kwam doordat Fons hem minder krachtig had afgesteld. We pruttelden door en waren bijna bij de T-splitsing, links het IJ en rechts de Oranjesluizen. En toen viel ineens de motor uit! We kwamen stil te liggen voor de wachtplekken van binnenvaartschepen voor de Oranjesluis.

We probeerden met peddels naar de overkant te komen (KNSM-eiland). Door de harde wind werden we elke keer weer tegen de wachtsteigers gedrukt. Grote en kleine boten passeerden ons en niemand op het water merkte dat wij met ons kleine bootje stillagen! Wat nu? Wils woorden spookten door ons hoofd. Snel was zijn nummer gebeld. We legden onze benarde situatie uit en binnen zeer korte tijd kwamen Wil en Fons aanvaren. Nota bene met een kleinere boot en een minder krachtige mo-

tor werden we bij de steigers weggesleept terug naar de haven van De Watergeuzen.



De redders in nood: Fons en Wil

Eenmaal terug bij de haven stond het huilen ons nader dan het lachen. De motor was voor de tweede keer uitgevallen, niet echt een fijn idee om daarmee verder op reis te gaan. Fons liet de motor voor een tweede keer proefdraaien en vond op zich niets bijzonders. Maar wij hadden er geen vertrouwen meer in en besloten al bijna dat het tijd was voor een vakantie met de auto.

Bijna... want er kwam ineens redding uit een andere hoek! Theo kwam naar ons toegelopen en zei: "Meisjes, ik heb een oplossing voor jullie, zodat jullie alsnog op vakantie kunnen!" Wij keken Theo vol verwondering en ongeloof aan. Hij vervolgde zijn zin: "Jullie mogen mijn Yamaha 10 pk motor wel lenen en gebruiken voor op vakantie". Wij sprongen een gat in de lucht, wat ontzettend lief en tof!

Al snel was de krachtige motor achterop Anneloes bevestigd en binnen de kortste keren waren we bij het IJ. Die 10pk is wel wat andere koek dan die 5pk Penta! Wat een prettig idee om een werkende motor te hebben. Het zonnetje was inmiddels ook gaan schijnen en de vakantie-stemming zat er gauw weer in.

Rond 15 uur gingen we door de Willem I-sluizen bij Amsterdam-Noord en de sluiswachter keek verbaasd toen hij Anneloes binnenliet door de sluisdeuren. Na de sluisen vervolgden we onze weg richting Purmerend en gingen daar ook door de sluisen. We kregen ook daar veel bekijks met Anneloes.

Onderweg besloten we om richting het eilandje Stierop, bij het Alkmaardermeer, te varen. Daar schijnt een leuke camping te zijn. Rond negen uur 's avonds kwamen we daar aan. De camping heeft een aanlegsteiger en daar vlakbij zaten wat campinggasten zich te ontspannen met een hapje en een drankje. Ze keken verwonderd toen we aanlegden en vroegen ons of we een caravan hadden gehuurd waar we die avond in zouden overnachten. Toen we antwoordden dat we alles bij ons hadden en we daarna alle spullen uitlaadden vielen ze van de ene in de andere verbazing. Dat dat allemaal in zo'n bootje paste!



Er past veel in zo'n bootje!

Moe en voldaan van alle inspanningen van die dag maakten we wat te eten klaar en doken snel de tent in.

De volgende ochtend werden we wakker van het geloei van de koeien buiten. Toen we de tent open ritsten zagen we de koeien voorbij wandelen naar de wei. Een fantastisch uitzicht.



Uitzicht vanuit de tent bij camping de '3 Akers' bij Stierop

Het weer was goed en we besloten boodschappen te gaan doen met de boot in Graft-de Rijk. Waar je normaal binnen 5 minuten bij de supermarkt bent, in Amsterdam, deden we er nu een uur over. Maar dat was geen punt, we waren op vakantie en lekker aan het varen met Anneloes!



Lekker langzaam boodschappen doen

Graft-de Rijk is een mooi historisch plaatsje en we wandelden wat rond om het te bekijken. Het ligt in een waterrijk gebied met nogal wat verval (1/1,5 meter lager dan de omringende wateren). We vroegen na bij de

fluisterbootverhuur hoe diep het hier is, want het leek ons leuk om er doorheen te varen. De waterdiepte bleek nogal wisselend te zijn en we besloten om Anneloes in de haven te laten liggen. Misschien dat we hier nog een keer terugkomen om met een fluisterboot te varen? Het is een mooi gebied in ieder geval.

Een grappige gedachte ook dat koning Willem-Alexander en koningin Maxima hier ook zijn geweest vorig jaar. Voor dat heugelijke feit is er een biertje gebrouwen, dat we in de supermarkt zagen staan, en dat besloten we naast de andere boodschappen ook mee te nemen.



Woeste Willem, gebrouwen ter ere van het bezoek van Willem-Alexander en Maxima aan Graft-de Rijk

De volgende dag was het minder weer en we besloten door te varen naar een ander gebied. We zakten de Zaan af richting de Poelsluis.



Varen op de Zaan

Deze sluis heeft ook een aardig verval (anderhalve meter). Zo kwamen we terecht in een prachtig natuurgebied, het Wormer- en Jisperveld. De volgende dagen genoten we van het water en de natuur daar en hadden we zonnig weer.

Helaas komt aan alles een eind en op zaterdag vertrokken we weer richting Amsterdam via de Jispersluis.



De Jispersluis

Als toetje op de terugweg lieten we het Noord-Hollands Kanaal links liggen en voeren we door het IJperveld-Twiske en als laatste maakten we een ererondje door de Amsterdamse grachten, inclusief Amstel, voordat we weer terug gingen naar De Watergeuzen. Rond zevenen in de avond

kwamen we daar aan en werden we verwelkomd door welkomstgetoeter van Wil en Theo. Wat een warme ontvangst!

Onze allereerste vaarvakantie met Anneloes was een groot succes. Dat zou het zeker niet geweest zijn als we geen lid waren van De Watergeuzen en geen hulp hadden gehad van Theo, Wil, Guus en Fons. Nogmaals via deze weg, bedankt voor jullie hulp heren! Super!



Marloes en Annelies, de schippers van Anneloes

Met de Nehalennia naar Finland en de Baltische staten

Verlag van mijn derde grote Oostzeereis

Deel 1: Monnickendam - Hanö

Na mijn reis langs de Duitse en de Poolse Hanzesteden in 2012 en mijn bezoek aan Zweden vorig jaar, wilde ik nu naar Letland, Estland en Finland. Mijn plan was om eerst naar het Zweedse eiland Gotland te varen

en van daaruit over te steken naar Letland. Ik wilde in ieder geval Riga bezoeken en daarna via de baai van Riga doorvaren naar Tallinn en Helsinki. De Baltische staten zijn ook te bereiken door de kust van Duitsland en Polen langs te varen en dan over te steken naar Litouwen. Die route vond ik echter niet aantrekkelijk. Ik was al twee keer langs de Poolse kust gevaren en die is, afgezien van de schitterende Hanzestad Gdansk, niet erg interessant. Litouwen heeft bovendien maar één haven, Klaipeda. Om die vanuit Polen te bereiken moet je ver buiten de Russische territoriale wateren voor de enclave van Kalingrad blijven en 105 mijl overbruggen, wat me zeker een dag en een nacht doorzeilen zou kosten.

Omdat ik bij jachtservice Visser in Monnickendam mijn verstaging wilde laten vervangen en al het beslag en de scepterpotten daar losgemaakt en opnieuw gekit zouden worden, startte mijn reis in Monnickendam. Ook nu zou ik hem grotendeels alleen maken. Eén van de vrienden die me vorig jaar drie weken had vergezeld, wilde weer drie weken meevaren maar moest helaas om medische redenen afhaken. Wel wilde mijn zoon onderweg ergens opstappen en zou mijn vriendin wellicht ook nog een stuk meevaren. Op de eerste dag van mijn reis, zondag 18 mei, zeilde er een vriend mee. Het was schitterend zeilweer, maar omdat de wind noordnoordoost was en we bovendien nog het een en ander moesten doen om de boot vaarklaar te maken, kwamen we niet verder dan Edam. De volgende dag ben ik doorgevaren naar Enkhuizen. Omdat de wind ook nu weer pal tegen was en hij bovendien telkens ongunstig draaide, kostte het bijna vijf uur om het relatief korte stukje zeilend af te leggen. De dag erna ben ik met een zwak oostenwindje en een heerlijke voorjaarszon naar Hindelopen gevaren. Niet ver van de haven was er een invasie van kleine vliegjes die bovendeks werkelijk alles bedekten. Aan boord bevonden zich ook een groot aantal spinnen die nu hun kans roken. Razendsnel weefden ze overal webben waarin talloze vliegjes hun einde vonden. Om te voorkomen dat mijn zeil bij het strijken zou veranderen in een besmeurd vliegenkerkhof, klopte ik er flink op voordat ik het naar beneden haalde. Veel vliegjes lieten zich hierdoor echter niet verjagen. Mijn zeil was daarom al twee dagen na vertrek toe aan een grondige wasbeurt.

Bij het binnenlopen van de haven deed zich nog een invasie voor. Op de railing streek een groep van zeker twintig huismussen neer die vrolijk tsjilpend mijn aanlegmanoeuvre becommentarieerden. Maar deze gevleugelde vrienden gedroegen zich keurig. Ze vlogen weg toen ik met mijn lijnen in de weer ging en lieten zelfs geen souvenirs achter. Aan het eind van de middag begon het steeds donkerder te worden en aan het begin van de avond begon het flink te plenzen en ook wat te donderen, zodat ik mijn avondeten helaas niet in de kuip kon nuttigen. Later klaarde het gelukkig wat op en heb ik nog een wandeling door het mooie stadje gemaakt. De volgende dag was het behoorlijk warm maar ook onstabiel weer met weinig wind. Toen ik lekker in het zonnetje zat te ontbijten kreeg ik weer huismussenbezoek. Op de tafelrand streek een vrouwtjesmus neer om te kijken of ik wat kruimels voor haar had.

Vanuit Hindelopen ben ik doorgevaren naar Vlieland, het eerste stuk op de motor. Na de passage van de Inschot kwam er wat wind en kon ik de laatste twee uur van de tocht lekker zeilen. De volgende morgen woei het te hard om te kunnen vertrekken. Ik had daardoor mooi de tijd om de kuip en het kajuitdak in de was te zetten en 's avonds heb ik nog een leuk fietstochtje gemaakt door de bossen en de duinen. De dag erna was er nauwelijks wind en ben ik naar Lauwersoog gevaren. Een nadeel van het rustige weer was dat ik bijna het hele traject de motor nodig had, maar het voordeel was dat ik, anders dan in voorgaande jaren, geen enkele moeite had om te wennen aan de zeedeining. Het was de meeste tijd bewolkt en zo nu en dan regende het wat.

De volgende dag begon met stralend zomerweer en er stond ook wat wind. Mijn bedoeling was om in een keer naar het Duitse waddeneiland Norderney te varen. Vanuit Lauwersoog zeilde ik heel relaxt naar het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog. De Kustwacht had voorspeld dat er vanuit het zuidwesten een trog over Nederland zou trekken en die was al te zien. Er zouden onweersbuien bij kunnen zitten, maar harde windstoten werden er niet verwacht. Ik hoopte maar dat de buien boven het relatief koude zeewater hun activiteit zouden verliezen. Dat leek aanvankelijk ook het geval. Een dreigend uitziende aambeeldwolk schrompelde ineen toen hij boven de Waddenzee kwam, maar toen ik bijna bij de kronkelige geul van het zeegat was gearriveerd, werd het toch even spannend. Er trok een flinke bui over waaruit het plensde en

zo nu en dan ook bliksemde. De zwakke wind draaide alle kanten uit en viel vervolgens bijna helemaal weg, zodat er niets anders opzat dan de zeilen te strijken en op de motor verder te varen. Op een gegeven moment schoot er een paar honderd meter voor de boot een bliksemstraal het water in, twee seconden later gevolgd door een korte harde donderslag. Het eerste wat ik deed was kijken of mijn elektronica de ontlading had overleefd. De vorige eigenaar van de boot had zijn apparatuur verspeeld door een onweer. Gelukkig leek er niets aan de hand, alles deed het nog, maar toen de bui was weggetrokken en ik naar de windmeter keek zag ik toch iets vreemds. Het woei nauwelijks, hooguit een knoop of twee, maar de windmeter gaf iets heel anders aan. De cijfertjes tolden over het scherm en liepen van 20 knopen razendsnel omhoog naar 99 knopen, een windsnelheid die alleen voorkomt bij zeldzaam sterke orkanen. Vervolgens gingen de cijfers weer even snel omlaag en daarna schoten ze weer omhoog. Ik besloot om voorlopig maar af te wachten of dit zo blijven en het apparaat desgewenst in de haven te resetten.

Na het overtrekken van de bui kwam de wind weer een klein beetje terug, maar helaas was hij oost en dus pal tegen. Ik heb daarom op de Noordzee bijna de hele tijd op de motor gevaren. Het binnenlopen van het zeegat ten westen van Norderney verliep niet helemaal zonder problemen. Ik had mijn koers uitgezet op de verkenningston van de Schluchter, de westelijke toegangsgeul tot het zeegat, maar toen ik zowel volgens mijn elektronische Navionics-kaart als mijn papieren zeekaart zowat tegen de boei opgevaren zou moeten zijn, was die nergens te zien. Mijn elektronische kaart vertrouwde ik niet erg. Ik had al in het zeegat tussen Schiermonnikoog en Ameland gemerkt dat de update die er een week tevoren voor 121 euro opgezet was, bepaald niet up-to-date was. De ingang van de geul is daar verleden jaar door de zware novemberstorm totaal veranderd, maar die verandering was door Navionics niet verwerkt. Mijn papieren kaart was echter zeer actueel. Misschien was ik de Schluchterton ongemerkt voorbij gevaren. Een stukje terugvaren leverde echter niets op. Maar toen de avondzon doorbrak en ik toevallig naar het oosten keek zag ik de ton ineens liggen. Hij lag echter niet ruim een mijl ten noordwesten van de twee ingangstonnen van de geul, zoals op mijn kaarten stond aangegeven, maar ongeveer tweehonderd meter

ervoor. Toen ik dat de volgende morgen tegen de havenmeester zei, vertelde hij dat de ton kort geleden was verlegd.

Ik wilde de volgende dag in één ruk doorvaren naar Cuxhaven. Het weer werkte goed mee. De zon scheen de hele dag uitbundig. Alleen boven de eilanden en het vasteland van Oost-Friesland vormden zich mooie bloemkoolwolken die echter nergens het buienstadium bereikten. Omdat er weer bijna geen wind stond werd ook deze dag grotendeels een motordag. Pas in de monding van de Elbe stak er een lekker briesje op en kon ik zeilend verder. Een half uurtje voor mijn aankomst in Cuxhaven kon ik, net als verleden jaar, weer genieten van een fraaie zonsondergang. De nachtrust had mijn windmeter goed gedaan. De elektronen die zich erin hadden genesteld waren kennelijk allemaal vertrokken, want de meter gaf de hele reis keurig door wat de windkracht was. Onderweg heb ik verschillende keren zeehonden gezien en dolfijnen, waarschijnlijk bruinvissen of tuimelaars.

De volgende bestemming was de sluis van Brunsbüttel, de ingang van het Noord-Oostzee-kanaal. Om die voor het keren van het tij te kunnen bereiken moest ik voor zevenen vertrekken. Het brood was echter op en omdat ik het niet zag zitten om met een lege maag de Elbe op te varen, ben ik een dag later vertrokken. 's Morgens was het nog vrij warm en zonnig en kon ik lekker buiten ontbijten. Wel stond er een flinke noord-oostenwind. Die had er 's nachts voor gezorgd had dat er zoveel deining in de haven stond dat ik niet meer in de punt kon slapen. De tocht naar Brunsbüttel was bepaald geen pretje. Ik had weliswaar een sterke stroom mee, maar omdat de sterke wind daar pal tegen in woei, stond er een vervelende korte, hoge golfslag. De golven spoelden over het voordek en tegen de buiskap en zo nu en dan werd er een paaltje gepikt. Maar de 28 paardenkrachten duwden het schip er goed doorheen en met gemiddeld zo'n 7 mijl over de grond kwam ik na twee en een half uur aan bij de sluis. Omdat er geen wachtsteiger is moest ik ruim een half uur over de steeds woeliger wordende Elbe rondjes draaien.

Toen ik in het kanaal voer, begon het steeds harder te waaien. Het werd ook steeds kouder. Ik was blij dat ik een paar winterzeilhandschoenen gekocht had. Jachthavens zijn er na Brunsbüttel niet meer, alleen twee vrij primitieve overnachtingsplekken. Daarom ben ik doorgevaren naar

Rendsburg, waar ik 's avonds om half tien arriveerde. Vanwege de steeds harder wordende wind en de over bemeten boxen was het aanleggen niet makkelijk. De wind stond dwars op het schip, dat daarom behoorlijk wegdraaide. Gelukkig liep er iemand over de steiger om mijn voorlijn aan te pakken. Ook de volgende dag was het guur weer. Het was zwaar bewolkt, soms motregende het en er stond een harde noord-oostenwind die zeer koude lucht aanvoerde. Meer dan een graad of acht was het niet. Zo koud had ik het tijdens mijn Oostzeereizen nog niet gehad. Ik besloot dan ook om in Rendsburg te blijven, in afwachting van betere tijden. 's Middags heb ik een wandeling door de stad met z'n mooie vakwerkhuisen gemaakt en de twee fraaie lutherse stadskerken bezocht, waar een paar zeer vriendelijke dames me uitgebreid van alles vertelden over de geschiedenis van de kerk, de stad en de streek. 's Avonds stond het kacheltje lekker te snorren en had ik mooi de tijd om mijn eerste reisverslag te schrijven en naar mijn vrienden en familieleden te sturen.

De volgende dag stond er 's morgens nog steeds een stevige wind, maar het zag er een stuk vriendelijker uit omdat de zon was doorgebroken. Daardoor was het ook een stuk warmer. Ik besloot te vertrekken en richting Kiel-Holtenau te tuffen. Omdat het Hemelvaartsdag was, was het langs het kanaal behoorlijk druk met fietsers en wandelaars. Veel gezinnen trokken er met picknickmanden op uit. Toen ik dichterbij Kiel kwam veranderde het publiek langs de oevers. Op veel plaatsen zaten groepen opgeschoten jongens met kratten bier bij zich. Ik voer er tussen twee en drie uur en toen waren veel jongens zo te zien en te horen al behoorlijk dronken. Telkens als er een schip passeerde werden er vuisten gebald en collectief allerlei leuzen geschreeuwd. Hooligans van de F-side van FC-Kiel? Het maakte een agressieve indruk. Bij de sluis had ik veel geluk. Toen ik er nog ongeveer een mijl van was verwijderd, gingen de sluisdeuren open en voeren de jachten langzaam naar binnen. Ik zette de motor volle kracht vooruit, de sluisdeuren bleven nog open staan en als laatste schip voer ik naar binnen. De deuren gingen direct achter mij dicht. Het betalen van het sluis- en kanaalgeld ging nu met een betaalautomaat. Om een of andere reden accepteerde hij mijn kaart niet hoewel stond aangegeven dat je met Maestro kon betalen, maar gelukkig accepteerde het apparaat ook munten en biljetten.

Toen ik op de Kieler Fjord kwam, was het schitterend weer geworden. De wind was vrijwel helemaal weg en de zon scheen uitbundig. Van mijn Nederlandse buurman in de sluis had ik gehoord dat het badplaatsje Strande, aan de noordwest uitgang van de fjord, een leuk jachthaventje heeft. Ik ben daar op de motor naartoe gevaren en heb er 's avonds een uurtje op mijn vouwfietsje genoten van het mooie glooiende landschap. Vanaf de heuvels had ik een prachtig uitzicht over de Oostzee en de Kieler Fjord. Toen de zon onderging was het goed te merken dat de lucht nog steeds erg koud was. Het weerbericht voorspelde op grote schaal nachtvorst tot min 2. Kacheltsjesweer dus.

De volgende ochtend scheen de zon weer overvloedig, maar er was wel meer wind, nu uit het westen, voor mij dus zeer gunstig. Na getankt te hebben voer ik de haven uit en koerste ik oostwaarts, naar het eiland Fehmarn. Omdat de windkracht ruim vier was, hoefde ik alleen de genua uit te rollen. Op zee rolde het schip wel wat, dat heb je altijd bij voorde-windse koersen, zeker als je alleen op het voorzeil vaart, maar verder was het een relaxte tocht. Omdat het helder weer was had ik een mooi uitzicht op de Holsteiner Schweiz, een langgerekte beboste heuvelrug die een kilometer of vijf landinwaarts parallel met de kust loopt. In het helder en zijn er geen boeien of andere schepen in de buurt, dan zit ik vaak te lezen, om de vijf minuten even kijkend of er niets aankomt en er geen vissersboeitjes liggen. Ook nu had ik er alle tijd voor.

Plotseling werd ik opgeschrikt door een luid gesnuif vlak naast de boot. Ik herkende het onmiddellijk want ik had als eens eerder meegemaakt toen ik voor de kust van Goeree voer: een bruinvis die even boven komt om adem te halen. Toen ik keek zag ik hem naar beneden duiken, maar zijn rug was nog grotendeels boven water. Even later hoorde ik het geluid weer, nu aan de andere kant van de boot. Ik pakte mijn fototoestel, maar een foto van hem maken lukte niet. Als ik met de camera naar stuurboord stond gericht omdat ik hem daar voor het laatst had gezien, dan zwom hij aan bakboord, richtte ik naar die kant dan zat hij weer aan stuurboord. Het leek wel of het beest een spelletje met me wilde spelen, een spelletje dat kennelijk goed beviel want hij (of zij) heeft me zeker drie kwartier vergezeld. Een paar keer had ik hem goed in het vizier, maar het bovenkomen, ademhalen en weer onderduiken ging zo snel dat ik met het indrukken iedere keer een fractie van een seconde te laat was.

Soms dacht ik dat hij weg was, maar even later zag ik hem toch weer, vaak met een enorme snelheid langs de boot schietend schijnbaar zonder te bewegen. Ik voer gemiddeld zo'n 5,5 mijl, maar de bruinvis zwom zeker drie zo snel. Omdat het water erg helder was, kon ik goed zien hoe hij eruit zag: ongeveer een meter lang, een bruine rug en een zilverkleurige buik, een schitterend beest

Een uurtje of drie na deze leuke ervaring meerde ik aan in de jachthaven van Burgstaaken. De volgende ochtend gooide ik de lijnen weer los om over te steken naar Gedser, de zuidelijkste plaats van Denemarken, aan de zuidpunt van het eiland Falster. De weersomstandigheden verschilden niet veel van die van de dag ervoor: westenwind, in het begin zwak, zodat ik enige tijd op de motor moest varen, maar later sterk genoeg om alleen met de genna te kunnen zeilen. In het verslag van verleden jaar heb ik verteld dat de betoning naar de veer- en de jachthaven van Gedser precies omgekeerd is van wat je op grond van de internationale regels zou verwachten: niet rood aan bakboord en groen aan stuurboord, maar groen aan bakboord en rood aan stuurboord. Dit was nog steeds zo en ik verbaasde me er weer over. De laatste rode ton vlak voor de haven zorgde voor enige verwarring. Moest ik die nu ook aan stuurboord houden of was het toch een bakboordston? Hij lag wel erg ver naar bakboord. Toen ik wat dichterbij kwam zag ik dat er tussen de boei en de kop van de havendam een paar kleine rode boeitjes lagen. Deze rode boei moest dus wel aan bakboord worden gehouden.

Het aanleggen verliep niet helemaal probleemloos. Toen ik de haven binnenvoer was de wind behoorlijk toegenomen. Het liefst had ik langs zij de meest zuidelijke steiger aangemeerd, maar daar was geen plaats meer. Vlak voor me was een steiger met boxen die nog allemaal leeg waren. Maar omdat die allemaal erg groot waren en de vrij krachtige wind dwars op de invaarrichting stond, zou het me grote moeite kosten om hier aan te meren. Ook de andere zeilers vonden dit blijkbaar een probleem, want de passantensteiger die ernaast lag en veel kleinere boxen had, was druk bezet, voornamelijk met Duitse schepen. Ik besloot om even te kijken of er wellicht nog open boxen tussen zaten. De eerste vrije box was duidelijk veel te smal, maar in de box een paar schepen verder zou ik waarschijnlijk net tussen de palen passen als ik tenminste mijn willen even binnenboord zou houden, net als in Durgerdam. Ik voer

langzaam tussen de palen en mijn schip paste er inderdaad precies tussen. De bemanning van het schip aan stuurboord hield mijn schip vast om te verhinderen dat het naar bakboord zou draaien voordat ik mijn willen weer had opgehangen. Op het schip dat aan bakboord lag was de eigenaar niet aan boord, maar die verscheen snel. Hij was het totaal niet eens met het feit dat ik in deze box had aangelegd. Onze schepen lagen veel te dicht bij elkaar en daardoor zou zijn schip beschadigd kunnen raken. Hij had twee willen buiten boord hangen en ik had er vier, dus wat kon ons nu gebeuren? Hij was echter niet te vermurwen en eiste op feldweibeltoon dat ik onmiddellijk de box zou verlaten. Waarom moest ik zo nodig in deze krappe box liggen terwijl aan de steiger in het midden van de haven nog alle boxen vrij waren? Waarschijnlijk om dezelfde reden die hij had om ook voor een vrij smalle box te kiezen: omdat daar aanleggen met deze harde wind dwars op het schip vrijwel onmogelijk is, zeker als je alleen bent. Toen ik dat uitlegde en hem aansprak met “lieber Nachbar”, bond hij wat in en bood hij aan om met mij mee te varen naar de steiger met de brede boxen. Zijn maat ging ook mee en zes andere Duitsers togen naar de steiger om de voorlijnen aan te pakken. Met zoveel hulp was het aanleggen een fluitje van een cent, ondanks de wind die inmiddels tot een dikke zes was toegenomen.

Ook 's nachts waaide het nog steeds stevig, maar de volgende ochtend was het bladstil en zat er dus niet veel anders op dan op de motor te varen. De bestemming was Klintholm, op het eiland Mön. Toen ik het havengeultje was uitgevaren, stak er een zwak zuidwestenwindje op en kon ik pal voor de wind, met de genua uitgeboomd, verder varen. Erg snel ging het niet, maar het was een schitterende, zonovergoten zeildag. Omdat het ook erg helder was, waren de contouren van de heuvels van oostelijk Mön al vrij snel te zien. Vanwege het schitterende uitzicht was vooral het laatste deel van de tocht heel mooi. De bijna 150 meter hoge heuvels werden beschenen door de avondzon en ik kon de landweggetjes waarover ik in september 2012 had gewandeld, goed zien. De boeren waren toen druk bezig met ploegen, nu was alles lichtgroen. In de haven werden mijn lijnen aangepakt door een vriendelijke Nederlander wiens gezicht me bekend voorkwam, maar ik herinnerde me niet meer waar ik hem van kende. Ik zei dat tegen hem en na een half uurtje kwam

hij naar de boot om me te vertellen dat we elkaar verleden jaar in Karlskrona hadden ontmoet. Ook daar had hij mijn lijnen aangepakt.

Toen ik de volgende morgen wakker werd, was het weer stralend weer. Het weerbericht waarschuwde echter voor ochtendnevel. Ik besloot daarom om niet al te vroeg te vertrekken, hoewel ik een flink stuk had te gaan. Mijn bedoeling was om over te steken naar Zweden. Zo nu en dan was er in de haven een flard lichte mist te zien, maar door de overvloedige zon loste die snel op. Helaas stond er nog minder wind dan de dag ervoor, dus de motor moest weer aan. Alle mist was verdwenen, het was kraakhelder en de imposante krijtrotsen van Mön stonden te schitteren in de ochtendzon. Ik vind dit echt het mooiste stukje Oostzeekust dat ik ken. Zelfs toen ik al in de Zweedse territoriale wateren was, waren de contouren van de rotsen nog te zien. De laatste twee uren van de tocht kwam er wat wind en kon ik tot voor de haven van Gislovs Lage, even ten oosten van Trelleborg, lekker zeilen. Om een uur of zeven was ik aangemeerd en werd ik welkom geheten door een jonge vriendelijke havenmeester, waarschijnlijk een werkstudent, die gewapend met een draagbare pinautomaat het havengeld kwam innen.

De volgende dag kon ik bij het ontbijt nog van een lekker zonnetje genieten, maar toen ik op zee was begon het te bewolken en later zelfs wat te regenen. Er was gelukkig genoeg wind om te zeilen. De bestemming was het oude Hanzestadje Ystad. Ik moest erheen omdat ik met kaartenhandel Datema had afgesproken dat hij daar een Estse zeekaart naartoe zou sturen. Zonder die kaart kan ik niet van Riga naar Tallinn varen. De kaart was 27 mei verstuurd en zou volgens Datema in 3 of 4 werkdagen in Ystad zijn. Toen ik in Ystad aankwam was het dinsdag 3 juni, dus ik verwachtte dat de kaart er al zou zijn. De havenmeester, die ik van te voren over de komst van de kaart had geïnformeerd, moest me echter teleurstellen, de kaart was er nog niet. Ik besloot daarom een dag te blijven liggen, wat overigens geen ramp was. Het was vrij somber regenachtig weer, de wind was pal oost, dus tegen, en ik moest nodig een was draaien en een gasfles omruilen. Toen ik daarmee klaar was heb ik nog wat culturele dingen gedaan. Eerst heb ik een de St-Marienkerk bezocht en genoten van het schitterende interieur. Opvallend waren de vele rijk gedecoreerde epitafen, herdenkingsschilden van rijke burgers die in de kerk begraven liggen. Daarna heb ik nog een bezoekje gebracht

aan het voormalige Franciscaner klooster. Na de invoering van de Reformatie, in 1536, is het een stadshospitaal geworden en nu is het een museum. In Ystad kwam ik weer de Nederlander tegen die in Klintholm mijn lijnen had aangepakt. Hij was daar om half zeven vertrokken omdat hij in één ruk naar Ystad wilde varen, en was in potdichte mist terechtgekomen. Van de mooie krijtrotsen had hij niets gezien. Ik prees me gelukkig dat ik wat later was vertrokken.

De volgende dag was de kaart nog niet gearriveerd. Omdat het weer vrij somber en regenachtig was en ik toch graag de kaart in mijn bezit wilde hebben, was ik aanvankelijk van plan nog een dag in Ystad te blijven. Omdat het Pinksterweekend voor de deur stond en er de vrijdag ervoor geen post werd bezorgd, zou langer op de kaart wachten echter een flink oponthoud betekenen. De havenmeester bood spontaan aan om mij te bellen als de kaart de volgende week zou arriveren en hem dan door te sturen naar de haven waar ik zou zijn. Als ik het nummer van de zending wist wilde hij ook wel even op de computer kijken waar de zending nu was. Toen ik Datema daarover belde vertelde hij dat de zending geen nummer had omdat hij hem vanwege de hogere verzendkosten niet met track-and-trace had verstuurd. Vrij stom vind ik. In de loop van de middag klaarde het wat op. Ik besloot daarom te vertrekken en als het mogelijk was door te varen naar Simrishamn, ongeveer 30 mijl naar het noordoosten. Omdat de avonden in juni vrij lang zijn, zou ik daar nog voor het donker kunnen arriveren. Toen ik een uur of drie lekker had gezeild was het een uur of zeven en begon ik trek in een stevige maaltijd te krijgen. Zeilen met een lege maag op een knobbelige zee is niet aan te raden. Omdat ik vlakbij Kaseberga was, besloot ik daarheen te varen. Het was een gouden greep. Het kleine haventje ligt beschermt in een kleine inham van de ongeveer veertig meter hoge, steile kust. Na het eten ben ik naar boven gewandeld om een bezoekje te brengen aan Ale Stenar, het 'stonehenge' van Zweden. Het bestaat uit een aantal grote stenen, opgesteld in de vorm van een schip. De stenen staan zo dat aan de schaduwen te zien is welk jaargetijde het is. Op de kortste dag bedekken de schaduwen om twaalf uur driekwart van de grond binnen 'het schip', wat precies overeenkomt met het aantal uren dat het licht is. Op de langste dag is de situatie precies omgekeerd, dan is maar een kwart door

schaduw bedekt. Men vermoedt dat Ale Stenar uit de bronstijd dateert en een rituele functie had.

De volgende morgen was het vrijwel onbewolkt en woei er een zwakke tot matige zuidenwind, ideaal zeilweer dus. De eerste vier mijl voer ik naar het oosten en had ik dus halve wind, daarna draaide ik naar het noorden en ging alles pal voor de wind met de fok uitgeboomd. Ik wilde de verloren dag in Ystad weer inhalen en daarom Simrishamn overslaan en doorvaren naar het piepkleine eilandje Hanö, in het noordwesten van de Hanö Bugt. Aan het eind van de middag begon het te bewolken en werd het flink wat kouder. De wind nam af en om nog op een redelijke tijd in Hanö te zijn, had ik de motor nodig. Toen ik om een uur of zeven aankwam, was de haven bomvol. De havenmeester wees me op een nog open plek waar ik op het hekanker kon liggen. Ik had hier eerlijk gezegd niet op gerekend en moest snel mijn ankergerie in orde brengen. Het uitbrengen van het hekanker, voor de tweede keer in mijn zeilersleven, ging goed en het anker hield prima. Toen ik het 's morgens ophaalde zat er behoorlijk wat klei aan, een teken dat het zich goed had ingegraven. 's Avonds heb ik nog even een wandeling door de mooie natuur gemaakt. Een paar keer kwam ik wat herten tegen.

Vanuit Hanö wilde ik via de marinestad Karlskrona naar de Zweedse oostkust varen, richting Gotland. Hoe de reis daarnaartoe is verlopen, kun je in de volgende Geus te lezen.

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



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?



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 halfuur eerder gesloten

